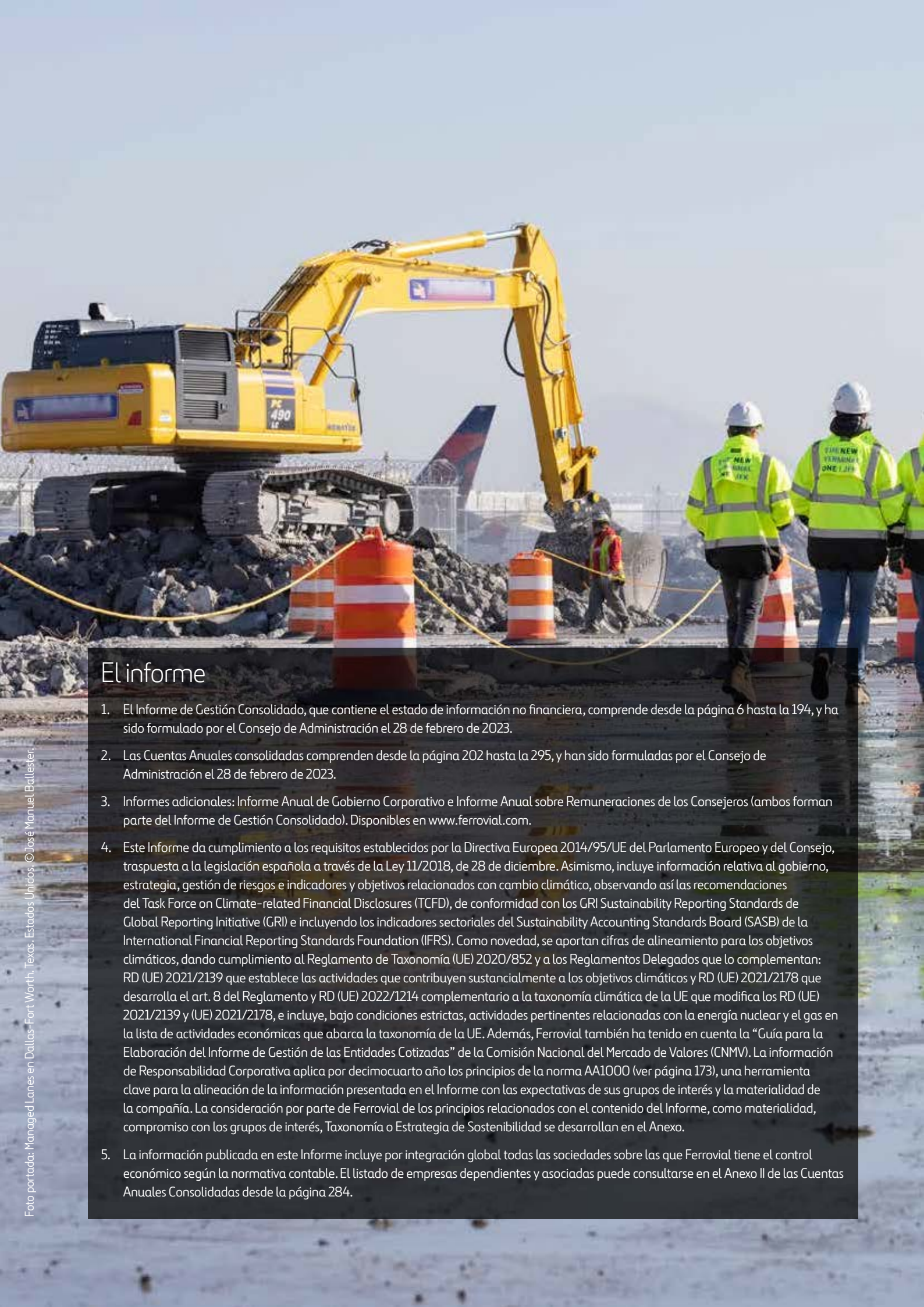




ferrovial
For a world on the move

Informe Anual Integrado 2022

Informe de Gestión y Cuentas Anuales Consolidadas



El informe

1. El Informe de Gestión Consolidado, que contiene el estado de información no financiera, comprende desde la página 6 hasta la 194, y ha sido formulado por el Consejo de Administración el 28 de febrero de 2023.
2. Las Cuentas Anuales consolidadas comprenden desde la página 202 hasta la 295, y han sido formuladas por el Consejo de Administración el 28 de febrero de 2023.
3. Informes adicionales: Informe Anual de Gobierno Corporativo e Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros (ambos forman parte del Informe de Gestión Consolidado). Disponibles en www.ferrovial.com.
4. Este Informe da cumplimiento a los requisitos establecidos por la Directiva Europea 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, tras puesta a la legislación española a través de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Asimismo, incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos e indicadores y objetivos relacionados con cambio climático, observando así las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), de conformidad con los GRI Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (GRI) e incluyendo los indicadores sectoriales del Sustainability Accounting Standards Board (SASB) de la International Financial Reporting Standards Foundation (IFRS). Como novedad, se aportan cifras de alineamiento para los objetivos climáticos, dando cumplimiento al Reglamento de Taxonomía (UE) 2020/852 y a los Reglamentos Delegados que lo complementan: RD (UE) 2021/2139 que establece las actividades que contribuyen sustancialmente a los objetivos climáticos y RD (UE) 2021/2178 que desarrolla el art. 8 del Reglamento y RD (UE) 2022/1214 complementario a la taxonomía climática de la UE que modifica los RD (UE) 2021/2139 y (UE) 2021/2178, e incluye, bajo condiciones estrictas, actividades pertinentes relacionadas con la energía nuclear y el gas en la lista de actividades económicas que abarca la taxonomía de la UE. Además, Ferrovial también ha tenido en cuenta la “Guía para la Elaboración del Informe de Gestión de las Entidades Cotizadas” de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). La información de Responsabilidad Corporativa aplica por decimocuarto año los principios de la norma AA1000 (ver página 173), una herramienta clave para la alineación de la información presentada en el Informe con las expectativas de sus grupos de interés y la materialidad de la compañía. La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe, como materialidad, compromiso con los grupos de interés, Taxonomía o Estrategia de Sostenibilidad se desarrollan en el Anexo.
5. La información publicada en este Informe incluye por integración global todas las sociedades sobre las que Ferrovial tiene el control económico según la normativa contable. El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas desde la página 284.



Durante 2022 se ha concluido la desinversión de los negocios de Servicios que estaban en proceso de venta, siendo estas sociedades tratadas en este informe como actividad discontinuada. El resto de los negocios de Servicios no desinvertidos han pasado a reportarse dentro de las actividades continuadas de la filial de Infraestructuras Energéticas y Movilidad.

En el Informe de Gestión Consolidado, y según los requerimientos de la Ley 11/2018, la información no financiera del ejercicio 2022 incluye en el perímetro las sociedades de la división de Servicios sobre las cuales Ferrovial ha tenido control operacional durante el ejercicio con el fin de informar sobre todos los aspectos e impactos del negocio.

Informe de Gestión

Carta del Presidente

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

2 Estrategia y Creación de Valor

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

3 Ferrovial 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

4 Riesgos

- 112 Preparados ante la incertidumbre
- 113 Principales riesgos

5 Gobierno Corporativo

- 120 Gobierno Corporativo
- 124 Retribuciones

Informe de Gestión y Cuentas Anuales Consolidadas

126 Consejo de Administración
130 Comité de Dirección

6 Evolución previsible en 2023

134 Evolución previsible en 2023

Anexo

138 Medidas alternativas de rendimiento
142 Gestión de la sostenibilidad
144 Principios de reporte
148 Taxonomía
156 *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures*
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

Cuentas Anuales Consolidadas

196 Cuentas Anuales Consolidadas
298 Informe de Auditoría

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.

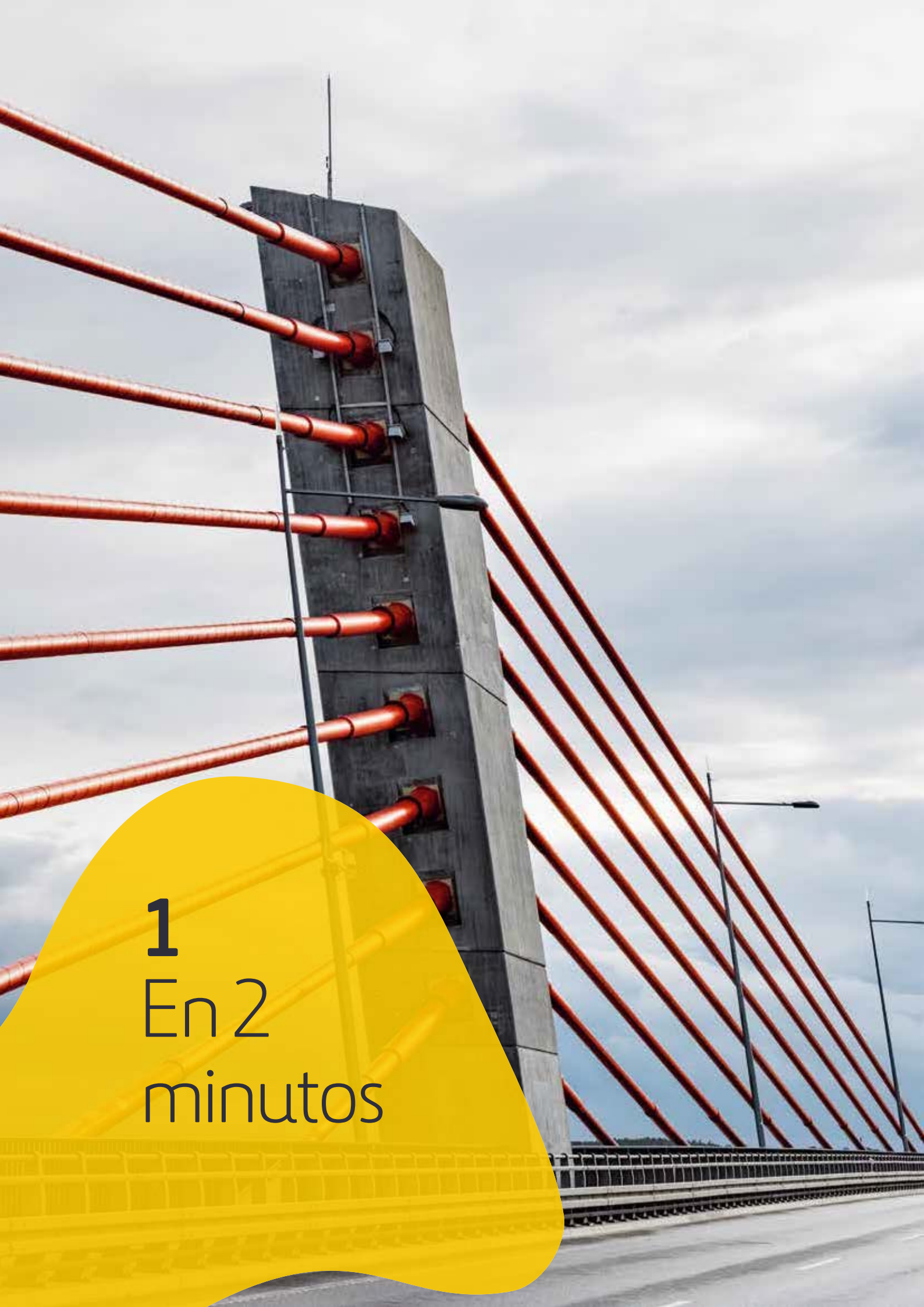
El compromiso por mantener los máximos estándares en el ámbito medioambiental, social y de gobernanza queda refrendado por la inclusión de Ferrovial, por 21º año consecutivo, en el DJSI y conservamos nuestra posición en FTSE4Good, CDP, Sustainalytics, MSCI, Vigeo, ISS ESG, STOXX, y Bloomberg Gender.

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.

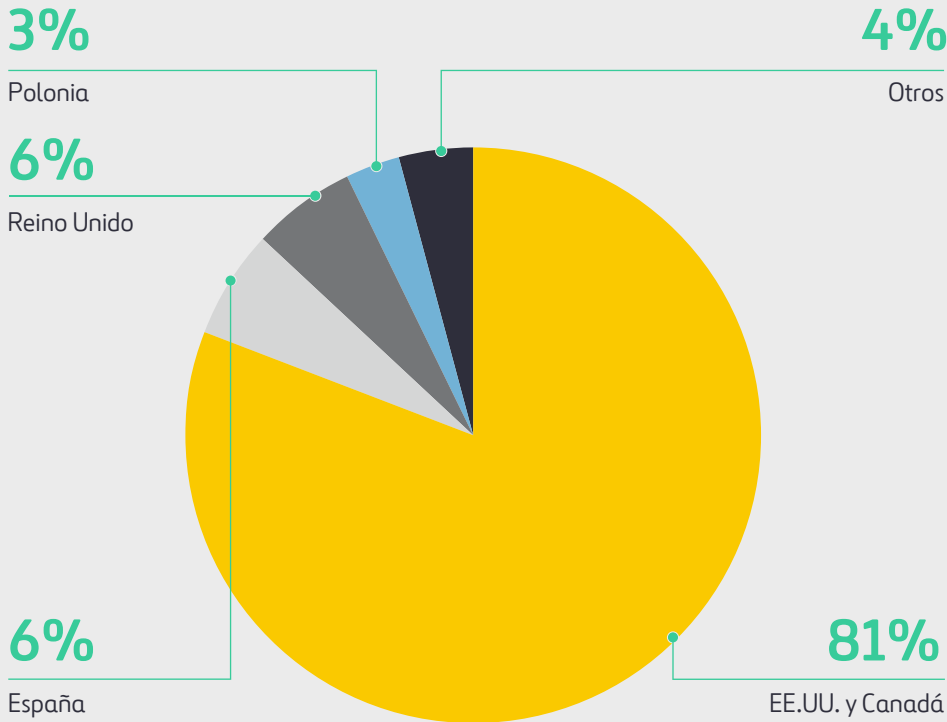
Liderazgo mundial en cambio climático por decimotercer año consecutivo en CDP.

Cierre de la venta de Amey por 301 M€.

EN 2 MINUTOS

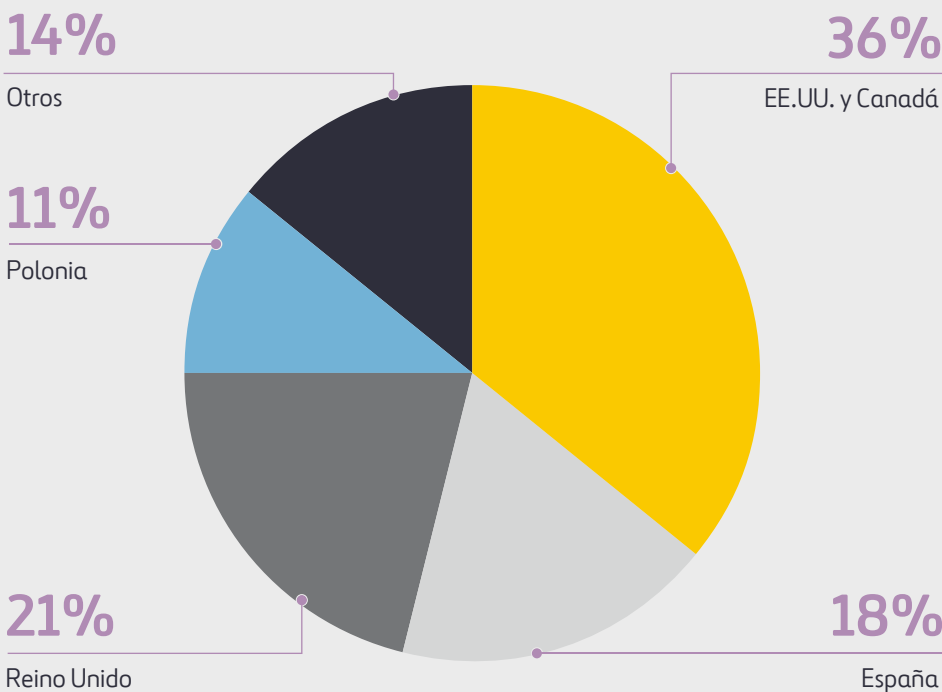
Principales mercados*

VALORACIÓN ANALISTAS*



* A diciembre de 2022.

VENTAS



EE.UU.
2.437 M€
VENTAS



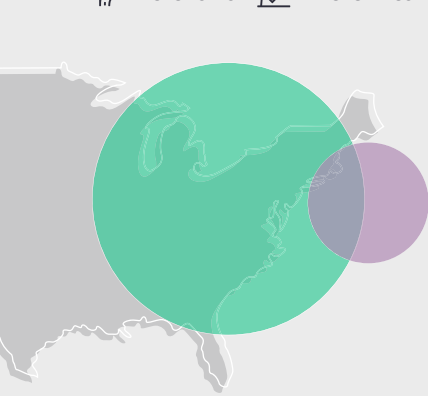
ESPAÑA
1.443 M€
VENTAS



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

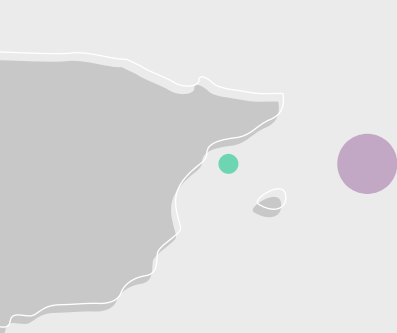


CANADÁ

523 M€
VENTAS

368 M€
RBE

615
PLANTILLA



147 M€
RBE

5.413
PLANTILLA



POLONIA

923 M€
VENTAS

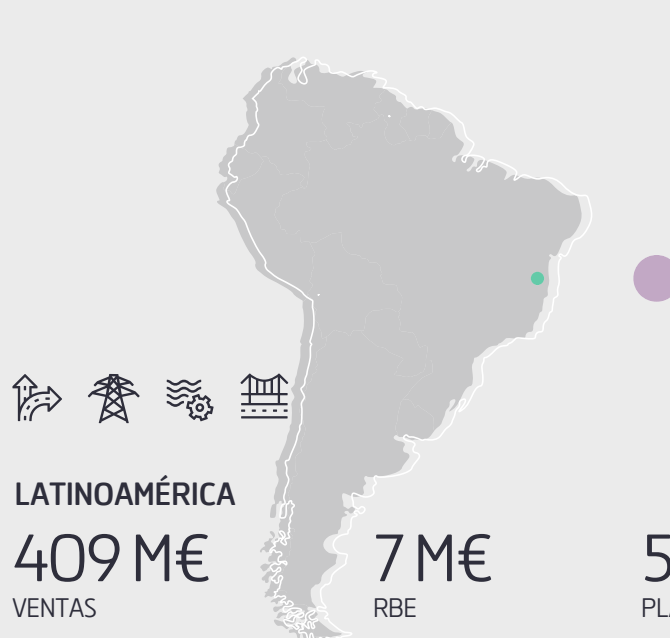
76 M€
RBE

6.102
PLANTILLA



514 M€
RBE

1.160
PLANTILLA



LATINOAMÉRICA

409 M€
VENTAS

7 M€
RBE

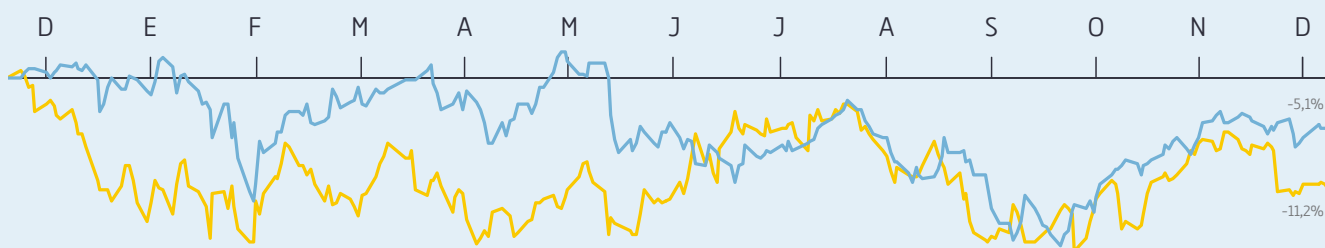
5.271
PLANTILLA

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

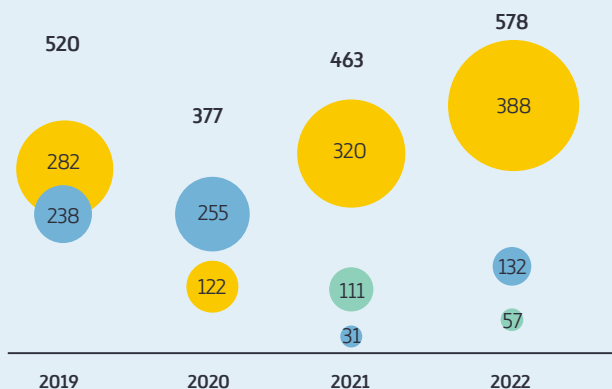
BBB

S&P Y FITCH

PRECIO OBJETIVO ANALISTAS

30,18€

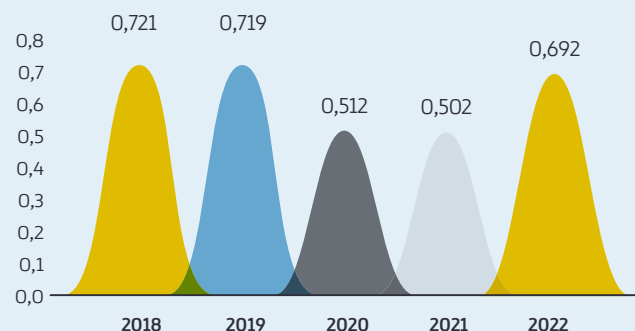
REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



● 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)



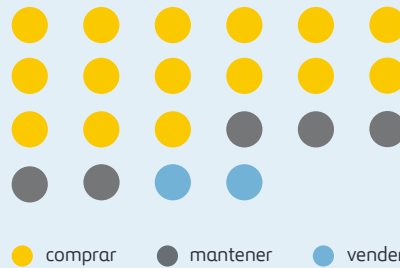
* Suma de los dos dividendos flexibles pagados en el año (precio comprometido de compra de derechos por parte de Ferrovial).

CONTACTO CON EL MERCADO

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

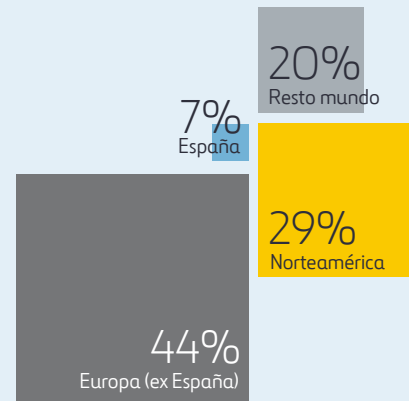
RECOMENDACIÓN ANALISTAS

22 analistas cubrían Ferrovial a 31 de diciembre de 2022



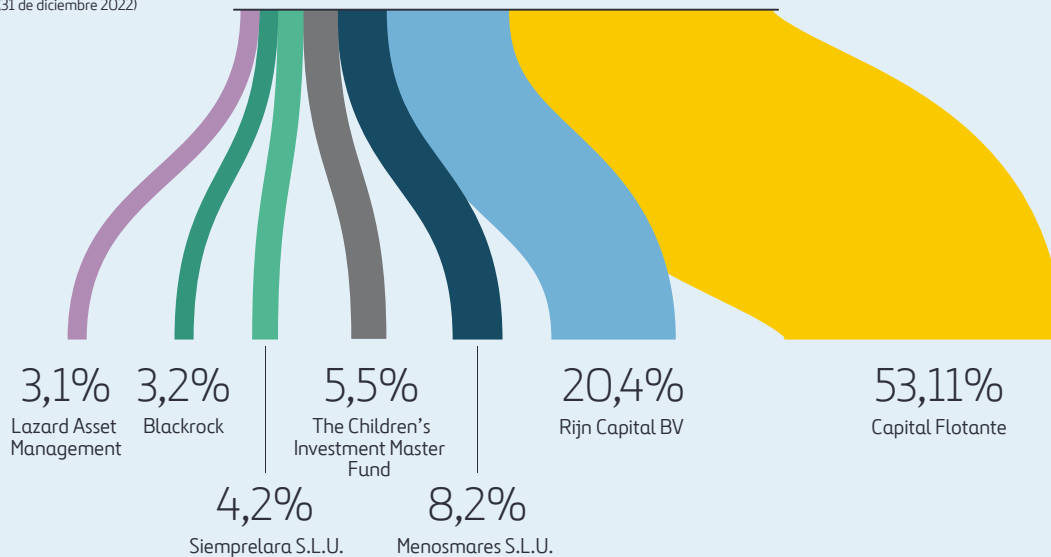
INVERSORES INSTITUCIONALES*

*Fuente: CMI2i (octubre 2022)

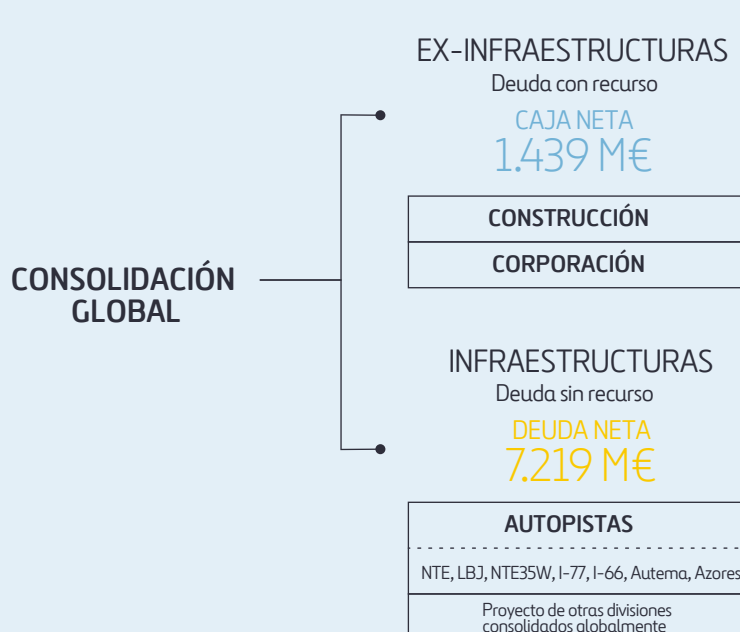


ESTRUCTURA ACCIONARIAL*

*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

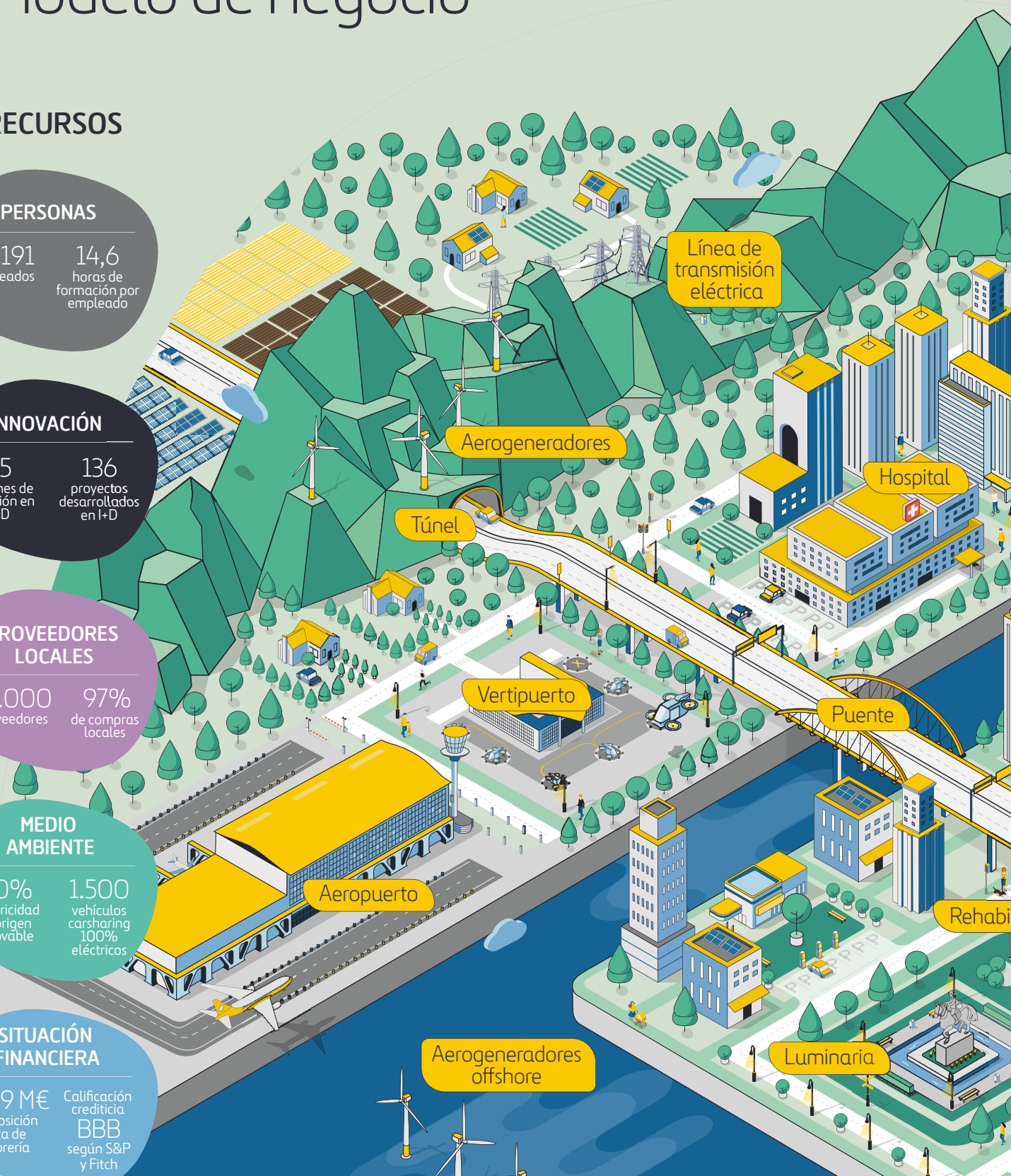
49.000 proveedores
97% de compras locales

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



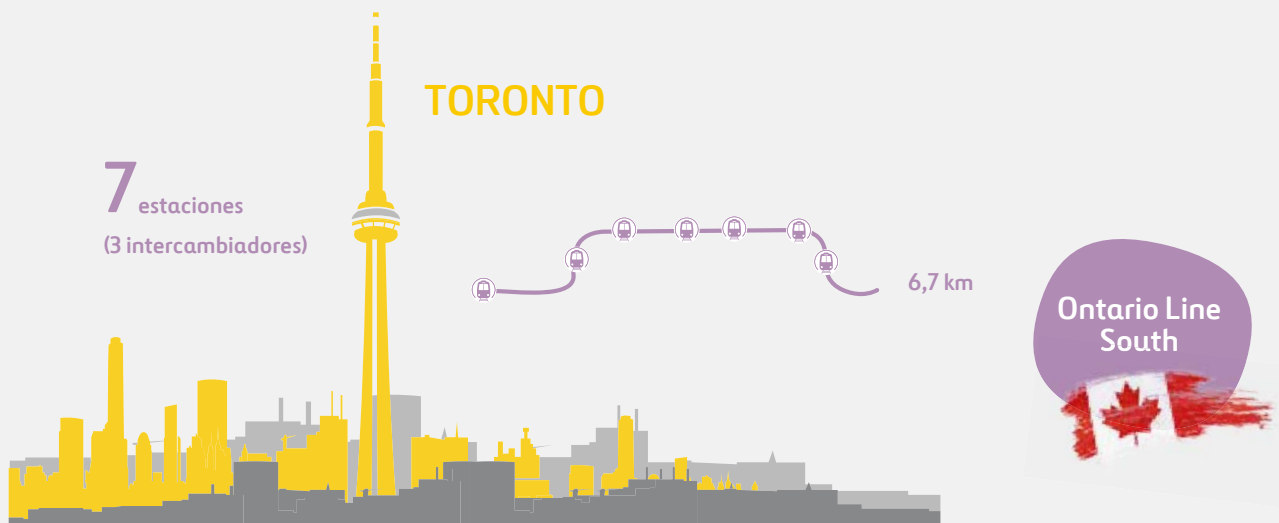
- Los sistemas y procesos incorporan reportes de eventos de alto potencial
- HSW, integrada en la estrategia y en el ciclo de vida de los proyectos
- Datos en tiempo real para prevenir la seguridad, salud y bienestar de los empleados

- 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:

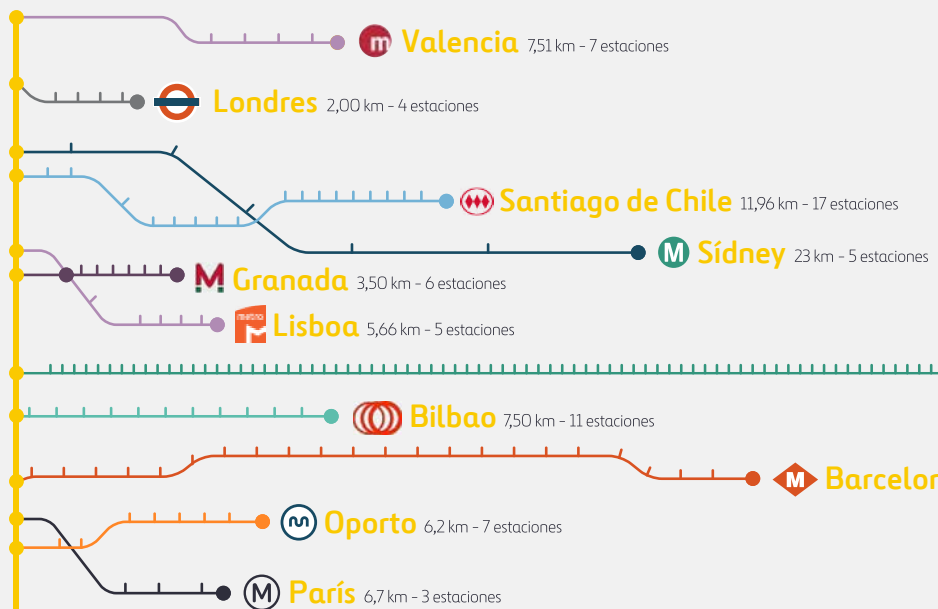
- Túneles de Guadarrama
- Túneles de Pajares
- Túneles Y vasca Alta Velocidad
- Viaductos AVE Venta de Baños
- Montaje vía AVE Valladolid-Palencia
- Túnel de Peña Rayada
- Thames Tydeaway Tunnel
- HS2 Alta velocidad London-Birmingham

“ 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

VALORES

Integridad Respeto
Innovación Colaboración
Excelencia

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

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

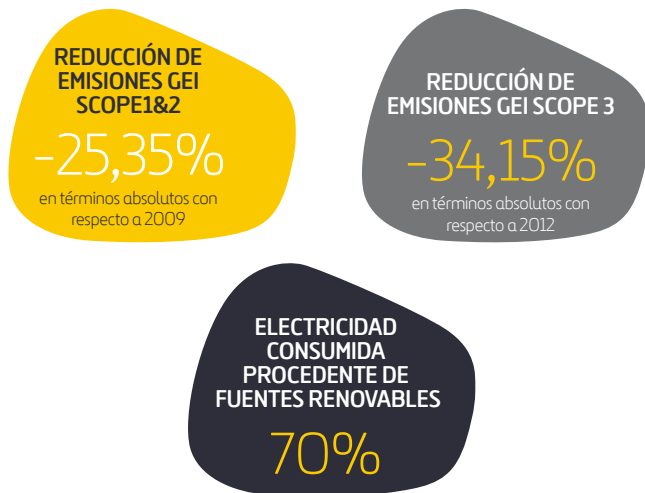
Infraestructuras sostenibles para un mundo en movimiento

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.

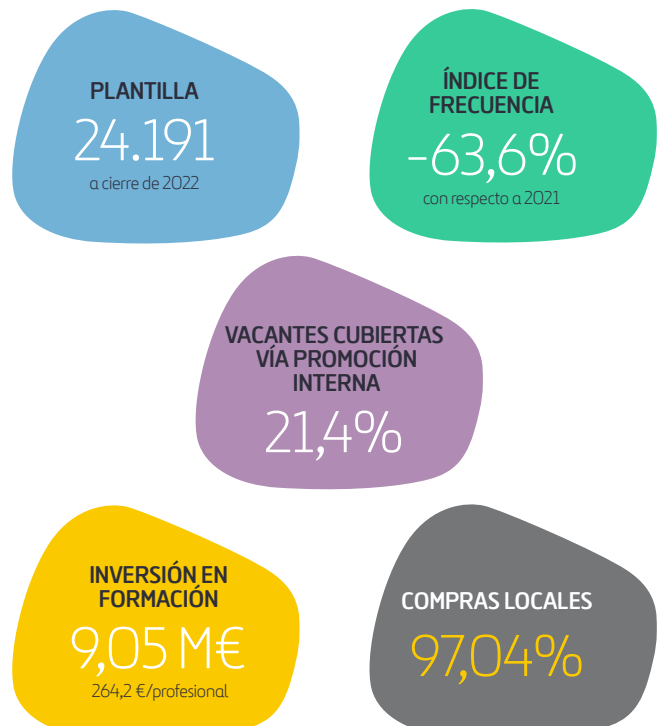
Ferrovial cuenta con una hoja de ruta de descarbonización, el *Deep Decarbonization Path*. En marco de este plan ha establecido el objetivo de reducir un 42,9% sus emisiones Scope 1&2 en términos relativos en 2030. En este sentido, ha sido la primera empresa del sector a nivel mundial en establecer y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

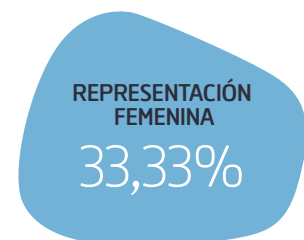
Ferrovial persigue contribuir con sus infraestructuras al desarrollo económico de las geografías en las que opera.

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.

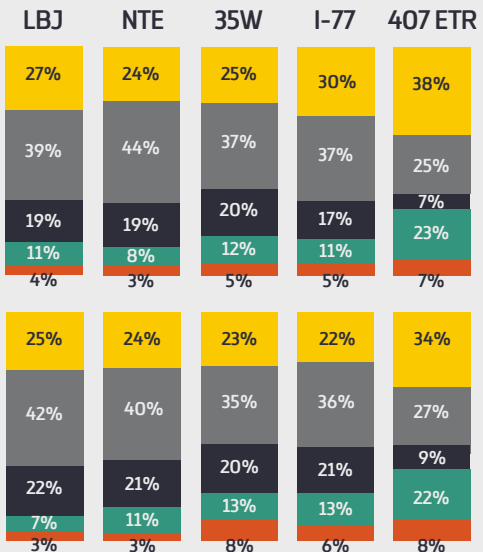
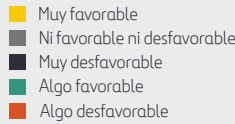
El Código de Ética Empresarial de Ferrovial obliga a denunciar cualquier incumplimiento de la legislación o de la normativa interna. Para ello, dispone del Canal Ético, un sistema confidencial y, si el remitente así lo prefiere, completamente anónimo, que garantiza a los usuarios la ausencia de represalias.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

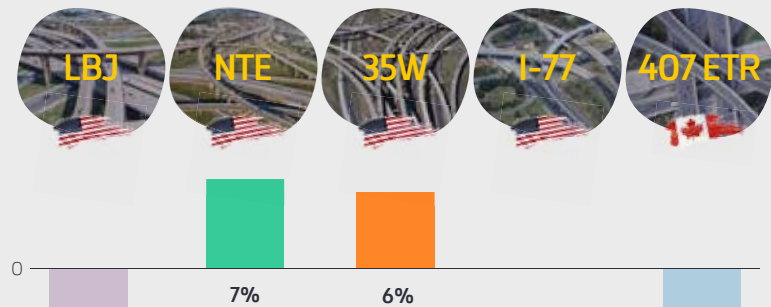
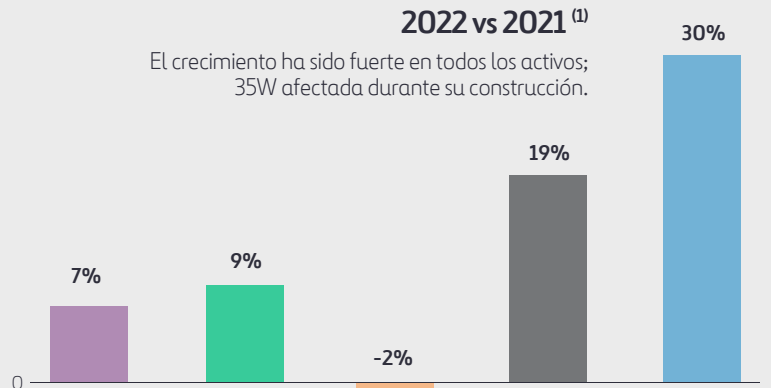
OPINIÓN DE LOS USUARIOS*



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

2022 vs 2021 ⁽¹⁾

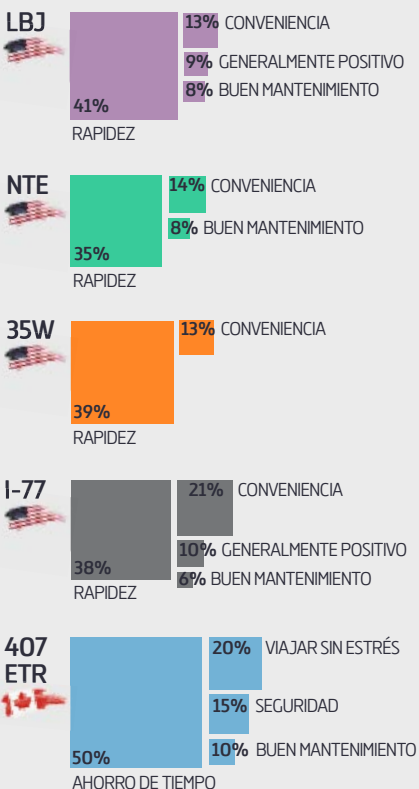
El crecimiento ha sido fuerte en todos los activos; 35W afectada durante su construcción.



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.

PRINCIPALES MOTIVOS DE UNA EXPERIENCIA POSITIVA



(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

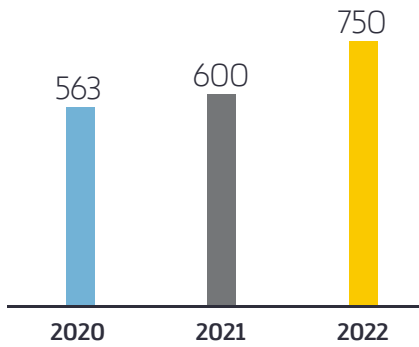
AUSTRALIA

5.065 M€

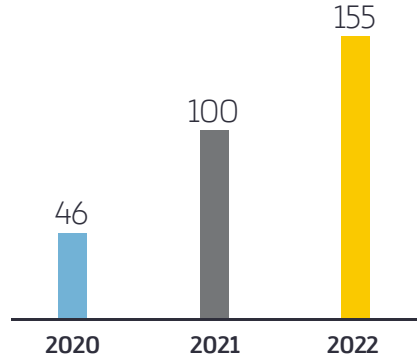
15 M€

10.800

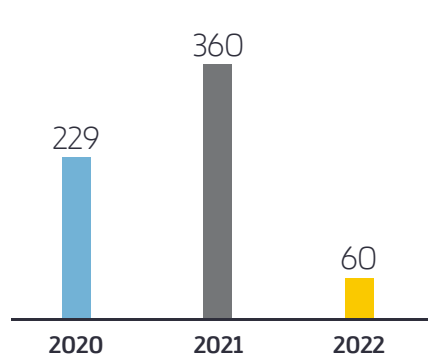
407 ETR (CANADÁ)
Dividendos
MCAD



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.

NOMBRE DEL AEROPUERTO AEROPUERTO INTERNACIONAL JOHN F. KENNEDY			CAPITAL 2.300 M\$ (1.140 M\$ FERROVIAL)
PROYECTO TERMINAL 1	LUGAR NUEVA YORK / EEUU	DURACIÓN 2022-2060	CAPEX 10.800 M\$ FASE A&B CAPEX
CONSORCIO NTO / NEW TERMINAL ONE			FINANCIACIÓN 6.600 M\$

MEJORAS

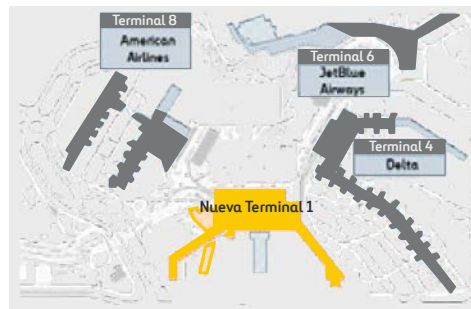
- CAPACIDAD
De 8m a 23m pax
- TAMAÑO **x3**
- SUPERFICIE COMERCIAL **x4**

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
JFK INTERNATIONAL AIRPORT

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

CALENDARIO



2022: Acuerdo de diseño y construcción. Entrada en vigor de la concesión, aprobación de inicio del proyecto y comienzo de las obras

2023: Traspaso de la Terminal 2 a NTO

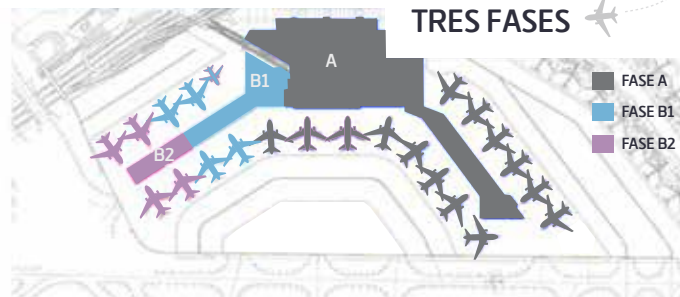
2026: Apertura de fase A

2028: Apertura de fase B1

2030: Apertura de fase B2

2060: 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

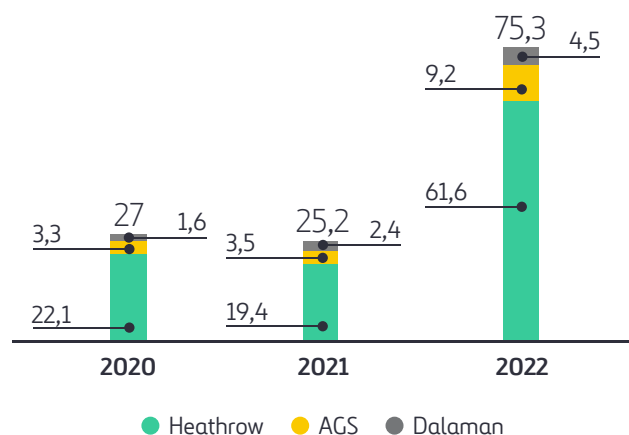
Heathrow y AGS

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.



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

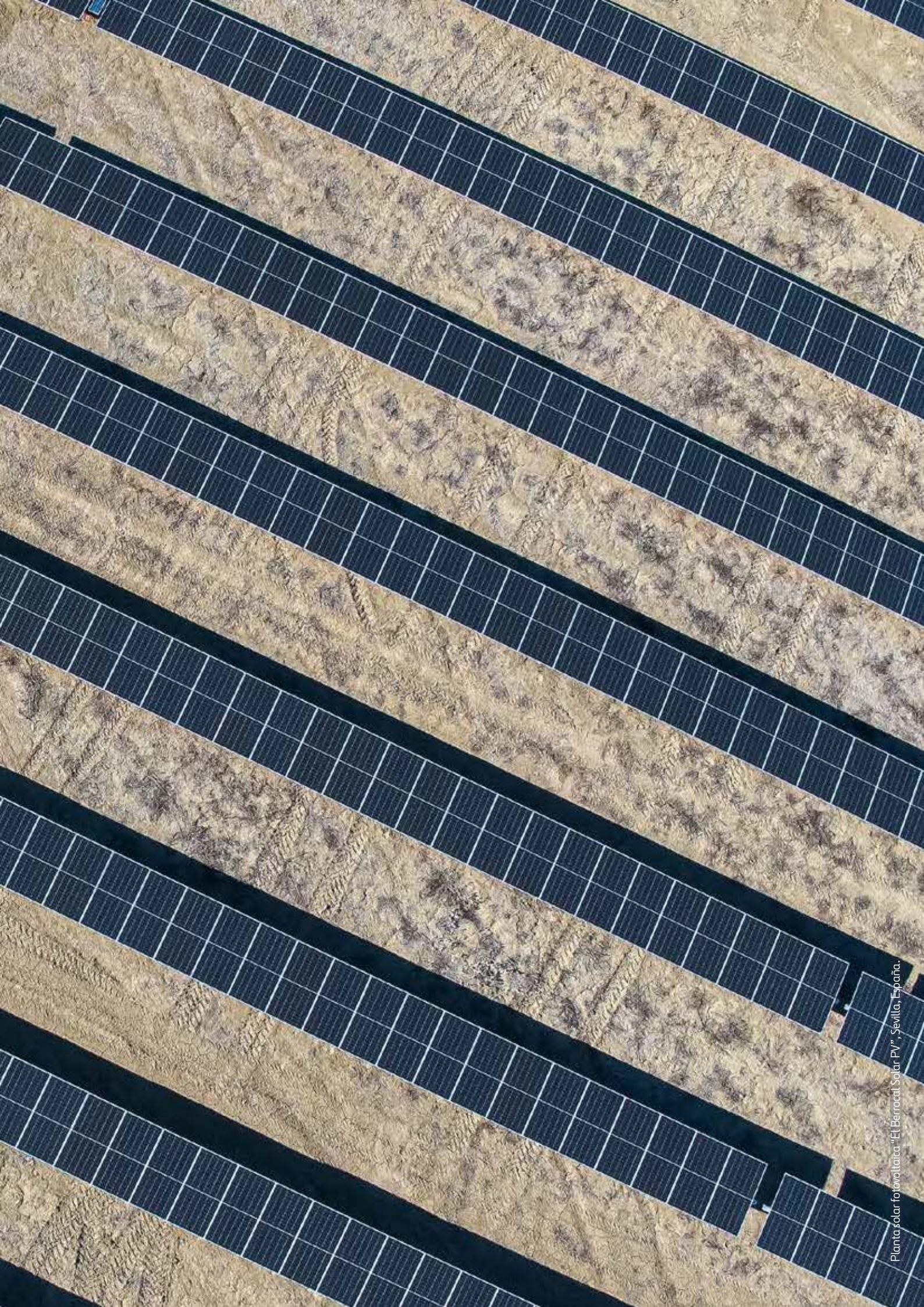
Ayuntamiento de Vitoria



Gestión energética climatización de edificios municipales.

EFICIENCIA ENERGÉTICA





Planta solar fotovoltaica "El Berragal 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.

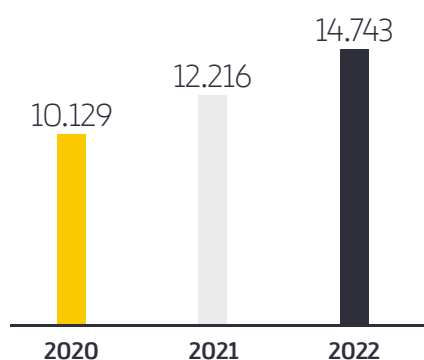
El foco internacional sigue centrado en EE.UU. y Polonia, que representan aproximadamente el 70% del total de ventas. Entre otros países con presencia estable, destacan Reino Unido, Chile, Australia o Canadá, además de España como mercado de origen. Destacan las adjudicaciones de la autopista *Coffs 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

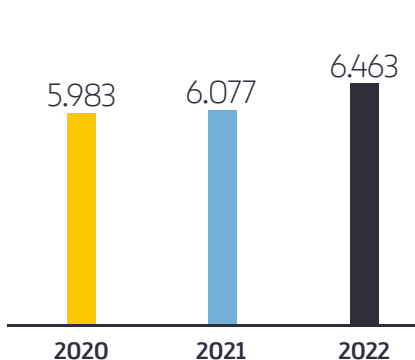
Construcción desarrolla sus operaciones bajo estrictas líneas de actuación que minimicen su impacto ambiental. Su aproximación a



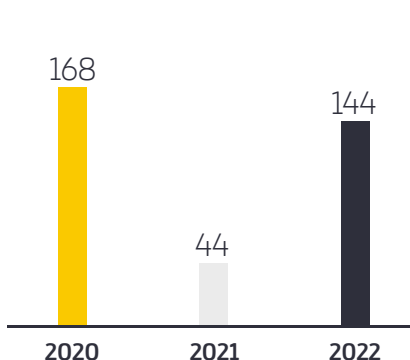
CARTERA



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 Ferrovial 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

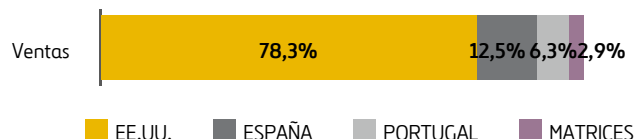
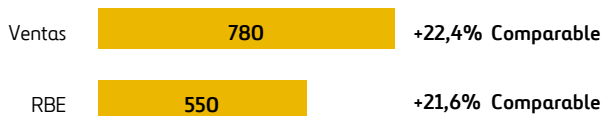
En 2022, la caja neta ex-infraestructuras ascendió a 1.439 millones de euros vs. 2.182 millones de euros en diciembre 2021. La deuda neta de proyectos de infraestructuras se situó en 7.219 millones de euros (6.633 millones de euros en diciembre 2021). La deuda neta consolidada alcanzó 5.781 millones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

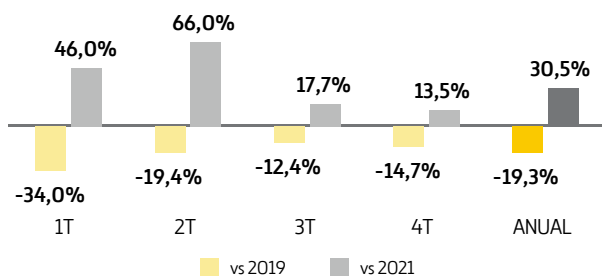
TRÁFICO

	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

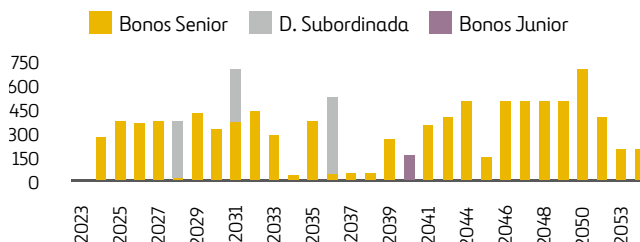
menores gastos de operaciones de sistemas resultantes de menores costes de consultoría y licencias, principalmente relacionados con el proyecto de planificación de recursos empresariales y gestión de relaciones con los clientes de la compañía, debido a una mayor capitalización de costes en 2022.

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).

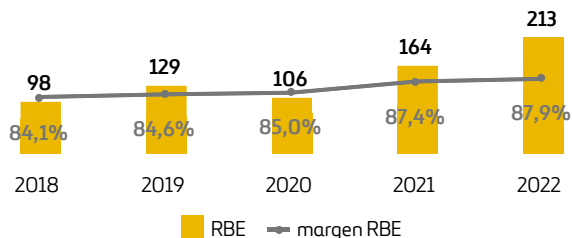
NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

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	

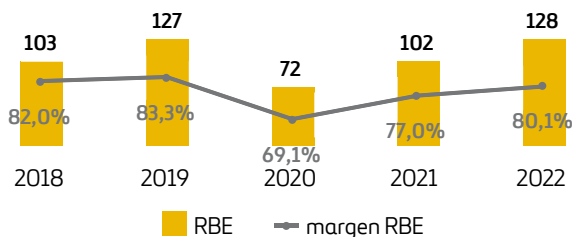
LBJ (54,6%, consolidación global)

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



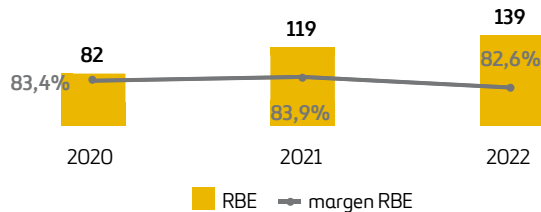
NTE 35W (53,7%, consolidación global)

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

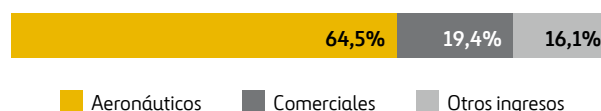
PyG HEATHROW SP

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%.

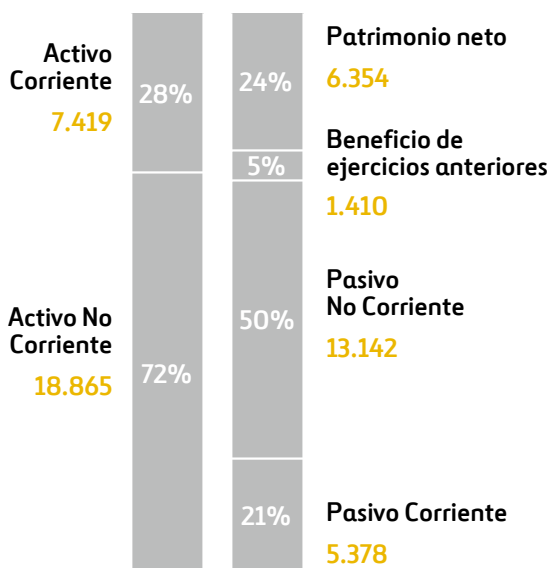
El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 238 millones de euros en 2022 (975 millones de euros en 2021).

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)

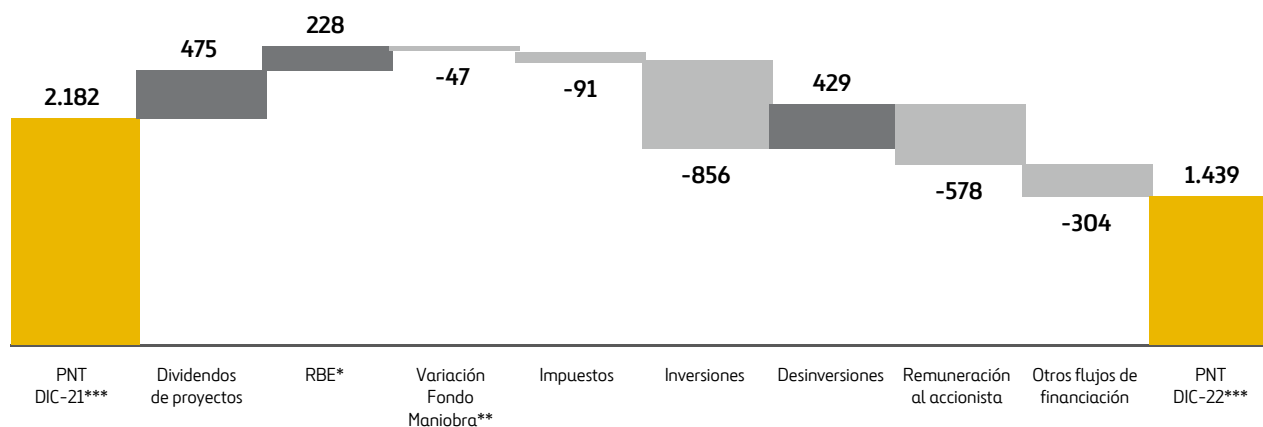
718	303	759	1.867
2023*	2024	2025	> 2026

(*)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

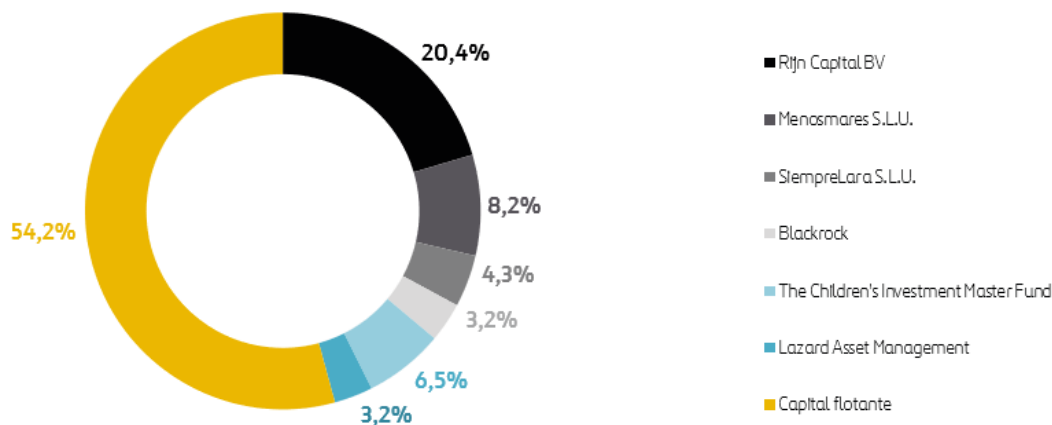
El 24 de febrero de 2022, el Consejo de Administración de Ferrovial acordó llevar a cabo un programa de recompra de acciones propias de conformidad con la autorización concedida por la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2017 bajo el punto décimo del orden del día y en base a la autorización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

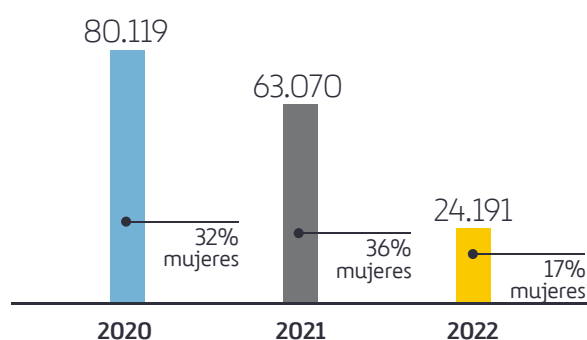
La esencia de Ferrovial

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.

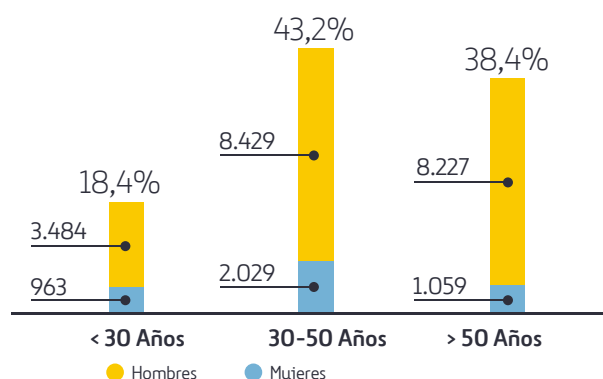
La iniciativa ha arrancado con una campaña de difusión de la cultura y valores a través de diferentes canales. Durante 2023 se pondrán en marcha otras iniciativas de comunicación, sesiones de trabajo y otras acciones que acercarán todavía más a la plantilla la forma de vivir y fomentar los valores corporativos.

EVOLUCIÓN

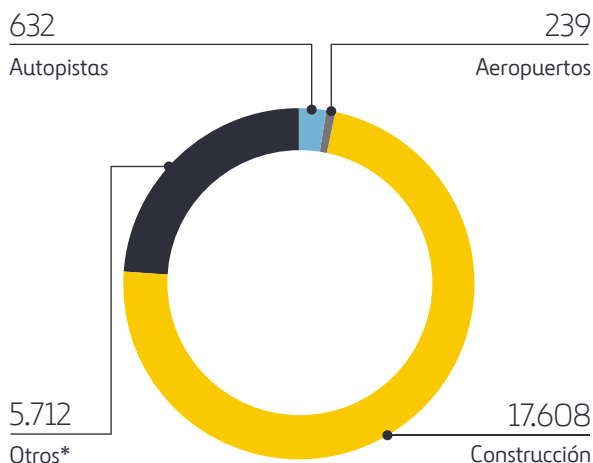


NOTA: el descenso en número de empleados y porcentaje de mujeres está relacionado con la desinversión de Servicios, cuya plantilla tenía una elevada proporción de mujeres.

POR EDAD

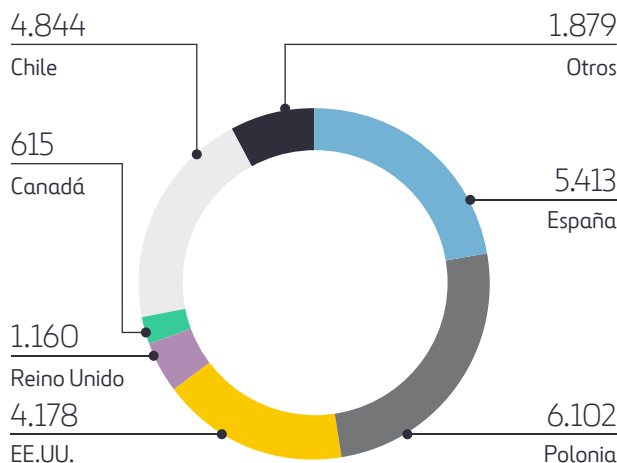


POR NEGOCIO



*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.

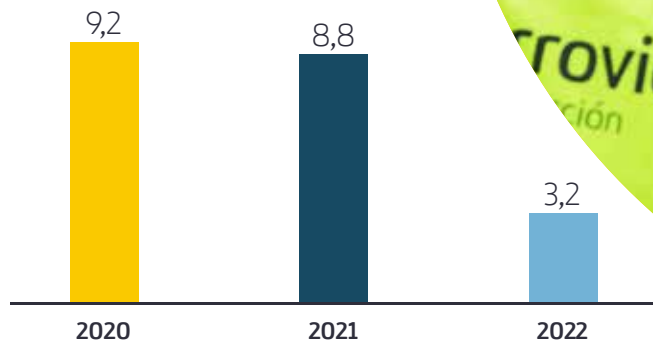
También se han seguido monitorizando los indicadores tradicionales. En 2022 se han realizado 68.132 inspecciones y auditorías y se han impartido 335.763 horas de formación en seguridad y salud. Gracias a las acciones de mejora implantadas y al compromiso de todos los empleados, el índice de frecuencia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

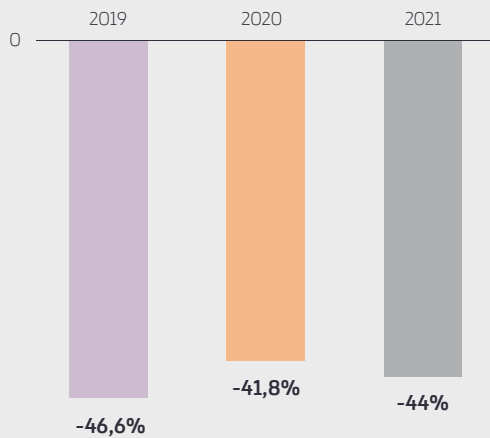


HEALTH, SAFETY AND WELLBEING

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

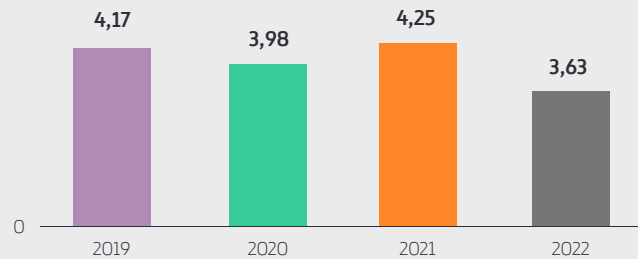
El KPI se calcula para cada activo de Cintra dividiendo el número de accidentes por 100 millones de vehículos-milla en EE.UU. y 100 millones de vehículos-kilómetro en el resto.

*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.

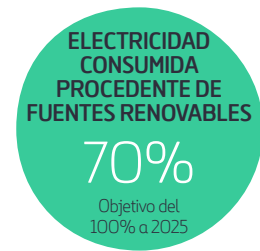
Ferrovial está desarrollando nuevas líneas de negocio dirigidas a alcanzar la descarbonización de la economía y aportar soluciones de adaptación a los efectos del cambio climático.

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.

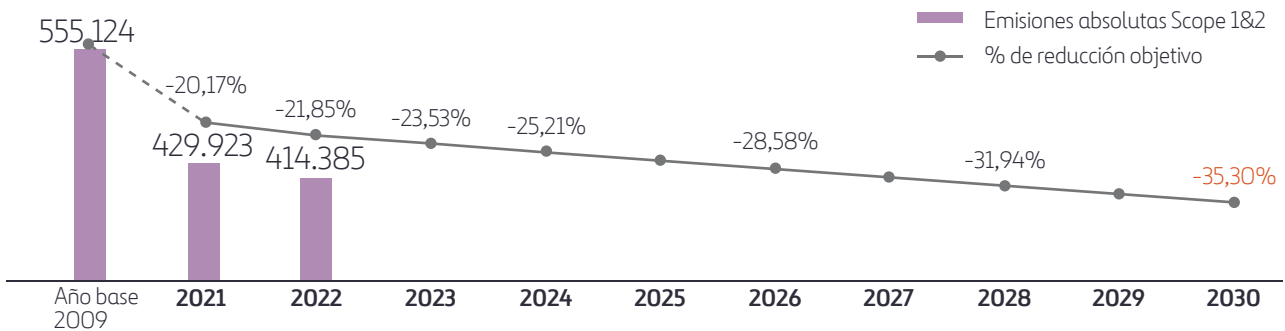
En este sentido, Ferrovial fue la primera empresa de su sector a nivel mundial en establecer y tener avalados sus objetivos de reducción de emisiones por *Science Based Targets Initiative* (SBTi). La compañía ha establecido los siguientes objetivos:



- 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).

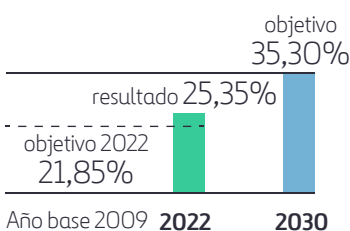
Ferrovial participa activamente en los proyectos públicos que desarrolla SBTi, aportando conocimiento técnico de su sector. Anualmente, en la Junta General de Accionistas se somete a votación consultiva la estrategia climática y el plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

OBJETIVOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES ABSOLUTAS SCOPE 1&2

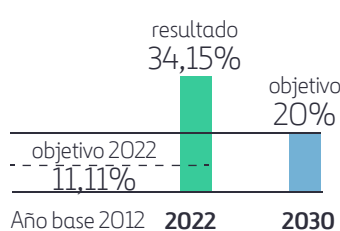


OBJETIVO DE REDUCCIÓN

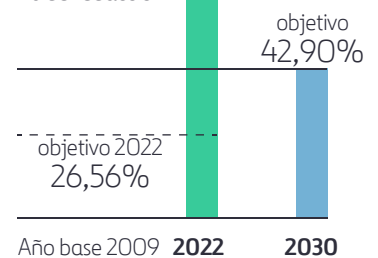
Scope 1&2 (absolutas)
% de reducción



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.

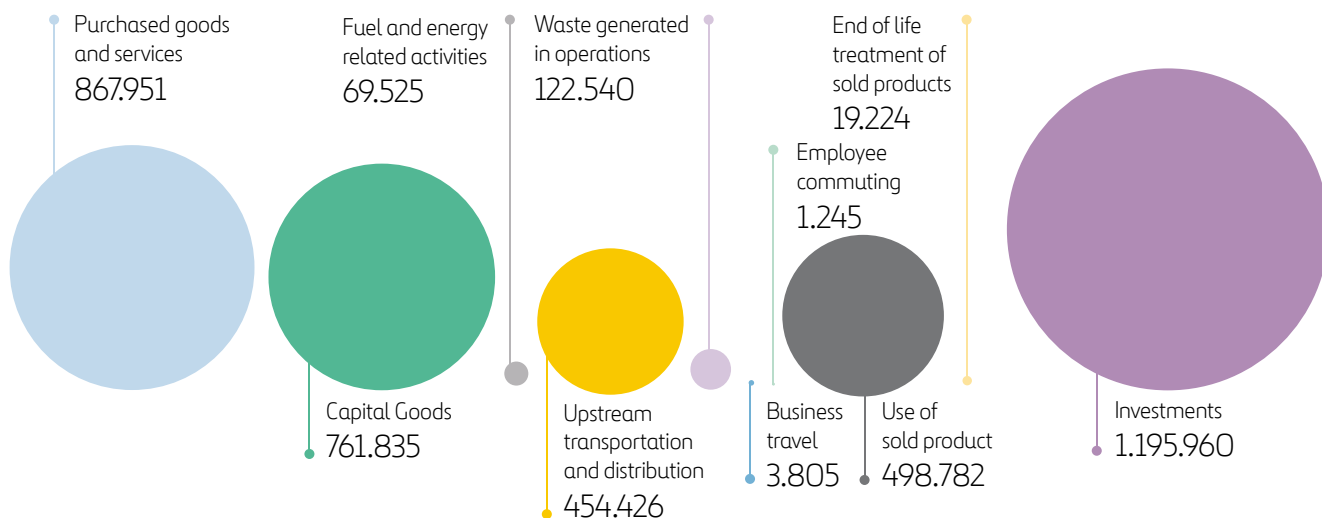
Las emisiones absolutas y relativas de Ferrovial durante los últimos tres años fueron las siguientes:

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.

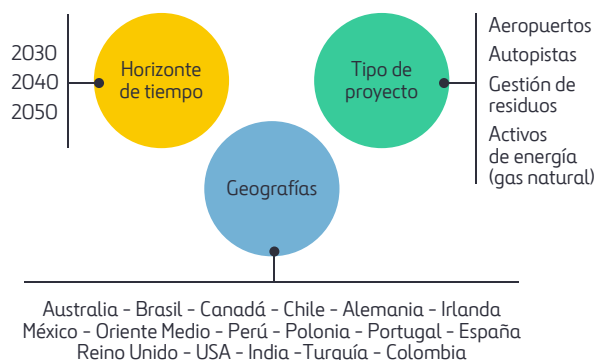
Medidas de adaptación:

- **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:

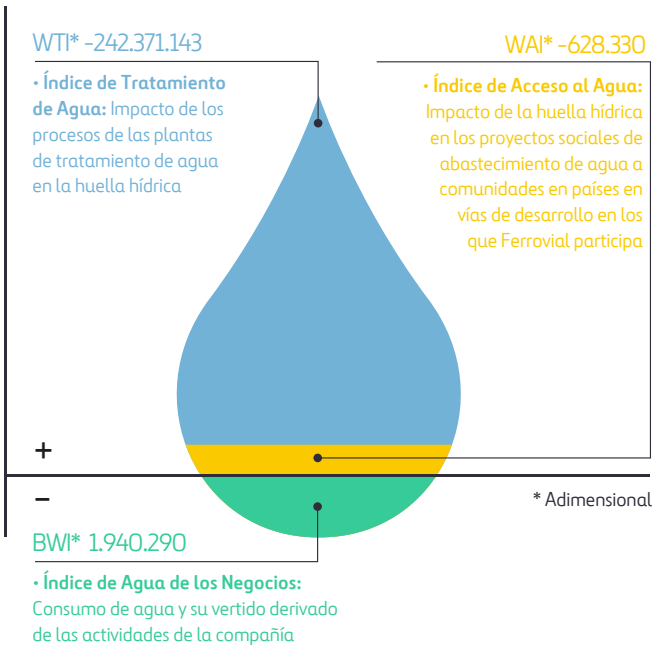
- La fuente de captación del agua, otorgando distinto peso en función de su origen.

- 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

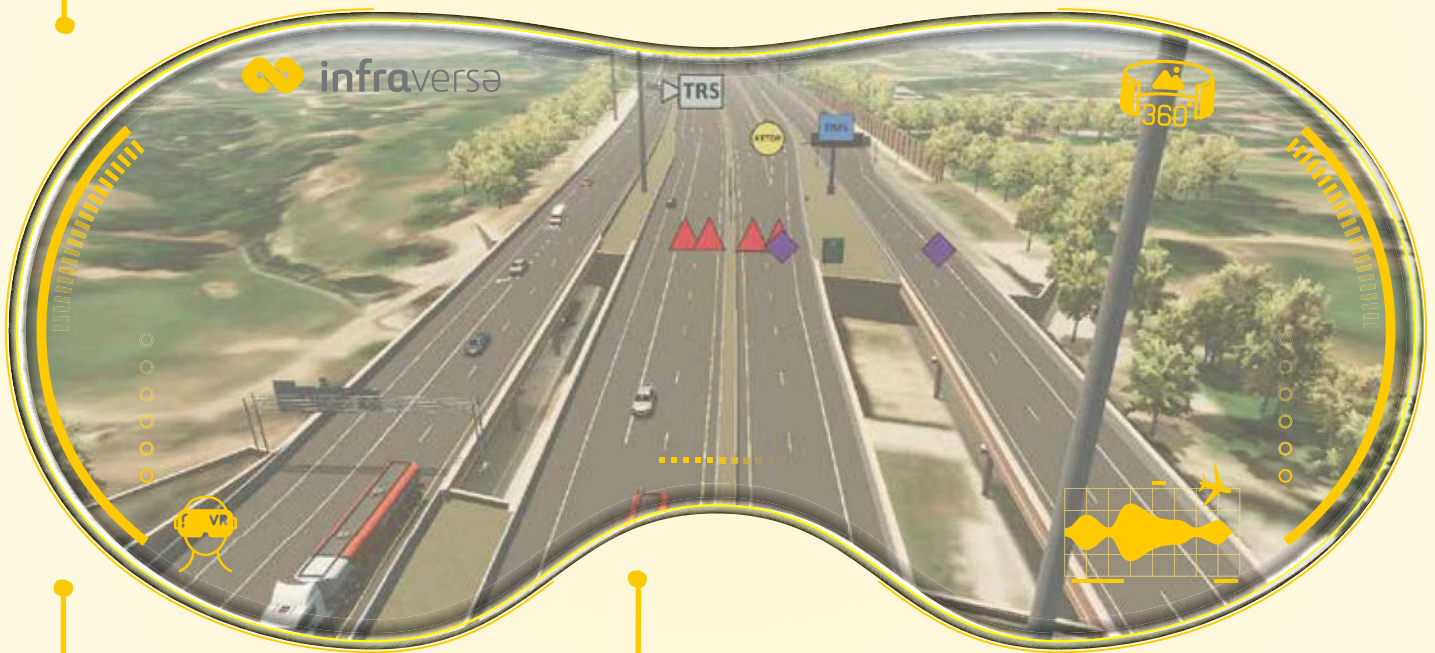
El uso de Gemelos Digitales permite simular, predecir y reproducir representaciones digitales de infraestructuras del mundo real que permiten reproducir el tráfico o la meteorología. Proporciona una representación digital a lo largo de las fases de construcción, explotación y mantenimiento.

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, inúna 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

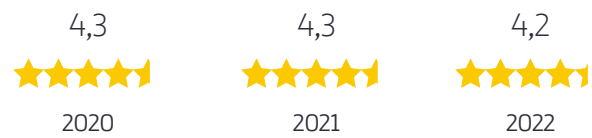
La digitalización impulsa a Ferrovial a liderar la transformación en los sectores de infraestructuras y movilidad, ofreciendo respuestas eficientes y sostenibles a las necesidades de la sociedad. Ferrovial apuesta por la innovación para maximizar el valor de los activos, lograr ventajas competitivas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

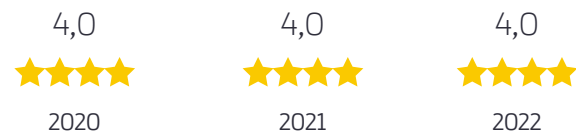
FORMACION EN CALIDAD, MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

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.

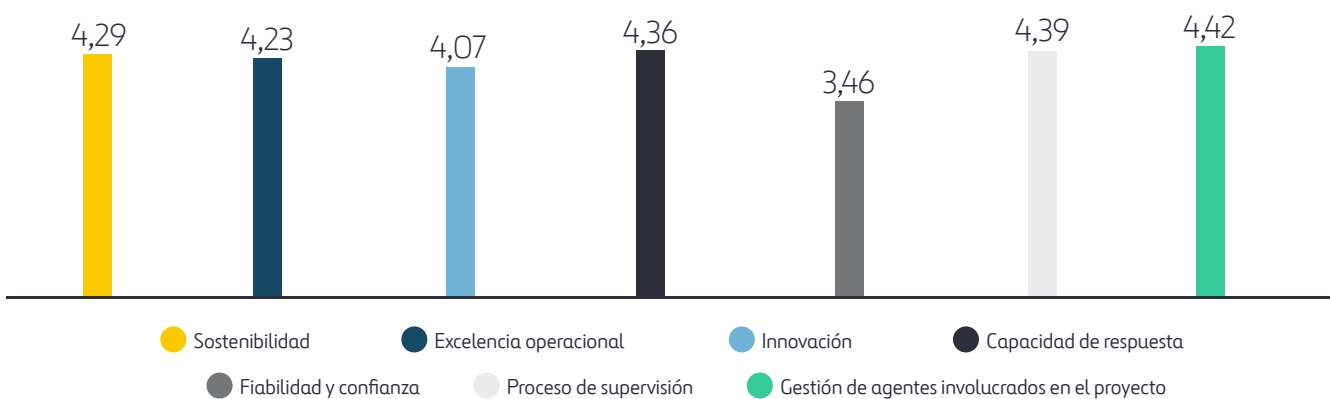
NOTA GLOBAL SATISFACCIÓN CLIENTE



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.

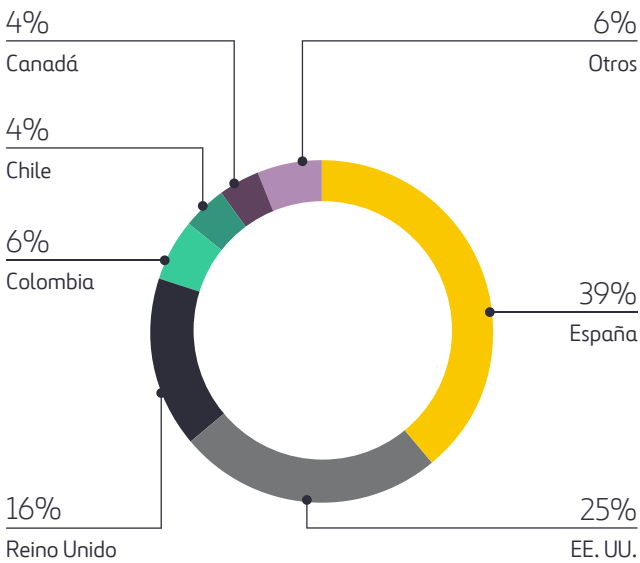
Durante el ejercicio 2022, se recibieron por los distintos canales de comunicación 130 comunicaciones (142 en 2021), de las cuales 49 llegaron por el Canal Ético (85 en 2021). El número de comunicaciones recibidas por cada 1.000 empleados asciende a 3,78 (1,9 en 2021). De las 130 comunicaciones recibidas, 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

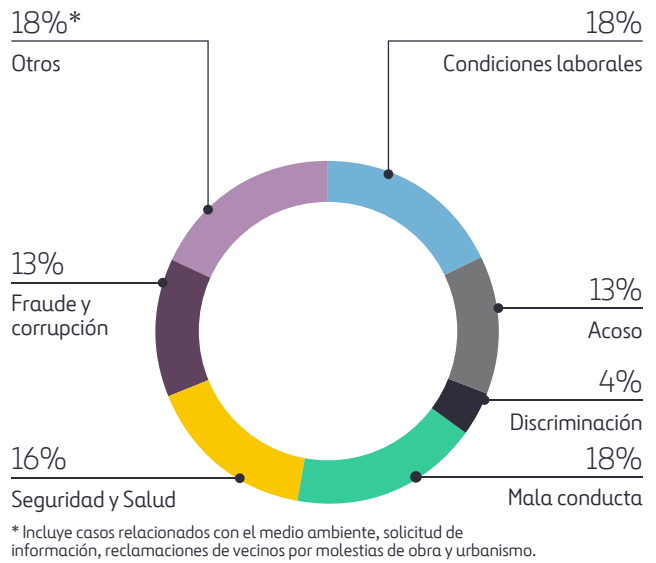
Periodo medio de resolución de las comunicaciones (días)	
2021	2022
67	30

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

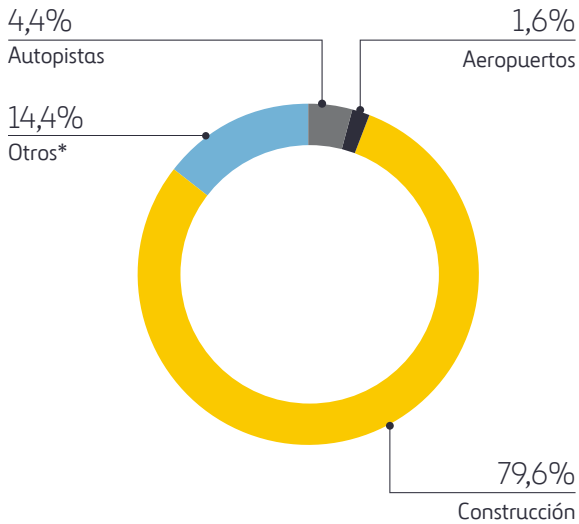
COMPRAS A
PROVEEDORES
LOCALES

97,03%



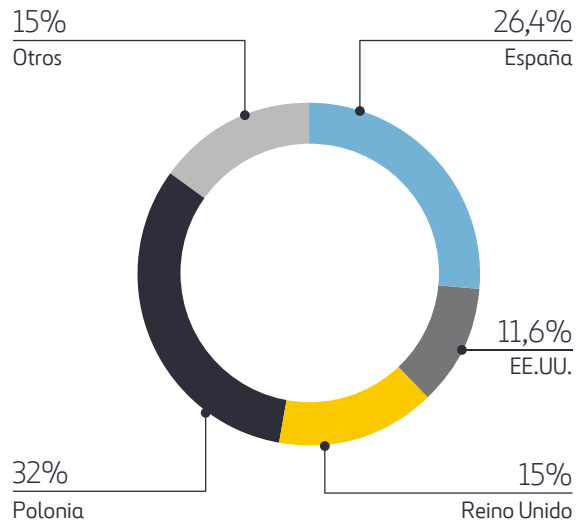
Empleados en las oficinas de Ferrovial, Madrid, España.

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.

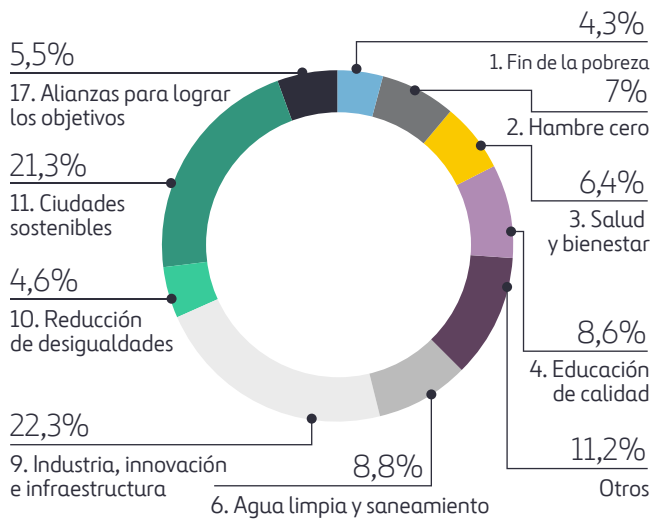
LA EDUCACIÓN, ASPECTO CLAVE PARA EL FUTURO DE LA SOCIEDAD

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.

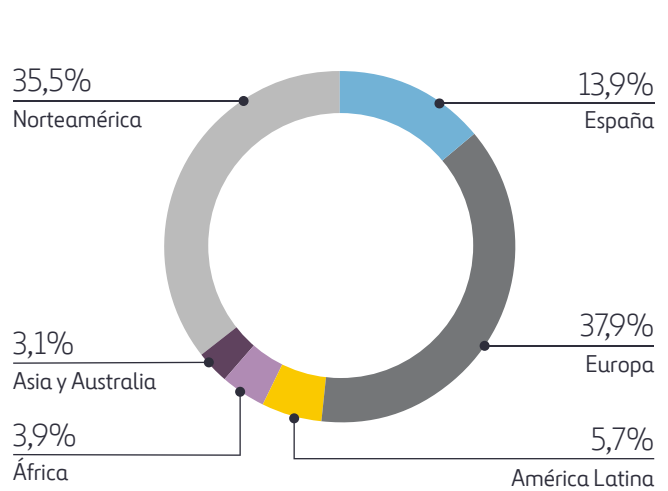
En España, Ferrovial colabora desde 2017 con el programa OrientaT de la Fundación *Junior Achievement*, en el que voluntarios de la compañía imparten talleres en centros educativos para despertar vocaciones STEM entre el alumnado y también voluntarios de la compañía colaboran con la Fundación Princesa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



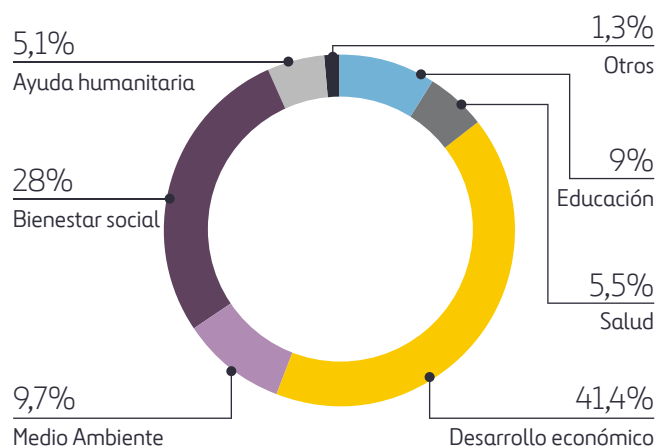
INVERSIÓN SOCIAL POR GEOGRAFÍA



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.

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.

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.

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.

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).

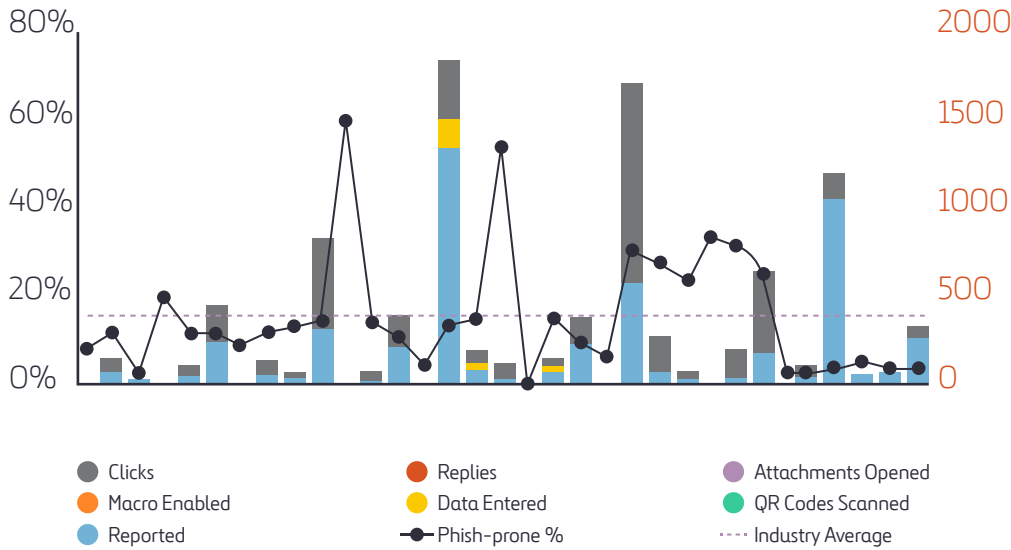
El Modelo de Ciberseguridad sigue el principio de mejora continua ISO 27001 (*Plan, Do, Check, Act*). La estrategia se implementa mediante un programa que comprende iniciativas que habilitan nuevas capacidades o mejoran las existentes. Se supervisa periódicamente por los órganos de gobierno de Ferrovial 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

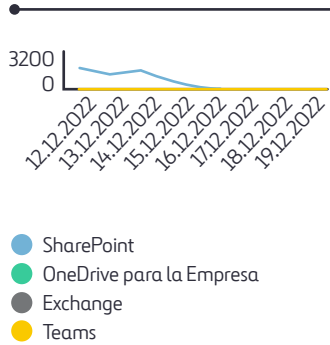
La compañía revisa de forma continua su Modelo de Seguridad para identificar áreas de mejora y vulnerabilidades. Anualmente se realizan auditorías y revisiones de seguridad, entre las que destacan:

- 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.

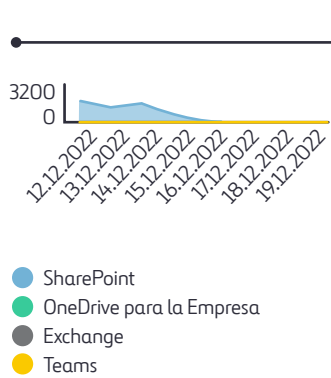
Campañas de valoración del Modelo de Seguridad.

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



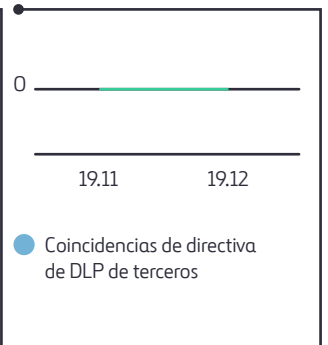
DLP



Invalidaciones y falsos positivos de DLP



Coincidencias de directiva de DLP de terceros

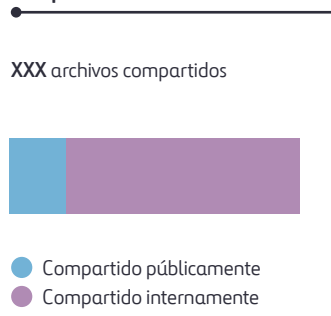


Usuarios con los archivos más compartidos

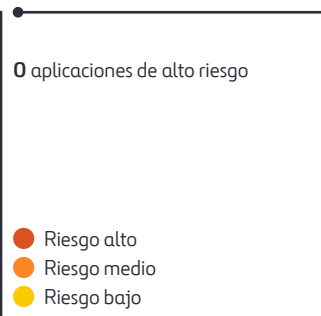
Usuarios que actualmente comparten la mayoría de los archivos de las aplicaciones en la nube

Usuario	Archivos compartidos
... .com	XXX
... .com	XXX
... .com	XXX
... .com	XXX

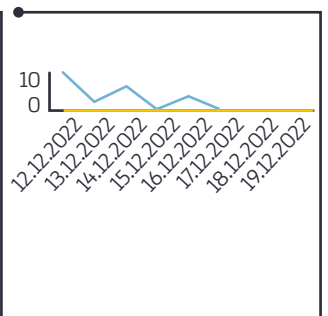
Archivos compartidos



Descubrir la TI en la sombra

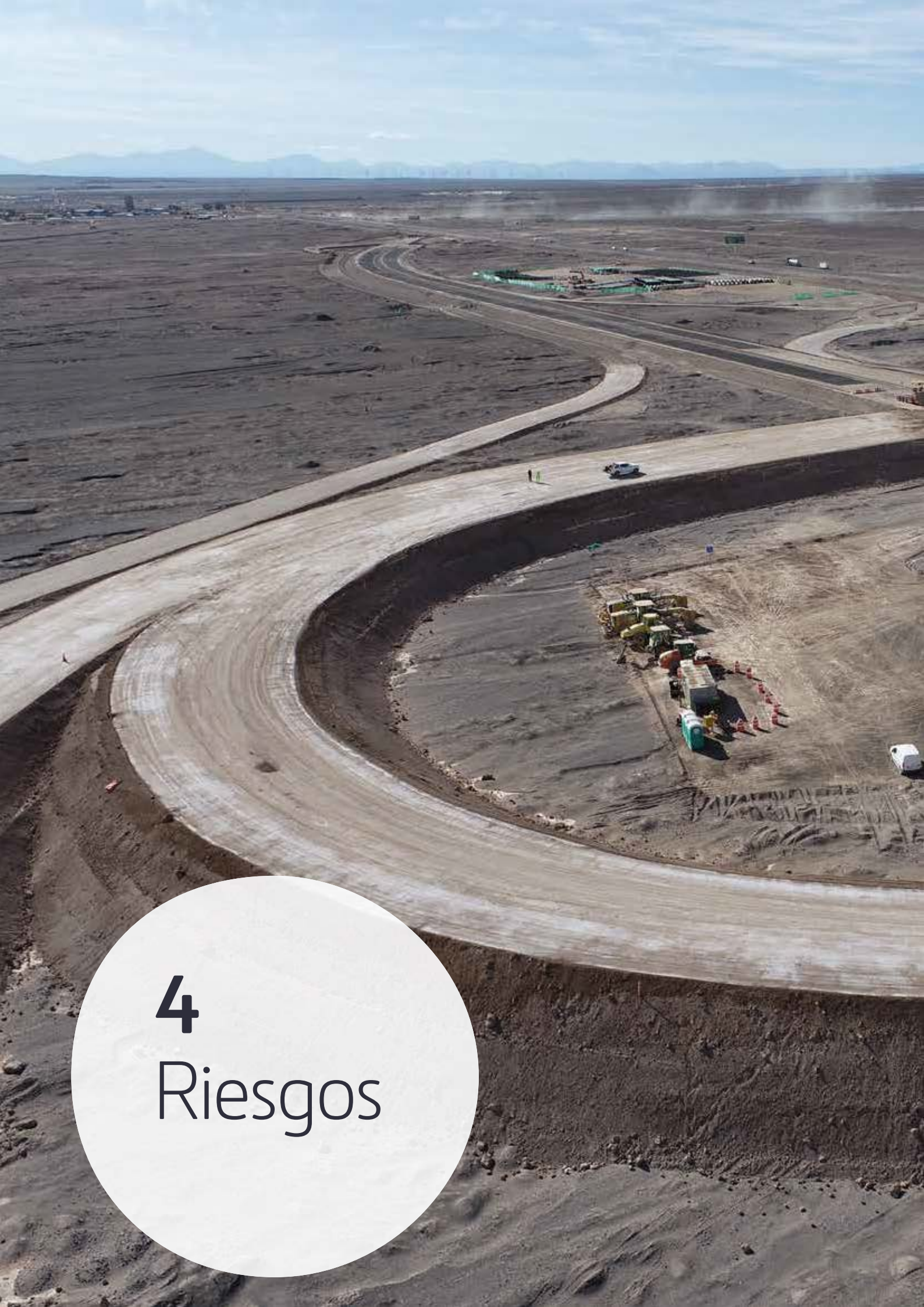


Informe de cifrado





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.

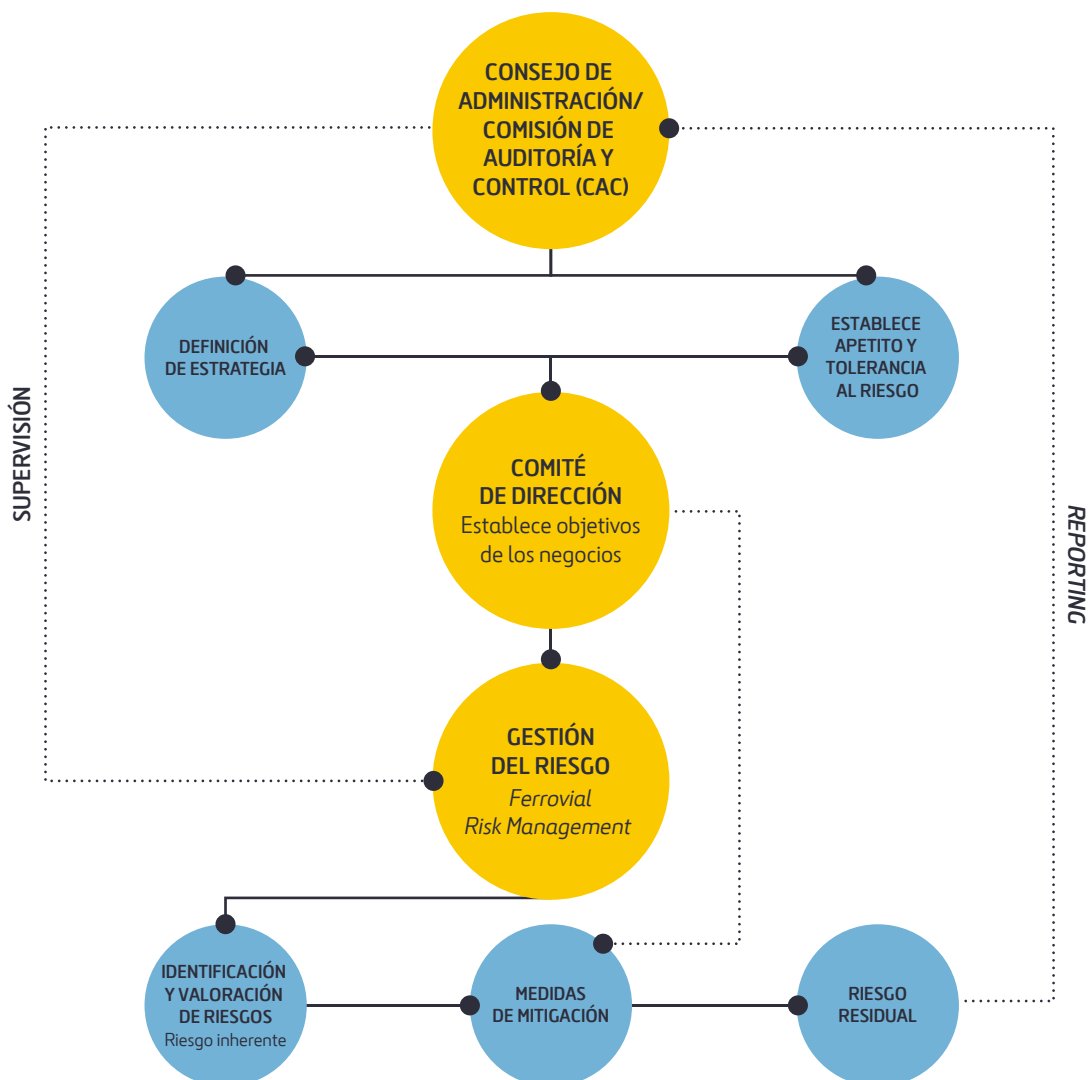
La Política de Control y Gestión de Riesgos, aprobada por el Consejo de Administración, establece el marco general de actuación para el control y la gestión de riesgos de diversa naturaleza que el equipo gestor pueda encontrarse en la consecución de los objetivos de negocio, así como el riesgo aceptable y el nivel de tolerancia por factor riesgo. El Consejo establece y revisa periódicamente el apetito al riesgo.

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.

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.

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.



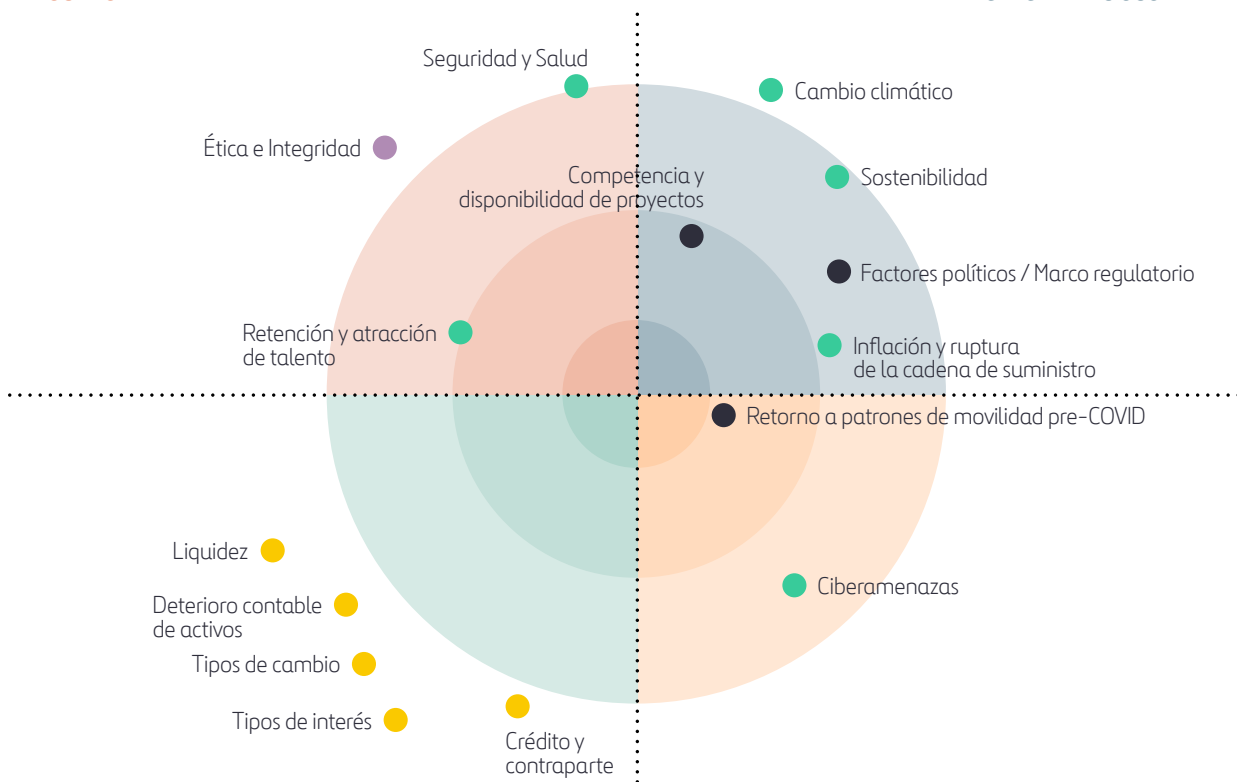
Principales riesgos

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)	<p>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.</p> <p>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.</p>	<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	<p>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.</p>	<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).

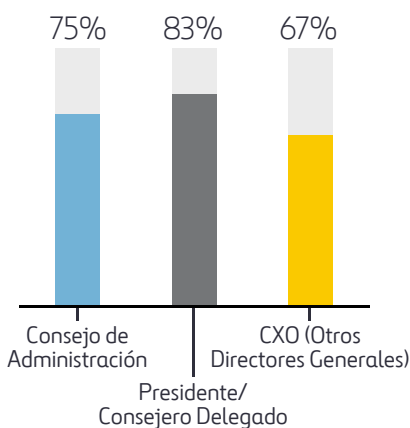
de ellos Independientes (cumpliendo así la recomendación 37 del Código de Buen Gobierno). Durante 2022 ha dado seguimiento a la información financiera del Grupo, a la evolución de los principales indicadores de negocio, al impacto de la COVID-19 en los empleados, así como a la situación de los proyectos 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

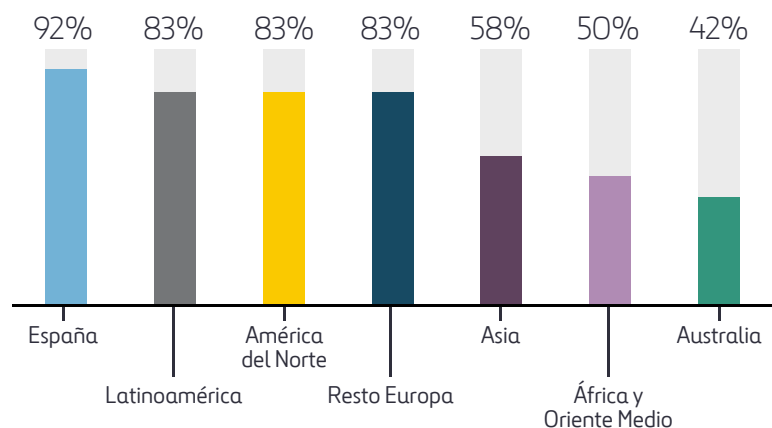
Está compuesta por cuatro Consejeros Independientes, incluido su Presidente, que han sido nombrados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos financieros y no financieros. Sus competencias se regulan en los artículos 51 de los Estatutos 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





COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CONTROL
100% independiente

COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES
75% independiente

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.

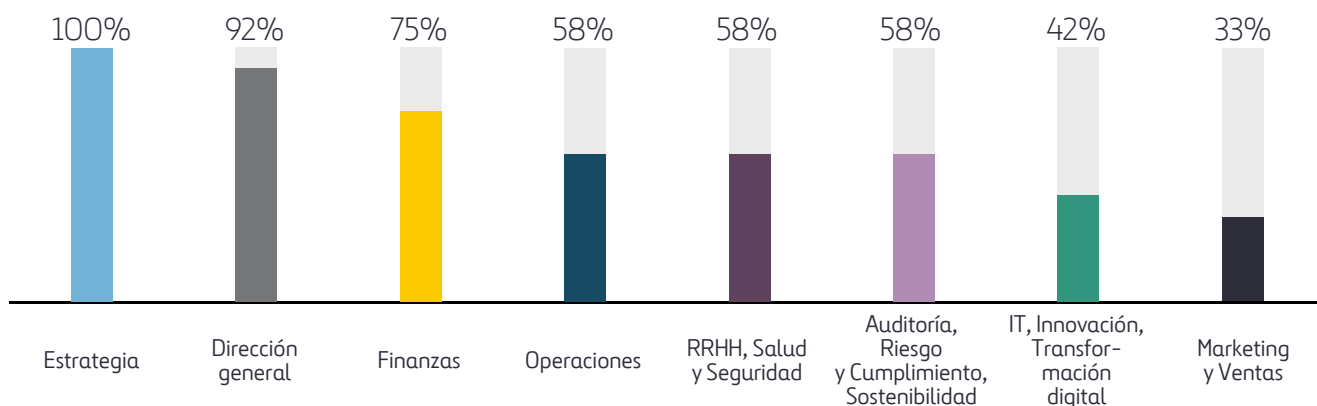
Certificación de buen Gobierno Corporativo de AENOR

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.

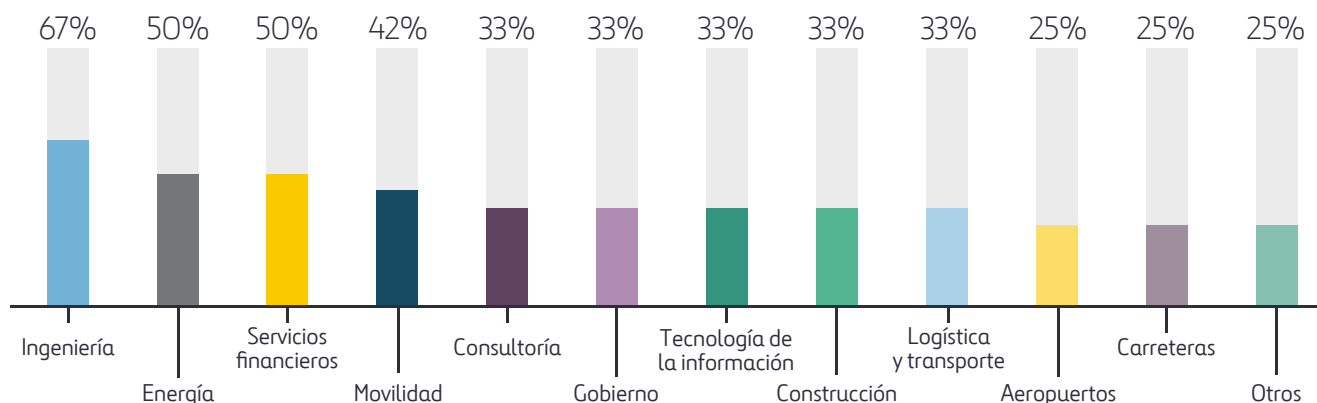
*Las cifras entre paréntesis reflejan la asistencia de cada Consejero a las reuniones del Consejo y sus Comisiones.

**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

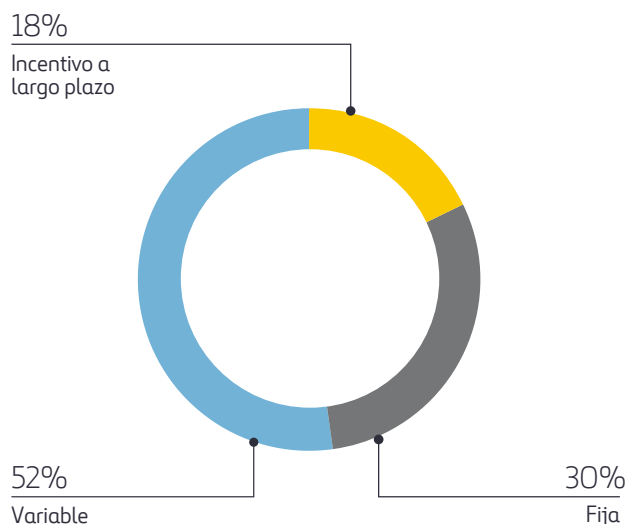


RETRIBUCIONES

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	VARIA-BLE	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.

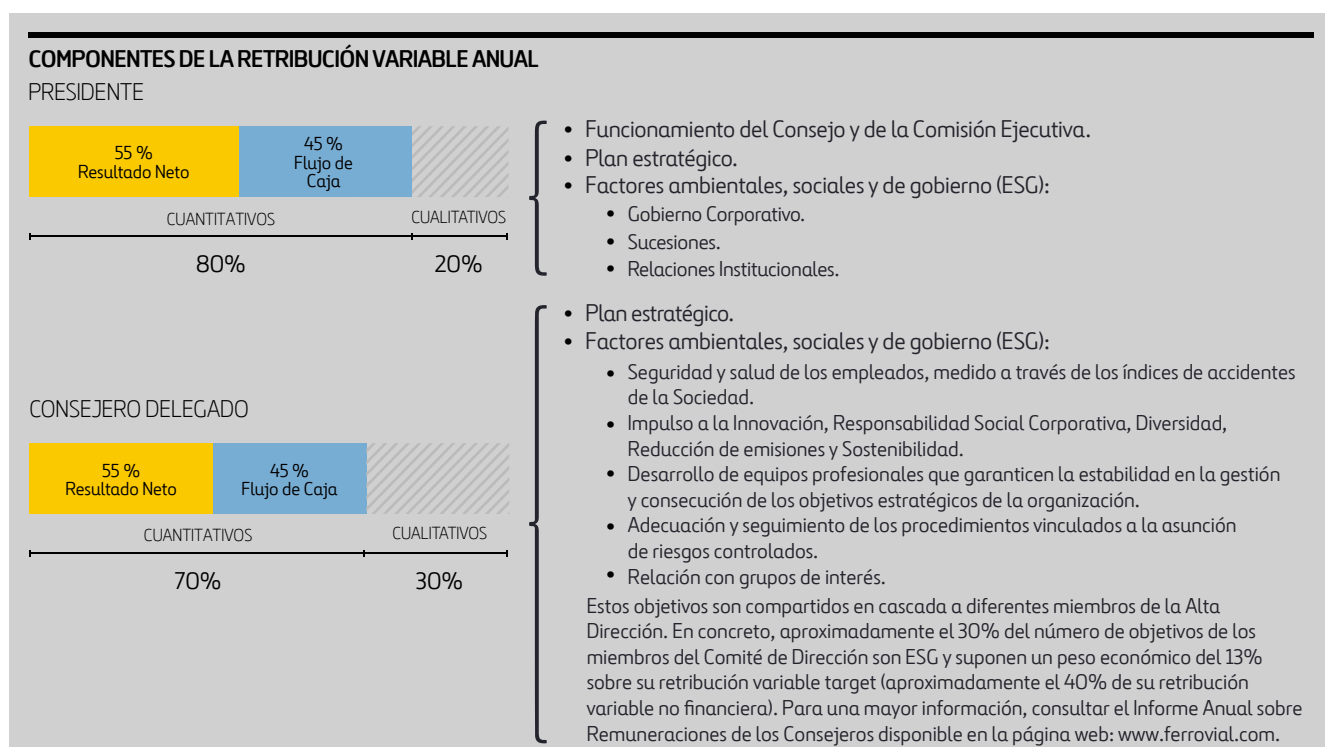
COMPONENTES VARIABLES

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

The background of the page is a photograph of a stadium with rows of grey seats and black metal railings. A large, semi-transparent yellow shape is overlaid on the right side of the image, containing the table of contents text.

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.

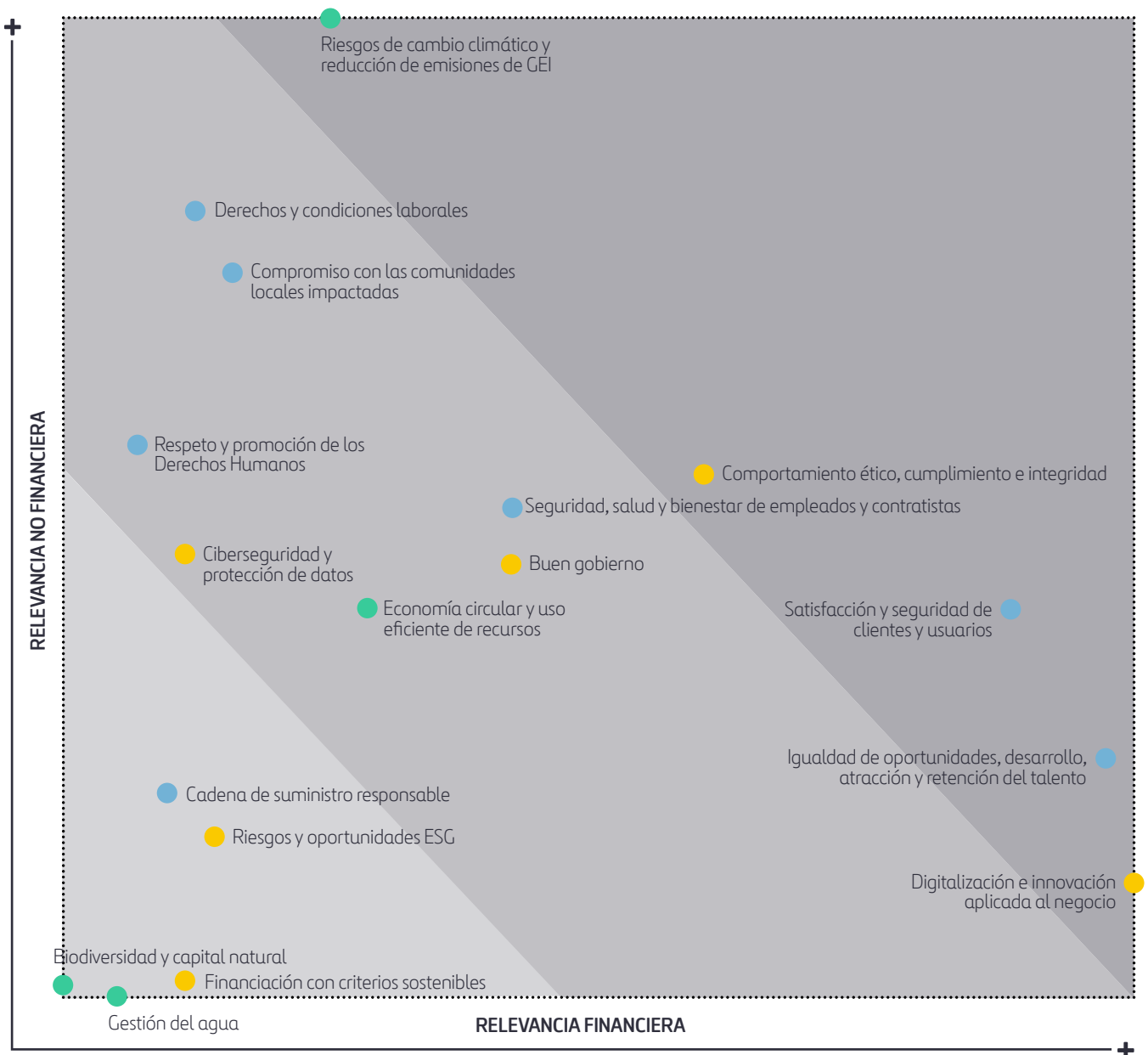
- Determinación de la relevancia no financiera. Priorización de los asuntos en base a una encuesta lanzada a los diferentes grupos de interés (proveedores, clientes, ONGs, fundaciones, organizaciones sindicales, etc.) en las principales geografías en las que opera Ferrovial.
- Priorización. Es el resultado 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



PRIORIDAD BAJA
 PRIORIDAD MEDIA
 PRIORIDAD ALTA
 ● E
 ● S
 ● G



150

150

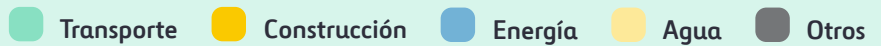
80

TAXONOMÍA

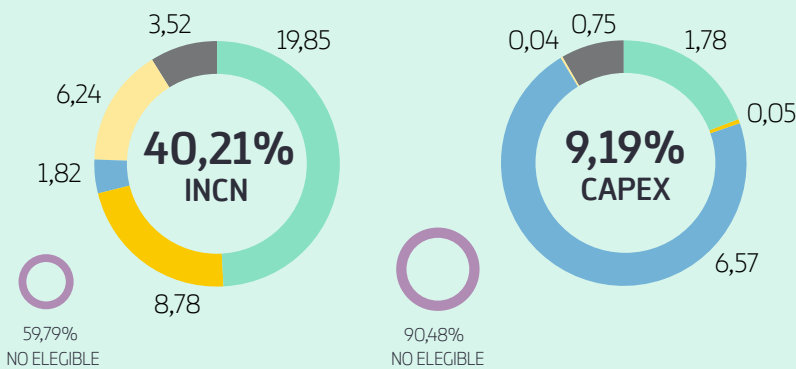
Taxonomía Europea

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.

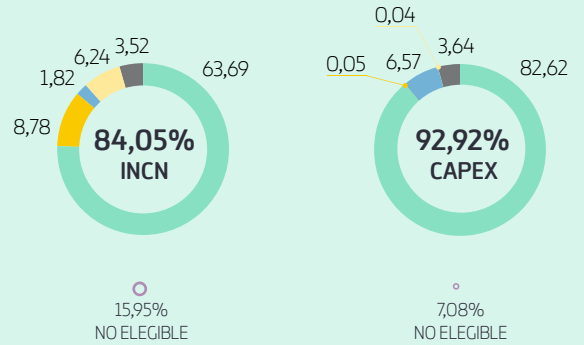
ELEGIBILIDAD



ESCENARIO RESTRICTIVO

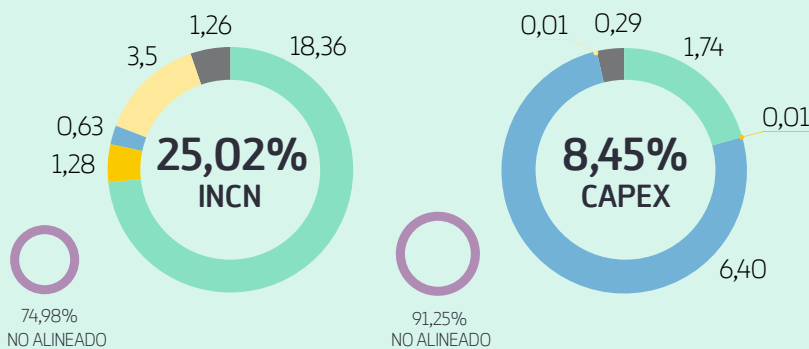


ESCENARIO SECTORIAL

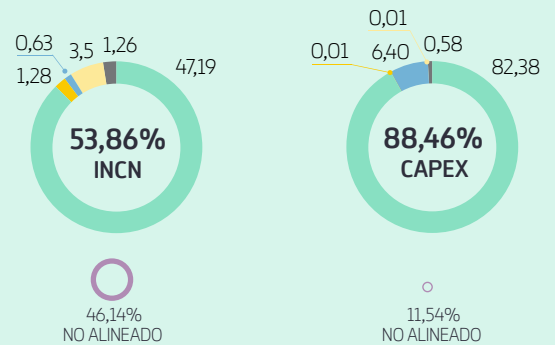


ALINEAMIENTO (SOBRE EL TOTAL DEL GRUPO)

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



Taxonomía

INTRODUCCIÓN

En cumplimiento de lo establecido en el Reglamento¹ (UE) 2020/852 de la Unión Europea para facilitar la reorientación de los flujos de capital hacia actividades más sostenibles y según lo dispuesto en el RD² (UE) 2021/2178, en el informe del año 2023, se requiere reportar el porcentaje de INCN (Importe Neto de la Cifra de Negocio), CapEX ("capital expenditure") y OpEX ("operation expenditure"), de las actividades de la empresa que se adhieren a los requerimientos de la taxonomía a través de los formatos estandarizados de reporting aportados por el propio RD³ (UE) 2021/2178 de la Comisión Europea.

A través del presente capítulo, se da cumplimiento a esas exigencias marcadas por el RD² (UE) 2021/2178 donde se especifica el contenido, la presentación de la información y la metodología que deben divulgar las empresas sujetas a los artículos 19 bis o 29 bis de la Directiva 2013/34/UE, a partir de los datos de actividad del año 2022.

Continuando el ejercicio de taxonomía realizado en el ejercicio anterior, y que finalizó con la publicación de los indicadores financieros elegibles según las actividades del Reglamento Delegado (RD)³ (UE) 2021/2139, se ha procedido a la revisión de las actividades elegibles identificadas en el año anterior, y posteriormente, a la identificación de las nuevas.

Durante la realización del análisis de taxonomía y el proceso de cálculo de los indicadores financieros, el 19 de diciembre de 2022, la Comisión Europea publicó sus notas aclaratorias (*DRAFT COMMISSION NOTICE*⁴) para la ayuda a la interpretación para los criterios para el alineamiento de las actividades y sus notas aclaratorias para la interpretación en la implementación del artículo 8 de Taxonomía Europea⁵. Estas notas, clarifican parte de los criterios de aplicación, aunque no aclaran parte de los criterios de algunas actividades que presentan gran incertidumbre sectorial sobre las consideraciones a su interpretación. Adicionalmente, en un ejercicio de transparencia, se presenta la posibilidad por parte de las compañías de justificar sus entendimientos a través del presente informe.

En el contexto del análisis de taxonomía, se distinguen los **siguientes conceptos**:

- **Elegible (tablas volumen de negocios y CapEX)**: referido a las actividades con potencial de alineamiento incluidas en el (RD) (UE) 2021/2139 Anexo I (mitigación) y Anexo II (adaptación).
- **No Elegible (tablas volumen de negocios y CapEX)**: referido a las actividades no incluidas en el (RD) (UE) 2021/2139, ya sea por:
 - Generar un impacto negativo significativo en los objetivos de la UE,

- No tener una contribución sustancial en la mitigación y adaptación al cambio climático,
- Integración en futuros desarrollos, revisiones de la taxonomía de la UE, o aprobaciones por parte del Parlamento y Consejo Europeo.

- **Elegibles alineadas (tablas volumen de negocios y CapEX)**: referido a actividades elegibles que cumplen con los criterios de contribución sustancial (CCS) a alguno de los objetivos desarrollados (mitigación o adaptación), que garantizan que no perjudican de manera significativa al resto de los objetivos (DNSH) y que se realizan de conformidad con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y con los Principios rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos (Salvaguardas Mínimas Sociales).
- **Elegibles no alineadas (tablas volumen de negocios y CapEX)**: actividades elegibles que no cumplen con alguno de los requerimientos de las fases de análisis de alineamiento anteriormente descritas (CCS, DNSH y Salvaguardas).

POSICIÓN DE FERROVIAL

La relevancia y necesidad de las nuevas infraestructuras sostenibles se hace más importante en el contexto de los planes de mitigación y adaptación al cambio climático, resaltando el claro propósito de las compañías de infraestructuras donde Ferrovial tiene un papel clave. La Taxonomía refuerza el ya existente **Plan Estratégico Horizon 24** centrado en el desarrollo, construcción y operación de infraestructuras sostenibles, así como en la movilidad, gestión de recursos hídricos, la edificación y la electrificación.

Por todo esto, las actividades de Ferrovial en construcción, gestión de autopistas, aeropuertos, infraestructuras energéticas y de movilidad suponen una respuesta para la consecución de los objetivos establecidos por la UE. La compañía dispone de la experiencia y capacidades para desarrollar infraestructuras de transporte sostenibles que solucionen la congestión urbana y ofrezcan alternativas de movilidad más innovadoras y bajas en carbono.

Desarrollando el propósito de la compañía, desde Ferrovial se están implementando soluciones innovadoras en materia de digitalización, que junto a unos compromisos de descarbonización coinciden con la búsqueda de la seguridad en el trayecto y la fiabilidad de los tiempos de desplazamiento, que se demanda por parte de nuestros principales clientes. Como ejemplo de estas prácticas, destacan las llamadas "Managed Lanes" demostrando ser una solución para la

1 Reglamento (UE) 2020/852: [https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/assessing-environmentally-sustainable-investments.html#:text=Reglamento%20\(UE\)%202020%2F852%20del%20Parlamento%20Europeo%20y%20del%20del%2013%2043](https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/assessing-environmentally-sustainable-investments.html#:text=Reglamento%20(UE)%202020%2F852%20del%20Parlamento%20Europeo%20y%20del%20del%2013%2043).

2 RD (UE) 2021/2178: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32021R2178>

3 Reglamento Delegado (RD) (UE) 2021/2139: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32021R2139>

4 DRAFT COMMISSION NOTICE (FAQs): <https://ec.europa.eu/finance/docs/law/221219-draft-commission-notice-eu-taxonomy-climate.pdf>

5 Interpretación en la implementación del artículo 8 de Taxonomía Europea: <https://ec.europa.eu/finance/docs/law/221219-draft-commission-notice-disclosures-delegated-act-article-8.pdf>

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 la taxonomía, año 2022 (18)	Proporción del volumen de negocios que se ajustan a la 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/empleado)	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)	
Información sobre cuestiones medioambientales	Contaminación	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)	
		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.	
		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)	
		Uso sostenible de los recursos	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 Ferrovial 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)	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
	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
					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: Ferrovia Risk Management. La gestión de riesgos de Ferrovia (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 Ferrovia.

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 Ferrovia 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. Ferrovia, 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

Cuentas Anuales Consolidadas



INDICE

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2022 Y 2021	<u>203</u>
B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2022 Y 2021	<u>204</u>
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2022 Y 2021	<u>205</u>
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2022 Y 2021	<u>206</u>
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2022 Y 2021	<u>207</u>
F	NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2022	<u>208</u>
<hr/>		
	SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	<u>208</u>
1.1.	BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	<u>209</u>
1.2.	IMPACTO COVID-19	<u>213</u>
1.3.	POLÍTICAS CONTABLES	<u>215</u>
1.4.	TIPO DE CAMBIO	<u>223</u>
1.5.	INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	<u>224</u>
	SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO	<u>225</u>
2.1.	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	<u>226</u>
2.2.	OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	<u>226</u>
2.3.	GASTOS DE PERSONAL	<u>226</u>
2.4.	RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES	<u>227</u>
2.5.	DETERIOROS Y ENAJENACIONES	<u>227</u>
2.6.	RESULTADO FINANCIERO	<u>228</u>
2.7.	PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	<u>229</u>
2.8.	GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	<u>229</u>
2.9.	RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	<u>233</u>
2.10.	RESULTADO DE MINORITARIOS	<u>233</u>
2.11.	RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	<u>234</u>
	SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE	<u>235</u>
3.1.	FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	<u>236</u>
3.2.	ACTIVOS INTANGIBLES	<u>236</u>
3.3.	INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	<u>237</u>
3.4.	INMOVILIZADO MATERIAL	<u>238</u>
3.5.	INVERSIONES EN ASOCIADAS	<u>239</u>
3.6.	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	<u>244</u>
3.7.	DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS	<u>245</u>
	SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE	<u>247</u>
4.1.	EXISTENCIAS	<u>248</u>
4.2.	DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	<u>248</u>
4.3.	ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	<u>249</u>
4.4.	INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15	<u>250</u>
	SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN	<u>251</u>
5.1.	PATRIMONIO NETO	<u>252</u>
5.2.	DEUDA NETA CONSOLIDADA	<u>255</u>
5.3.	FLUJO DE CAJA	<u>262</u>
5.4.	GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	<u>264</u>
5.5.	DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	<u>267</u>
	SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES	<u>271</u>
6.1.	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	<u>271</u>
6.2.	DÉFICIT DE PENSIONES	<u>271</u>
6.3.	PROVISIONES	<u>271</u>
6.4.	OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	<u>273</u>
6.5.	PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	<u>273</u>
6.6.	RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN	<u>278</u>
6.7.	SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES	<u>280</u>
6.8.	INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	<u>281</u>
6.9.	SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS	<u>282</u>
6.10.	HONORARIOS AUDITORES	<u>282</u>
6.11.	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	<u>282</u>
6.12.	ANEXOS	<u>282</u>

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2022 Y 2021

Activo (millones de euros)	Nota	2022	2021 (*)
Activos no corrientes		18.865	15.852
Fondo de comercio de consolidación	3.1	480	431
Activos intangibles	3.2	137	126
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	13.667	11.185
Activos modelo intangible		13.504	11.016
Activos modelo cuenta a cobrar		163	169
Inversiones inmobiliarias		–	–
Inmovilizado material	3.4	479	354
Derechos de uso	3.7	183	176
Inversiones en asociadas	3.5	1.892	1.838
Activos financieros no corrientes	3.6	1.095	879
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		246	227
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	597	579
Resto de cuentas a cobrar		252	73
Impuestos diferidos	2.8	784	570
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	148	293
Activos corrientes		7.419	9.030
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	2	1.641
Existencias	4.1	475	404
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		19	79
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.609	1.344
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.300	1.068
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		309	276
Otros activos financieros a corto plazo		–	11
Tesorería y equivalentes	5.2	5.130	5.536
Sociedades de proyectos de infraestructuras		168	207
Caja restringida		38	47
Resto de tesorería y equivalentes		130	160
Sociedades exproyectos		4.962	5.329
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	184	15
TOTAL ACTIVO		26.284	24.882

Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)	Nota	2022	2021
Patrimonio neto	5.1	6.354	5.829
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		4.113	4.039
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		2.241	1.790
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.410	1.403
Pasivos no corrientes		13.142	11.107
Déficit de pensiones	6.2	2	3
Provisiones a largo plazo	6.3	416	422
Pasivo por arrendamientos largo plazo	3.7	120	115
Deuda financiera	5.2	10.776	9.513
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		7.893	7.362
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		2.883	2.151
Otras deudas	6.4	838	72
Impuesto diferidos	2.8	924	687
Derivados financieros a valor razonable	5.5	66	295
Pasivos Corrientes		5.378	6.543
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	–	1.395
Pasivo por arrendamientos corto plazo	3.7	64	58
Deuda financiera	5.2	877	1.096
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		74	47
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		803	1.049
Derivados financieros a valor razonable	5.5	47	110
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		30	69
Acreeedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.430	2.813
Acreeedores comerciales		1.663	1.544
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.364	885
Otras cuentas a pagar a corto plazo		403	384
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	930	1.002
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		26.284	24.882

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2022 Y 2021

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (millones de euros)	Nota	2022			2021 (***)		
		Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2022	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2021
Cifra de ventas		7.551	0	7.551	6.910	0	6.910
Otros ingresos de explotación		2	0	2	1	0	1
Total Ingresos de Explotación	2.1	7.553	0	7.553	6.911	0	6.911
Consumos		1.197	0	1.197	1.085	0	1.085
Otros gastos de explotación	2.2	4.183	-1	4.182	3.922	1	3.923
Gastos de personal	2.3	1.446	0	1.446	1.293	0	1.293
Total Gastos de Explotación		6.826	-1	6.825	6.300	1	6.301
Resultado bruto de explotación	2.4	727	1	728	611	-1	610
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		299	0	299	270	0	270
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	428	1	429	341	-1	340
Deterioros y enajenación de inmovilizado (**)	2.5	-6	0	-6	38	1.101	1.139
Resultado de explotación		422	1	423	379	1.100	1.479
Resultado financiero financiación		-243	0	-243	-220	0	-220
Resultado derivados y otros resultados financieros		-22	-100	-122	-4	-84	-87
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-265	-100	-365	-224	-84	-307
Resultado financiero financiación		1	0	1	-27	0	-27
Resultado derivados y otros resultados financieros		-4	48	44	-1	1	-1
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		-3	48	45	-28	1	-28
Resultado financiero	2.6	-268	-52	-320	-252	-83	-335
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	2.7	158	7	165	-174	-3	-178
Resultado consolidado antes de impuestos		312	-44	268	-47	1.014	966
Impuesto sobre sociedades	2.8	-35	5	-30	-13	21	9
Resultado consolidado precedente de actividades continuadas		277	-39	238	-60	1.035	975
Resultado operaciones discontinuadas	2.9	64	0	64	361	0	361
Resultado consolidado del ejercicio		341	-39	302	301	1.035	1.336
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	2.10	-139	23	-116	-153	15	-138
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		202	-16	186	148	1.050	1.198
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	2.11			Básico 0,25 Diluido 0,25		Básico 1,63 Diluido 1,63	

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 5.5), deterioro de activos y pasivos (Nota 2.5) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 2.7).

(**) La línea de Deterioros y enajenación de inmovilizado recoge principalmente los resultados por deterioros de activos y el resultado por compra, venta y enajenación de participaciones en empresas del Grupo o asociadas. Cuando, como consecuencia de dichas adquisiciones o enajenaciones, tiene lugar una toma o pérdida de control, la plusvalía correspondiente a la puesta a valor razonable de la participación mantenida se presenta en la columna de ajustes de valor razonable.

(***) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada de los ejercicios 2022 y 2021.

C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2022 Y 2021

(millones de euros)	Nota	2022	2021 (**)
a) Resultado consolidado del ejercicio total		302	1.336
Atribuidos a la Sociedad dominante		186	1.198
Atribuidos a socios externos		116	138
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	5.1	456	179
Sociedades Integración Global		333	131
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	193	11
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	6.2	0	0
Diferencias de conversión		160	114
Efecto impositivo		-20	6
Sociedades Mantenidas para la venta		-8	27
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		0	4
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	0
Diferencias de conversión		-8	24
Efecto impositivo		0	-1
Sociedades Puesta en Equivalencia		131	21
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		236	45
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	33
Diferencias de conversión		-29	-32
Efecto impositivo		-76	-25
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	5.1	131	1
Sociedades Integración Global		-47	12
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		-62	16
Efecto impositivo		15	-4
Sociedades Mantenidas para la venta		178	3
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		179	4
Efecto impositivo		-1	-1
Sociedades Puesta en Equivalencia		0	-14
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	-14
Efecto impositivo		0	0
a+b+c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		889	1.516
Atribuidos a la Sociedad dominante		708	1.394
Atribuidos a socios externos		181	122

(*) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no puede ser posteriormente objeto de transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias (ver Nota 5.1).

(**) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Resultado Global de los ejercicios 2022 y 2021.

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2022 Y 2021

(millones de euros)	Capital Social	Prima de Emisión /Fusión	Acciones Propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo a 31.12.21 (*)	147	218	-124	507	-1.300	4.591	4.039	1.790	5.829
							0		0
Saldo a 01.01.22	147	218	-124	507	-1.300	4.591	4.039	1.790	5.829
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	186	186	116	302
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	391	0	391	65	456
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	131	0	131	0	131
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	522	186	708	181	889
Acuerdo dividendo flexible	3	0	0	0	0	-135	-132	0	-132
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-160	-160
Operaciones de autocartera	-5	-218	98	0	0	-321	-446	0	-446
Retribución al accionista	-2	-218	98	0	0	-456	-578	-160	-738
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	356	356
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros movimientos	0	0	0	0	0	40	40	7	47
Otras transacciones	0	0	0	0	0	40	40	363	403
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	1	0	-9	-8	0	-8
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	-88	-88	67	-21
Saldo a 31.12.2022	145	0	-26	508	-778	4.264	4.113	2.241	6.354

(millones de euros)	Capital Social	Prima de Emisión /Fusión	Acciones Propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo a 31.12.20	147	647	-13	506	-1.496	3.359	3.150	640	3.790
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo a 01.01.21	147	647	-13	506	-1.496	3.359	3.150	640	3.790
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	1.198	1.198	138	1.336
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	195	0	195	-16	179
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	1	0	1	0	1
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	196	1.198	1.394	122	1.516
Acuerdo dividendo flexible	3	3	0	0	0	-34	-29	0	-29
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-270	-270
Operaciones de autocartera	-3	-432	-111	0	0	111	-434	0	-434
Retribución al accionista	0	-429	-111	0	0	77	-463	-270	-733
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	28	28
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	-22	-22	0	-22
Otros movimientos	0	0	0	0	0	-4	-4	0	-4
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-26	-26	28	2
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	1	0	-8	-7	0	-7
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	-9	-9	1.270	1.261
Saldo a 31.12.2021 (*)	147	218	-124	507	-1.300	4.591	4.039	1.790	5.829

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto de los ejercicios 2022 y 2021

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5).

E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2022 Y 2021

(Millones de euros)	NOTA	2022	2021 (*)
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante		186	1.198
Ajustes al resultado		697	-256
Minoritarios		116	138
Resultado neto operaciones discontinuadas	2.9	-64	-361
Impuesto	2.8	30	-9
Resultado por equivalencia	2.7	-165	178
Resultado financiero	2.6	320	335
Deterioro y enajenación inmovilizado	2.5	6	-1.139
Amortizaciones	2.4	299	270
RBE operaciones discontinuadas	2.9	155	332
Resultado Bruto de explotación (RBE) incluyendo operaciones discontinuadas		883	942
Pago de Impuesto	2.8	-82	-155
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.3	-83	-249
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras	3.5	284	272
Flujo de operaciones		1.002	810
Inversión en inmovilizado material/intangible	3.4	-95	-124
Inversión proyectos Infraestructuras	3.3.3	-784	-239
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/ adquisición de sociedades		-347	-923
Intereses recibidos		47	3
Inversión caja restringida largo plazo		18	119
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades	1.1.4	429	1.621
Flujo de inversión		-732	457
Flujo antes de financiación		270	1.267
Flujo de capital procedente de socios externos		350	57
Dividendo flexible		-132	-31
Compra de Autocartera		-446	-432
Remuneración al accionista	5.1	-578	-463
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	5.1	-161	-270
Otros movimientos de fondos propios	5.1	-69	0
Flujo financiación propia		-458	-676
Intereses pagados	2.6	-329	-295
Pagos por arrendamientos	3.7	-72	-131
Aumento endeudamiento financiero		1.207	603
Disminución endeudamiento financiero		-665	-1.671
Variación neta endeudamiento actividades discontinuadas		1	-51
Flujo de financiación		-316	-2.221
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-283	99
Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación		4	-109
Variación tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas	5.2	-81	-26
Variación tesorería y equivalentes	5.2	-406	-990
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		5.536	6.526
Tesorería y equivalentes al final del periodo		5.130	5.536

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Flujo de Caja Consolidado de los ejercicios 2022 y 2021.

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

F. NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2022

SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

Esta sección desglosa la información que se considera necesario conocer con carácter previo a la lectura de las Cuentas Anuales de Ferrovial.

BASES DE PRESENTACIÓN Y NUEVAS NORMAS CONTABLES

Las Cuentas Anuales consolidadas de Ferrovial han sido elaborados conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF en adelante) aplicables en la Unión Europea. En la Nota 1.3 de esta sección se desglosan las políticas contables aplicadas.

Actividades de la sociedad

Dentro de los desgloses que se presentan en estas Cuentas Anuales, destacan por su relevancia todos los relativos a la separación entre sociedades de proyectos de infraestructuras y resto (ver Nota 1.1.2 para su definición). Igualmente destacan los relativos a tres de los principales activos del Grupo, la participación en el 25% del capital de Heathrow Airports Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow, la participación en el 43,23% de la sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá), y la participación indirecta del 49% en el capital de la sociedad JFK NTO LLC, que se encarga de la remodelación, construcción, financiación y explotación de las instalaciones de la Nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York.

Actividades discontinuadas

Como se desarrolla en la nota 1.1.3, el ejercicio 2022 ha sido el año de la finalización de la desinversión de la División de Servicios, una vez materializadas las ventas del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España y el negocio de Amey en Reino Unido.

En enero de 2022, se materializó el acuerdo de venta entre Ferrovial y Portobello Capital del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España, una vez cumplidas todas las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la operación. El precio de las acciones vendidas recibido por Ferrovial, tras el ajuste de precio, ascendió a 175 millones de euros. Conforme a lo dispuesto en el contrato de compraventa, una filial de Ferrovial adquirió el 24,99% del capital de la sociedad compradora por un precio de 17,5 millones de euros.

Adicionalmente, el 30 de diciembre de 2022 se materializó la venta del resto del negocio de Amey en Reino Unido a una compañía controlada por fondos gestionados por One Equity Partners, que ha realizado la transacción junto a su socio Buckthorn Partners. La contraprestación neta (valor de los fondos propios) que ha recibido Ferrovial asciende a 264,6 millones de libras (301,3 millones de euros), y está sujeta a ajustes con arreglo al mecanismo habitual de cuentas de cierre (completion accounts). La plusvalía generada ha ascendido a 58,3 millones de euros.

Finalmente, se han reclasificado a actividades continuadas los negocios de Chile de prestación de servicios a la industria minera, que no van a ser objeto de desinversión. Esta reclasificación ha implicado también la reexpresión de la información de 2021 (ver notas 1.1.3 y 1.1.5).

Cambios en el perímetro de consolidación

En la Nota 1.1.4 se da información detallada de las principales variaciones en el perímetro de consolidación del presente ejercicio, destacando fundamentalmente el acuerdo alcanzado el pasado 10 de junio, por el que Ferrovial entró en el capital de la sociedad JFK NTO LLC que, como se ha mencionado, se encargará de la remodelación, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de las instalaciones de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. Ferrovial tiene una participación indirecta del 49% en el proyecto y de conformidad con NIIF 11, la participación en el proyecto se integra por el método de puesta en equivalencia.

Adicionalmente, el pasado 19 de julio de 2022, Ferrovial adquirió el 60% de las acciones de YDA Havalimanı (Aeropuerto Internacional de Dalaman, en adelante) a YDA Group. El Aeropuerto Internacional de Dalaman, cuya sede se encuentra en Turquía, tiene el contrato de concesión para la gestión de la terminal del aeropuerto hasta 2042, así como los aparcamientos y otros edificios auxiliares de dicha terminal. YDA Group mantiene una participación del 40%.

En el mes de agosto se completó la venta del 20% restante de la autopista Vía do Infante (Algarve) a DIF Capital Partners, por 23 millones de euros, englobada en la venta del 49% de la participación de Ferrovial en esta concesión acordada en 2020.

Impacto guerra de Ucrania y situación macroeconómica

El 24 de febrero de 2022, Rusia inició la invasión de Ucrania, conflicto que a la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados no ha concluido.

Aunque la exposición directa de Ferrovial al conflicto es limitada, el escenario macroeconómico derivado de esta situación se traduce en subidas generalizadas de precios, fundamentalmente en energía y las materias primas, problemas de suministro y dificultades en la cadena de distribución de ciertos materiales, especialmente en el sector de la construcción. Todo lo anterior está originando como respuesta un aumento de los tipos de interés, que afectan al mercado bancario y de financiación.

Juicios y estimaciones

En esta sección se incluyen también las principales estimaciones que Ferrovial ha utilizado para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos (ver Nota 1.2.3.2).

Impacto de tipo de cambio

Aunque la moneda funcional de Ferrovial es el euro, una parte significativa de sus actividades se realiza en países situados fuera de la zona euro. Durante el ejercicio 2022 las principales monedas en las que opera Ferrovial se han apreciado respecto al euro, destacando en este sentido, las del dólar canadiense y el dólar americano.

En la nota 1.3 se analiza el impacto en las Cuentas Anuales de la evolución de las principales divisas de dichos países.

1.1. BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

1.1.1. Bases de presentación

Las cuentas anuales consolidadas se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación al Grupo, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los flujos de efectivo del Grupo. El marco normativo es el establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF-UE) establecidas por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de julio de 2002.

1.1.2 Actividades de la Sociedad

Ferrovial está formado por la sociedad dominante Ferrovial, S.A, constituida en España, y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo II. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes cuatro áreas de actividad que constituyen, a su vez, sus segmentos de información conforme a lo indicado en la NIIF8:

- **Construcción:** Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- **Autopistas:** Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- **Aeropuertos:** Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.
- **Infraestructuras Energéticas y Movilidad:** en este ejercicio se reporta por primera vez como un segmento de negocio este área, que está fundamentalmente focalizada en el desarrollo de infraestructuras energéticas, tanto de transmisiones como energías renovables, y donde también se localizan los negocios de movilidad, y alguna de las actividades de Servicios que finalmente no han sido objeto de desinversión, destacando el negocio de tratamiento de residuos en Reino Unido (Thalia).

En la página “web” www.ferrovial.com pueden consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios.

A efectos de la comprensión de estas Cuentas Anuales es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de autopistas y aeropuertos, aunque también en las actividades de construcción y energía.

Dichos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo firmados con una administración pública, en los que la sociedad titular del proyecto, en la que, normalmente, el Grupo participa con otros socios, financia la construcción o la rehabilitación de una infraestructura pública, fundamentalmente con deuda garantizada con los propios flujos del proyecto y con el capital aportado por los socios, y posteriormente la explota y mantiene, recuperando la inversión mediante el cobro de peajes o tarifas reguladas por el uso de la infraestructura o mediante cantidades pagadas por la administración titular del contrato en función de las condiciones de disponibilidad del activo. En la mayoría de los casos la actividad de construcción y posterior mantenimiento de la infraestructura es subcontratada por las sociedades titulares de los proyectos con la división de construcción del Grupo.

Desde un punto de vista contable, dichos contratos se encuentran en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación CINIIF 12.

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosa en las presentes Cuentas Anuales, de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos en el epígrafe inmovilizado en proyectos de infraestructuras (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar - nota 3.3), en los activos financieros a largo plazo, y fundamentalmente en la posición neta de tesorería y la información relativa al flujo de caja, donde se separa el flujo denominado “ex proyectos”, que agrupa los flujos generados por las actividades de construcción y servicios, los dividendos procedentes del capital invertido en los proyectos de infraestructuras y las inversiones o desinversiones en el capital de los mismos y, por otro lado, el flujo de los proyectos, que incluye los propios flujos generados por las sociedades titulares de estos. Puede consultarse una relación de aquellas sociedades consideradas proyecto en el Anexo II.

También es importante destacar que tres de los principales activos del Grupo, que se consolidan por el método de puesta en equivalencia, corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), al 43,23% en ETR407, sociedad titular de la autopista ETR407 en Toronto (Canadá), y finalmente, a la participación indirecta del 49% en el capital de la sociedad JFK NTO LLC, concesionaria de la Nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. Con el objeto de dar una información detallada de estas tres sociedades, la Nota 3.5 relativa a participaciones por puesta en equivalencia incluye información relativa a la evolución de los balances y las cuentas de pérdidas y ganancias de estas compañías, que se completa con información que se considera de interés en otras notas de la memoria.

1.1.3. Activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas

Actividades discontinuadas

Como se ha indicado, en el ejercicio 2022 ha finalizado el proceso de desinversión de la División de Servicios, una vez materializadas las ventas del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España y el negocio de Amey en Reino Unido (ver Nota 1.1.4).

Adicionalmente en el ejercicio 2022, tal y como se menciona en la Nota 1.1.5, el negocio en Chile de prestación de servicios de operación y mantenimiento de la industria minera se ha reclasificado como actividad continuada. De esta manera, y conforme a lo establecido en la normativa contable, al incluir este negocio como actividad continuada puesto que finalmente no ha sido objeto de desinversión, se ha reexpresado la información comparable del ejercicio anterior.

A continuación, se explican las desinversiones materializadas durante el ejercicio 2022:

Con fecha 31 de enero de 2022, se materializó el acuerdo de venta entre Ferrovial y Portobello Capital para la adquisición del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España, una vez cumplidas todas las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la operación. El precio de las acciones vendidas recibido por Ferrovial ascendió a 171 millones de euros y tras el ajuste de precio se incrementó hasta 175 millones de euros. Conforme a lo dispuesto en el contrato de compraventa, una filial de Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital de la sociedad compradora por un precio de 17,5 millones de euros.

El 30 de diciembre de 2022 se materializó la venta del negocio de Amey en Reino Unido a una compañía controlada por fondos gestionados por One Equity Partners, que ha realizado la transacción junto a su socio Buckthorn Partners.

La contraprestación neta (valor de los fondos propios) que ha recibido Ferrovial 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). Una parte del precio se ha pagado en efectivo por un importe neto aproximado de 112,8 millones de libras (128,5 millones de euros); la parte restante se pagará a través de un crédito al vendedor de 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros), formalizado al cierre y reembolsable en los próximos 5 años con un interés del 6% anual (que se incrementará al 8% después del tercer año). El valor razonable de tal préstamo es similar a su valor nominal. La plusvalía generada ha asciendo a 58,3 millones de euros incluyendo el traspaso a resultados de las diferencias de conversión e instrumentos de cobertura de tipo de interés acumulados en patrimonio por importe de -156 y -15 millones de euros (ver Nota 5.1.1).

Anteriormente, la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey vendió en el primer semestre del año el negocio de servicios de gestión financiera de sociedades titulares de proyectos de inversión en PFIs (Private Funding Initiatives) por 5 millones de libras, y adicionalmente, vendió el área de negocio relativa al mantenimiento de infraestructuras energéticas y agua, al fondo británico Rubicon, por un precio total de 20 millones de libras, que incluye un pago aplazado de 18 millones de libras que se instrumenta a través de un préstamo al comprador (ver Nota 3.6.2).

Activos y pasivos mantenidos para la venta

El saldo de 2 millones de euros de activos mantenidos para la venta se corresponde con unos terrenos de la sociedad Southern Crushed Concrete (SCC), filial de Webber (división de Construcción). La venta de dichos terrenos se ha producido la primera semana de Febrero de 2023, por un precio de 2,3 millones de dólares, a la sociedad BCG Investment Group.

1.1.4. Cambios en el perímetro de consolidación y otras desinversiones en participadas

A continuación, se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en el año 2022.

Aeropuertos

Inversión en la sociedad JFK NTO LLC, concesionaria de la nueva Terminal Uno del aeropuerto JFK de Nueva York

El pasado 10 de junio se hizo efectivo el acuerdo por el que Ferrovial entró en el capital de la sociedad JFK NTO LLC que se encarga de la remodelación, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de las instalaciones de la Nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York (JFK, en adelante).

Ferrovial tiene una participación indirecta del 49% en el proyecto. Los otros accionistas son JLC y Ullico, con participaciones directas del 30% y 19%, respectivamente, y Carlyle, con una participación indirecta del 2%.

El mismo 10 de junio entraron en vigor el contrato de concesión entre JFK NTO y la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, y los contratos de financiación y construcción entre la sociedad concesionaria, las entidades financiadoras y el proveedor del contrato de diseño y construcción.

La inversión prevista en el proyecto es de 10.800 millones de dólares americanos (Fases A y B) y se financiará con una aportación de capital por parte de los socios del proyecto de 2.330 millones de dólares americanos, de los cuales Ferrovial aportará 1.142 millones de dólares americanos (62.3 millones de dólares, ya aportados a diciembre 2022), financiándose el resto con deuda sin recurso a los accionistas.

Así, en junio de 2022, JFK NTO LLC cerró un acuerdo de préstamo con un conjunto de bancos por un importe aproximado de 6.330 millones de dólares (1.430 millones de dólares dispuestos a diciembre 2022). Se espera que la terminal entre en explotación en 2026. El contrato de concesión finaliza en 2060.

En la fecha de cierre de la operación se acordó con Carlyle una contraprestación contingente, cuya materialización depende de la rentabilidad futura del proyecto. De acuerdo con las previsiones actuales, el escenario probable no considera pago alguno; no obstante, se revisarán de forma periódica estas previsiones y, si fuera necesario, se reflejaría contablemente el importe del pago resultante. Adicionalmente, dentro de la operación de inversión en JFK NTO, Ferrovial y Carlyle acordaron opciones de compra y venta, respectivamente, sobre el porcentaje que Carlyle mantiene en el proyecto, que podrán ser ejercidas por cada uno de los socios en distintos momentos del tiempo, una vez que esté operativa la concesión. El valor de ejercicio de estas opciones sería el valor de mercado existente en el momento del ejercicio; debido a que el proyecto está recién iniciado, el valor del activo en este momento no difiere de las cantidades invertidas y, por tanto, sería tendente a cero.

Los ingresos esperados de JFK NTO LLC en virtud del contrato de concesión son, fundamentalmente, las tasas aeroportuarias que se cargarán a las compañías aéreas y las rentas procedentes de las concesiones comerciales necesarias para operar la zona comercial del aeropuerto.

Tal y como prescribe NIIF 10, se han analizado los acuerdos sociales existentes entre los socios y el resto de contratos relativos al proyecto y se ha concluido que las mayorías reforzadas establecidas en los mencionados acuerdos, junto con los derechos de veto de los accionistas minoritarios para la aprobación de la mayoría de las decisiones relevantes dan lugar a que, de facto, éstas deban ser adoptadas con el apoyo de los restantes accionistas, lo que conduce a una situación de control conjunto. De conformidad con NIIF 11, la participación en el proyecto se integra por el método de puesta en equivalencia.

Por otra parte, el análisis del contrato de concesión con la Autoridad Portuaria ha permitido concluir que está dentro del alcance de CINIF12 y, en consecuencia, los costes incurridos por la sociedad durante la fase de construcción son capitalizados y registrados como un activo intangible, que se amortizará durante la fase de explotación, que finalizará en 2060.

Adquisición y toma de control del Aeropuerto Internacional de Dalaman

a. Descripción de la operación

El 19 de julio de 2022, el Grupo adquirió el 60% de las acciones con derecho a voto de YDA Havalimanı (Aeropuerto Internacional de Dalaman, en adelante) dentro de la estrategia de diversificación de la cartera de aeropuertos en oportunidades de crecimiento. Se trata de una sociedad situada en Turquía, que resultó adjudicataria del contrato de concesión para renovar y operar el Aeropuerto Internacional de Dalaman. El precio total de la operación asciende a 146,1 millones de euros en términos nominales, de los que 119,2 millones de euros ya han sido desembolsados a diciembre 2022, otros 15,2 millones de euros corresponden a un pago aplazado a realizar en octubre de 2023, y los restantes 11,7 millones de euros corresponden a la estimación de un pago variable (earn-out), que dependerá del volumen de pasajeros internacionales del aeropuerto. La moneda funcional es el euro.

YDA Group, que actualmente mantiene una participación del 40%, se adjudicó la concesión de 26 años para explotar el aeropuerto en 2014. El acuerdo de concesión también incluía la construcción de una nueva terminal internacional que entró en operación en 2018.

En virtud del acuerdo de concesión, las tasas por pasajero se fijan y se recaudan en euros. En noviembre de 2021, debido al COVID, se llegó a un acuerdo para prorrogar la concesión hasta 2042.

La adquisición del mencionado 60% de las acciones supone que Ferrovial posee la mayoría de los derechos de voto en el Consejo de Administración de la sociedad concesionaria y, por tanto, puede dirigir sus actividades relevantes.

Ferrovial tiene el control de la sociedad de acuerdo con la NIIF 10, apartado 10, y en consecuencia, la participación en la concesionaria se consolida por el método de integración global.

b. Asignación del precio de compra

La NIIF 3.18 establece que la sociedad adquirente debe valorar los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos por su valor razonable en la fecha de adquisición.

Asimismo, la NIIF 3.32 establece que la sociedad adquirente debe reconocer el fondo de comercio en la fecha de adquisición, valorado como la diferencia entre (a) la suma de la contraprestación pagada y (b) el importe de los activos netos identificables adquiridos valorados a valor razonable.

La norma contable establece un periodo de medición de un año a partir de la fecha de adquisición, durante el cual la empresa adquirente reconocerá activos y pasivos adicionales si se obtiene nueva información sobre los hechos y circunstancias que existían en la fecha de adquisición. Por tanto, la valoración efectuada por la empresa hasta la fecha se considera provisional.

La siguiente tabla refleja el valor contable de los activos y pasivos del Aeropuerto de Dalaman antes de la adquisición, los ajustes de valor razonable realizados, y los activos y pasivos resultantes (para simplificar, se ha utilizado el balance de junio 2022, ya que el efecto de 19 días hasta la fecha de la transacción no es significativo, como se indica más adelante):

Millones Euros	VALOR EN LIBROS 30 JUNIO 2022	AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	EEFF A VALOR RAZONABLE
Inmovilizado material	0,5		0,5
Inmovilizado intangible (Nota 3.3.1)	559	79	638
Canon concesional pendiente de pago	399	-138	261
Costes de construcción	160		160
Derecho de explotación del aeropuerto	0	217	217
Activos por impuesto diferido	18		18
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	578	79	657
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	14		14
TOTAL ACTIVOS	592	79	671
Deuda bancaria	124	-9	115
Canon concesional pendiente de pago	419	-138	281
Deuda con anteriores accionistas	19	-3	17
Otra deuda	18		18
Pasivo por impuesto diferido (Nota 2.8.3)		46	46
TOTAL PASIVO	580	-104	476
VALOR EN LIBROS / VALOR RAZONABLE 100%	12	183	196
Valor razonable 60% (A*60%)			117
Coste adquisición			145
FONDO DE COMERCIO ASOCIADO AL PASIVO POR IMPUESTO DIFERIDO (Nota 3.1.1)			27

A continuación se explican los principales ajustes del valor razonable realizados:

i. Deuda bancaria:

La concesionaria suscribió en octubre de 2016 un contrato de deuda con el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD) para financiar la nueva terminal internacional, cuyo saldo en el momento de la adquisición ascendía a 124 millones de euros. El préstamo devenga un tipo de interés de Euribor más un diferencial del +4,2%.

Su valor razonable se ha calculado descontando los flujos a una tasa de descuento representativa de las condiciones financieras actuales. El ajuste resultante ha reducido el valor contable de la deuda en 9 millones de euros.

ii. Activo intangible:

Está compuesto principalmente por el canon concesional a pagar al concedente a lo largo del plazo concesional descontado a valor actual (261 millones de euros), los costes de construcción incurridos en la construcción de la nueva terminal finalizada en 2018 (160 millones de euros) y el derecho de explotación del aeropuerto (217 millones de euros). El ajuste total por el activo intangible identificado en la adquisición asciende a 79 millones de euros.

Respecto al canon concesional, el contrato establecía un pago a la administración concedente de 705 millones de euros en total, pagaderos anualmente. Esto dio lugar al reconocimiento, en el momento inicial, tanto de un activo intangible como de un pasivo por el mismo importe por el valor presente de dichos pagos (419 millones de euros a Junio 2022).

Su valor razonable se ha calculado descontando los importes a pagar a una tasa de descuento representativa de las condiciones financieras actuales. El ajuste resultante ha reducido el valor, tanto del activo como del pasivo asociado, en 138 millones de euros.

El importe en libros de otros activos y pasivos es igual a su valor razonable. No se han reconocido activos ni pasivos contingentes en relación con esta combinación de negocios. Los costes de transacción se han contabilizado como gastos.

El Grupo ha optado por valorar la participación de los socios minoritarios a su valor razonable, extrapolando el valor razonable pagado por acción. No se ha identificado prima de control, por lo que no se ha incluido en el cálculo del valor razonable.

c. Efectos fiscales de la transacción

Según los párrafos 19 y 20 de la NIC 12, si en una combinación de negocios una partida del balance se valora a su valor razonable pero su valor fiscal no cambia, debe reconocerse un activo o pasivo por impuestos diferido. El tipo impositivo utilizado es el 20%, que es el tipo del impuesto de sociedades en Turquía. El impacto fiscal diferido neto es un pasivo por impuestos diferidos de 46 millones de euros.

El fondo de comercio reconocido en la adquisición asciende a 27 millones de euros y es, esencialmente, una partida de compensación de los efectos fiscales descritos anteriormente y reconocidos por la sociedad matriz, de conformidad con el párrafo 66 de la NIC 12. No se ha reconocido fondo de comercio por las participaciones de los socios no dominantes, y por tanto, el fondo de comercio se ha reconocido por el 60% de la participación que ostenta el Grupo.

d. Impacto de la adquisición en las cuentas de 2022

Desde la fecha de adquisición, el Aeropuerto Internacional de Dalaman ha aportado al Grupo 44 millones de euros de ingresos y 12,8 después de impuestos. Si la combinación hubiera tenido lugar a principios de año, la cifra de negocios aportada a las actividades continuadas habría sido de 61 millones y el resultado después de impuestos de las actividades continuadas habría sido de 22,7 millones de euros.

Autopistas

En Agosto de 2022, Ferrovial recibió 23 millones de euros tras el cierre de la venta a DIF Capital Partners, acordado en 2020, del 20% de la autopista portuguesa Via do Infante (Algarve).

Adicionalmente, Ferrovial, a través de su filial de autopistas Cintra, ha adquirido en noviembre de este año un 7,135% adicional de la autopista I-77, ubicada en Carolina del Norte (Estados Unidos). La operación está valorada en 109 millones de dólares (105 millones de euros). De esta forma, la participación de Ferrovial en el activo pasará de un 65,1% a un 72,24%.

Conforme a la NIIF 3, y puesto que la sociedad ya se consolidaba globalmente, la diferencia entre el precio pagado y el valor contable de la participación se registra contra las reservas de la sociedad dominante (-88 millones de euros) y reduciendo el importe de los socios externos (-15 millones según Nota 5.1.1).

Servicios

Tal y como se comenta en la nota de Activos y Pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas (Nota 1.1.3), el ejercicio 2022 se ha caracterizado por ser el año en el que se ha finalizado el proceso de desinversión del negocio de Servicios con la materialización de los acuerdos de venta de los negocios de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España y el negocio servicios en Reino Unido (Amey).

1.1.5. Reexpresión de los Estados Financieros comparativos

Como se indica en la Nota 1.1.3, en el ejercicio 2022 se ha decidido tratar como actividad continuada el negocio en Chile de prestación de servicios de operación y mantenimiento de la industria minera.

La información de 2021 de dicho negocio ha sido reexpresada.

El impacto de dicha reexpresión en las Cuentas Anuales consolidadas es el siguiente:

(Millones de euros)	2021.DEC		2021.DEC
	Auditado	Ajuste	Reexpresado
Activo no corriente	15.794	58	15.852
Fondo de comercio	420	11	431
Activos intangibles	126	1	127
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	11.185	0	11.185
Inmovilizado material	348	6	354
Derecho de uso	156	20	176
Impuestos diferidos	549	21	570
Inversiones en sociedades asociadas	1.838	0	1.838
Otros activos no corrientes	1.172	-1	1.171
Activo corriente	9.102	-72	9.030
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.761	-120	1.641
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.317	27	1.344
Tesorería y equivalentes	5.515	21	5.536
Otros activos corrientes	509	0	509
TOTAL ACTIVO	24.896	-14	24.882

(Millones de euros)	2021.DEC		2021.DEC
	Auditado	Ajuste	Reexpresado
Patrimonio neto	5.839	-10	5.829
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.402	0	1.402
Pasivos no corrientes	11.078	29	11.107
Deuda financiera	9.512	1	9.513
Pasivo arrendamientos LP	108	7	115
Otras deudas LP	69	4	73
Impuestos diferidos	670	17	687
Derivados financieros a valor razonable	295	0	295
Otros pasivos no corrientes	424	0	424
Pasivos corrientes	6.577	-33	6.544
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.478	-83	1.395
Deuda financiera	1.074	22	1.096
Pasivo arrendamientos CP	51	7	58
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	2.793	20	2.813
Provisiones para operaciones de tráfico	1.002	0	1.002
Otros pasivos corrientes	179	1	180
TOTAL PASIVO	24.896	-14	24.882

	2021.DEC		2021.DEC
	Auditado	Ajuste	Reexpresado
(Millones de euros)			
Ingresos de explotación	6.779	132	6.911
Total gastos de explotación	-6.183	-118	-6.301
Resultado bruto de explotación	596	14	610
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	259	11	270
Resultado de explotación antes de deterioros y enajenaciones de inmovilizado	337	3	340
Resultado por deterioros y enajenaciones de inmovilizado	1.139	0	1.139
Resultado de explotación	1.476	3	1.479
Resultado financiero	-334	-1	-335
Participación en beneficios de sociedades asociadas	-178	0	-178
Resultado consolidados antes de impuestos	964	2	966
Impuesto de sociedades	10	-1	9
Resultado procedente de actividades continuadas	974	1	975
Resultado neto operaciones discontinuadas	361	0	361
Resultado consolidados del ejercicio	1.335	1	1.336
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-138	0	-138
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	1.197	1	1.198

1.2. EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO Y SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL

1.2.1 Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

Ferrovial afronta el ejercicio 2023 con una posición de liquidez muy elevada. En diciembre de 2022, ex-proyectos de infraestructuras, la liquidez alcanza los 6.118 millones de euros, incluyendo las líneas de liquidez disponibles a nivel ex proyectos por valor de 964 millones de euros. La posición neta de caja ex infraestructuras se situó en 1.439 millones de euros al cierre de diciembre de 2022. Es destacable igualmente que el conjunto de activos y pasivos a corto plazo, incluyendo la caja y la deuda, tiene un saldo positivo a cierre de diciembre de 2022.

Como en ejercicios anteriores, para evaluar la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, el grupo ha realizado un análisis de las necesidades futuras de caja, centrado en los ejercicios 2023 y 2024, incluyendo adicionalmente un escenario pesimista que contempla una serie de hipótesis estrés sobre la evolución de la caja de la compañía entre las que destacan:

- Asunción de reducción en la recepción de dividendos adicionales en 2023 y 2024 procedentes de proyectos de infraestructuras (50% para aeropuertos y autopistas y la totalidad para energía).
- Empeoramiento de las proyecciones de caja en el negocio de Construcción en los años 2023 y 2024, calculado como un empeoramiento del 50% de la evolución del fondo de maniobra de 2022 (excluyendo provisiones y pagos de arrendamientos), estimado en unos -90 millones de euros al año.
- Aportaciones de capital contingente por importe de unos 100 millones al año.

La conclusión de dicho análisis muestra que, a pesar de que dicho escenario implicaría un deterioro de la posición de caja de la compañía, se seguiría manteniendo una posición de caja suficiente para hacer frente a los compromisos asumidos, por lo que se concluye que teniendo en cuenta la información disponible, no se tiene conocimiento de incertidumbres materiales relacionadas con hechos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo de continuar como empresa en funcionamiento durante los próximos doce meses desde la firma de estas Cuentas Anuales.

1.2.2 Impacto COVID-19

Más de dos años después de que la Organización Mundial de la Salud declarase el COVID-19 pandemia global, el año 2022 ha supuesto un punto de inflexión hacia la situación de normalidad previa a la pandemia. Esto ha permitido que los distintos países en los que opera Ferrovial hayan levantado las restricciones a la movilidad y a la actividad económica que estuvieron vigentes casi desde el inicio de la misma, aunque a un ritmo desigual dependiendo del país, y con altibajos provocados por las nuevas variantes y las sucesivas olas, especialmente en el inicio del año por ómicron. La consecuencia directa de ello ha sido la recuperación de la demanda de las actividades realizadas por Ferrovial, así como la consolidación de las perspectivas positivas al respecto.

Por todo ello, al cierre del ejercicio 2022, y a pesar de que en determinados activos no se han recuperado los niveles de tráfico de 2019, se puede concluir que las actividades de Ferrovial ya no se están viendo directamente afectadas por los efectos del COVID y las restricciones asociadas. No obstante lo anterior, la pandemia ha implicado un cambio en los hábitos de uso de las infraestructuras, destacando la consolidación de modelos de trabajo híbridos, con el impacto asociado en las horas punta, así como el mayor tráfico registrado por los vehículos pesados, relacionado con el aumento del comercio electrónico.

1.2.3 Impacto conflicto de Rusia y Ucrania.

El 24 de febrero de 2022 comenzó el conflicto entre Rusia y Ucrania. Éste aun no ha concluido a la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados. La Unión Europea junto con Estados Unidos y la mayoría de los países pertenecientes a la OTAN condenaron el ataque y aprobaron una serie de medidas económicas en forma de sanciones sobre la economía rusa, con el objetivo de disuadirles. Dichas medidas adoptadas están afectando a las economías de todos los países.

El escenario macroeconómico derivado de esta situación se traduce en subidas generalizadas de precios, fundamentalmente relacionados con la energía y las materias primas.

En algunos casos, se han producido también problemas de suministro y dificultades en la cadena de distribución de ciertos materiales, especialmente en el sector de la construcción. Todo lo anterior está originando como respuesta un aumento de los tipos de interés, que afectan al mercado bancario y de financiación.

La exposición directa de Ferrovial al conflicto es limitada, ya que ninguna sociedad del Grupo tiene actividad localizada ni en Rusia ni en Ucrania. Los negocios del Grupo más cercanos a la zona del conflicto son la actividad constructora de Budimex (en Polonia) y la concesión D4R7, carretera de circunvalación de Bratislava (en Eslovaquia), al compartir ambos frontera con el país ucraniano. No obstante, ninguna de ellos se ha visto afectado de forma relevante hasta la fecha.

En relación con el impacto indirecto sobre las actividades de Ferrovial, este es diferente en función de la naturaleza del negocio. Si bien Ferrovial no espera impactos materiales relacionados con el conflicto, el negocio más afectado ha sido Construcción, por los efectos derivados del incremento de costes de determinadas materias primas. En el caso del negocio de Autopistas, se ve impactado positivamente por el incremento de tarifas en aquellos activos en los que estas se encuentran directamente ligadas a la inflación, y negativamente, por el efecto que podría provocar sobre el tráfico el incremento del precio de combustibles. Por último, respecto al negocio de Aeropuertos, no se espera un impacto relevante, por el escaso efecto del tráfico de pasajeros provenientes de estas regiones en los aeropuertos gestionados por Ferrovial, si bien el efecto de la inflación sobre el precio de los billetes podría generar cierto efecto disuasorio.

Con el objeto de presentar de forma global el impacto que ha supuesto el conflicto ruso-ucraniano, y en línea con las recomendaciones realizadas por ESMA, se presenta en esta nota una explicación sobre el impacto que ha tenido el mismo en los estados financieros, el análisis realizado sobre el impacto que el conflicto puede tener en el posible deterioro de activos y una evaluación del posible impacto en los principales riesgos financieros.

1.2.3.1 Impacto en los estados financieros del ejercicio 2022 y medidas mitigantes adoptadas

La invasión rusa de Ucrania ha tenido los siguientes efectos sobre los resultados de los negocios de Ferrovial:

División Construcción

El negocio de Construcción se ha visto afectado principalmente por la inflación: la subida del precio de los materiales, el encarecimiento de la energía, y consecuentemente, la subida de los salarios de los trabajadores. Adicionalmente, el conflicto ha provocado que haya problemas en la cadena de suministro y distribución de ciertos materiales, provocando retrasos y reduciendo su oferta.

Todo lo anterior ha tensionado el margen de los proyectos, difiriendo en función de la geografía, habiendo supuesto un empeoramiento del resultado de explotación de la división de Construcción en el ejercicio 2022 de aproximadamente 100 millones de euros.

En caso de mantenerse a futuro niveles de inflación similares a los actuales, no estimamos impactos netos negativos materiales en nuestros Estados Financieros adicionales a los ya comentados.

Los mecanismos que existen para mitigar estos efectos son fundamentalmente dos: reclamaciones directas al cliente o utilización de fórmulas de indexación específicas para trasladar este coste al cliente (en aquellos contratos que las incluyen de forma específica).

En otras tipologías de contrato (principalmente Reino Unido) no existe ese riesgo al ser contratos target cost o cost plus, en los que el precio se calcula a partir del coste incurrido, sobre el que se aplica un margen acordado.

Además, en algunos países como España y Polonia, las subidas están compensadas parcialmente por sendas leyes:

- En España, el RDL 6/2022 de 30 de marzo (de medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania) cubre subidas de precios superiores al 5% con el límite del 20% del total contrato, en contratos firmados con la Administración Central del Estado, permitiendo acogerse a Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales.

Ya se han acogido todas las Comunidades Autónomas, así como nuestros principales clientes de empresas públicas. Este mecanismo no se aplica a los precios de la energía, solo a costes de otros materiales como siderurgia, bituminosos, aluminio y cobre.

- En Polonia, el Ministerio de Infraestructuras ha actualizado la fórmula de Revisión de Precios de Carreteras, pasando el máximo a compensar del 5% al 10%, lo que afecta a los contratos de obra civil de este tipo. Sin embargo, para Ferrocarriles continúa en el máximo del 5%.

Los mecanismos mencionados permiten concluir que aproximadamente el 80% de la cartera de la división se encuentra protegida contra los efectos de subida de la inflación.

Actualmente el impacto en los resultados futuros por estas medidas mitigantes es difícil de cuantificar y dependerá en parte de cómo se desarrollen las negociaciones con los clientes en los próximos meses. Conforme a las políticas contables del Grupo (ver nota 1.3.3.4), sólo se reconocen ingresos relativos a reclamaciones por compensación de costes cuando se considera altamente probable su recuperación.

Adicionalmente, desde Ferrovial, se ha desarrollado un plan de acciones para mitigar los efectos negativos comentados, tanto para los proyectos que actualmente están en marcha, como para aquellos que están en proceso de licitación. Este plan incluye, entre otras, acciones como monitorizar la situación de la oferta y reportar mensualmente los incrementos de precios de materiales y las tendencias estimadas, establecer sistemas de inteligencia artificial y análisis de datos que permitan predecir los precios o establecer compromisos a precios fijos para evitar la volatilidad.

División Aeropuertos

El negocio de Aeropuertos, tal y como hemos descrito, no se ha visto impactado de manera directa por el conflicto.

En cuanto a la evolución de los pasajeros en el año, esta ha estado directamente relacionada con la evolución de la pandemia y las restricciones, explicada en el apartado anterior:

Evolución pasajeros (*)	Q1-22	Q2-22	Q3-22	Q4-22	2022 (**)
Heathrow	-46%	-21%	-18%	-13%	-24%
Dalaman	-16%	-15%	-7%	12%	-8%
Aberdeen	-45%	-30%	-30%	-24%	-32%
Glasgow	-45%	-24%	-12%	-18%	-26%
Southampton	-76%	-70%	-61%	-56%	-65%
TOTAL AGS	-49%	-31%	-29%	-25%	-33%

(*) En comparación con el mismo trimestre del 2019

(**) En comparación con 2019

En Heathrow, históricamente el tráfico de Rusia y Ucrania ha sido inferior al 1% (0,99% en 2019; 0,94% en 2020; y 0,72% en 2021). Teniendo en cuenta esto, el impacto en los estados financieros y en los covenants es inmaterial.

En cuanto al recientemente incorporado aeropuerto de Dalaman (Turquía), en 2019 los pasajeros rusos y ucranianos ascendieron a alrededor de los 900 mil pasajeros. Esto supuso el 20% y el 7% del tráfico total internacional, respectivamente. En 2022 el repunte de viajeros británicos (+16% frente a 2019) y la recuperación del tráfico doméstico compensa parcialmente la pérdida de pasajeros rusos y ucranianos.

A pesar de lo comentado anteriormente, existe el riesgo de que ante un escenario económico negativo, en el que se incrementen significativamente los precios de los carburantes y en consecuencia, las aerolíneas repercutan estas subidas en los precios de los vuelos, se produzca un descenso de la demanda de viajes. Sin embargo, estos efectos son aún difíciles de cuantificar.

División Autopistas

El negocio de Autopistas, como ya mencionamos anteriormente, no se encuentra afectado de manera directa por el conflicto.

En este caso, y al contrario que el de Construcción, la inflación origina un efecto positivo al estar ligadas en muchos de los activos las tarifas al Índice de Precios de Consumo. Un ejemplo es el caso de los activos de las autopistas de Dallas (NTE, LBJ y NTE35W), donde el soft cap se actualiza cada año en función del incremento anual de la inflación. En 2022 el soft cap se incrementó en un 7% y en 2023 un 6,5%.

En sentido contrario, el incremento en el precio de los carburantes podría incidir negativamente en el tráfico, sobre todo en un escenario de flexibilidad en el trabajo presencial. En un escenario de recesión económica, que implique caídas en el poder adquisitivo del usuario, la demanda de este tipo de activos podría verse reducida.

Finalmente, hay que mencionar también que la subida de tipos de interés podría afectar a la obtención de financiación de los nuevos proyectos que se adjudiquen, y adicionalmente, podría provocar que se cancelen licitaciones y que en términos generales el volumen de obra licitada sea inferior. En el caso de la cartera de autopistas de Norte América, el incremento de tipos de interés para controlar la inflación no ha tenido impactos negativos al ser deudas a tipo fijo. Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos cuya deuda esta referenciada a tipo variable, las sociedades titulares de los mismos tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre dicha deuda.

La evolución del tráfico en las principales autopistas de Norte América en 2022 (en comparación con niveles pre-pandemia de 2019) ha sido la siguiente:

Evolución tráficos (*)	Q1-22	Q2-22	Q3-22	Q4-22	2022 (**)
407 ETR	-34%	-19%	-12%	-15%	-19%
NTE	-1%	9%	9%	11%	7%
LBJ	-20%	-12%	-19%	-19%	-18%
NTE 35W	9%	11%	2%	4%	6%

(*) En comparación con el mismo trimestre de 2019

(**) En comparación con 2019

La evolución con respecto al año anterior se puede ver a continuación:

Evolución tráficos (*)	Q1-22	Q2-22	Q3-22	Q4-22	2022 (**)
407 ETR	46%	66%	18%	14%	30%
NTE	21%	10%	5%	5%	9%
LBJ	21%	8%	2%	2%	7%
NTE 35W	10%	-5%	-8%	-3%	-2%

(*) En comparación con el mismo trimestre del 2021

(**) En comparación con 2021

En relación con el cuadro anterior, se observa una tendencia positiva relativa a la situación de la pandemia y no se aprecia ningún efecto negativo significativo como consecuencia del conflicto.

Respecto a la comparativa de 2019, el tráfico de 407 ETR estuvo afectado a principios de 2022 por la reintroducción de las restricciones a la movilidad en la provincia de Ontario para frenar Ómicron, medidas que se eliminaron en marzo.

En LBJ continúa por debajo de los niveles de 2019, principalmente por el impacto de las obras de construcción de la zona desarrolladas en 2019. Respecto a la comparativa de 2021, el tráfico en NTE 35W está afectado por la aceleración de las obras de la NTE3C desde el segundo trimestre de 2022.

Impacto en el flujo de caja

El impacto del conflicto en el flujo de caja del negocio de Construcción se centra en la evolución negativa del fondo de maniobra a corto plazo (para afrontar mayores pagos) y su recuperación progresiva en el medio plazo a través de los diferentes mecanismos de recuperación, principalmente a través de reclamaciones al cliente y fórmulas específicas de indexación.

No se esperan efectos en la recepción de dividendos por este concepto.

1.2.3.2 Impacto en el deterioro de activos

Tal y como se ha comentado previamente, los negocios no se han visto afectados de manera significativa por el conflicto entre Rusia y Ucrania. No obstante, el contexto macroeconómico actual de subida de tipos ha provocado un incremento de las tasas de descuento utilizadas en los test de deterioro realizados, aunque mitigados en la división de autopistas y aeropuertos, por el impacto del incremento de la inflación en las tarifas. Aun en la situación anterior descrita, no se han detectado indicios de deterioro en los activos del Grupo por este concepto.

1.2.3.3 Impacto en riesgos financieros

La subida de los tipos de interés no ha tenido un impacto significativo en los estados financieros de la compañía, ya que como se indica en la nota 5.4, el 92 % de la deuda del Grupo está referenciada a tipo fijo o bien está cubierta con derivados.

De hecho, como se indica posteriormente en la nota 5.5.b de estas cuentas consolidadas relativa a derivados, el incremento en las expectativas de los tipos de interés a futuro ha supuesto un efecto positivo en patrimonio por el incremento de valor de estos derivados de tipo de interés de 302 millones de euros.

En cuanto al aumento de la inflación, además del impacto indicado a nivel de negocio, desde un punto de vista de instrumentos financieros destaca el impacto negativo en patrimonio de -119 millones de euros en Autema (ver nota 5.5.a), derivado principalmente del aumento de las expectativas de inflación en España.

1.3. POLÍTICAS CONTABLES

1.3.1. Nuevas normas contables

1.3.1.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2022

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estas cuentas anuales consolidadas son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021, ya que ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones que son aplicables por primera vez en este ejercicio ha tenido impacto significativo en las políticas contables del Grupo.

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 31 de diciembre 2022

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que no son de obligado cumplimiento a 31 de diciembre de 2022 son las siguientes:

Norma, interpretación o modificación	Fecha de publicación diario oficial UE	Fecha de aplicación en la UE	Fecha de aplicación del IASB
NIIF 17 – Contratos de seguro	19 noviembre 2021	1 enero 2023	1 enero 2023
NIIF 17 – Contratos de seguro: aplicación inicial de la NIIF 17 y NIIF 9 – información comparativa	8 septiembre 2022	1 enero 2023	1 enero 2023
Modificación a la NIC 1 Presentación de estados financieros: clasificación de pasivos financieros como corrientes o no corrientes	Pendiente	Pendiente	1 enero 2024
Modificaciones a la NIC 1 Presentación de estados financieros y declaración de prácticas de las NIIF 2: revelación de políticas contables	2 marzo 2022	1 enero 2023	1 enero 2023
Modificaciones a la NIC 8 políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores: definición de estimaciones contables	2 marzo 2022	1 enero 2023	1 enero 2023
Modificaciones a la NIC 12 Impuesto sobre las ganancias: impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos derivados de una única transacción	11 agosto 2022	1 enero 2023	1 enero 2023

Aunque el Grupo está actualmente analizando su impacto, los análisis preliminares realizados hasta la fecha indican que su aplicación inicial no tendrá un impacto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas.

1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2022 y 2021, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante. A este respecto, con el objeto de determinar la existencia de control, control conjunto o una influencia significativa en cada entidad del Grupo se revisa la coherencia entre la participación accionarial y el control político de la sociedad en virtud de los estatutos y acuerdos entre accionistas.

En el caso de negocios con sociedades en los que se determine la existencia de control conjunto, el criterio general de consolidación es el de puesta en equivalencia. En relación a estos negocios, además de aquellos supuestos en los que hay dos socios cada uno con una participación del 50%, los casos que requieren un análisis más detallado son los relativos a proyectos de infraestructuras en los que Ferrovial es el accionista con mayor participación accionarial siendo esta inferior o igual al 50%, tiene el derecho a proponer al Consejero Delegado o a otros ejecutivos de la participada, y el resto de accionistas, fundamentalmente fondos de infraestructuras, tienen participación directa en el Consejo de Administración.

En todos los casos se ha concluido que dichos proyectos se deben de consolidar por puesta en equivalencia porque Ferrovial no tiene el derecho a nombrar a la mayoría del Consejo de Administración de las compañías, las decisiones en dichos Consejos requieren en todos los casos, incluida la del nombramiento de los principales ejecutivos, mayoría simple o cualificada, y en el caso de situación de bloqueo de una decisión, Ferrovial no tiene capacidad por sí sólo de desbloqueo.

Dentro de este caso cabe destacar las participaciones en las sociedades titulares de los siguientes proyectos de Autopistas (se indica entre paréntesis el % de participación mantenido en los mismos): 407ETR (43,23%), Eslovaquia (35%), Toowoomba (40%) y OSARs (50%) y también la participación indirecta en la sociedad JFK NTO (49%), incorporada en 2022 en la División de Aeropuertos, tal y como se ha descrito en el punto 1.1.4.

Se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares que cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “operaciones conjuntas”.

Se considera que en estos supuestos de operaciones conjuntas existe un control directo por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos, gastos y responsabilidad solidaria. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 428, 40 y 1.242 millones de euros, respectivamente (65, -27 y 1.127 millones de euros en 2021). Destacan las siguientes sociedades que corresponden a proyectos de ejecución de obras de construcción:

PROYECTO	ACTIVIDAD	% PARTICIP	VENTAS (M€)
HS2 Main works	Trabajos en la HS2 con 80 km entre Chilterns y Warwickshire , incluyendo 15 viaductos, 5 km de túneles verdes, 22 km de desvíos de carreteras, 67 puentes y 30 millones de metros cúbicos de excavación	15,00 %	235
Sydney Metro West	Diseño y construcción de trabajos de construcción de metro, con una longitud de 11 kilómetros de túneles ferroviarios gemelos entre Sydney Olympic Park y The Bays, Australia	50,00 %	159
Northern Line / Thames Tideway Tunnel	Diseño y construcción del túnel Thames Tideway y extensión Northern Line del metro de Londres	50,00 %	123
Riverlinx	Diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del túnel Silvertown, en el este de Londres.	40,00 %	91
HS2 Enabling Works	Trabajos previos de adecuación y acondicionamiento de línea de alta velocidad HS2 en Reino Unido	37,34 %	35
Ontario Transit Group Constructor GP	Diseño, construcción y financiación Ontario Line Subway: Construcción de un sistema rápido de 6,7 km y siete estaciones	50,00 %	8
Metro Paris Ligne 3A JV	Construcción del lote 3A de la línea 18 Metro Gran París	50,00 %	1
TOTAL			652

Finalmente, también se consolidan por el método de puesta en equivalencia, aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.A. mantiene influencia significativa, en aquellos casos en los que no se cumplen los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “operaciones conjuntas”.

El detalle de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia se presenta en la nota 3.5. y en el Anexo II.

Los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las transacciones registradas en la cuenta de resultados relativas a obras de construcción realizadas por la división de Construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras no son eliminadas en el proceso de consolidación, ya que se considera que el Grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora, recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora.

De esta forma, la administración o el regulador tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de Grupo la obra ha sido realizada frente a terceros. Este criterio es conforme a lo establecido en la CINIF12.

El impacto en la cuenta de resultados de la no eliminación de estas transacciones ha sido de -61 millones de euros después de impuestos y minoritarios (6 millones de euros en 2021).

La relación de sociedades dependientes y asociadas se incluye en el Anexo II.

Por último, en cuanto a las operaciones de compra o venta de un porcentaje de participación que no suponga un cambio de control en la sociedad, la participación minoritaria se valora al valor proporcional en los activos netos identificables de la sociedad adquirida/vendida. Los cambios en la participación en la propiedad de una dominante en una dependiente que no den lugar a una pérdida de control de la dominante son transacciones de patrimonio.

1.3.3. Políticas contables aplicadas por partidas del estado de situación financiera consolidado y de la cuenta de resultados consolidada

A continuación, se detallan únicamente aquellas políticas tomadas por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales Consolidadas en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por la especificidad del sector en el que opera o por su importancia relativa.

1.3.3.1. Inmovilizado Material, Inversiones Inmobiliarias y Activos Intangibles

- Con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en los epígrafes “Activos intangibles”, “Inversiones inmobiliarias” e “Inmovilizado material” se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.
- El método lineal es el utilizado para el cálculo de la amortización de los bienes incluidos en los epígrafes “Activos intangibles”, “Inversiones inmobiliarias” e “Inmovilizado material”, excepto para determinada maquinaria del negocio de construcción que se amortiza de manera degresiva.

Los años utilizados por las sociedades consolidadas para amortizar cada tipo de elemento incluido en el epígrafe “Inmovilizado material” se sitúan en los siguientes rangos.

	AÑOS DE VIDA ÚTIL
Edificios y otras construcciones	10-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2-25
Mobiliario y enseres	2-15
Elementos de transporte	3-20
Otro inmovilizado	2-20

1.3.3.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas en las infraestructuras por las sociedades titulares de estos proyectos en el ámbito de la CINIIF12, cuya retribución consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo o en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público.

No aparecen recogidos en este epígrafe los activos adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión, pero que no forman parte de la infraestructura (como elementos de transporte, mobiliario, o equipos informáticos), al no ser objeto de reversión a la administración concedente.

Este tipo de activo se contabiliza en el epígrafe de inmovilizado material y se amortiza en función de su vida útil, siguiendo un criterio que refleje su uso económico.

Activos con Modelo Intangible CINIIF12

Toda la inversión inicial relativa a la infraestructura que posteriormente es revertida a la administración, incluyendo los costes de expropiación y los costes financieros activados durante el periodo de construcción, se amortiza en función del patrón de consumo aplicable en cada caso (normalmente el tráfico previsto, en el caso de autopistas de peaje) durante toda la vida de la concesión.

Las inversiones acordadas contractualmente al inicio, con carácter firme e irrevocable, para su realización en un momento posterior durante la vida de la concesión, incluyendo los pagos no contingentes a realizar a la autoridad concedente sin contraprestación, y siempre que no sean inversiones de mejora de la infraestructura, tienen la consideración de inversión inicial. Para este tipo de inversiones se contabiliza un activo y una provisión inicial por el valor actual de la inversión futura, aplicando para el cálculo del citado valor actual una tasa de descuento equivalente al coste de la deuda vinculada al proyecto. El activo se amortiza en función del patrón de consumo durante toda la vida de la concesión y la provisión se actualiza financieramente durante el periodo que medie hasta la inversión.

En el caso de que exista un pago a la administración por adquirir el derecho de la explotación de la concesión, dicho pago es también amortizado en función del patrón de consumo durante la vida de la concesión.

En el caso de las inversiones de reposición, se contabiliza una provisión sistemática durante el periodo de devengo de las obligaciones, que deberá estar completamente dotada en el momento en que la reposición entre en funcionamiento. Dicha dotación se realiza en función del patrón del consumo durante el periodo en el que la obligación se devengue y aplicando un criterio financiero.

Las inversiones de mejora de la infraestructura son aquellas que suponen un aumento de la capacidad de generación de ingresos de la infraestructura o reducción de costes en la misma. Para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional, al suponer un aumento de la capacidad de la infraestructura, se tratarán como una extensión del derecho otorgado y por lo tanto, se reconocerán en el balance en el momento en que entren en explotación. Se amortizan a partir de la fecha de entrada en explotación en función del diferencial generado sobre el patrón de consumo por el aumento de la capacidad.

No obstante, si a la vista de las condiciones del acuerdo, estas inversiones no se van a ver compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se lleven a cabo, se reconoce una provisión por la mejor estimación del valor actual del desembolso necesario para cancelar la obligación asociada a las actuaciones que no se ven compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se ejecuten. La contrapartida es un mayor precio de adquisición del activo.

Para la parte proporcional de la mejora o ampliación de capacidad que sí se prevea recuperar mediante la generación de mayores ingresos futuros, se seguirá el tratamiento contable general para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional. Respecto a estos contratos, las principales hipótesis son las relativas a estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, tanto para autopistas de peaje como para aeropuertos, destacando las nuevas adquisiciones comentadas del aeropuerto internacional de Dalaman y la Nueva Terminal Uno de JFK NTO (ver nota 1.1.4), así como su duración, estado y método de consolidación aplicado.

Concesiones Modelo Intangible:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONSOL.
NTE Mobility Partners, LLC	USA	Explotación	2014	2061	Global
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	USA	Explotación	2018	2061	Global
LBJ Infr. Group LLC	USA	Explotación	2014	2061	Global
I-66 Mobility Partners LLC	USA	Explotación	2016	2066	Global
I-77 Mobility Partners LLC	USA	Explotación	2019	2069	Global
Euroscut Azores	Portugal	Explotación	2011	2036	Global
Eurolink Motorway Operations (M4-M6)	Irlanda	Explotación	2005	2033	PEE
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	España	Explotación	1989	2036	Global
Autovía de Aragón, S.A. (**)	España	Explotación	2007	2026	Global
Aeropuerto Internacional Dalaman	Turquía	Explotación	2022	2042	Global
JFK NTO LLC	USA	Construcción	2022	2060	PEE

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(**) En 2021 se clasificó como continuada el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2.

Activos con Modelo Cuentas a Cobrar CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe los acuerdos de concesión de servicios vinculados a infraestructuras en los que la retribución consiste en un derecho contractual incondicional de recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantice el pago de importes determinados, o bien porque garantice la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes determinados. Se trata por tanto de acuerdos de concesión en los que el riesgo de demanda es asumido en su totalidad por la entidad concedente. En estos supuestos, el importe debido por la citada entidad concedente se contabiliza en el activo del balance como un préstamo o cuenta a cobrar.

Para el cálculo del importe debido por la entidad concedente se considera el valor de los servicios de construcción, explotación y/o mantenimiento prestados y la remuneración financiera implícita en este tipo de contratos.

Los ingresos por los servicios prestados en cada periodo, fundamentalmente construcción y mantenimiento, incrementan el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. La remuneración financiera de los servicios prestados, igualmente, incrementa el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. Los cobros recibidos de la Administración disminuyen el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en tesorería.

El reconocimiento de esta remuneración financiera en las concesiones de este tipo se clasifica como ingresos ordinarios, ya que forma parte de la actividad de la concesión y son devengados de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 10 y 15 millones de euros, respectivamente.

Adicionalmente, los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden a 9 millones de euros en 2022 y 12 millones de euros en 2021.

Los principales contratos de concesión que aplican el modelo de cuenta a cobrar corresponden a los negocios de Construcción y Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia):

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	Explotación	2008	2038	Global
Depusa Aragón, S.A.	España	Explotación	2017	2037	Global
Aparcamiento Wrocław Budimex	Polonia	Explotación	2012	2042	Global
Thalia BV SPV (Tratamiento Residuos en UK)	UK	Explotación	2008	2036	Global

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

Adicionalmente, dentro de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia, destacan los siguientes contratos de concesión de autopistas que también aplican el modelo de cuenta a cobrar:

Concesiones de Autopistas que aplican el Modelo Cuenta a Cobrar

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
Eurolink M3	Irlanda	Explotación	2010	2052	PEE
A66 Benavente - Zamora	España	Explotación	2015	2042	PEE
407 East Extension	Canadá	Explotación	2016	2045	PEE
Scot Roads Partnership Project Limited	Reino Unido	Explotación	2017	2047	PEE
Nexus Infr. Unit Trust (Toowoomba)	Australia	Explotación	2019	2043	PEE
Blackbird Infr. Group (407 East Phase 2)	Canadá	Explotación	2019	2047	PEE
Ruta del Cacao S.A.S	Colombia	Construcción	2015	2040	PEE
Zero Bypass Ltd.	Slovakia	Explotación	2016	2050	PEE
Netflow OSARs Western	Australia	Construcción	2017	2040	PEE
Riverlinx, Ltd.	Reino Unido	Construcción	2019	2050	PEE

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

1.3.3.3. Otras partidas del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias**Tesorería y equivalentes sociedades de proyectos de infraestructuras: Caja restringida (Nota 5.2.1).**

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de proyectos de infraestructuras, cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

Medición del valor razonable

En la valoración de derivados, se considera el riesgo de crédito de las partes que participan en el contrato. El impacto del riesgo de crédito se registrará contra resultados salvo que los derivados cumplan las condiciones para ser considerados coberturas de flujos de caja eficientes, en cuyo caso se registrará contra reservas.

El Grupo utiliza técnicas de valoración apropiadas en función de las circunstancias y del volumen de datos disponibles para cada elemento, tratando de maximizar el uso de elementos observables relevantes y evitando el uso de elementos no observables. En la medición del valor razonable, el Grupo establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en los siguientes tres niveles según los datos de entrada de las técnicas de valoración utilizadas:

- Nivel 1: Los datos son precios cotizados idénticos.

- Nivel 2: Datos distintos de los precios cotizados pero observables para los activos o pasivos de forma directa o indirecta.
- Nivel 3: Datos de entrada no observables para el activo o pasivo.

Tal y como se detalla en la Nota 5.5 de Derivados financieros, todos los derivados financieros del Grupo se encuadran en el Nivel 2.

Instrumentos financieros

Deterioro de activos financieros

La NIIF9 se basa en un modelo de pérdidas esperadas según el que la provisión por pérdidas se calcula en base a las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos financieros en función del incremento significativo del riesgo.

Este modelo aplica a todos los activos financieros, incluidos los créditos comerciales y activos de contratos bajo la NIIF 15, no comerciales y cuentas a cobrar bajo el modelo de CNIIF 12. Para su cálculo, el Grupo ha desarrollado una metodología por la que se aplica a los saldos de los activos financieros unos porcentajes que reflejen las pérdidas crediticias esperadas en función del perfil crediticio de la contrapartida (el cliente, para el caso de los clientes y otras cuentas a cobrar y la entidad concedente, para los activos financieros bajo CNIIF 12).

Dichos porcentajes reflejan la probabilidad de que ocurra un incumplimiento de las obligaciones de pago y el porcentaje de pérdida, que, si se materializara el impago, resultaría finalmente incobrable.

La asignación de los rating y la evolución de dichos porcentajes es supervisado por el departamento de riesgos financieros, que anualmente, para cada cierre del ejercicio, los actualiza en función de los riesgos crediticios. Si en dicho análisis se identifica un incremento significativo del riesgo respecto del reconocido inicialmente, la pérdida esperada se calcula teniendo en cuenta la probabilidad de que haya un incumplimiento durante toda la vida del activo.

Para los clientes y otras cuentas a cobrar, el Grupo aplica el enfoque simplificado. Para el cálculo de la pérdida esperada, se obtiene un rating medio de los clientes por actividad y área geográfica, y a partir de dicho rating se obtienen los porcentajes a aplicar a los saldos en función de si el cliente es público, privado y su sector de actividad (sólo para el caso de los clientes privados).

Adicionalmente, si el cliente entra en concurso, reclamación o impago, se considera que se ha producido un incumplimiento y se provisiona el total del saldo del cliente. Para ello, el Grupo tiene establecidos unos plazos por tipología de cliente que determinan el incumplimiento y, por lo tanto, el registro de la provisión.

Para el caso de las cuentas a cobrar bajo modelo de CNIIF 12 (ver Nota 3.3.2), el cálculo de la provisión por pérdida esperada se hace de forma individualizada para cada activo en función de la calidad crediticia de la entidad concedente. Si no se ha incrementado el riesgo crediticio de forma significativa, el cálculo se realiza sobre las pérdidas crediticias esperadas en los próximos 12 meses. Se considera que el riesgo no se ha incrementado de forma significativa, si la entidad concedente está por encima del nivel de rating de “investment grade o grado de inversión” y mantiene este nivel desde su reconocimiento inicial.

Clasificación y valoración de activos financieros.

Según la NIIF9 el método de clasificación y valoración se determina en base a dos conceptos, las características de los flujos de efectivo contractuales del activo financiero y el modelo de negocio de la entidad para gestionarlo.

Esto determina tres posibles métodos de valoración: coste amortizado, valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio), y valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Los activos financieros del grupo son principalmente activos que se mantienen hasta el vencimiento y donde los flujos de efectivo son solamente pago de principal e intereses, por lo tanto, según estas características, los activos financieros están valorados a coste amortizado. Únicamente destacar que para los instrumentos de patrimonio que se valoren por defecto a su valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias, existe la opción en el momento inicial de presentar sus variaciones de valor razonable en otro resultado integral. Esta decisión es irrevocable y se toma por cada activo de forma individual.

Contabilidad de coberturas. NIIF9 trata de alinear más la contabilidad de coberturas con la gestión de riesgos, teniendo los nuevos requerimientos un enfoque basado en principios.

Otros instrumentos de patrimonio

Se trata de obligaciones perpetuas con pago a opción del emisor del cupón correspondiente, que no cumplen con la condición para su consideración contable como pasivo financiero, debido a que no incluyen la obligación contractual de entrega en efectivo u otro activo financiero, ni una obligación de intercambio de activos o pasivos financieros. Se registrarán, por lo tanto, en el Patrimonio Neto de la sociedad, en el epígrafe de otros instrumentos de patrimonio.

Subvenciones de capital no reintegrables

Las subvenciones de capital no reintegrables se valoran por el importe concedido, registrándose en el estado consolidado de situación financiera en el epígrafe de Ingresos a distribuir en varios ejercicios (véase Nota 6.1), y se imputan al resultado del ejercicio de manera gradual en proporción a la depreciación experimentada durante el periodo por los activos financiados con dichas subvenciones, asignándose a la misma línea de amortizaciones. Desde el punto de vista del flujo de caja, el importe de las subvenciones cobradas en el ejercicio se presenta neteando el importe de las inversiones realizadas.

Acreeedores Comerciales

Se clasifican dentro de la partida de acreedores comerciales los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de confirming con entidades financieras.

Dichos saldos se clasifican como acreedores comerciales y los pagos relativos a los mismos como flujos de operaciones, ya que el pago se realiza a las entidades financieras en los mismas condiciones acordadas con el proveedor, sin que la sociedad que ostenta la obligación de pago al mismo acuerde con las entidades financieras una extensión sobre los vencimientos acordados con el proveedor y no existen garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

1.3.3.4 Reconocimiento de ingresos

Con el objeto de asegurar una aplicación homogénea en las diferentes áreas de actividad, Ferrovial dispone de una política común de reconocimiento de ingresos adaptada a la NIIF 15 - Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes.

i) Criterio general de reconocimiento de ingresos

El primer paso a efectos del reconocimiento de ingresos es la identificación de los contratos y las obligaciones de desempeño dentro de los mismos.

En general, las obligaciones de desempeño en las actividades de Construcción que Ferrovial realiza se satisfacen a lo largo del tiempo y no en un momento determinado, ya que el cliente recibe y consume simultáneamente los beneficios aportados por el desempeño de la entidad a medida que el servicio se presta.

Respecto al criterio de reconocimiento de ingresos a lo largo del tiempo (forma de medir el progreso de una obligación de desempeño), Ferrovial tiene establecidos unos criterios que se aplican de forma consistente para obligaciones de desempeño de carácter similar.

A este respecto, el método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se trasfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto (“output method”), que se aplica siempre y cuando a través del contrato y durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados.

En contratos de bienes y servicios diferentes, altamente interrelacionados, para producir un producto combinado, lo que ocurre habitualmente en los contratos con actividad de construcción, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados o “unidad valorada de obra” (“Surveys of performance” dentro de los “output method”) por el que el ingreso reconocido corresponde a las unidades de trabajo ejecutadas en función del precio asignado a las mismas. Conforme a dicho método, periódicamente se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada uno de los trabajos, registrando como ingreso la producción correspondiente.

Los costes de ejecución de las obras o proyectos de servicios se reconocen contablemente en función de su devengo, registrando como gasto lo realmente incurrido en la ejecución de las unidades realizadas, así como aquellos previstos en el futuro que deban ser imputados a las unidades de obra ejecutadas a la fecha (ver nota 1.3.3.4.IV relativa a provisiones por gastos diferidos).

Por su parte, en el caso de servicios recurrentes y rutinarios (los servicios son sustancialmente iguales), como mantenimiento, con el mismo patrón de transferencia a lo largo del tiempo y con una remuneración que consiste en una cantidad fija recurrente durante el plazo del contrato (por ejemplo, pago mensual o anual) de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido (“time elapsed”, dentro de los propuestos por el “output method”). Conforme a este método, los ingresos se reconocen de forma lineal durante el tiempo del contrato y los costes según su devengo.

Sólo en aquellos contratos que no corresponden a servicios recurrentes y rutinarios y donde no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos (input method) denominado “grado de avance sobre costes”. Conforme a este método, la entidad reconoce ingresos basados en el avance de los costes respecto al total de los costes previstos para terminar los trabajos, teniendo en cuenta los márgenes esperados de todo el proyecto según el último presupuesto actualizado.

Este método conlleva medir la proporción de los costes incurridos por el trabajo terminado hasta la fecha respecto al total de los costes previstos, y reconocer como ingresos esa misma proporción sobre el total de ingresos esperados.

Como se ha indicado anteriormente, este método sólo se aplica en aquellos contratos complejos de construcción o servicios a precio fijo (“lump sum”), en los que no es posible desglosar el precio y la medición de las unidades a producir.

Por último, respecto a la determinación de si se actúa como principal o agente en relación con las obligaciones de desempeño contractuales, tanto para los contratos de construcción como los de servicios, Ferrovial actúa como principal si proporciona los bienes y servicios directamente al cliente y transfiere el control de los mismos sin intermediarios.

En el caso de los contratos de concesión en los que Ferrovial, además de operar realiza la construcción de la infraestructura, la constructora actúa como principal si es la responsable última del cumplimiento de la obligación contractual de ejecutar la obra de acuerdo con las especificaciones del contrato de concesión y asume, por tanto, las consecuencias en caso de reclamación o retraso. Por ello, los ingresos y el resultado por la prestación de esos servicios de construcción son reconocidos por la División de Construcción. En sentido contrario, la sociedad concesional actúa como agente en relación con la obligación de desempeño de construcción y, por tanto, no reconoce ingresos ni resultados por dicha obligación.

ii) Reconocimiento de ingresos procedentes de modificaciones, reclamaciones y disputas

Se entiende por modificaciones los cambios en el alcance del trabajo contemplado en el contrato original, que puede llevar a una modificación de los ingresos vinculados a dicho contrato. Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales.

El criterio general seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que exista la aprobación de los mismos por parte del cliente. En el caso de que los trabajos estén aprobados pero la valoración esté pendiente, se aplica el requisito que posteriormente se menciona para el caso de “contraprestación variable”, registrando aquel importe sobre el que sea altamente probable que no se vaya a producir una reversión significativa.

Los costes asociados a estas unidades ejecutadas o servicios se reconocerán en el momento en que se produzcan, independientemente de que haya sido aprobada o no la modificación.

Una reclamación es una solicitud de pago o compensación al cliente (por ejemplo, supuestos de compensación, reembolso de costes, revisión de inflación legalmente obligatoria) sujeta a un procedimiento de solicitud directamente al cliente. El criterio general seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos correspondientes hasta que exista la aprobación de los mismos por parte del cliente. En el caso de que los trabajos estén aprobados pero la valoración esté pendiente, se aplica el requisito que posteriormente se menciona para el caso de “contraprestación variable” de acuerdo a la NIIF 15, registrando aquel importe sobre el que sea altamente probable que no se vaya a producir una reversión significativa. Este tratamiento también se aplica en los casos excepcionales en los que no sin haber recibido aprobación por parte del cliente, se hayan registrado ingresos; esto sólo ocurre si existe un informe legal que justifique que los derechos en disputa son claramente exigibles, así como un informe técnico respaldando los fundamentos técnicos de la solicitud o reclamación en cuestión y aprobación del Director Financiero de la División.

Una disputa es el resultado de una inconformidad o rechazo tras una reclamación al cliente al amparo del contrato, cuya resolución está pendiente de procedimiento directamente con el cliente o de un procedimiento judicial o arbitral.

Conforme a los criterios seguidos por el Grupo, los ingresos relacionados con disputas en la que se cuestione la exigibilidad de la cantidad reclamada no se reconocerán, y los ingresos reconocidos anteriormente se cancelarán, ya que la disputa demuestra la ausencia de aprobación por el cliente del trabajo terminado.

En el caso de que el cliente cuestione el valor de los trabajos realizados, el reconocimiento de ingresos se basará en el criterio aplicado en aquellos supuestos de “contraprestación variable” comentado posteriormente.

Sólo en aquellos casos en los que exista un informe legal que confirme que los derechos objeto de disputa son claramente exigibles y que por lo tanto se recuperarán al menos los costes directamente relacionados con el servicio relacionado con la disputa, podrá reconocerse ingreso hasta el límite del importe de los costes soportados.

iii) Determinación del precio de la transacción

El precio de la transacción debe asignarse a cada obligación de desempeño (o bien/servicio diferenciado) por un importe que represente la contraprestación a la que la entidad espera tener derecho a cambio de la transferencia de bienes o servicios comprometidos con el cliente. Para ello, se asigna el precio de transacción a cada obligación de desempeño identificada en el contrato, como precio de venta aislado en términos relativos.

La mejor evidencia de un precio de venta aislado es el precio observable de un bien o servicio cuando la entidad vende ese bien o servicio por separado, en circunstancias similares y a clientes similares.

Contraprestación variable

Si la contraprestación comprometida en un contrato incluye un importe variable, dicho importe se reconoce por un valor por el que sea altamente probable que no sufra una reversión significativa cuando la incertidumbre relativa a la variabilidad haya sido resuelta. En este sentido, por ejemplo, se establece que solo a partir de un porcentaje avanzado del contrato se puede reconocer un bonus.

Componente financiero

En general, para calcular el precio de una obligación de desempeño, se calcula un componente de financiación implícito cuando el tiempo transcurrido entre el momento en que se produce la entrega de un bien o servicio y el momento en el que está previsto que el cliente pague por ese bien o servicio sea superior al año. Dicho componente se trata como ingreso financiero.

Para las obligaciones de desempeño en las que el periodo transcurrido entre el momento en que la entidad transfiere un bien o servicio y el momento en que el cliente paga es inferior al año, se aplica la solución práctica permitida por la norma para no ajustar el importe de la contraprestación.

En aquellos casos en los que contractual o legalmente existe un derecho a cobrar intereses de demora por el retraso en el cobro respecto a los plazos contractualmente establecidos, el reconocimiento de dichos intereses de demora se realizará, exclusivamente, cuando sea altamente probable que se vayan a percibir dichos intereses.

iv) Saldos de balance relativos al reconocimiento de ingresos

Obra ejecutada pendiente de certificar/obra certificada por anticipado

A diferencia del reconocimiento de los ingresos, las cantidades facturadas al cliente se basan en los diferentes hitos establecidos en el contrato y al reconocimiento que sobre los mismos presta el cliente, mediante el documento contractual denominado certificación u orden de trabajo. De esta forma, las cantidades reconocidas como ingresos en un ejercicio no tienen por qué coincidir con las cantidades facturadas o certificadas por el cliente.

En aquellos contratos en los que los ingresos reconocidos son superiores al volumen facturado o certificado, la diferencia se reconoce en una cuenta de activo denominada “Obra ejecutada pendiente de certificar” (siendo un activo del contrato) dentro del epígrafe “Clientes por ventas y prestación de servicios”, mientras que en aquellos contratos en los que los ingresos reconocidos son inferiores al volumen facturado o certificado por el cliente, la diferencia se reconoce en una cuenta de pasivo denominada “Obra certificada por anticipado” (siendo un pasivo del contrato) dentro del epígrafe “Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo”.

Costes de licitación y costes de movilización

Adicionalmente a los saldos de balance descritos anteriormente, el Grupo también reconoce activos relacionados con los costes de obtención de un contrato (costes de licitación) y con los costes incurridos para cumplir un contrato o costes de puesta en marcha (costes de movilización) relacionados directamente con el contrato principal y siempre que sean recuperables dentro del desarrollo del mismo. Dichos saldos figuran en una cuenta separada del activo del balance dentro del epígrafe de Existencias (Nota 4.1).

Los costes de licitación sólo se capitalizan cuando están directamente relacionados con un contrato, es probable que se recuperen en el futuro y el contrato se haya adjudicado o la empresa haya sido seleccionada como licitadora de preferencia (preferred bidder).

Los costes que se hayan soportado con independencia de la obtención del contrato se reconocen como gasto, salvo que sean explícitamente recuperables del cliente en cualquier caso (se obtenga o no el contrato). Se amortizan de forma sistemática de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo.

Los gastos necesarios para la puesta en marcha del contrato, costes de movilización, se capitalizan siempre que sea probable que los mismos sean recuperables en el futuro y no incluyen gastos que se generarían aunque no se hubiera obtenido el contrato. Se van reconociendo como gasto en función de la evolución de la mencionada producción real sobre la prevista en cada contrato. En caso contrario, se imputan directamente a resultados.

v) Provisiones relacionadas con contratos con clientes

Las principales provisiones relativas a contratos con clientes son las provisiones por gastos diferidos y por pérdidas presupuestadas.

- Provisiones por gastos diferidos. Cubren los gastos que se prevé que se produzcan una vez finalizado un contrato, tales como los relativos a la retirada de maquinaria de construcción o gastos de desmantelamiento, así como las estimaciones de las reparaciones a realizar en periodo de garantía. Estas provisiones están relacionadas con una obligación contractual para cuya satisfacción la empresa aplicará, probablemente, recursos cuyo importe puede ser estimado de forma fiable. Las provisiones se constituyen sobre la base de las mejores estimaciones posibles. Pueden determinarse como porcentaje del total de los ingresos esperados del contrato si existe información histórica de contratos similares.

Las obligaciones de garantía incluidas en este tipo de provisiones no se tratan como obligaciones de desempeño separadas, salvo que el cliente tenga la opción de contratar la misma de forma separada, por lo que se registran conforme a lo indicado en la NIC 37 sobre provisiones.

- Provisiones por pérdidas presupuestadas. Estas provisiones se reconocen cuando es evidente que los gastos totales previstos para cumplir con un contrato exceden a los ingresos previstos procedentes del mismo. A efectos de determinar, en su caso, la cuantía de la provisión, se incluyen dentro de los ingresos presupuestados del contrato aquellos ingresos previstos que se consideran probables, en línea con lo establecido en la NIC 37 (párrafo 14 (b)), así como los costes incrementales y aquellos directamente relacionados con el contrato. Los costes generales no son directamente atribuibles a un contrato, por lo que se excluyen del cálculo a no ser que, explícitamente, sean repercutibles a la contraparte de acuerdo con el contrato, de acuerdo al párrafo 68 (a) de la NIC 37.

Este criterio es distinto al establecido por la NIIF 15 comentado anteriormente en la Nota 1.3.3.4 “Reconocimiento de Ingresos”, según la cual los ingresos sólo se reconocen cuando se consideran altamente probables.

Así mismo, en el caso de que el resultado total esperado de un contrato sea menor que el reconocido conforme a las reglas anteriormente indicadas de reconocimiento de ingresos, la diferencia se registra como una provisión de márgenes negativos.

vi) Criterios específicos de reconocimiento de ingresos por segmento

Actividad de Construcción

En los contratos de construcción se identifica como regla general una única obligación de desempeño debido al alto grado de integración y personalización de los diferentes bienes y servicios para ofrecer un producto conjunto, que se transfiere al cliente a lo largo del tiempo.

Como se ha comentado anteriormente, el método elegido por el Grupo como preferente es el de “unidad valorada de obra” dentro del método de producto (“output method”), que se aplica siempre y cuando durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos realizados y exista una asignación de precios a cada unidad de obra.

Sólo en aquellos contratos donde no se puede determinar el precio unitario a las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos utilizados (“input method”) denominado “grado de avance sobre costes”.

Actividad de Autopistas

Los contratos incluidos dentro de este área de actividad se registran atendiendo a lo establecido en la CNIF 12, en base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible y cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (ver Nota 1.3.3.2).

Para el caso de los contratos que se clasifican como activo intangible, el cliente es el usuario de la infraestructura, por lo tanto, cada uso que se realiza por los mismos se considera una obligación de desempeño, registrándose el ingreso en un momento determinado en el tiempo (“at a point in time”). Para los contratos registrados bajo el modelo financiero, donde el cliente es la Administración, el reconocimiento de ingresos depende de los distintos servicios prestados (como por ejemplo la operación o el mantenimiento), que se reconocerán como diferentes obligaciones de desempeño, a las que hay que asignar precios de mercado.

En los casos en los que algún precio de venta aislado no sea directamente observable, se estima en base a la mejor estimación posible, aplicando el margen esperado para esa actividad.

Finalmente y con independencia de que la concesión siga el modelo de activo intangible, activo financiero o mixto, como se ha señalado anteriormente, en los casos en que la construcción de la infraestructura sea subcontratada con un tercero o con una empresa del grupo, la sociedad concesionaria reconoce la infraestructura adquirida por el precio pagado a la constructora, sin registrar en la cuenta de pérdidas y ganancias ingreso alguno por dicha construcción.

Actividad de Aeropuertos

Por lo general, se trata de servicios a corto plazo prestados al cliente (líneas aéreas o usuarios del aeropuerto) en los que se reconocerán ingresos en un momento determinado.

Actividad de transmisión de Energía

Se trata de contratos con una serie de servicios que son sustancialmente iguales y se transfieren según un mismo patrón. La tarifa mensual refleja el valor de los servicios prestados. Este tipo de contratos solo tienen una obligación de desempeño que se transfiere a lo largo del tiempo y los ingresos se reconocen aplicando el método del producto (“output method”).

1.3.3.5 Activos no corrientes mantenidos para la venta

Los activos no corrientes se clasifican como activos mantenidos para la venta si se considera que su importe en libros se recuperará a través de una operación de venta en vez de a través del uso continuado.

Esta condición se considera cumplida únicamente cuando se está trabajando activamente en la venta, ésta es altamente probable y el activo está disponible para su venta inmediata en su condición actual, y previsiblemente se completará en el plazo de un año desde la fecha de clasificación, pudiéndose alargar el periodo si el retraso viene causado por circunstancias fuera del control de la sociedad y hay evidencias suficientes del compromiso con el plan de venta.

El total de dichos activos se presenta registrado en una única línea, y valorado al menor importe entre su valor contable y el valor razonable minorado por los costes necesarios para su enajenación, y no están sujetos a amortización desde el momento de su clasificación como mantenidos para la venta. El resultado aportado por dichos activos al resultado consolidado del Grupo se registra en la cuenta de resultados en función de su naturaleza.

Una entidad que esté comprometida en un plan de venta, que implique la pérdida de control de una subsidiaria, clasificará todos los activos y pasivos de esa subsidiaria como mantenidos para la venta cuando se cumplan los criterios establecidos en el párrafo anterior, independientemente de que la entidad retenga después de la venta una participación no controladora en su anterior subsidiaria.

1.3.3.6 Operaciones discontinuadas

Se registran como actividades discontinuadas aquellas que han sido enajenadas, se ha dispuesto de ellas por otra vía o han sido clasificadas como mantenidas para la venta y representan un segmento completo para el Grupo consolidado, o forman parte de un plan único o es una filial adquirida exclusivamente con vistas a su reventa.

El resultado generado por las actividades discontinuadas, tanto para el ejercicio actual como para aquellos que se presenten junto con este, se presenta en una línea específica en la cuenta de resultados neto de impuestos, comprendiendo el total de los siguientes importes:

- Resultado después de impuestos de las actividades y/o operaciones discontinuadas.
- Resultado después de impuestos reconocido por la medición a valor razonable menos costes de venta, o por la desinversión.

1.3.4. Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2022 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- Juicio sobre el criterio de consolidación de las participaciones adquiridas en las sociedades JFK NTO LLC y el Aeropuerto Internacional de Dalaman (ver nota 1.1.4).
- La estimación realizada para calcular el valor razonable de los activos netos del Aeropuerto de Dalaman.
- Las estimaciones relativas al reconocimiento de ingresos en contratos con clientes (ver Nota 1.3.3.4) donde destacan las relacionadas con:
 - determinar si existen derechos exigibles para reconocer ingresos;
 - establecer si se cumplen los criterios para reconocer un ingreso bajo contraprestación variable;
 - reconocimiento de ingresos en relación a una modificación, reclamación o a una disputa;
 - establecer si hay una obligación de desempeño o varias, así como el precio asignable a cada una de ellas;
 - definir para cada obligación de desempeño el método aplicable para reconocer los ingresos en función del tiempo, teniendo en cuenta que conforme a la política contable establecida por la compañía el método preferido es el método de examen de trabajo ejecutado “output method” (relación valorada, o la basada en el tiempo transcurrido “time elapsed”), siendo el método de grado de avance en costes “input method” aplicado en aquellos casos en los que los servicios prestados no corresponden a servicios recurrentes y rutinarios y en los que no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar.
 - para el caso de contratos registrados bajo el criterio de examen del trabajo ejecutado, la medición de las unidades realizadas y el precio asignable a las mismas;
 - para el caso de los contratos registrados según el método de grado de avance en costes “input method”, definir grado de avance en costes y margen previsto del contrato;
 - determinar la capitalización de los costes de licitación y los costes de movilización;
 - evaluación de si en relación con determinadas obligaciones de desempeño, se actúa como principal o agente;
 - estimaciones relacionadas con el cálculo de la provisión por pérdidas esperadas y gastos diferidos.
- Estimaciones realizadas a efectos de determinar el principio de Empresa en Funcionamiento (ver nota 1.2)
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales (ver Notas 6.5 de pasivos contingentes y 6.3 de provisiones).
- Registro contable del bono híbrido garantizado subordinado (ver Nota 5.1.2. instrumentos de patrimonio)
- Estimaciones relativas a valoración de derivados y flujos previstos vinculados con los mismos para determinar la existencia de coberturas contables (ver Nota 5.5 de derivados financieros a valor razonable).

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (ver Notas 3.1 de Fondo de Comercio, 3.6. Activos financieros no Corrientes y 3.5 de Inversiones en Asociadas).
- Las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre activación de créditos fiscales y a la posible recuperabilidad de los mismos (ver Nota 2.8 de gasto por impuesto de sociedades e impuestos diferidos).
- Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración de información financiera de las mismas conforme a la CINIF12 (ver Notas 3.3 de inversiones en proyectos de infraestructuras y 6.3 de provisiones)
- La valoración de los planes de entrega de acciones (ver Nota 6.7 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).
- Estimación para la determinación del plazo de los contratos de arrendamiento cuando existen opciones de cancelación o ampliación, o valoración de si es razonablemente cierto el ejercicio de dichas opciones que afectan al valor del activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento (ver Nota 1.2.1.a).

Estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2022 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos futuros obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, de manera prospectiva conforme a lo establecido en la NIC 8.

1.3.5. Desgloses

Cabe asimismo destacar que en las presentes cuentas anuales consolidadas se ha omitido aquella información o desgloses que, no requiriendo de detalle por su importancia cualitativa, se han considerado no materiales o que no tienen importancia relativa de acuerdo al concepto de Importancia relativa definido en el Marco Conceptual de las NIIF.

1.4. TIPO DE CAMBIO

Como se ha comentado anteriormente, Ferrovial tiene negocios fuera de la zona euro a través de diferentes filiales. Los tipos de cambio utilizados para la conversión de dichos estados financieros para su integración en el Grupo consolidado son los siguientes.

Para partidas de balance (tipos de cambio de cierre de diciembre de 2022 y diciembre de 2021 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio de cierre	2022	2021	Variación 22/21 (*)
Libra esterlina	0,88534	0,84133	5,23 %
Dólar americano	1,07050	1,1370	-5,85 %
Dólar canadiense	1,45055	1,4373	0,92 %
Dólar australiano	1,57172	1,5647	0,45 %
Zloty Polaco	4,6852	4,5869	2,14 %
Peso Chileno	908,1600	968,9800	-6,28 %
Rupia India	88,1544	84,2136	4,68 %

(*) Una variación negativa supone una apreciación de la moneda de referencia con respecto del euro y viceversa.

Para partidas de la cuenta de resultados y del flujo de caja (tipos medios acumulados a diciembre de 2022 y diciembre de 2021 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio medio	2022	2021	Variación 22/21 (*)
Libra esterlina	0,85269	0,8590	-0,69 %
Dólar americano	1,05330	1,1796	-10,70 %
Dólar canadiense	1,36984	1,4790	-7,38 %
Dólar australiano	1,51685	1,5785	-3,91 %
Zloty Polaco	4,68474	4,5656	2,61 %
Peso Chileno	917,53335	901,4610	1,78 %
Rupia India	82,7262	87,2774	-5,21 %

(*) Una variación negativa supone una apreciación de la moneda de referencia con respecto del euro y viceversa.

Como se puede comprobar en las anteriores tablas, durante el ejercicio 2022 las principales monedas en las que opera Ferrovial se han comportado de manera diferente ya que el dólar canadiense y el dólar americano se han apreciado con respecto al euro y la libra esterlina y la rupia india se han depreciado respecto al euro.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de 43 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto). En la Nota 5.4 se explica la gestión del riesgo de tipo de cambio.

Adicionalmente, se detalla el impacto por tipo de cambio en aquellas notas en las que éste sea relevante.

1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

En el Anexo III se presentan los estados de situación financiera y la cuenta de resultados por segmento de negocio, tanto para el ejercicio 2022 como para el periodo comparativo.

Adicionalmente, se incluye el desglose por segmentos en aquellos apartados en los que esta información sea relevante o sea requerida por la normativa contable.

SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO

Esta sección comprende las notas relacionadas con los resultados del ejercicio.

El resultado neto del ejercicio asciende a 186 millones de euros, apoyado en la mejora operativa del negocio de Autopistas por la mejora de los tráficos, consecuencia principalmente del levantamiento de las restricciones derivadas del COVID y el incremento de tarifas en Estados Unidos, así como por los resultados de la división de Construcción, destacando la contribución del negocio en España y Polonia, a través de la filial Budimex, tal y como se comenta con más detalle en el Informe de Gestión.

Adicionalmente, el resultado neto del ejercicio se ha visto afectado por el resultado de actividades discontinuadas por un total de 64 millones de euros, destacando las desinversiones comentadas de la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey (ver nota 1.1.3).

En la línea de deterioro y enajenaciones destacan otros impactos no recurrentes por importe de -6 millones de euros, relacionados fundamentalmente con el deterioro de la participación que Ferrovial mantenía en la compañía de servicios de movilidad MaaS Global, y la finalización de la venta del 20% pendiente de la autopista Vía do Infante (Algarve) a DIF Capital Partners.

El resultado del ejercicio también se ha visto afectado por el impacto de las coberturas que tiene contratadas el Grupo, destacando dos efectos de signo contrario: el impacto negativo por el derivado de inflación de la concesionaria Autema (-77 millones de euros), correspondiente a la parte que se discontinuó como cobertura en 2019 tras el cambio de régimen concesional, que se ve compensado en parte por el efecto positivo de la ruptura de la precobertura contratada para la emisión de un nuevo bono corporativo, que finalmente no se ha producido, y que ha generado un impacto positivo en resultados de 68 millones de euros.

Adicionalmente, destaca el impacto negativo de las inversiones que el grupo mantiene a valor razonable, fundamentalmente por la evolución negativa de la cotización de Liliun (1,14 dólares frente a 6,93 dólares en 2021), y de la inversión en fondos de innovación.

Finalmente, cabe destacar el reconocimiento de 26 millones de euros como impuestos diferidos de pasivo, adicionales a los 41 millones de euros registrados a diciembre 2021, relativos a la retención por la repatriación de futuros dividendos procedentes de Canadá (ver nota 2.8.3).

Eliminando todos estos impactos, junto a otros relativos a la valoración de derivados no eficientes y a la regularización de impuestos de ejercicios anteriores, el resultado del grupo quedaría en 151 millones de euros, tal y como se desglosa en la tabla adjunta.

Millones de euros	Saldos a 31/12/2022
Impactos no recurrentes	Resultado Neto
Resultado del ejercicio	186
Actividades discontinuadas	-64
Derivados e inversiones a valor razonable	20
Repatriación fondos Canadá	26
Otros impactos	-17
Resultado del ejercicio tras impactos no recurrentes	151

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES CONTINUADAS**2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN**

El detalle de los ingresos de explotación del Grupo a 31 de diciembre de 2022 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2022	2021 (*)
Cifra de Ventas	7.551	6.910
Otros ingresos de explotación	2	1
Total ingresos de explotación	7.553	6.911

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La cifra de ventas del Grupo a 31 de diciembre de 2022 relacionada con contratos con clientes según la interpretación de la NIIF 15 asciende a 7.385 millones de euros (Ver Nota 4.4).

En la cifra de ventas se encuentra recogida la remuneración financiera de los servicios prestados por las sociedades concesionarias que siguen el método de cuenta a cobrar, por importe de 10 millones de euros en 2022 (15 millones de euros en 2021).

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

(Millones de euros)	2022			
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Var. %
Construcción	5.432	1.031	6.463	6 %
Autopistas	779	1	780	33 %
Aeropuertos	54	0	54	n.s.
Infr. Energéticas y Movilidad	296	0	296	17 %
Resto actividades (*)	39	139	178	13 %
Ajustes	0	-220	-220	33 %
Total	6.600	951	7.551	9 %

(*) Corresponde a servicios de apoyo prestados desde Corporación al resto de negocios del grupo, y que se eliminan en el proceso de consolidación.

(Millones de euros)	2021(*)		
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Construcción	5.044	1.033	6.077
Autopistas	587	1	588
Aeropuertos	1	1	2
Infr. Energéticas y Movilidad	252	0	252
Resto actividades (*)	3	154	157
Ajustes	0	-166	-166
Total	5.887	1.023	6.910

(*) Corresponde a servicios de apoyo prestados desde Corporación al resto de negocios del grupo, y que se eliminan en el proceso de consolidación.

Las ventas entre segmentos que no son eliminadas en el consolidado del Grupo son las correspondientes a las ventas de la división de Construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras (ver Notas 1.3.2 y 6.8).

El detalle de las ventas por segmento geográfico el siguiente:

(Millones de euros)	2022	2021 (*)	Var. 22/21
Estados Unidos	2.906	2.639	267
Polonia	1.842	1.735	107
España	1.154	1.092	62
Reino Unido	708	644	64
Canadá	100	80	20
Resto	841	721	120
TOTAL	7.551	6.910	641

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Las ventas del Grupo en sus cinco principales mercados alcanzan el 89 % del total.

2.2. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

En el epígrafe de otros gastos de explotación se incluyen principalmente trabajos realizados por otras empresas:

(Millones de euros)	2022	2021(*)	Var.
Trabajos realizados por otras empresas	2.975	2.824	151
Arrendamientos	256	236	20
Reparación y conservación	89	70	19
Servicios de profesionales independientes	449	331	118
Variación provisiones de pasivo (Nota 6.3)	-68	51	-119
Otros gastos de explotación	481	411	70
Total otros gastos de explotación	4.182	3.923	259

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2022	2021 (*)	Var.
Sueldos y salarios	1.111	1.106	5
Seguridad Social	158	142	16
Aportaciones a planes de pensiones	13	10	3
Pagos basados en entrega acciones	8	-9	17
Otros gastos sociales	156	44	112
TOTAL	1.446	1.293	153

(*) Datos reexpresados (Ver Nota 1.1.5)

Respecto al año anterior, destaca el impacto en la cuenta de resultados en relación a los sistemas retributivos basados en entrega de acciones, que ha generado un gasto de -8 millones de euros (9 millones de euros de ingresos en 2021) con contrapartida en patrimonio neto.

La variación con respecto al año anterior se debe a que la reversión de la provisión realizada en el ejercicio para adecuar el gasto al grado de cumplimiento de dichos planes ha sido inferior a la del año anterior (mayor grado de cumplimiento).

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2022 frente a 2021 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en los siguientes cuadros:

CATEGORÍA	31/12/2022			
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	VAR.22/21
Consejeros ejecutivos	2	0	2	- %
Alta dirección	12	1	13	- %
Ejecutivos	2.580	635	3.215	8 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.117	2.044	6.161	4 %
Administrativos/Soporte	565	668	1.233	11 %
Operarios	12.864	703	13.567	(2) %
Total	20.140	4.051	24.191	1 %

En el ejercicio 2022 no existe plantilla en actividades discontinuadas. Los datos para el ejercicio 2021 separando entre continuadas y discontinuadas son:

CATEGORÍA	31/12/2021(*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	12	1	13
Ejecutivos	2.442	540	2.982
Gerentes/Profesionales/Supervisores	3.995	1.930	5.925
Administrativos/Soporte	519	589	1.108
Operarios	13.141	762	13.903
Total	20.111	3.822	23.933

(*) Datos reexpresados (Ver Nota 1.1.5)

CATEGORÍA	31/12/2021 (*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	0	0	0
Alta dirección	0	0	0
Ejecutivos	1450	437	1.887
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.995	1.444	6.439
Administrativos/Soporte	110	497	607
Operarios	13.717	16.488	30.205
Total	20.272	18.866	39.138

(*) Datos reexpresados (Ver Nota 1.1.5)

El número de trabajadores a 31 de diciembre de 2022 que presentan una discapacidad igual o superior al 33% asciende a 107 empleados, lo que supone un 0,4% del total de la plantilla de cierre.

La plantilla media por divisiones de negocio para los dos periodos comparativos es la siguiente:

NEGOCIO	31/12/2022			
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	VAR. 22/21
Construcción	15.316	3.135	18.451	(3) %
Autopistas	373	169	542	- %
Aeropuertos	192	43	235	628 %
Infra. Energéticas y Movilidad	3.541	415	3.956	1 %
Resto	7.607	3.560	11.167	(55) %
Total Act. Discontinuas	-	-	-	(100) %
Total	27.029	7.322	34.351	43 %

NEGOCIO	31/12/2021 (*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	16.059	3.042	19.101
Autopistas	385	159	544
Aeropuertos	22	10	32
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	3.564	374	3.938
Resto	229	186	415
Total Act. Continuas	20.259	3.771	24.030
Total Act. Discontinuas	32.652	21.851	54.503
Total	52.911	25.622	78.533

(*) Datos reexpresados (Ver Nota 1.1.5)

2.4. RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES

El resultado bruto de explotación asciende a 31 de diciembre de 2022 a 728 millones de euros (610 millones de euros a 31 de diciembre de 2021), lo que supone un incremento de 19% con respecto al ejercicio anterior, debido principalmente a la mejora en el negocio de Autopistas.

El gasto por amortización del año 2022 es de 299 millones de euros, frente a los 270 millones de euros del ejercicio anterior, y supone una variación del 10%.

En el Informe de Gestión, se presenta un análisis detallado de la evolución de estos epígrafes por negocios.

2.5. DETERIOROS Y ENAJENACIONES

A continuación, se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones:

Resultados reconocidos en 2022:

El importe reconocido en la línea de deterioros y enajenaciones en el ejercicio 2022 ha sido de -6 millones de euros, y corresponde fundamentalmente a las siguientes operaciones:

- Minusvalía de -3 millones de euros por la desinversión de Algarve (ver nota 1.1.4). En Agosto de 2022, Ferrovial recibió 23 millones de euros tras el cierre de la venta a DIF Capital Partners, acordada en 2020, del 20% de la autopista portuguesa Via do Infante (Algarve).
- Deterioro de la inversión financiera en MaaS Global (15%) por importe de -3 millones de euros, durante el ejercicio 2022.

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos			Impacto en resultado neto
	Antes Ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	Total 2022	
Venta de Algarve	-3	0	-3	-3
Resultado por plusvalías y enajenaciones	-3	0	-3	-3
Deterioro participación MaaS Global	-3	0	-3	-3
Resultado por deterioros	-3	0	-3	-3
TOTAL DETERIOROS Y ENAJENACIONES	-6	0	-6	-6

En el ejercicio 2021 el resultado por deterioros y enajenaciones correspondió fundamentalmente a los siguientes conceptos:

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos			Impacto en resultado neto
	Antes Ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	Total 2021 (*)	
Adquisición 5,704% I-66	16	1.101	1.117	1.117
Venta de Nalanda	17	0	17	17
Venta de Urbisca	17	0	17	17
Venta de Nevasa	1	0	1	1
Venta de Figueras	-9	0	-9	-9
Resultado por plusvalías y enajenaciones	41	1.101	1.141	1.141
Deterioros Inmovilizados FB Serwis	-3	0	-3	-3
Resultado por deterioros	-3	0	-3	-3
TOTAL DETERIOROS Y ENAJENACIONES	38	1.101	1.139	1.139

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

2.6. RESULTADO FINANCIERO

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2022 y 2021. Se presenta de forma separada el resultado de proyectos de infraestructuras del de otras sociedades (ver definición en Nota 1.1.2) y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados; y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden directamente a financiación.

Millones de euros	2022	2021*	Variación (%)
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	8	0	n.s.
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	-251	-220	14 %
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-243	-220	10 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable proyectos de infraestructuras (*)	-105	-84	25 %
Resto de resultado financiero proyectos de infraestructuras	-17	-3	467 %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	-122	-87	40 %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-365	-307	19 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	104	24	333 %
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	-103	-51	102 %
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	1	-27	-104 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades (*)	47	1	4600 %
Resto de resultado financiero resto de sociedades	-3	-2	50 %
Resto resultado financiero resto de sociedades	44	-1	-4500 %
Resultado financiero de resto de sociedades	45	-28	-261 %
Total Resultado Financiero	-320	-335	-4 %

(*) Incluidos en la columna de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en resultado financiero por un total de -52 millones de euros en 2022 y -83 millones de euros en 2021.

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

En la siguiente tabla se desglosa el gasto financiero por financiación de sociedades proyectos de infraestructura, desglosando los gastos activados por las autopistas en construcción:

Gasto de financiación proyectos de infraestructuras (Millones de euros)	2022	2021
Gasto financiero devengado	-347	-257
Gasto activado en periodo de construcción	96	37
Gasto financiero en PyG	-251	-220

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

El resultado financiero por financiación de los proyectos de infraestructuras asciende en el ejercicio a -243 millones de euros (-220 millones de euros en 2021), destacando principalmente la contribución de la concesión I-66 (consolidada por global tras la toma de control realizada en diciembre de 2021 con la adquisición de un 5,704% adicional), que aumenta el gasto financiero debido a que se ha dejado de activar dicho gasto por entrar en explotación en 2022, así como el mayor volumen de deuda en la autopista LBJ tras la operación de refinanciación ejecutada a finales del ejercicio anterior, y el impacto del tipo de cambio por la apreciación del dólar americano.

El principal impacto registrado en el epígrafe de resultado por derivados y otros ajustes por valor razonable de proyectos de infraestructuras corresponde a la parte especulativa del derivado de inflación (ILS) asociado al proyecto Autema, registrado a valor razonable por -101 millones de euros (-77 millones de euros en resultado neto), consecuencia de la evolución negativa de la inflación.

El resultado financiero por financiación de las sociedades ex-proyectos asciende este ejercicio a 1 millón de euros (-27 millones de euros en 2021), consecuencia de la mejor remuneración de la caja en Polonia y Chile así como por la reducción del gasto financiero asociado al menor volumen de bonos corporativos emitidos. Estos efectos positivos se ven en parte compensados por el mayor gasto asociado a las nuevas líneas de crédito y el mayor volumen de Euro Commercial Papers (ECPs) emitidos (nota 5.2), así como por la redefinición de la estrategia de cobertura de la caja en Canadá, donde los flujos de caja se cubren en euros, al no existir pasivos previstos en dólares canadienses. En años anteriores, el diferencial de tipos de interés de las coberturas CAD/EUR (puntos forward) se contabilizaba como variación de reservas, mientras que en 2022 se han reflejado a través de los ingresos/gastos financieros de la cuenta de resultados. Si se hubiera mantenido la contabilidad anterior, la compañía habría contabilizado 50,4 millones de euros de menor gasto financiero, de forma que el resultado financiero por financiación del año 2022 habría sido de 51 millones de euros (-27 millones de euros del ejercicio anterior).

El resultado financiero de derivados y ajustes por valor razonable del resto de sociedades es de 47 millones de euros (1 millones de euros en 2021). La variación respecto al ejercicio anterior se debe principalmente al efecto positivo de la ruptura de la precobertura contratada para la emisión de un nuevo bono corporativo, que finalmente no se ha producido, y que ha generado un impacto en resultados de 68 millones de euros, en parte compensado por la evolución negativa de la cotización de Liliun (1,14 dólares frente a 6,93 dólares en 2021), y la evolución negativa de la inversión en fondos de innovación que se están valorando a valor razonable. Adicionalmente, destaca el efecto de los derivados que no se consideran de cobertura, entre los que destacan los equity swaps, que el Grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los sistemas de retribución variable vinculados a la acción (ver Nota 6.7), con un impacto negativo en el año de 9 millones de euros, consecuencia de la negativa evolución de la cotización de la acción durante el 2022.

Excluyendo el impacto por derivados, el resto del resultado financiero de las sociedades ex-proyecto corresponde a:

Resto resultado financiero de sociedades ex proyecto	2022	2021(*)	Var. 22/21
(Millones de euros)			
Coste de avales	-31	-29	-2
Provisión financiera IFRS-9	-3	-1	-2
Intereses demora	10	6	4
Diferencias de cambio	-7	12	-19
Intereses préstamos a puestas en equivalencia	23	16	7
Gastos financiero por planes de pensiones	0	0	0
Intereses actas fiscales	-4	-6	2
Ingresos fianzas E.A.	2	12	-10
Otros	7	-12	19
TOTAL	-3	-2	-1

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La principal variación frente al ejercicio anterior se debe a las diferencias de cambio (-19 millones de euros), así como a los mayores costes de avales y fianzas. Adicionalmente destaca el resultado positivo generado por la facturación de avales y garantías de capital al proyecto JFK NTO.

Impacto en flujo de caja: como se puede comprobar en la siguiente tabla, la diferencia entre el resultado financiero por financiación y el flujo por intereses declarado en el estado de flujo de caja es de -57 millones de euros.

	RESULTADO FINANCIERO POR FINANCIACIÓN		DIFERENCIA
	SIN ACTIVACIONES	FLUJO DE INTERESES	
Proyectos de Infraestructura	-339	-285	-56
Ex - Proyectos	1	3	-1
TOTAL	-338	-282	-57

Esta diferencia a nivel de proyectos tiene su origen principalmente en las autopistas americanas, por un lado en I-66 el devengo de intereses se ha capitalizado hasta su entrada en explotación en diciembre, y por otro lado, en NTE Segment 3, NTE 35W, I-66 e I-77 algunos contratos de financiación permiten la capitalización de los intereses en los primeros años de la concesión, de forma que se acumulan al principal y no suponen salida de caja en el ejercicio, así como por los intereses devengados no pagados.

Respecto al flujo de intereses ex-proyectos (3 millones de euros) corresponde al neto del pago de intereses por importe de 44 millones de euros y el cobro de intereses por 47 millones de euros.

2.7. PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia del ejercicio 2022 asciende a 164,9 millones de euros (-178 millones de euros en 2021). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

Resultado sociedades puestas en equivalencia (Millones de euros)	2022	2021
HAH	0	-238
407ETR	124	52
AGS	0	-20
JFK	1	0
IRB	22	0
Resto	18	28
TOTAL	165	-178

El resultado aportado por HAH a Ferrovial (0 millones de euros), no se corresponde con el 25% del resultado reportado por HAH como consecuencia de la aplicación de la NIC28, que indica que si la participación en pérdidas de la asociada iguala o excede el importe de su participación en ésta, el inversor dejará de reconocer su participación en las pérdidas adicionales, salvo que existan obligaciones legales o implícitas que justifiquen el registro de un pasivo por las pérdidas adicionales, una vez reducido el valor de la inversión a cero. Esta misma situación aplica a los resultados aportados por AGS (0 millones de euros).

Respecto a la 407ETR, se ha producido una mejora muy relevante frente a diciembre 2021 (+71 millones de euros) motivada por el impacto positivo en los tráficos del levantamiento paulatino a lo largo del ejercicio de las restricciones a la movilidad provocadas por el Covid, en parte mitigado por la expansión de la variante Omicron al principio del año, así como por el retraso en la vuelta al trabajo en las oficinas en las áreas de influencia de la concesión.

El resultado que aporta la sociedad india IRB Infrastructure Developers, de la que Ferrovial posee un 24,86%, ascendió a 22 millones de euros para los doce meses del ejercicio.

La sociedad JFK NTO apenas ha aportado resultado en el ejercicio, ya que como se comenta en la nota 1.1.4, los costes incurridos por la sociedad durante la fase de construcción de la nueva terminal son capitalizados y registrados como un activo intangible, que se irá amortizando posteriormente durante la fase de explotación.

En el resultado de la línea de "Resto", por 18 millones de euros, comprende los resultados del negocio de mantenimiento y conservación de infraestructuras en España, que ha sido vendido en el ejercicio y que opera ahora a través de la marca comercial Serveo (6 millones de euros), del que Ferrovial ha retenido un 24,99% (ver nota 1.1.3), los resultados del contrato de mantenimiento de Madrid Calle 30 (6 millones de euros) y los del contrato de servicios de limpieza y mantenimiento del aeropuerto de Doha en Catar (6 millones de euros).

En la nota 3.5 se proporciona mayor detalle sobre los resultados de estas sociedades.

2.8. GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS

2.8.1. Explicación del gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio y de la tasa impositiva resultante

En el ejercicio 2022 se ha registrado un gasto por impuesto sobre sociedades de -30 millones de euros (ingreso de 9 millones de euros en 2021), tal y como se puede apreciar en la siguiente tabla:

DICIEMBRE 2022 (Millones euros)	ESPAÑA	UK	USA	POLONIA	CANADA	OTROS PAISES	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	-96	-37	82	138	171	10	268
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-15	7	-1	0	-127	-29	-165
Otros Ajustes	117	1	-74	24	1	-18	51
Resultado Fiscal	6	-29	7	162	45	-37	154
Gasto por impuesto del ejercicio	-5	6	-2	-21	-11	3	-30
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores y otros ajustes	5	-1	2	-8	-1	8	5
Gasto por impuesto ajustado	0	5	0	-29	-12	11	-25
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	0 %	19 %	0 %	18 %	27 %	31 %	16 %
Tipo efectivo del país (*)	25 %	19 %	23 %	19 %	26,5 %		

(*)Tipo efectivo del país es el resultado de una tasa combinada que incorpora los diferentes porcentajes impositivos e impuestos (federal, estatal y municipal) aplicables en cada país.

Para explicar la razonabilidad de este gasto por impuesto es necesario considerar dos efectos:

- Resultados que no generan impacto fiscal. Eliminando estos efectos, llegaríamos al Resultado Fiscal del año de 154 millones de euros (-84 millones de euros en 2021).
- Gastos o ingresos por impuesto de sociedades que no están relacionados con el resultado del ejercicio. Eliminando estos impactos, llegaríamos al gasto por impuesto ajustado del ejercicio de -25 millones de euros (26 millones de euros en 2021).

Resultado Fiscal

Excluyendo del resultado antes de impuestos (268 millones de euros) el resultado de las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (ganancia neta de 165 millones de euros) y el resto de diferencias permanentes (51 millones de euros), llegaríamos a un resultado fiscal de 154 millones de euros.

Respecto a las diferencias permanentes comentadas, estas corresponden fundamentalmente a gastos o ingresos del ejercicio que, conforme a la normativa fiscal aplicable en cada uno de los países, no son deducibles (gastos) o tributables (ingresos), ni se espera que vayan a ser deducibles o tributables en ejercicios futuros. El saldo acumulado por este concepto es de 51 millones de euros, siendo los ajustes más significativos los que se indican a continuación:

- Pérdidas generadas principalmente en proyectos de Construcción en la actividad internacional sobre las que, siguiendo un criterio de prudencia, no se ha reconocido crédito por impuesto (75 millones de euros).
- Pérdidas generadas principalmente en el consolidado fiscal español sobre las que, siguiendo un criterio de prudencia, no se ha reconocido crédito por impuesto (99 millones de euros).
- Ingresos no tributables por la utilización de bases imponibles negativas de años anteriores, por importe de -42 millones de euros, principalmente en Omán y Polonia.
- Dividendos exentos al 95%, principalmente el recibido por Ferrovial S.A. de su filial Ferrovial Internacional S.E. (50 millones de euros). El total del Grupo asciende a 61 millones de euros.
- Derivados asociados a los dividendos cobrados de Canadá en Holanda, que tributan pero que se eliminan en el proceso de consolidación, y suponen una diferencia permanente de -43 millones de euros.
- Resultados de Consolidación sin impacto fiscal. Corresponde a resultados derivados de la aplicación de criterios de consolidación contable que no tienen repercusión fiscal. El saldo acumulado por este concepto es de -71 millones de euros, que corresponde principalmente a resultados negativos por sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos y Canadá, que son consolidados por integración global, y sin embargo, el crédito fiscal asociado se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación de Ferrovial, al tributar bajo el régimen de transparencia fiscal, siendo los sujetos pasivos del impuesto los accionistas de dichas sociedades por su porcentaje de participación.

Este Resultado Fiscal de 154 millones de euros, compararía con un gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio ajustado de -25 millones de euros, resultando una tasa efectiva de impuesto sobre sociedades del 16 %, que está en línea con la tasa aplicable en los principales países en los que Ferrovial está presente

Gasto por impuesto ajustado

- Se excluye un gasto de 5 millones de euros (gasto de 17 millones de euros en 2021), que corresponde a conceptos que no tienen relación con el resultado del ejercicio, incluyendo regularizaciones de impuestos de ejercicios anteriores (regularización de impuestos diferidos activos y pasivos), provisiones de litigios fiscales y retenciones en el extranjero.

Dentro de estos 5 millones de euros se incluye el reconocimiento de 26 millones de euros como impuestos diferidos de pasivo, relativos a la retención por la repatriación de futuros dividendos procedentes de Canadá, que se ven en parte compensados por el efecto de las regularizaciones de impuestos de ejercicios anteriores.

Excluyendo estos impactos, el gasto por impuesto sobre sociedades ajustado respecto a los resultados del ejercicio sería de -25 millones de euros.

En la tabla siguiente se incluye el detalle del cálculo de la tasa impositiva efectiva del ejercicio 2021:

DICIEMBRE 2021 (Millones euros)	ESPAÑA	UK	USA	POLONIA	CANADÁ	OTROS PAÍSES	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	-86	-263	1.144	123	62	-17	964
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-8	253	0	0	-54	-14	178
Compra del 5,704% de I66 Express Mobility Partners LLC			-1.117				-1.117
Otros Ajustes	-39	-17	-42	-20	1	6	-109
Resultado Fiscal	-132	-26	-15	104	10	-25	-84
Gasto por impuesto del ejercicio	57	6	10	-19	-3	-41	9
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores y otros ajustes	-23	-1	-6	0	0	47	17
Gasto por impuesto ajustado	34	5	4	-20	-3	6	26
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	25 %	20 %	25 %	19 %	26 %	24 %	31 %
Tipo efectivo del país (*)	25 %	19 %	23 %	19 %	27 %		

(*)Tipo efectivo del país es el resultado de una tasa combinada que incorpora los diferentes porcentajes impositivos e impuestos (federal, estatal y municipal) aplicables en cada país.

2.8.2 Detalle del gasto del impuesto corriente y diferido, e impuesto pagado en el ejercicio

El detalle del gasto por impuesto correspondiente a los años 2022 y 2021 se presenta diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente, al impuesto diferido, retenciones soportadas en el extranjero y cambios en las estimaciones del impuesto de años anteriores.

(Millones de euros)	2022	2021
Gasto por impuesto del ejercicio	-30	9
Gasto por impuesto corriente	-64	-31
Gasto por impuesto diferido	42	50
Retenciones soportadas en el extranjero	-21	-3
Cambio en estimación del impuesto de ejercicios anteriores y otros	13	-7

El importe pagado en el ejercicio en concepto de impuesto de sociedades asciende a 82 millones de euros (155 millones de euros en el 2021), tal y como se muestra en la nota de flujo de caja (Nota 5.3).

2.8.3. Movimiento de activos y pasivos diferidos

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2022:

ACTIVO

(Millones de euros)	2021 (*)	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/ abono cuenta de resultado	Carga/ abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2022
Créditos fiscales	192	21	145	2	10	370
Dif. Criterio fiscal/contable	304	-2	-26	0	-3	274
Dif. valoraciones patrimonio	90	12	18	-34	0	86
Otros conceptos	-16	34	8	27	2	55
TOTAL	570	66	145	-5	9	784

PASIVO

(Millones de euros)	2021 (*)	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/ abono cuenta de resultado	Carga/ abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2022
Diferidos fondo de comercio	20	0	1	0	0	21
Diferido ajuste valor razonable adquisiciones	255	44	0	0	16	315
Dif. Criterio fiscal/contable	277	-10	99	2	10	378
Dif. Valoraciones patrimonio	45	0	2	18	-1	64
Otros conceptos	90	55	1	0	-1	145
TOTAL	687	89	103	20	25	924

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Los impuestos diferidos existentes a 31 de diciembre de 2022 provienen fundamentalmente de:

Activos por impuestos Diferidos

a) Créditos fiscales por impuestos

Corresponden a créditos fiscales que todavía no han sido utilizados por las sociedades del Grupo.

Esta partida no incluye todos los créditos fiscales existentes sino sólo aquellos que conforme a las proyecciones del Grupo se considera que se van a poder utilizar a corto o medio plazo. El saldo total activado alcanza los 370 millones de euros, de los que 368 millones corresponden a créditos por bases imponibles negativas y 2 millones de euros a otros créditos fiscales.

A continuación, se presenta el detalle de las bases imponibles negativas pendientes de compensar, desglosando el importe del crédito fiscal máximo y el crédito fiscal activado:

(Millones de euros) País	Base imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo Consolidado Fiscal Español	642	No prescriben	160	0
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	1.564	No prescriben	328	274
Turquía	105	2023-2028	21	0
Canadá	137	2023-2043	36	11
Reino Unido	193	No prescriben	48	17
Resto	461	2023-No prescriben	119	66
Total	3.102		712	368

Grupos consolidados fiscales en España y Estados Unidos:

A efectos de valorar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas se ha realizado un modelo basado en las últimas proyecciones disponibles de resultados esperados de las sociedades del Grupo, a partir del cual, y en base a un criterio de prudencia, se ha decidido no registrar contablemente la totalidad de los créditos fiscales ante la duda razonable de que éstos puedan ser recuperados a corto o medio plazo.

En Estados Unidos, se ha decidido registrar y provisionar la diferencia entre activos y pasivos diferidos. No obstante, en el ejercicio 2022 y, de acuerdo con lo establecido por la NIC 12, se ha reconocido contablemente un importe de créditos fiscales equivalente al exceso de las diferencias temporales de pasivo frente a las diferencias temporales de activo, por importe de 17 millones de euros (17 millones de euros en el 2021).

Reino Unido:

Teniendo en cuenta que las bases imponibles negativas generadas a partir de 1 de abril de 2017 pueden ser empleadas por cualquier sociedad británica del Grupo, se han activado bases imponibles negativas por 17 millones en actividades continuadas (16 millones de euros en el 2021).

b) Activos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

Esta partida corresponde al impacto fiscal generado por el hecho de que el criterio temporal de reconocimiento de determinados gastos o ingresos es distinto a efectos contables que fiscales.

Un activo por este concepto implica que determinados gastos han sido reconocidos contablemente antes que fiscalmente, o que determinados ingresos se reconocen fiscalmente antes que contablemente, por lo que la sociedad recuperará fiscalmente dichos gastos o ingresos en ejercicios futuros.

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas contablemente que no tienen efecto fiscal hasta su materialización por 145 millones de euros (182 millones de euros en el 2021).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 125 millones de euros, principalmente en la división de Construcción (134 millones de euros en 2021).
- Amortizaciones contablemente aceleradas por 4 millones de euros (4 millones de euros en 2021).

c) Impuestos diferidos por diferencias de valoración de patrimonio.

Este concepto recoge el impacto fiscal acumulado producido por diversas partidas cuyo cambio de valoración se reconoce en reservas. Dicho impacto aparece como activo o pasivo ya que habitualmente no tiene un impacto fiscal directo hasta que ese importe en reservas se reconozca en el resultado.

El saldo que está reconocido en activo diferido corresponde a las pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto frente a la Hacienda Pública en el momento en que se materialicen en resultados. En su mayoría se corresponde a los diferidos de activo por derivados financieros, cuyo importe es de 86 millones de euros (90 millones de euros en el 2021).

Pasivos por impuestos Diferidos**a) Impuestos diferidos por fondos de comercio**

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con la deducción fiscal del fondo de comercio, por importe de 21 millones de euros, donde destacan fundamentalmente los relacionados con la amortización del fondo de comercio de Webber, LLC. (21 millones de euros en el 2021).

b) Impuestos diferidos por ajuste fair value por adquisiciones

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con diferencias entre valor fiscal y contable:

I-66 Mobility Partners

- 231 millones de euros reconocidos por la diferencia entre valores fiscales y contables tras la revalorización en los activos de la autopista I-66 a 31 de diciembre 2022 (218 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).
- 38 millones de euros reconocidos como consecuencia de valorar la deuda de la concesión a valor razonable a 31 de diciembre de 2022 (37 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Estos importes han sido registrados, tal y como indica el párrafo 66 de la NIC 12, teniendo como contrapartida un fondo de comercio por el mismo importe.

Dalaman

- 46 millones de euros reconocidos como consecuencia de la adquisición de la participación del 60% que el Grupo ostenta en la sociedad, como diferido por fondo de comercio (ver nota 1.1.4).

Según los párrafos 19 y 20 de la NIC 12, si en una combinación de negocios una partida del balance se valora a su valor razonable pero su valor fiscal no cambia, debe reconocerse un activo o pasivo por impuestos diferido.

c) Pasivos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

Un pasivo por este concepto representa un gasto reconocido fiscalmente con anterioridad a su reconocimiento contable, o un ingreso registrado contablemente antes que fiscalmente.

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferidos por diferencias entre la amortización fiscal y contable (285 millones de euros) (176 millones de euros en 2021).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos derivados de la norma internacional IFRIC12, por importe de 59 millones de euros, principalmente en la división de Autopistas (54 millones de euros en 2021).

d) Impuestos diferidos por diferencias de valoración de patrimonio.

Este concepto recoge el impacto fiscal acumulado producido por diversas partidas cuyo cambio de valoración se reconoce en reservas. Dicho impacto aparece como activo o pasivo ya que habitualmente no tiene un impacto fiscal directo hasta que ese importe en reservas se reconozca en el resultado.

La existencia de un pasivo diferido corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente. En su mayoría se corresponde a los diferidos de pasivo por derivados financieros cuyo importe es de 64 millones de euros (45 millones de euros en 2021).

Impuestos diferidos por otros conceptos**e) Impuestos diferidos de pasivo relativos a dividendos pendientes de distribuir en sociedades participadas**

El Grupo tiene reconocidos 50 millones de euros como impuestos diferidos de pasivo, desglosados en la tabla anterior dentro de la línea de Otros conceptos, relativos a la retención por la repatriación de futuros dividendos procedentes de Canadá.

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2021:

ACTIVO						
(Millones de euros)	2020	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/ abono cuenta de resultado	Carga/ abono patrimonio o neto	Efecto tipo de cambio	2021 (*)
Créditos fiscales	129	7	47	0	9	192
Dif. Criterio fiscal/ contable	348	-17	-21	-8	2	304
Dif. valoraciones patrimonio	110	5	4	-29	0	90
Otros conceptos	16	28	-61	0	1	-16
TOTAL	603	23	-31	-37	12	570
PASIVO						
(Millones de euros)	2020	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/ abono cuenta de resultado	Carga/ abono patrimonio o neto	Efecto tipo de cambio	2021 (*)
Diferidos fondo de comercio	35	7	-12	-11	1	20
Diferido ajuste valor razonable adquisiciones	0	258	0	0	-3	255
Dif. Criterio fiscal/ contable	317	4	-59	1	14	277
Dif. Valoraciones patrimonio	66	5	0	-26	0	45
Otros conceptos	33	60	-4	0	1	90
TOTAL	451	334	-75	-36	13	687

2.8.4. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción previsto en la Ley.

A fecha del presente informe, se están desarrollando los siguientes procedimientos ante las autoridades tributarias en España:

El Grupo consolidado Ferroviario está siendo objeto de un Procedimiento de Recuperación de Ayudas de Estado en Supuestos de Regularización de los Elementos de la Obligación Tributaria Afectados por Tercera Decisión, relativa a la ayuda estatal consistente en la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de la adquisición de participaciones extranjeras, respecto de los ejercicios 2019 y 2020, habiendo recibido una propuesta de liquidación por importe de 4,9 millones de euros.

En el ámbito internacional, en las jurisdicciones indicadas, están en curso las siguientes actuaciones:

Canadá: Las autoridades fiscales canadienses han iniciado procedimiento inspector respecto al Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2013 a 2019 de la entidad Cintra 4352238 Investments Inc y del ejercicio 2019 de la entidad Cintra 11200232 Investments Inc., cuestionado la deducibilidad fiscal de los cargos intragrupo realizados por Cintra Servicios (España) en concepto de servicios financieros, recalificando la operación como dividendo, en los ejercicios 2013 a 2016.

De los ejercicios 2017 a 2019, por el momento, no se han emitido propuesta de liquidación, y al existir cargos intragrupo de naturaleza distinta a los ejercicios liquidados, no existe estimación de cuál será el criterio de la inspección en relación a los mismos. El importe estimado de la regularización pendiente de pago por los servicios financieros asciende a 4 millones de euros (5,8 millones de dólares canadienses) incluyendo la no deducibilidad del gasto, la retención conforme al convenio, intereses y sanciones.

Actualmente el procedimiento de reclamación por la vía judicial canadiense se encuentra suspendido a la espera de la resolución del Procedimiento de Acuerdo Mutuo iniciado.

Holanda: La Administración Fiscal holandesa cuestiona a Ferrovial International S.E la existencia del grupo de consolidación fiscal horizontal de Ferrovial durante el ejercicio 2019 y los dos primeros meses de 2020. El potencial impacto de una regularización si se considerase que todas las entidades holandesas del Grupo hubieran tributado por el régimen individual se ha estimado en 2,7 millones de euros (para 2019 y 2020).

Chile- Líneas de transmisión: Las autoridades fiscales chilenas han iniciado un procedimiento de comprobación a Transchile Charrúa, respecto a los ejercicios 2018 y 2019, en el que cuestionan la deducibilidad de los gastos financieros derivados de la financiación de terceros. El potencial impacto se estima en 1,2 millones de euros. En enero de 2023 se ha recibido notificación de inicio de procedimiento de comprobación para la entidad Ferrovial Power Infraestructures para los ejercicios 2019 y 2020.

Marruecos: La administración fiscal marroquí ha girado a la sucursal de Cadagua una propuesta de liquidación tras la inspección correspondiente a los ejercicios 2016 a 2021 que se realiza como parte del proceso de cierre de la sucursal. La liquidación asciende a 5 millones de euros en conceptos de Impuesto sobre Sociedades, IVA y retenciones sobre pagos a no residentes. Se ha interpuesto un recurso administrativo contra dicha propuesta.

A 31 de diciembre de 2022 se encuentran sujetos a revisión por las autoridades fiscales los ejercicios no prescritos y que no han sido objeto de inspección, tanto del Impuesto sobre Sociedades como del resto de los principales impuestos que son de aplicación a las sociedades del grupo de consolidación fiscal.

España: con carácter general, están sujetos a inspección por las autoridades fiscales los últimos cuatro ejercicios en relación con los principales impuestos que les son de aplicación. Por su parte, las entidades extranjeras están sujetas al período de prescripción que, en la mayoría de los países en los que el grupo tiene presencia, se encuentra entre los 3 y 5 años.

Debido a las diferentes interpretaciones que pueden darse a las normas fiscales, los resultados de las inspecciones que en el futuro pudieran llevar a cabo las autoridades fiscales para los años sujetos a verificación, podrían dar lugar a pasivos fiscales cuyo importe no es posible cuantificar en la actualidad de una manera objetiva. No obstante, la probabilidad de que se materialicen pasivos significativos adicionales a los registrados que pudieran derivarse en un impacto significativo sobre el patrimonio del grupo Ferrovial se entiende remota.

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

2.9. RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

El resultado de actividades discontinuadas del ejercicio asciende a 64 millones de euros (361 millones de euros en 2021, correspondiendo 246 millones de euros a la División de Servicios y 115 millones de euros a la de Construcción).

División Servicios

Como se comenta en la Nota 1.1.3, el ejercicio 2022 se ha caracterizado por ser el año de la finalización del proceso de desinversión de la División de Servicios.

El principal impacto recogido en el resultado de actividades discontinuadas del ejercicio 2022 es el relacionado con la desinversión del negocio de Amey en Reino Unido completada en diciembre de 2022, que ha generado una plusvalía de 58 millones de euros incluyendo el traspaso a resultados de las diferencias de conversión e instrumentos de cobertura de tipo de interés acumulados en patrimonio por importe de -156 y -15 millones de euros (ver Nota 5.1.1).

Los principales impactos recogidos en el resultado de actividades discontinuadas del ejercicio 2021 fueron los relacionados con las desinversiones del negocio de Medio Ambiente en España y Portugal, completadas a finales de dicho año, que generaron una plusvalía neta de 335 millones de euros, y la plusvalía generada por la venta del negocio inmobiliario del grupo Budimex (B.N.I) por importe de 115 millones de euros.

NOTAS SOBRE RESULTADO DE MINORITARIOS, RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

2.10. RESULTADO DE MINORITARIOS

En el ejercicio 2022 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a -116 millones de euros (-138 millones de euros a diciembre de 2021).

Esta cifra corresponde a los beneficios obtenidos por empresas del Grupo que son asignables a los otros socios que participan en dichas sociedades. Las cifras que aparecen en positivo corresponden a sociedades que generan pérdidas y las cifras que se representan en negativo, corresponden a sociedades que generan ganancias.

(Millones de euros)	2022	2021	VAR. 22/21	% EXTERNOS
Grupo Budimex	-60	-109	50	50 %
Autop.Terrasa Manresa, S.A.	19	14	5	24 %
LBJ Infrastructure Group	-9	2	-10	45 %
NTE Mobility Partners	-47	-25	-22	37 %
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	-33	-20	-13	46 %
FAM Construction LLC	26	7	19	30 %
Sugar Creek Construction LLC	-2	-1	-1	30 %
I-77 Mobility Partners	-6	-1	-5	28 %
I-66 Mobility Partners	10	0	10	44 %
Aeropuertos Internacional de Dalaman	-8	0	-9	40 %
Resto sociedades	-6	-1	-5	
TOTAL actividades continuadas	-116	-134	18	
TOTAL actividades discontinuadas	0	-3	3	
TOTAL	-116	-138	21	

La principal variación con respecto al año anterior corresponde al Grupo Budimex, con un resultado atribuible a minoritarios de -60 millones de euros en 2022, que compara con los -109 millones de euros de 2021, motivado principalmente por la desinversión de la actividad inmobiliaria que realizaba a través de su filial Budimex Nieruchomości. En este mismo sentido destaca el empeoramiento de los resultados registrados en FAM Construction LLC (26 millones de euros de impacto negativo) y de Autema (19 millones de euros). En sentido contrario cabe destacar la evolución favorable de las autopistas americanas, así como la adquisición del Aeropuerto Internacional de Dalaman en Turquía al Grupo YDA, que mantiene un 40% (ver nota 1.1.4.), y que ha obtenido un resultado de 21,3 millones de euros.

2.11. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

A continuación, se presenta el cálculo del resultado por acción atribuido a la sociedad dominante:

(Millones de euros)	2022	2021 (*)
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)	186	1.198
Coste neto bonos perpetuos subordinados	-8	-8
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante ajustado (millones euros)	178	1.190
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	736.414	736.882
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-12.937	-5.110
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	723.477	731.772
Resultado básico por acción (euros)	0,25	1,63
Resultado neto ajustado Actividades Continuas	230	967
Resultado básico por acción Actividades Continuas (euros)	0,32	1,32
Resultado neto Actividades Discontinuas	64	361
Resultado básico por acción Actividades discontinuas (euros)	0,09	0,49

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5).

El resultado básico por acción se ha obtenido dividiendo la cifra del resultado del ejercicio atribuido a los accionistas de la Sociedad dominante, ajustado por la imputación al ejercicio del cupón neto correspondiente a los bonos perpetuos subordinados emitidos por el Grupo y registrados directamente en patrimonio (ver Nota 5.1.2.d), entre la media ponderada de acciones ordinarias en circulación excluyendo el número medio de acciones propias en cartera durante el ejercicio.

Respecto al beneficio diluido por acción, cabe señalar que en el Grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas, ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción descritos en la Nota 6.7 de la presente memoria no van a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo y, por lo tanto, en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilutivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados. De esta manera, no existen diferencias entre los resultados básico y diluido por acción.

El resultado por segmento de negocio aparece en el Anexo III.

SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE

Esta sección comprende las notas relativas a activos no corrientes del balance, excluyendo los activos por impuestos diferidos (Sección 2) y los derivados financieros (Sección 5).

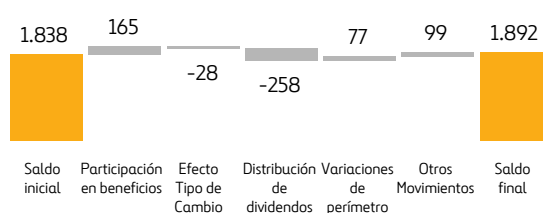
Los principales componentes del activo no corriente a diciembre de 2022 en Ferrovial son las partidas de “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” por 13.667 millones de euros, que supone un 72% del total del activo no corriente (ver Nota 3.3) y las “Inversiones en Asociadas” por importe de 1.892 millones de euros (relativas fundamentalmente a las inversiones en 407ETR, IRB y JFK NTO) que representan el 10% del total del activo no corriente (ver Nota 3.5). El “Fondo de Comercio de consolidación” (480 millones de euros) representa el 3% del total del activo no corriente.

La variación de la partida de Inmovilizado de Proyectos de Infraestructuras en el “activo no corriente” del ejercicio ha sido de 1.398 millones de euros, teniendo principalmente su origen en el aumento de la inversión en la I-66 y NTE 3. Estos dos proyectos han supuesto un aumento del Inmovilizado en Proyectos de Infraestructuras sin efecto del tipo de cambio de 1.388 millones de euros. También destaca la variación por el efecto de tipo de cambio que se ha producido durante el ejercicio (608 millones de euros), debido principalmente al impacto del tipo de cambio del euro frente al dólar americano en las autopistas de Estados Unidos, destacando North Tarrant Express Extension, la autopista I-77 Mobility Partners LLC y la autopista I-66 Express Mobility Partners LLC.

Por último, las variaciones de perímetro y traspasos (633 millones de euros) se explican principalmente por la adquisición del aeropuerto internacional de Dalaman en Turquía, realizada en julio de 2022.

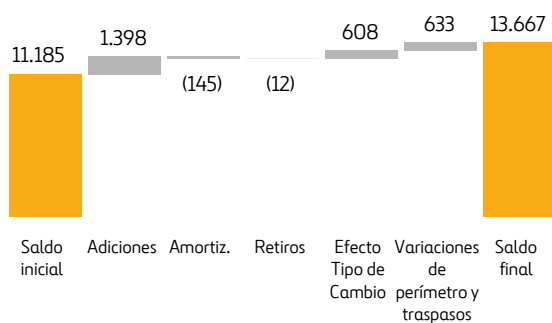
Respecto a la evolución de la partida de inversiones en asociadas, se produce un incremento de 54 millones de euros, originado por la adquisición del 48,96% del aeropuerto JFK NTO (59 millones de euros), por la participación en los beneficios de estas sociedades (165 millones de euros), principalmente de la 407ETR (124 millones de euros), la contabilidad de coberturas reflejada en el epígrafe “Otros Movimientos” por un valor de 213 millones, principalmente derivado de la adquisición de JFK NTO, las distribuciones de dividendos por importe de -258 millones de euros, principalmente de 407ETR, y el efecto del tipo de cambio (-28 millones de euros), debido a la apreciación del euro frente a la rupia india.

Variaciones en Inversiones en Asociadas



En relación con la evolución del fondo de comercio, se produce un incremento de 48 millones de euros, debido principalmente a la adquisición del 60% del aeropuerto internacional de Dalaman (27 millones de euros) en julio de 2022.

Variación de Inmovilizado de Proyectos



3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES

A continuación, se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2022:

(Millones de euros)	SALDOS A DIC. 2021 (*)	Cambios de perímetro y otros	Tipo de cambio	SALDOS A DIC. 2022
Construcción	127	2	3	132
Budimex	64	2	-1	65
Webber	50	13	4	67
Ferrovial Services Infrastructure	13	-13	0	0
Autopistas	251	0	14	265
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	251	0	14	265
Aeropuertos	0	27	0	27
Dalaman	0	27	0	27
Infraestructuras Energéticas	52	0	3	56
Serv. transmisión energía Chile	42	0	3	45
Serv. minería Chile	10	0	1	11
TOTAL	431	29	19	479

(*) Datos reexpresados (Ver nota 1.1.5)

3.1.1. Movimientos en el ejercicio

La principal variación del ejercicio se produce en la División de Aeropuertos por la adquisición del aeropuerto internacional de Dalaman, que genera un fondo de comercio por importe de 27 millones de euros (ver nota 1.1.4).

Adicionalmente, se ha producido un impacto por variación de tipo de cambio de 19 millones de euros, principalmente en el negocio de Autopistas, derivado de la apreciación del dólar americano respecto al euro (ver nota 1.4).

3.1.2. Test de deterioro de los fondos de comercio

A. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):

El importe de los fondos de comercio de Webber (Estados Unidos) y Budimex (Polonia) asciende, al 31 de diciembre de 2022, a 67 y 65 millones de euros respectivamente (50 y 64 millones de euros al 31 de diciembre de 2021).

De acuerdo con la normativa contable, se han realizado los análisis pertinentes y se ha concluido que no hay indicios de deterioro.

Metodología

En el caso de Webber, el test de deterioro realizado sobre dicho fondo de comercio refleja una holgura del 127% frente a su valor en libros, que asciende a 356 millones de euros. La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 7,6% (7,8% antes de impuestos), construida utilizando el CAPM en base a parámetros actuales de mercado y siendo consistente con la metodología utilizada en años anteriores.

En el caso de Budimex, al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida en el valor del fondo de comercio se ha realizado comprobando que el valor de cotización de cierre de la compañía a 31 de diciembre de 2022 es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado, sin que dicho análisis haya puesto de manifiesto la existencia de un deterioro.

Resultados del test de deterioro:

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2022 es un 573% superior a su valor contable, que asciende a 115 millones de euros (frente al 445% del año anterior).

B. Fondos de comercio de Autopistas (I-66):

El fondo de comercio de la autopista I-66 se generó tras la adquisición en diciembre de 2021 de un 5,704% adicional en la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC.

Dado que la autopista ha entrado en operación en el último trimestre de 2022 y no se ha producido ningún evento con impacto significativo en su plan de negocio, no hay indicios de que el valor recuperable de ese fondo de comercio esté por debajo del valor asignado tras la toma de control. El test de deterioro realizado refleja una holgura del 16% frente a su valor en libros, que asciende a 2.017 millones de euros. La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 8,7% (9,6% antes de impuestos). En 2021 no se realizó dicho test ya que la participación se actualizó a su valor razonable en diciembre.

C. Fondos de comercio de Energía y Movilidad (Transchile y Ferrovial Servicios Chile):

El importe del fondo de comercio de Transchile, sociedad titular de líneas de transmisión de electricidad en Chile, asciende en diciembre de 2022 a 45 millones de euros (42 millones de euros a diciembre de 2021).

En base al resultado del test de deterioro de dicho fondo de comercio, la holgura es de un 68% frente a su valor en libros (99% en 2021), que a 31 de diciembre de 2022 asciende a 37 millones de euros. El coste del equity al que se han descontado los flujos asciende a 7,8% (9,5% antes de impuestos), que es consistente con el usado en el cálculo del deterioro del fondo de comercio en 2021.

Existe otro fondo de comercio en Ferrovial Servicios Chile, dedicado principalmente a la prestación de servicios de operación y mantenimiento de la industria minera. Este negocio se ha reclasificado como actividad continuada en el ejercicio 2022 tras concluir que puede encajar estratégicamente en la división de Energía y Movilidad del Grupo.

El test de deterioro realizado da como resultado una holgura del 37% frente a su valor en libros, que al 31 de diciembre de 2022 asciende a 9 millones de euros. La tasa de descuento (WACC) utilizada para descontar los flujos es 13,5% (14,3% antes de impuestos), construida utilizando el CAPM en base a parámetros actuales de mercado.

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2022 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 137 millones de euros (126 millones de euros en 2021).

En este epígrafe se recogen principalmente:

- “Derechos sobre concesiones”, se recogen aquellos derechos de explotación de las concesiones que no tienen la calificación de Proyectos (ver definición en Nota 1.1.2). A 31 de diciembre de 2022 presenta un valor neto contable de 20 millones de euros (24 millones a 31 de diciembre de 2021) correspondiente principalmente a la actividad de Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia) y a una cartera de clientes por valor de 9 millones de euros del negocio de Construcción.
- “Aplicaciones informáticas” por un valor neto de 24 millones de euros (16 millones a 31 de diciembre de 2021) que proviene fundamentalmente de la división de Corporación.

- “Otro inmovilizado intangible” cuyo importe asciende a 90 millones de euros (85 millones a 31 de diciembre de 2021), proveniente fundamentalmente de la actividad de servicios de Budimex, incluida dentro de la división de Construcción (23 millones de euros), las licencias de la planta fotovoltaica Parque Solar Casilla por importe de 9 millones de euros, así como las servidumbres de las líneas de transmisión eléctrica de Chile por 40 millones de euros (33 millones a 31 de diciembre de 2021).
- Finalmente, durante el ejercicio no se han producido bajas significativas de activos totalmente amortizados.

El impacto en el flujo de caja (Nota 5.3) por las adiciones de activos intangibles ha ascendido a -15 millones de euros.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. Activos modelo intangible

(Millones de euros)	SALDO 01/01	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VAR. DE PERÍMETRO Y TRASP.	SALDO 31/12
Autopistas España	713	0	0	0	1	714
Autopistas USA	10.527	1.388	0	632	0	12.547
Resto Autopistas	391	0	0	0	0	391
Inversión Autopistas	11.632	1.388	0	632	1	13.653
Amortización acumulada	-617	-145	0	-19	0	-781
Inversión neta Autopistas	11.014	1.244	0	613	1	12.872
Inversión resto Proyectos de infraestructura	0	0	0	0	632	632
Amortización resto Proyectos de infraestructura	0	0	0	0	0	0
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	0	0	0	0	632	632
TOTAL INVERSIÓN	11.632	1.388	0	632	633	14.285
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-617	-145	0	-19	0	-781
TOTAL INVERSIÓN NETA	11.014	1.243	0	613	633	13.504

Las variaciones más significativas en 2022 son las siguientes:

- La evolución del tipo de cambio ha supuesto una variación de los saldos de balance de estos activos de 613 millones de euros (348 millones en 2021), provocada en su totalidad por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas (Ver Nota 1.4).
- Se producen adiciones brutas en Autopistas de 1.388 millones de euros correspondientes a las autopistas americanas. De ellas, las más significativas se concentran en la autopista I-66 Express Mobility Partners LLC por 1.126 millones de euros (48 millones de euros en 2021), y en la autopista North Tarrant Express Extension por 261 millones de euros (244 millones de euros en 2021).
- En la columna de variaciones de perímetro (633 millones de euros) destaca fundamentalmente el impacto de la incorporación de los activos del aeropuertos internacional de Dalaman, adquirido en julio de 2022.

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (ver Nota 5.2). Los intereses activados al respecto en el año 2022 aparecen detallados en la Nota 2.6.

El movimiento de estos activos durante 2021 fue el siguiente:

(Millones de euros)	SALDO 01/01	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VAR. DE PERÍMETRO Y TRASP.	SALDO 31/12 (*)
Autopistas España	715	0	-5	0	3	713
Autopistas USA	5.553	292	-118	369	4.432	10.527
Resto Autopistas	391	0	0	0	0	391
Inversión Autopistas	6.658	292	-123	369	4.435	11.632
Amortización acumulada	-484	-111	0	-21	-2	-617
Inversión neta Autopistas	6.174	181	-123	348	4.433	11.014
Inversión resto Proyectos de infraestructura	15	0	0	0	-15	0
Amortización resto Proyectos de infraestructura	0	0	0	0	0	0
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	15	0	0	0	-15	0
TOTAL INVERSIÓN	6.674	292	-123	369	4.418	11.632
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-484	-111	0	-21	-2	-617
TOTAL INVERSIÓN NETA	6.190	181	-123	348	4.416	11.014

00

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5).

3.3.2. Activos modelo cuenta a cobrar

Se corresponden principalmente con las cantidades a cobrar a largo plazo (más de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión, tal y como resulta de la aplicación de la CINIIF12. Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre 2021:

(Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2022	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2021 (*)
SALDO A INICIO DEL EJERCICIO	169	166
Adiciones	9	0
Retiros	-12	-4
Traspasos y otros	0	0
Efecto tipo de cambio	-4	5
Otros	0	1
Recla.mantenido para la venta	0	1
SALDO A FINAL DEL EJERCICIO	162	169

Nota: saldos presentados netos de provisiones

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5).

SOCIEDAD CONCESIONARIA	SALDOS A 31/12/2022		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
(Millones de euros)	(Nota 4.2) 2022		
Concesionaria de Prisiones Lledoners	53	3	56
Depusa Aragón	23	1	24
Budimex Parking Wroctaw	10	0	10
CONSTRUCCIÓN	86	3	89
Thalia (Tratamiento Residuos UK)	76	0	76
RESIDUOS REINO UNIDO	76	0	76
TOTAL GRUPO	162	3	165

SOCIEDAD CONCESIONARIA	SALDOS A 31/12/2021 (*)		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
	(Nota 4.2)		2021
(Millones de euros)			
Concesionaria de Prisiones Lledoners	56	1	57
Depusa Aragón	24	1	24
Budimex Parking Wroctaw	10	0	10
CONSTRUCCIÓN	90	2	92
Thalia (Tratamiento Residuos UK)	80	0	80
RESIDUOS REINO UNIDO	80	0	80
TOTAL GRUPO	170	2	172

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

3.3.3 Impacto en flujo de caja

El impacto en el flujo de caja por las adiciones de proyectos, principalmente de modelo intangible, ha ascendido a -784 millones de euros (Nota 5.3), el cual difiere de las adiciones en balance principalmente por las siguientes razones:

- En los proyectos de modelo intangible, por diferencias entre devengo y pago, así como por activaciones en proyectos en curso que no suponen salida de caja.
- En los proyectos de modelo de cuenta a cobrar, por los incrementos de la cuenta a cobrar como contrapartida de los ingresos por los servicios prestados, que tampoco suponen una entrada de caja.
- El impacto registrado en flujo de caja recoge los movimientos asociados a la actividad discontinuada, que por el contrario, no son reflejados en balance debido a su reclasificación al epígrafe específico de mantenidos para la venta.

3.4. INMOVILIZADO MATERIAL

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado Material del estado consolidado de situación financiera ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2022 (Millones de euros)	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras Instalaciones utillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo al 01.01.2022(*)	100	445	287	832
Altas	17	75	115	207
Bajas	0	-43	-13	-56
Variaciones de perímetro y traspasos	-24	-3	5	-22
Efecto tipo de cambio	1	6	1	8
Saldos al 31.12.2022	94	480	395	969
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2022(*)	-31	-297	-150	-478
Dotación amortización	-4	-26	-17	-47
Bajas	0	27	8	35
Variaciones de perímetro y traspasos	6	1	1	8
Efecto tipo de cambio	0	-2	0	-2
Deterioros Inmovilizado Material	0	0	-6	-6
Saldos al 31.12.2022	-29	-297	-164	-490
Valor neto Contable 31.12.2022	65	183	231	479

(*) Datos reexpresados ver Nota 1.1.5)

Las variaciones más significativas en 2022 son las siguientes:

Adiciones:

Del total de adiciones por importe de 207 millones de euros, las más significativas se han producido en el área de Construcción, por 98 millones de euros, en relación con adquisiciones de maquinaria y otras instalaciones, utillaje, mobiliario y elementos de transporte, así como en la división de Energía y Movilidad (por 86 millones de euros), derivado principalmente de la construcción de la planta de generación de energía renovable de Los Berrocales (Sevilla).

El detalle por segmento de negocio de las adiciones de inmovilizado material ha sido el siguiente:

(Millones de Euros)	2022	2021
Construcción	98	73
Autopistas	17	2
Infr. Energéticas y Movilidad	86	0
Otros	6	33
TOTAL	207	108

Impacto en flujo de caja: El impacto en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ha ascendido a -80 millones de euros, de los cuales -74 millones de euros corresponden al área de Construcción, y -6 millones de euros se producen en la división de Energía y Movilidad. Tal y como se comenta en la Nota 5.3, el flujo de caja reportado incluye el flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas y mantenidos para la venta.

Bajas por ventas o retiros:

El importe de las bajas por ventas o retiros asciende a 56 millones de euros. De este importe, 7 millones de euros aproximadamente corresponde a ventas de inmovilizado material de Grand Parkway Infrastructure, concretamente a dos pavimentadoras de cuatro vías (por 4 millones de euros) y dos camiones volquete (por 2,4 millones de euros), entre otros. Por otro lado, destaca la venta de un dique flotante por 8,5 millones de euros, entre otros, en Ferrovial Construcción S.A. que sumado al resto de activos, asciende a 17 millones de euros. Por otro lado, se han vendido un carrusel y una cinta transportadora de la obra del metro de Sidney, debido al traspaso de titularidad al cliente (Metro Sidney), por 4,5 y 1,8 millones de euros, respectivamente. El resto del importe, corresponde fundamentalmente a bajas o retiros de elementos totalmente amortizados u obsoletos, sin que por ello se haya registrado un impacto significativo en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Otros desgloses relativos a Inmovilizado Material:

El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados. Existe una provisión por deterioro de otro inmovilizado por 6 millones de euros (6 millones en 2021), asociado a la división de Construcción.

El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a los que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se puedan presentar en el ejercicio de su actividad, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 150 millones de euros (55 millones de euros en 2021).

A 31 de diciembre de 2022 no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

A continuación, se muestran los movimientos del año 2021:

Movimientos durante 2021 (*) (Millones de euros)	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras Instalaciones utillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo al 01.01.2021	104	479	255	838
Altas	4	43	61	108
Bajas	-12	-114	-42	-168
Variaciones de perímetro y trasposos	-2	-7	-7	-16
Efecto tipo de cambio	4	10	12	26
Reclasificación mantenido para la venta	2	34	8	44
Saldos al 31.12.2021 (*)	100	445	287	832
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.21	-22	-313	-162	-497
Dotación amortización	-6	-28	-25	-59
Bajas	0	70	49	119
Variaciones de perímetro y trasposos	0	6	4	10
Efecto tipo de cambio	-1	-4	2	-3
Deterioros Inmovilizado Material	0	0	-10	-10
Reclasificación mantenido para la venta	-2	-28	-8	-38
Saldos al 31.12.2021 (*)	-31	-297	-150	-478
Valor neto Contable 31.12.2021 (*)	69	148	137	354

3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al 31 de diciembre de 2022 y su evolución en el año se presenta en la siguiente tabla. Dada su relevancia se presentan de forma separada las participaciones en HAH (25%), en la 407ETR (43,23%), en JFK NTO (49%), en AGS (50%) y en IRB Infrastructure Developers Limited (24,86%). Como se menciona en las cuentas anuales de 2021, las importantes pérdidas generadas en los ejercicios 2020 y 2021 en el negocio de Aeropuertos, han implicado que las inversiones en HAH y AGS hayan quedado reducidas a cero, al superar las pérdidas generadas en los periodos anteriores la inversión registrada por dichas participaciones, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (conforme a lo establecido en NIC 28).

2022 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	AGS (50%)	IRB (24,86%)	JFK (49%)	OTROS	TOTAL
Saldo 31.12.21	0	1.181	0	378	0	280	1.838
Aportaciones de capital	0	0	0	0	59	17	77
Participación en el resultado	0	124	0	22	1	17	164
Dividendos	0	-237	0	-2	0	-19	-258
Diferencias de cambio	0	-4	0	-18	-3	-3	-28
Derivados	0	0	0	-4	117	100	213
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	-111	-111
Otros	0	0	0	2	0	-5	-3
Saldo 31.12.22	0	1.063	0	377	175	276	1.892

La evolución de este epígrafe se explica principalmente por el resultado del ejercicio (164 millones de euros), por la ETR407 y la participación en IRB, junto con las aportaciones de capital realizadas, principalmente en JFK NTO (59 millones de euros) y en Serveo (17 millones de euros), la marca comercial a través de la que opera el negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España del que Ferrovial mantiene un 24.99% tras su venta a Portobello Capital (ver nota 1.1.3).

En sentido contrario destacan la distribución de dividendos realizada en el ejercicio (-258 millones de euros), principalmente por ETR407, así como el efecto negativo del tipo de cambio (-28 millones de euros), principalmente debido a la apreciación del euro frente a la rupia india.

Finalmente destaca el impacto positivo de la variación del valor de mercado de las coberturas de tipos de interés (IRS) contratadas, tanto en JFK NTO, asociados a la deuda bancaria del proyecto así como a las emisiones de deuda futura por un notional de 5,98 billones de dólares americanos, como en los proyectos de Silvertown (UK) y en Zero ByPass (Eslovaquia). Este efecto se ve en parte compensado por el cobro de la venta del 15% que el grupo mantenía en la concesionaria Ausol (-111 millones de euros).

El saldo a diciembre 2022 del epígrafe de Otros (276 millones de euros), corresponde principalmente con las participaciones que Ferrovial mantiene en proyectos de infraestructuras, principalmente Silvertown, Concesionaria Madrid Calle 30, Netflow OSARS (Western), y Zero Bypass Ltd.

Impacto en flujo de caja: La diferencia entre los 258 millones de dividendos que aparecen en la anterior tabla y los 284 millones de euros que se desglosan el estado de flujo de caja (Nota 5.3), corresponde fundamentalmente a intereses cobrados de préstamos otorgados a sociedades integradas por puesta en equivalencia, clasificados dentro del epígrafe de Activos Financieros no Corrientes del Balance (Nota 3.6), al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados, así al cobro de dividendos de los proyectos de Servicios.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2021 fue el siguiente:

2021 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	AGS (50%)	IRB (24,86%)	OTROS	TOTAL
Saldo 31.12.20	205	1.205	0	0	317	1.727
Participación en el resultado	-238	52	-20	0	28	-178
Dividendos	0	-175	0	0	-15	-190
Diferencias de cambio	5	100	0	4	-2	107
Pensiones	23	0	0	0	0	23
Variaciones de perímetro	0	0	0	369	-45	324
Otros	5	0	20	5	-4	26
Saldo 31.12.21 (*)	0	1.181	0	378	280	1.838

3.5.1. Detalles de información relativa a HAH

a. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2022-2021

Dada la importancia de esta inversión, se presentan a continuación, de forme resumida, el Balance y la cuenta de Pérdidas y Ganancias relativos a este Grupo de sociedades, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial, y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2022.

Los datos de Balance que se desglosan corresponden al 100% de los saldos de HAH y se presentan en libras esterlinas. Los tipos de cambio utilizados en 2022 son 1 EUR=0,88534 GBP (0,841330 en 2021) para saldos de balance y 1 EUR=0,85269 GBP (0,8590 en 2021) para Pérdidas y Ganancias.

Balance de Situación 2022/2021

HAH (100%) Millones de GBP	2022	2021	Var.
Activos no corrientes	16.506	16.373	133
Fondo de comercio	2.753	2.753	0
Inmov. en Proj. de infraestructuras	12.369	12.542	-173
Derechos de uso por activos en arrendamiento	194	270	-76
Activos financieros no corrientes	20	44	-24
Activos por superávit de pensiones	0	343	-343
Impuestos diferidos	0	0	0
Derivados financieros	1.145	421	724
Otros activos no corrientes	26	0	26
Activos corrientes	3.317	3.144	173
Clientes y cuentas a cobrar	2.779	186	2593
Derivados financieros	1	24	-23
Tesorería y equivalentes	521	2.920	-2.399
Otros activos corrientes	16	13	2
TOTAL ACTIVO	19.823	19.517	306

HAH (100%) Millones de GBP	2022	2021.12	Var.
Patrimonio neto	-3.018	-2.914	-104
Pasivos no corrientes	21.334	21.057	277
Provisiones para pensiones	1	30	-29
Deuda financiera	18.025	18.031	-6
Impuestos diferidos	399	434	-35
Derivados financieros	2.436	2.226	210
Otros pasivos no corrientes	473	337	136
Pasivos corrientes	1.507	1.374	133
Deuda financiera	1.008	1.000	8
Deudas operaciones de tráfico	457	352	105
Derivados financieros	40	19	21
Otros pasivos corrientes	2	4	-2
TOTAL PASIVO	19.823	19.517	306

Patrimonio Neto

Como se ha comentado anteriormente, la participación registrada en esta sociedad se mantiene a cero (conforme a lo establecido en NIC 28), debido a que las pérdidas generadas en ejercicios anteriores motivadas por el Covid-19 dejaron el patrimonio atribuible a Ferrovial en valor negativo.

En la siguiente tabla se puede ver la evolución del 25% de los fondos propios de la sociedad, incluyendo tanto los resultados registrados en el ejercicio como los resultados no integrados al haber superado las pérdidas del año el valor de la inversión, donde principalmente se ven impactados por pensiones y derivados.

2022 (Millones de euros)	HAH (25%)
Saldo 31.12.21	-176
Participación en el resultado	76
Derivados	1
Planes de pensiones	-94
Diferencias de conversión	13
Saldo 31.12.22 sin NIC 28	-180
Resultado no incorporado bajo NIC 28	145
Otros impactos en patrimonio no incorporados bajo NIC 28	36
Saldo 31.12.22 bajo NIC 28	0

Deuda financiera

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 31 de diciembre de 2022 en 19.033 millones de libras, lo que supone una disminución de 2 millones de libras respecto al ejercicio anterior (19.031 millones de libras a 31 de diciembre de 2021). Esta variación se debe principalmente a ajustes de valor razonable y tipo de cambio de los bonos emitidos en divisa.

Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 31 de diciembre de 2022 con unos notacionales totales de 18.618 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un notacional de 7.378 millones de libras (cobertura de deuda a tipo variable), cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un notacional de 5.533 millones de libras, y derivados indexados a la inflación (ILS) por un notacional de 5.707 millones. Los derivados de inflación tienen por objeto convertir la deuda a tipo fijo a deuda variable a la inflación, con el objeto de servir de cobertura a las variaciones en el activo regulatorio (RAB) provocadas por variación de dicha inflación.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2022-2021

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2022 y 2021.

HAH (100%) Millones de GBP	2022	2021	Var.
Ingresos de explotación	2.913	1.214	39
Gastos de explotación	-1.210	-858	229
Resultado bruto de explotación	1.703	357	268
Dotaciones a la amortización	-795	-828	20
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	909	-472	288
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0
Resultado de Explotación	909	-472	288
Resultado financiero	-687	-1.509	-654
Resultado antes de impuestos	222	-1.981	-367
Impuesto sobre beneficios	-54	319	113
Resultado neto	168	-1.662	-254
25% Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	49	-484	-88
Resultado asignable a Ferrovial bajo NIC 28 (Mill. Euros)	0	-238	158

A lo largo de 2022 el aeropuerto de Heathrow se ha visto beneficiado por el progresivo levantamiento de las restricciones al tráfico existentes a finales de 2021, a pesar de las restricciones de viaje en el Reino Unido y al impacto de la variante Ómicron de comienzo de año. Como resultado, en los últimos meses de año Heathrow ha experimentado un crecimiento de pasajeros muy relevante, con unos 6 millones de pasajeros en el mes de diciembre de 2022, frente a los 2,6 millones de pasajeros en enero 2022, y muy por encima de los 3,1 millones del mes de diciembre de 2021.

En la nota 2.7 y en el Informe de Gestión se explican en detalle los diferentes componentes que explican los resultados de HAH, correspondiendo a Ferrovial, antes de la aplicación de la NIC 28, un resultado positivo por importe de 49 millones de euros.

3.5.2. Detalles de información relativa a 407ETR

Dado que en el momento en que se produjo la pérdida de control de la participación de Ferrovial en la 407ETR fue revalorizada y se consideró la existencia implícita de un fondo de comercio, en cumplimiento de lo establecido en el p.40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis sobre la posible existencia de indicios de deterioro.

a. Análisis de deterioro

La evolución de este activo en el ejercicio 2022 ha sido positiva, con un crecimiento de ingresos del 30% y del resultado bruto de explotación (EBITDA) del 33%. Los volúmenes de tráfico han mostrado un incremento gradual frente al 2021, habiéndose eliminado todas las restricciones relacionadas con el Covid-19 en la Provincia de Ontario.

La valoración que realiza Ferrovial de esta concesión, que incluye los efectos estimados de la pandemia, presenta una holgura muy elevada frente al valor en libros. Se han realizado sensibilidades al crecimiento de ingresos y a la tasa de descuento, manteniéndose una amplia holgura.

Para calcular el valor recuperable de una sociedad concesionaria con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos de caja para el accionista esperados hasta el final de la concesión, año 2098 en el caso de la 407ETR. El Grupo cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de un activo con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico durante la vida de la concesión.

Se ha estimado el Coste de los Recursos Propios (o coste del Equity) conforme al modelo CAPM. Para determinar la tasa de descuento se ha utilizado una tasa libre de riesgo que toma como referencia el bono a 30 años en Canadá, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima de mercado del 5,5% (6,0% en el ejercicio anterior). El resultado es una tasa de descuento (coste del equity o Ke) después de impuestos del 6,7% (8,0% antes de impuestos).

En base a la valoración y a las sensibilidades realizadas (principalmente crecimiento de ingresos y aumento de la tasa de descuento), no se han identificado indicios de deterioro.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2022-2021.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2022 son 1 EUR=1,45055 CAD (1,43726 en 2021) para saldos de balance y 1 EUR=1,36984 CAD (1,47898 en 2021) para pérdidas y ganancias.

Balance de Situación 2022-2021

407 ETR (100%) MILL. CAD	Dic. 2022	Dic. 2021	Var. 22/21
Activos no corrientes	4.565	4.574	-9
Inmov. en Proj. de infraestructuras	3.972	3.995	-23
Activos financieros no corrientes	533	522	11
Impuestos diferidos	60	57	3
Activos corrientes	883	767	116
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	265	230	36
Tesorería y equivalentes	618	537	81
Total Activo	5.448	5.341	107
Patrimonio neto	-5.407	-5.092	-315
Pasivos no corrientes	10.640	9.918	721
Deuda financiera	10.060	9.354	706
Impuestos diferidos	580	564	16
Pasivos corrientes	216	514	-298
Deuda financiera	139	427	-288
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	77	87	-10
Total Pasivo	5.448	5.341	107

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2022, frente al ejercicio anterior:

Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una disminución de 315 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, debido principalmente al pago de dividendos a los accionistas, por importe de 750 millones de dólares, compensado en parte por el resultado positivo del ejercicio por 436 millones de dólares.

El 43,23% de los fondos propios de la participada no se corresponde con el valor contable consolidado de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010, asignada a mayor valor de la inversión, así como el fondo de comercio originado en 2009 por la fusión entre Grupo Ferrovial S.A. y Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transportes, S.A.

De esta manera, para obtener el valor en libros consolidado de Ferrovial, es necesario incrementar el 43,23% de los fondos propios anteriormente presentados (-2.337 millones de dólares canadienses), en los importes de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.560 y 1.319 millones de dólares canadienses, respectivamente) que supone un total de 1.542 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,45055 CAD) equivalen a los 1.063 millones de euros de participación.

Deuda financiera

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2021 en 418 millones de dólares, como consecuencia de la emisión de nueva deuda financiera.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2022-2021

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407ETR en los ejercicios de diciembre 2022 y diciembre 2021:

407 ETR (100%) Mill. CAD	dic-22	dic-21	Var. 22/21
Ingresos de explotación	1.327	1.023	304
Gastos de explotación	-188	-164	-24
Resultado bruto de explotación	1.139	859	280
Dotaciones a la amortización	-100	-102	2
Resultado de explotación	1.039	757	282
Resultado financiero	-447	-465	18
Resultado antes de impuestos	592	292	300
Impuesto sobre beneficios	-156	-79	-78
Resultado neto	436	213	223
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de CAD)	188	92	96
Ajuste amortización Intangible (Millones CAD)	-19	-15	-4
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones CAD)	169	77	92
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones EUR)	124	52	71

La principal variación en la cuenta de resultados se produce en la línea del Ingresos de Explotación (304 millones de dólares) como consecuencia de la evolución positiva del tráfico a lo largo del año con la flexibilización y la eliminación de todas las restricciones relacionadas con la pandemia del COVID-19 que estaban en vigor en 2021.

Cabe señalar que el resultado atribuible a Ferrovial incluye también la amortización, en el plazo de la concesión, de la revalorización registrada tras la pérdida de control de la sociedad acaecida en la venta de 2010 y mencionada anteriormente.

De esta manera, al 43,23% del resultado local (188 millones de dólares canadienses), sería necesario deducirle -19 millones de dólares canadienses de amortización del intangible comentado anteriormente, de forma que el importe resultante de 169 millones de dólares canadienses, convertido al tipo de cambio medio (1 EUR = 1,36984 CAD), arroja los 124 millones de euros asignables a Ferrovial en 2022 (ver Nota 2.7). A 2021 (1 EUR = 1,47898 CAD), se obtendrían los 52 millones de euros asignables a Ferrovial (ver Nota 2.7).

3.5.3. Detalles de información relativa a JFK NTO LLC

Como se ha indicado en la nota 1.1.4 relativa a cambios de perímetro, el pasado 10 de junio, se hizo efectivo el acuerdo por el que Ferrovial entró en el capital de la sociedad JFK NTO LLC cuyo objeto es la remodelación, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de las instalaciones de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. La participación indirecta de Ferrovial en el proyecto es del 49%.

El compromiso de inyección de capital por parte de los socios alcanza los 2.330 millones de dólares americanos, de los cuales Ferrovial aportará 1.142 millones de dólares americanos. A 31 de diciembre, el desembolso realizado asciende a 127 millones de dólares americanos (62,3 millones de dólares americanos corresponden a Ferrovial).

La sociedad tiene restringida la distribución de dividendos durante la fase de construcción (se estima el fin de dicha restricción a mediados de 2026). Además, la distribución de dividendos está subordinada al pago de las rentas concesionales a la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey.

La sociedad no tiene pasivos contingentes a 31 de diciembre de 2022.

El análisis del acuerdo de concesión entre NTO y la Autoridad Portuaria indica que está incluido en el alcance de la interpretación CINIIF 12 (acuerdos concesionales) y que se enmarca en el modelo de activo intangible, dado que no hay un volumen de pagos garantizados (ver punto 1.3.3.2. que detalla el tratamiento de este tipo de concesiones). El balance de situación resultante de la aplicación de este modelo se muestra a continuación:

Balance de Situación Diciembre 2022

JFK (100%) Mill. USD	Dic. 2022
Activos no corrientes	5.265
Inmov. en Proy. de infraestructuras	1.062
Concesiones (Derecho Autoridad Portuaria)	3.805
Activos financieros no corrientes	270
Deudores comerciales	128
Activos corrientes	116
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	13
Tesorería y equivalentes	103
Total Activo	5.381
Patrimonio neto	382
Capital	127
Participación en resultado	3
Impacto instrumentos de cobertura	252
Pasivos no corrientes	4.940
Deuda financiera	1.137
Deuda con Autoridad Portuaria	3.802
Pasivos corrientes	59
Deuda financiera	54
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	5
Total Pasivo	5.381

A continuación se describen los principales activos y pasivos de la sociedad JFK NTO:

- Concesiones - Pagos Autoridad Portuaria (3.805 millones de dólares americanos), corresponde al valor actual de los pagos futuros a la Autoridad Portuaria, durante todo el periodo concesional, por la adquisición de la concesión. Asimismo, se ha registrado un pasivo de igual importe correspondiente al valor de las obligaciones de pago futuras, registrado dentro del epígrafe de deuda financiera, en los pasivos no corrientes (Deuda con Autoridad Portuaria).

- Inmovilizado Intangible Proyectos Infraestructuras (1.062 millones de dólares americanos) incluye todos los gastos necesarios para la obtención del contrato de concesión, así como los gastos de construcción y desarrollo del proyecto. Esta partida se financia mediante la línea de crédito registrada dentro del epígrafe de pasivo no corriente en deuda financiera por importe de 1.137 millones de dólares americanos, valorada a coste amortizado (1.430 millones de nominal dispuesto).
- Adicionalmente, la sociedad tiene contratadas coberturas de tipos de interés (IRS) asociadas a la deuda bancaria del proyecto así como a las emisiones de deuda futura, por un nominal de 5,98 billones de dólares americanos, consideradas cobertura contable de flujos eficiente, cuya variación de valor razonable en el ejercicio ha generado un impacto positivo en las reservas de la sociedad por importe de 252 millones de dólares americanos (117 millones de euros al porcentaje de Ferrovial). El activo financiero no corriente por importe de 270 millones de dólares americanos corresponde al valor razonable de las coberturas comentadas anteriormente (IRS).

La evolución del Patrimonio Neto se explica, principalmente, por las aportaciones de capital comentadas en este mismo epígrafe por importe de 127 millones de dólares, y al impacto en reservas del cambio en el valor razonable de los derivados contratados desde su adquisición, por importe de 252 millones de dólares americanos.

Estado de flujo de efectivo 2022

2022 (Millones de euros)	JFK NTO
Flujo neto Actividades de operación	2
Flujo neto Actividades de inversión	-1.073
Flujo neto Actividades de financiación	1.174
Variación Neta de Efectivo	103
Efectivo al inicio del periodo	0
Efectivo al final del periodo	103

El flujo neto de inversión de -1.073 millones de dólares americanos corresponde principalmente a los costes de iniciación y ejecución del proyecto, así como a los pagos realizados para la construcción de la nueva terminal.

El flujo de financiación corresponden al cobro de 1.136 millones de dólares americanos de deuda financiera, el cobro de 127 millones de dólares americanos de aportaciones de capital recibidas de los socios y 89 millones de pagos de intereses y comisiones capitalizadas en el activo intangible.

3.5.4. Detalles de información relativa a AGS

Dentro del resto de activos consolidados por puesta en equivalencia destaca la participación en el 50% del capital de la sociedad AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido.

Los tres aeropuertos se han visto afectados de manera relevante por el COVID-19, en 2022 el número de pasajeros ha alcanzado los 9,2 millones (3,5 millones en 2021) como consecuencia de unas restricciones más suaves en enero y febrero de 2022, y la completa eliminación de las mismas en el Reino Unido desde el 18 de marzo. El número de pasajeros en 2019 fue de 13,6 millones, representando una recuperación del 67,5% en 2022.

La integración de los resultados negativos derivados de estos impactos ha dejado reducido a cero el valor de la participación tanto a diciembre de 2022 como a diciembre de 2021.

En la siguiente tabla se puede ver la evolución del 50% de los fondos propios de la sociedad, así como de los resultados no integrados de la sociedad, al haber superado las pérdidas del año el valor de la inversión, donde principalmente se ven impactados por los derivados.

2022 (Millones de euros)	AGS (50%)
Saldo 31.12.2021 sin NIC 28	-60
Participación en el resultado	-17
Derivados	16
Pensiones	-6
Otros movimientos de patrimonio	-1
Diferencias de conversión	11
Saldo 31.12.2022 sin NIC 28	-57
Resultado no incorporado bajo NIC 28	68
Otros impactos en patrimonio no incorporados bajo NIC 28	-50
Saldo 31.12.2022	0

Adicionalmente, y tal y como se indica en la nota 3.6, la compañía tiene préstamos subordinados otorgados por sus accionistas, de idénticos importes y vencimientos (el otorgado por Ferrovial, por importe de 120 millones de libras (132 millones de libra de nominal), con vencimiento en Marzo de 2025, sin considerar la provisión por pérdidas esperadas, dotada de acuerdo a la NIF9 por importe acumulado de 12 millones de libras.

Acuerdo de modificación y extensión del préstamo sindicado de AGS

Tal como se reveló en la memoria consolidada del ejercicio 2021, AGS cerró el acuerdo de modificación y extensión del contrato de préstamo ("Facility Agreement") suscrito en febrero de 2017, por importe de 793 millones de libras (importe dispuesto 757 millones de libras), con un sindicato de bancos. En 2023, está previsto iniciar las negociaciones con las entidades financieras para su refinanciación, operación que se ejecutará en 2024.

La sociedad ha valorado la recuperabilidad del préstamo de accionistas otorgado concluyendo que, en base a las proyecciones actualizadas con el acuerdo de refinanciación, es recuperable.

3.5.5 Integración de IRB

Tal y como se indicaba en las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2021, el Grupo, a través de Cintra, adquirió el 24,86% de las acciones de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers Ltd el 29 de diciembre de 2021.

La operación se completó tras una emisión preferente de acciones por parte de IRB Infrastructure Developers. El importe pagado ascendió a 369 millones de euros. El precio de la transacción se estableció de conformidad con las normas aplicables, considerando el precio medio ponderado por el volumen de negociación de las dos semanas anteriores al cierre.

El precio de la acción de IRB a 31 de diciembre (227,4 rupias por acción) era superior al precio de compra (211,8 rupias por acción).

El ejercicio de la compañía va de abril a marzo. Los últimos estados financieros auditados disponibles de IRB, correspondientes a sus seis primeros meses, son los de septiembre de 2022. Adicionalmente, se incluye una estimación de los resultados del periodo octubre-diciembre, basada en los últimos resultados publicados por la compañía. El resultado aportado por IRB por los 12 meses correspondientes a este ejercicio ha supuesto un impacto positivo para Ferrovial de 22 millones de euros.

3.5.6. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas

a) Movimiento de resto de asociadas

El desglose de las sociedades asociadas, con el detalle del porcentaje consolidado de las mismas y sus principales magnitudes, puede consultarse en el Anexo II.

El movimiento durante el ejercicio de la participación sobre estas sociedades ha sido el siguiente:

	RESTO
Saldo Diciembre 2021	280
Aportaciones de capital	17
Participación en el resultado	17
Dividendos	-19
Diferencias de cambio	-3
Derivados	100
Variaciones de perímetro	-111
Otros	-5
SALDO Diciembre 2022	276

El saldo a diciembre 2022 de este epígrafe (276 millones de euros), corresponde principalmente con las participaciones que Ferrovial mantiene en proyectos de infraestructuras: Riverlinx Limited - Silvertown Tunnel (55 millones de euros), Concesionaria Madrid Calle 30 (51 millones de euros), Netflow OSARS (Western) (50 millones de euros), Zero Bypass Ltd. (20 millones de euros), FMM Company LLC (19 millones de euros), Cartera Ceres (18 millones de euros - desglosado abajo), 407 East Development Group (15 millones de euros), y en A66 Benavente Zamora (17 millones de euros).

Respecto al movimiento del año, los principales impactos han sido el cobro de -111 millones de euros por la venta de la participación de Ausol (15%), que se ha visto compensado por la evolución favorable de los derivados de Riverlinx y Zero ByPass, así como por la incorporación en el perímetro de Serveo, la marca comercial a través de la que opera el negocio de mantenimiento y conservación de infraestructuras en España, del que Ferrovial ha retenido un 24,99% (ver nota 1.1.3) a través de la sociedad Cartera Ceres.

Adicionalmente, destaca la aportación al resultado de Serveo (6 millones de euros), la concesionaria Madrid Calle 30 (6 millones de euros), así como el resultado en Qatar procedente principalmente del contrato de mantenimiento y limpieza del aeropuerto de Doha (FMM Company, por 6 millones de euros).

Los dividendos cobrados, por su parte, corresponden al negocio de Autopistas por 11 millones de euros, y al de Aeropuertos, por 8 millones de euros, correspondientes a FMM Company.

b) Otra información

No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas, y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

No existen sociedades significativas en las que teniendo una participación superior al 20% no se aplique el método de puesta en equivalencia.

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 6.5.

3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2022:

MOVIMIENTOS DURANTE 2022 (millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO EN SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	PARTICIPACIONES FINANCIERAS REGISTRADAS A VALOR RAZONABLE	PRÉSTAMOS ASOCIADOS A LAS OPERACIONES DE DESINVERSIÓN	RESTO CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
SALDO A 01/01/2022	228	580	41	0	33	882
Adiciones	36	153	12	192	1	394
Retiros	-4	-172			-35	-211
Traspasos y otros			-19	-3	21	-1
Efecto tipo de cambio	-13	36	1	0	7	31
SALDO AL 31/12/2022	247	597	35	189	27	1.095

Nota: saldos presentados netos de provisiones

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

- La partida “Préstamos a largo plazo en sociedades asociadas” recoge fundamentalmente los préstamos concedidos a AGS que se comentan en el apartador 3.6.1. por importe de 120 millones de libras (136 millones de euros), sin considerar la provisión por pérdidas esperadas de 12 millones de libras, y otros créditos ordinarios a empresas asociadas por 112 millones de euros (93 millones de euros en 2021).
- La partida “Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros” corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago de inversiones futuras, gastos operativos o servicio de la deuda. En concreto, el aumento neto por 153 millones de euros se corresponde principalmente a la I-66 por 97,5 millones de euros y a la I-77 por 14 millones de euros.
Adicionalmente, la sociedad Mars NTO LLC., matriz de la sociedad JFK NTO LLC, dispone de una caja restringida por importe de 41 millones de euros para hacer frente a futuras ampliaciones de capital del proyecto. Esta partida tiene su reflejo en la deuda registrada con los socios por el mismo importe, sin impacto por tanto en la posición neta de tesorería (ver nota 5.2.2).
- En cuanto a disminuciones, vienen producidas principalmente por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC (-143 millones euros), debido esencialmente a la devolución de un crédito no usado a la administración así como a los pagos de las inversiones del segmento 3C y a LBJ Infrastructure Group (-25 millones de euros) debido principalmente al pago de dividendo. En la Nota relativa a Posición Neta de Tesorería se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.
- La variación de la partida “participaciones financieras registradas a valor razonable” se produce principalmente por ajustes a valor razonable por valor de -19 millones de euros, principalmente Lillium por -8 millones de euros y -7 millones en el fondo de activos de innovación denominado Atómico. Dentro de los desembolsos de caja, cabe destacar la adquisición de participaciones en los fondos de activos de innovación denominados Fundamental y Energy Impact Partners por 3,7 millones de euros cada una.

La partida “Préstamos asociados a las operaciones de desinversión” corresponde a la deuda generada por las ventas con pago aplazado relacionadas con la venta de Amey, tal como se comenta en la nota 1.1.3 y como se desarrolla en el punto 3.6.2 de esta memoria.

- Por último, la partida “Resto de cuenta a cobrar” comprende:
 - Otros créditos comerciales, fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo.
 - Inversión en fondos de inversión por importe de 20 millones de euros, en concreto, en el fondo de inversión denominado Credit Suisse (Lux) Supply Chain Finance Fund, que invertía en facturas de proveedores cuyo pago estaba asegurado por compañías de seguros con rating investment grade (de media AA-). Dicho fondo se encuentra actualmente en proceso de liquidación. Se considera que el importe invertido va a ser objeto de recuperación, habiéndose clasificado a largo plazo dado que se espera recuperar a un plazo mayor de un año.

3.6.1. Préstamo concedido a AGS

Como se ha indicado en la nota 3.5.4 Ferroviario tiene otorgados préstamos subordinados a la sociedad AGS por valor de 132 millones de libras (149 millones de euros), sin considerar la provisión dotada por pérdidas esperadas de acuerdo a la NIIF 9, que asciende a 12 millones de libras (13 millones de euros). El otro accionista de la sociedad tiene otorgados préstamos en las mismas condiciones.

Dado el impacto que la crisis del COVID-19 está teniendo en la sociedad, se ha realizado un análisis de recuperabilidad de dicho préstamo, considerando las expectativas de evolución futura del activo, la situación de liquidez de la compañía en los próximos doce meses, y la situación de la deuda bancaria tras el acuerdo del contrato de préstamo mencionado:

Evolución futura del activo: La sociedad es propietaria de los activos y, por tanto, su operación no está sujeta a un periodo concesional. En base a lo anterior, se ha elaborado un modelo en el que se considera una recuperación progresiva del tráfico tras la retirada de las restricciones a los viajes en Reino Unido desde el 18 de marzo de 2022. Las hipótesis incluidas en ese modelo son coherentes con las previsiones que diferentes fuentes realizan sobre la evolución del tráfico aéreo. Dicho modelo implica una valoración total de AGS por encima del valor en libros de los importes actualmente invertidos.

Liquidez: Los planes de contingencia aplicados durante 2021 y 2022 han permitido que la compañía haya cerrado el año con una posición de liquidez positiva. Sus proyecciones muestran que, con los niveles de tráfico estimados, sería capaz de mantener su actividad con la liquidez disponible.

Situación de la deuda bancaria: Tras el acuerdo de modificación y extensión del préstamo otorgado por un sindicato de bancos, alcanzado en 2021, AGS dispondrá hasta junio de 2024 para su devolución.

En base a los tres factores analizados, se concluye que, con la información actualmente disponible, es probable la recuperación de los importes prestados a la compañía.

Independientemente de lo anterior, en base a lo establecido en la norma NIIF 9, se ha dotado una provisión por pérdidas esperadas en el año por importe de 1,3 millones de libras (1,4 millones de euros).

3.6.2. Préstamos asociados a las operaciones de desinversión

Como se ha comentado en la nota 1.1.3 de actividades discontinuadas, durante el año 2022 se ha producido la venta de la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey. La contraprestación recibida por estas operaciones se ha materializado parte en caja y otra parte se ha instrumentalizado a través de préstamos a las sociedades compradoras por importe conjunto de 169,8 millones de libras (193,1 millones de euros), de los que 18 millones de libras (20,3 millones de euros) corresponden a la venta del área de negocio relativa al mantenimiento de infraestructuras energéticas y agua al fondo británico Rubicon, y 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros) corresponden a la venta del resto del negocio de Amey en Reino Unido a una compañía controlada por fondos gestionados por One Equity Partners, junto a su socio Buckthorn Partners.

En el último trimestre del año, Rubicon ha repagado 2 millones de libras, de acuerdo al calendario de amortización establecido, de manera que el saldo total pendiente a 31 de diciembre de 2022 asciende a 168 millones de libras (190,8 millones de euros).

Tras la operación de desinversión, la sociedad ha evaluado la recuperabilidad de dichos préstamos, concluyendo que, en base a las últimas proyecciones disponibles, son recuperables.

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2021:

MOVIMIENTOS DURANTE 2020 (millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO EN SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCT. Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	PARTICIPACIONES FINANCIERAS REGISTRADAS A VALOR RAZONABLE	RESTO CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
SALDO A 01/01/2021	164	654	15	25	858
Adiciones	63	17	24	14	118
Retiros	-3	-136	0	-12	-151
Trasposos y otros	0	0	0	0	0
Efecto tipo de cambio	4	45	2	6	57
Reclas. Actividades Discontinuadas	0	0	0	0	0
SALDO AL 31/12/2021	228	580	41	33	880

3.7. DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS

Se describen en esta Nota los activos por derecho de uso registrados en aplicación de la NIIF 16 Arrendamientos, y los pasivos asociados a los mismos.

En la nota 1.3.1. b) se detalla la política contable que afecta a los contratos de arrendamiento. La NIIF 16 afecta al grupo por aquellos contratos en los que actúa como arrendatario.

A continuación, se detalla el movimiento de los saldos que componen el epígrafe de derecho de uso del balance de situación:

MOVIMIENTO DURANTE 2022 (Millones de euros)	TERRENOS	EDIFICIOS	VEHÍCULOS	INST. TÉCNICAS Y MAQUINARIA	EQUIP. OFICINA Y OTROS	TOTAL
SALDO AL 31/12/2021	12	67	70	23	4	176
Adiciones	6	25	21	15	3	70
Retiros	-2	-6	-8	-2	-3	-20
Trasposos y otros	-2	3	-8	2	1	-3
Impacto amortización	-1	-13	-15	-10	-2	-41
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0
Efecto tipo de cambio	0	1	1	1	-0	3
SALDO AL 31/12/2022	13	77	61	28	4	183

El Grupo tiene principalmente contratos de arrendamiento de edificios, vehículos e instalaciones técnicas y maquinaria. Los edificios son los que aportan mayor valor a los activos por derecho de uso, que se corresponden principalmente con las oficinas de los diferentes negocios, cuya duración es a largo plazo.

La variación más significativa del epígrafe se corresponde con las adiciones producidas por un total de 70 millones de euros, de las que 64 millones de euros están asociados a contratos de arrendamientos de la división de Construcción (fundamentalmente en Estados Unidos, Reino Unido y España).

Como contrapartida a los derechos de uso por 183 millones de euros, la deuda por arrendamientos asciende a 184 millones de euros, de los que 64 millones de euros se encuentra clasificados a largo plazo y 120 millones de euros a corto plazo.

A continuación, presentamos el movimiento del ejercicio 2022, en relación a la deuda por arrendamiento asociada a los contratos vivos:

	DEUDA POR ARRENDAMIENTO
SALDO AL 31/12/2021	173
Altas por nuevos contratos	86
Gastos financieros asociados	12
Bajas por pagos	-72
Impacto de tipo de cambio	1
Variaciones de perímetro y otros	-15
SALDO AL 31/12/2022	184
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	64
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	120

Los gastos financieros asociados a los contratos de arrendamiento ascienden a 31 de diciembre de 2022 a 12 millones de euros. Los pagos por arrendamiento del ejercicio, por su parte, han supuesto -72 millones de euros (ver nota 5.3).

Se presenta el desglose de la deuda por vencimientos futuros a 31 de diciembre 2022 en cada área de negocio:

	2023	2024	2025	2026	2027	2028 Y SIGUIENTES	TOTAL
Corporación	2	2	2	3	2	11	22
Construcción	52	36	20	11	6	12	137
Autopistas	1	1	1	0	0	1	4
Aeropuertos	0	0	0	0	0	0	0
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	9	5	2	1	0	3	20
TOTAL DEUDA ARRENDAMIENTOS	64	44	25	15	8	27	183

El gasto por arrendamiento registrado en la cuenta de resultados a 31 de diciembre 2022 asciende a 256 millones de euros (236 millones de euros en 2021) y corresponde a los siguientes conceptos:

- a. Gasto por contratos que aun cumpliendo la definición de arrendamiento de la NIIF 16, caen dentro de alguna de las excepciones a la aplicación de la norma. En este sentido, dada la naturaleza de la actividad del grupo, los activos se alquilan normalmente para acometer las diferentes fases de un proyecto por periodos que son inferiores a un año o que son considerados de bajo valor (inferiores a 5.000€).
- b. Gasto por contratos que no están en el alcance de la NIIF16, fundamentalmente porque los activos en alquiler no se encuentran identificados individualizadamente y son fácilmente sustituibles por el proveedor de los mismos.

Dentro de este importe se encuentran detallados los pagos variables no incluidos en el valor del pasivo, los cuales ascienden a 1 millón de euros.

SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE

Esta sección comprende las notas relativas a Existencias (Nota 4.1), a Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo (Nota 4.2), así como a Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo (Nota 4.3). El saldo neto de dichas partidas se denomina capital circulante.

El apartado 4.4 incluye un análisis más detallado de las partidas de balance relacionadas con el reconocimiento de ingresos de contratos con clientes en el negocio de Construcción, incorporando los desgloses requeridos por la NIIF 15 en relación a dichos contratos.

Millones de euros	2021 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2022
Existencias	404	9	0	63	476
Deudores y otras cuentas a cobrar a CP	1.344	-10	15	260	1.609
Acreedores y otras cuentas a pagar CP	-2.813	-4	-6	-608	-3.430
TOTAL	-1.065	-4	9	-285	-1.346

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de Existencias a 31 de diciembre de 2022 y 2021 es la siguiente:

Millones de euros	2021 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2022
Existencias comerciales	42	0	0	-17	24
Materias primas y otros aprovisionamientos	275	8	0	39	322
Costes de licitación y movilización	87	2	0	41	129
Existencias	404	9	0	63	476

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Respecto a las Existencias comerciales, el saldo registrado en balance a 31 de diciembre de 2022 es de 24 millones de euros, correspondiendo principalmente a la actividad de Construcción (24 millones de euros).

En cuanto a Materias primas y otros aprovisionamientos por importe de 322 millones, corresponden principalmente a la división de Construcción, fundamentalmente a la actividad de Polonia, por importe de 159 millones de euros (93 millones de euros en 2021) y a la actividad de Estados Unidos, por importe de 96 millones de euros (139 millones en 2021).

Tanto para los costes de licitación como para los costes de movilización, la amortización se realiza de forma sistemática, de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo. Durante el ejercicio 2022 se han amortizado 11 millones de euros de los costes de licitación y 0,4 millones de euros de los costes de movilización. El incremento en el año (41 millones de euros) se debe principalmente al comienzo de las nuevas obras, destacando Ontario.

4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2022 y 2021:

Millones de euros	2021 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2022
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	1.068	-10	9	233	1.300
Otras cuentas a cobrar	276	0	6	27	309
TOTAL DEUDORES	1.344	-10	15	260	1.609

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2022 y 2021 es como sigue:

Millones de euros	2021 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2022
Clientes	809	-6	10	148	962
Provisiones clientes	-209	0	0	0	-209
Clientes netos	600	-6	10	149	753
Obra ejecutada pendiente de certificar neta	347	-4	-2	64	406
Retenciones por garantía	122	-1	0	20	141
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	1.068	-10	9	233	1.300

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La variación del epígrafe "Otros" (233 millones de euros), se explica principalmente por el incremento de este epígrafe en Construcción (256 millones de euros), principalmente en USA y Canadá (209 millones de euros), consecuencia de la evolución de la actividad.

Adicionalmente, comentar que los cambios de perímetro en el ejercicio corresponden principalmente a la adquisición del Aeropuerto de Dalaman.

Por último, a 31 de diciembre de 2022 y a 31 de diciembre de 2021, no hay saldos en balance referente a contratos de factoring.

A continuación, se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor:

	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL	
Públicos	813	66 %	90	n.a.	904	70 %
Privados	324	26 %	22	n.a.	346	27 %
Grupo y Asociadas	97	8 %	-47	n.a.	50	4 %
TOTAL	1.235	100 %	65	N.A.	1.300	100 %

Para la gestión del riesgo de crédito de clientes, el Grupo tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación, tales como consultas a registros de morosidad, ratings o estudios de solvencia, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos, etc.).

La variación de la provisión de clientes ha sido como sigue:

(Millones de Euros)	2022	2021 (*)
Saldo inicial	209	211
Cargos a la cuenta de resultados	-1	-3
Dotaciones	-5	6
Reversiones	4	-9
Aplicaciones	2	-1
Efecto tipo de cambio	0	1
Trasposos y otros	-1	1
Saldo final	209	209

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5) para diciembre 2021.

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

b) Otras cuentas a cobrar

La composición de los saldos de Otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2022 y 2021 es como sigue:

Millones de euros	2021 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2022
Anticipos entregados a proveedores	50	1	0	11	61
Deudores varios	84	-1	7	6	96
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	2	0	0	1	3
Créditos con las Administraciones Públicas	140	0	-1	9	148
OTRAS CUENTAS A COBRAR	276	0	6	27	309

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La principal variación en el epígrafe de "Otras cuentas a cobrar" corresponde a la partida de "Anticipos entregados a proveedores", principalmente de la División de Construcción (8 millones de euros).

Finalmente, en el epígrafe "Créditos con Administradores Públicos" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por impuestos distintos a Impuestos sobre las Ganancias.

4.3. ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2022 y 2021:

Millones de euros	2021 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2022
Acreeedores comerciales	1.544	11	-3	112	1.663
Obra Certificada por Anticipado	692	-4	-1	275	962
Anticipos	193	-2	10	201	402
Otras deudas no comerciales	384	-2	1	20	403
ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	2.813	4	6	608	3.430

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

a) Acreeedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreeedores comerciales a 31 de diciembre de 2022 y 2021:

Millones de euros	2021 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2022
Acreeedores comerciales	1.063	10	-3	117	1.187
Acreeedores comerciales enviados a confirming	226	0	-1	8	234
Retenciones realizadas a proveedores	255	2	0	-14	242
ACREEDORES COMERCIALES	1.544	11	-3	112	1.663

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

El epígrafe Acreeedores Comerciales experimenta un incremento de 120 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2021. Excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro la variación de los acreeedores comerciales se incrementa 112 millones de euros, principalmente en la División de Construcción (78 millones de euros), destacando la actividad de USA y Canadá.

Respecto a los acreeedores comerciales enviados a confirming, donde se registran los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de confirming (ver Nota 1.3.3.3 sobre políticas contables), experimenta un incremento de 8 millones de euros respecto al saldo a 31 de diciembre de 2021.

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de acreeedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

b) Obligación de información en relación al pago de proveedores establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010

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.

Respecto al periodo medio de pago a proveedores de las actividades discontinuadas el desglose es el siguiente:

(Días)	2022	2021
PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES ACTIVIDADES DISCONTINUADAS		55
Ratio de operaciones pagadas		54
Ratio de operaciones pendientes de pago		74
IMPORTE (Euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS		327.929.700
TOTAL PAGOS PENDIENTES		15.764.616

c) Ley 18/2022, de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas (Disposición adicional tercera)

De acuerdo con la Ley 18/2022, que modifica la Ley 15/2010 en lo que a desglose sobre plazos de pago a proveedores se refiere, se informa del volumen monetario y número de facturas pagadas en un periodo inferior a 60 días, y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores:

Millones de euros						
2022						
IMPORTE TOTAL FACTURAS PAGADAS	FACTURAS EN PLAZO	% FACTURAS PLAZO	TOTAL Nº FACTURAS	TOTAL Nº FACTURAS EN PLAZO	% NUM. FACTURAS EN PLAZO	
880	726	82 %	0,20	0,20	80 %	

d) Obra certificada por anticipado y anticipos de clientes

Se recogen en este epígrafe:

- El importe de obra certificada por anticipado (ver definición en las notas 4.4 y 1.3.3.4) ha experimentado un incremento de 275 millones de euros frente al saldo reconocido a diciembre de 2021 (excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro), principalmente en USA y Canadá, destacando la obra del Metro de Ontario (142 millones de euros).
- El saldo de anticipos de clientes (ver definición en el apartado 4.4) se incrementa en 201 millones de euros frente a diciembre 2021, principalmente, en USA y Canadá debido a los anticipos recibidos en la obra del Metro de Ontario (105 millones de euros).

e) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe "Otras deudas no comerciales" es el siguiente:

Millones de euros	2021 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2022
Remuneraciones pendientes de pago	168	0	0	22	190
Deudas con Hacienda Pública	147	-2	-2	29	173
Otros acreedores	69	0	2	-30	41
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	384	-2	1	20	403

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

4.4. INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15

Saldos de balance relativos a NIIF 15

Como se indica en la Nota 1.3.3.4 relativa a la política de reconocimiento de ingresos en contratos (NIIF 15), en aquellos contratos en los que las obligaciones de desempeño se miden a lo largo del tiempo, sistemáticamente se analiza contrato a contrato la diferencia entre los ingresos reconocidos por los servicios prestados y los importes efectivamente facturados al cliente.

Si la facturación es menor que los ingresos reconocidos, la diferencia se registra como un activo denominado obra ejecutada pendiente de certificar, dentro del epígrafe de Clientes por ventas y prestación de servicios (Nota 4.2.a), mientras que si el ingreso reconocido es inferior al importe facturado se reconoce un pasivo denominado obra certificada por anticipado, dentro del epígrafe de Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar a corto plazo (Nota 4.3).

Adicionalmente, en determinados contratos de construcción, se acuerdan pagos en concepto de anticipos que son realizados por el cliente al inicio del contrato y cuyo saldo se va liquidando contra las diferentes certificaciones a medida que la obra se ejecuta.

Dichos saldos figuran en el pasivo del balance dentro del epígrafe acreedores comerciales (Nota 4.3.a).

En sentido contrario a los anticipos, en algunos contratos el cliente retiene parte del pago de cada certificación en garantía del cumplimiento de determinadas obligaciones contractuales, no produciéndose la devolución hasta la liquidación definitiva del contrato. Dichos saldos figuran en el activo del balance dentro del epígrafe Clientes por ventas y prestaciones de servicios (Nota 4.2.a).

A diferencia del concepto de obra ejecutada pendiente de certificar y de obra certificada por anticipado, los anticipos y las retenciones son saldos que implican un impacto futuro en caja, ya que en el caso de los anticipos se producirá un menor cobro a futuro en la medida en que los mismos son descontados de las certificaciones, mientras que las retenciones implicarán mayor cobro futuro, ya que los clientes procederán a su devolución en la medida en que las obras sean liquidadas.

A continuación, se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2022 y de 2021:

Millones de euros	2021 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2022
Obra ejecutada pendiente de certificar	347	-4	-2	64	406
Retenciones	119	-1	2	20	141
Total activos de contratos con clientes	466	-5	0	84	547
Obra Certificada por Anticipado	692	-4	-1	275	962
Anticipos	193	-2	10	201	402
Total pasivos de contratos con clientes	885	-6	9	476	1.364

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

El saldo a 31 de diciembre de 2022 de la obra ejecutada pendiente de certificar corresponde prácticamente en su totalidad a las cifras relativas a ingresos del contrato principal firmado con el cliente, ya que conforme a la política general establecida en el Grupo sólo pueden reconocerse aquellos trabajos que sean exigibles, esto es, que estén aprobados por el cliente. Las reclamaciones sólo se incluyen aquellos casos en los que se considera altamente probable que no haya una reversión de ingresos en el futuro.

En general, las obligaciones de desempeño de las actividades de construcción se satisfacen a lo largo del tiempo por lo que, dado que los importes relativos a modificaciones y reclamaciones no son relevantes en el epígrafe de Obra Ejecutada Pendiente de Certificar, el saldo de dicho epígrafe corresponde fundamentalmente a diferencias entre los importes ejecutados y certificados, motivadas por diferencias temporales en el proceso de certificación y revisión por parte del cliente, hitos de facturación, o calendario de certificaciones.

Otros desgloses relativos a NIIF 15:

Ingresos relativos a contratos de clientes:

Del total de ingresos reconocidos durante el ejercicio (Nota 2.1 Ingresos de explotación) 7.385 millones de euros corresponde a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representa un 97,8% de la cifra de ventas reconocida.

(Millones de euros)	2022
Construcción	6.287
Autopistas	765
Aeropuertos	5
Resto segmentos	328
Ventas relacionadas con contratos con clientes	7.385

Respecto a los ingresos pendientes de reconocer relativos a obligaciones de desempeño no ejecutadas al cierre del ejercicio, dicha partida corresponde con lo que habitualmente se conoce como cartera (ver definición en el apartado de Medidas Alternativas de Rendimiento dentro del Informe de Gestión).

Dicha cifra se desglosa en la siguiente tabla, por área de negocio, e incluye una estimación sobre los años en los que está previsto que la misma se materialice en ingresos.

INGRESOS	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes	TOTAL
Construcción	5.366	3.934	2.778	1.324	1.341	14.743
Infraestructuras energéticas y movilidad (Tratamiento Residuos UK y servicios en Chile)	170	146	111	88	615	1.130
Total	5.536	4.080	2.889	1.412	1.956	15.873

El total de contratos en vigor es de 1.159 para las actividades de Construcción y 29 contratos de Infraestructuras energéticas y movilidad.

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN

Las notas de esta sección describen la evolución de la estructura financiera de Ferrovial, analizando tanto la variación de su Patrimonio Neto (Nota 5.1), como su Deuda Neta Consolidada (Nota 5.2), entendida como el saldo de tesorería y equivalentes minorado por el importe de la deuda financiera, bancaria y obligaciones, desglosada entre las sociedades proyecto y ex proyecto. Igualmente se describe la exposición a los principales riesgos financieros y las políticas de gestión de los mismos (Nota 5.4), así como los derivados que tiene contratados en relación con dichas políticas (Nota 5.5).

El Patrimonio Neto (Nota 5.1) atribuido a los accionistas aumenta respecto al ejercicio anterior debido, fundamentalmente, al valor de los derivados por tipo de interés reconocidos en el patrimonio, el efecto del tipo de cambio y al resultado del ejercicio parcialmente compensado por remuneración al accionista.

PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS

(Millones de euros)

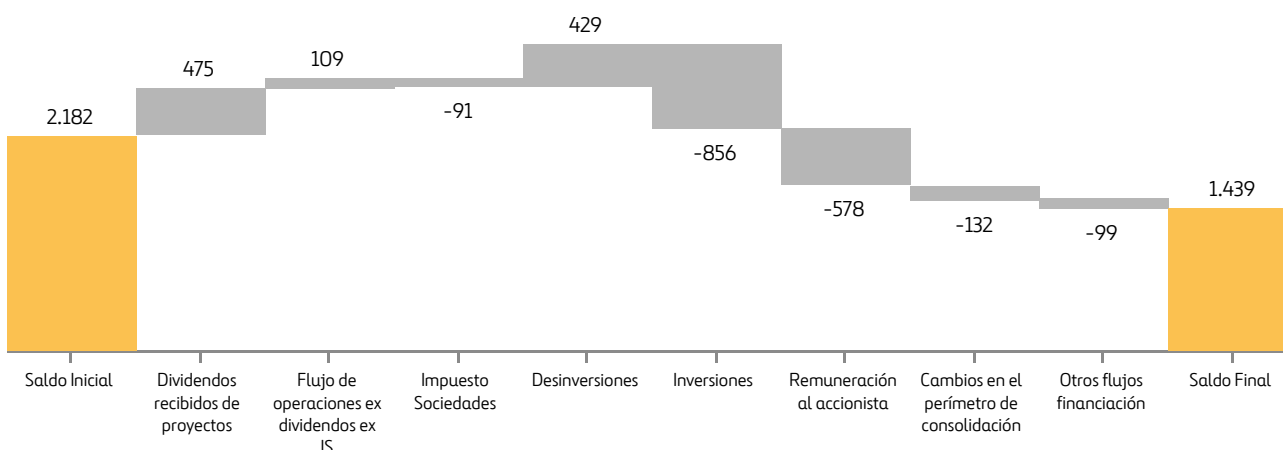
SALDO FINAL 31/12/2021 (*)	4.039
Resultado neto	186
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio	391
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	131
Remuneración accionista	-578
Variaciones de perímetro	-88
Otros	32
Saldo final 31/12/2022	4.113

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La caja neta consolidada (Nota 5.2) de Ferrovial ex proyectos, incluyendo las actividades discontinuadas, se sitúa en 1.439 millones de euros frente a 2.182 millones de euros en 2021.

El empeoramiento en el ejercicio se explica por la evolución del flujo de caja (Nota 5.3), que sí incluye los movimientos de las actividades discontinuadas, y por la desconsolidación de la caja neta de aquellos activos que han sido objeto de desinversión. En dicha evolución destaca las inversiones realizadas en el ejercicio por importe de 856 millones de euros (principalmente por las adquisiciones del Aeropuerto de Dalaman e inversiones en las Autopistas I-66 e I-77) y la remuneración al accionista (578 millones de euros), compensado por las desinversiones por importe de 429 millones de euros y el cobro de dividendo recibido de los proyectos de Infraestructuras (475 millones de euros).

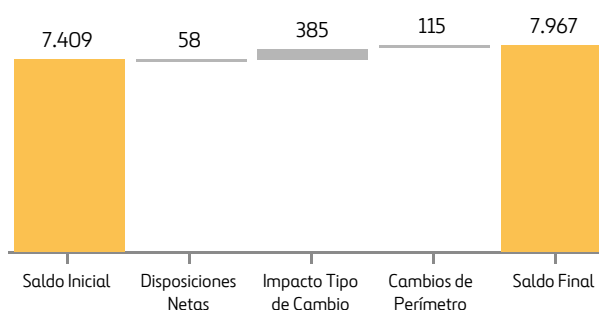
Evolución Deuda Neta Consolidada Ex proyectos



Esta situación de caja neta positiva sigue permitiendo conservar una holgura importante respecto al objetivo de mantener un grado de rating investment grade, donde la compañía considera una métrica relevante el ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) ex proyectos sobre resultado bruto de explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces. El rating actual de Ferrovial se mantiene en BBB.

Con respecto a la deuda bruta de proyectos, la variación frente al año anterior (7.967 millones en diciembre 2022 frente a 7.409 millones en diciembre 2021), se debe principalmente al impacto por el tipo de cambio (385 millones de euros) así como por el impacto por cambios de perímetro por la deuda incorporada tras la adquisición del aeropuerto de Dalaman por importe de 115 millones.

Variación Deuda Bruta Proyectos



5.1. PATRIMONIO NETO

5.1.1 Variaciones de Patrimonio Neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2022 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2022 y diciembre 2021:

	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Patrimonio Neto a 31.12.2021 (*)	4.039	1.790	5.829
Patrimonio Neto a 01.01.2022	4.039	1.790	5.829
Resultado consolidado del ejercicio	186	116	302
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	348	-15	333
Impacto en reservas de planes de prestación definida (**)	0	0	0
Diferencias de conversión	43	80	123
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	391	65	456
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	131	0	131
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	708	181	889
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	-132	-160	-292
Operaciones de autocartera	-446	0	-446
REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA	-578	-160	-738
Ampliaciones y reducciones de capital	0	356	356
Sist. retributivos vinculados a la acción	0	0	0
Bono Híbrido	-8	0	-8
Variaciones de perímetro	-88	67	-21
Otros movimientos	40	7	47
OTRAS TRANSACCIONES	-56	430	374
Patrimonio Neto a 31.12.2022	4.113	2.241	6.354

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

(**) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no podría ser posteriormente objeto de reclasificación al resultado del período, según lo establecido en la modificación de la NIC 1 sobre Presentación de Estados Financieros.

A continuación, se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2022, cuya evolución ha supuesto un aumento de 74 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

Resultado consolidado del ejercicio de 186 millones de euros para la sociedad dominante.

Los ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio corresponden a:

- Instrumentos de cobertura: Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados contratados designados como coberturas, en su parte eficiente, detallados en la Nota 5.5 y cuyo impacto positivo ha sido de 348 millones de euros, de los que 187 millones corresponden a las sociedades por integración global y 161 millones a las de puesta en equivalencia.

- Diferencias de conversión: Las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense, libra esterlina y rupia india principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4, han generado unas diferencias de conversión de 43 millones de euros, de forma que la apreciación del dólar canadiense y dólar americano frente al euro por importe de 29 y 59 millones de euros se ha visto parcialmente compensada por la depreciación de la libra esterlina y de la rupia india frente al euro por importe de -23 y -18 millones de euros. Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (ver Nota 5.5).

Importes transferidos a la Cuenta de Resultados:

Se recoge en este apartado el impacto correspondiente a la reclasificación desde fondos propios a resultados, según la NIC 21, de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión y a los derivados de cobertura correspondientes a las operaciones de desinversión y adquisiciones que se mencionan en la Nota 1.1.4, destacando los derivados de cobertura de la deuda relacionados con el negocio de Servicios de Infraestructura en España (7 millones de euros netos de impuestos) así como las diferencias de conversión y los derivados de cobertura de la deuda relacionados con el negocio de Amey en Reino Unido por importe de 156 y 15 millones de euros, respectivamente.

Los importes anteriormente comentados se compensan parcialmente con la reclasificación a la cuenta de resultados del impacto acumulado en reservas de la precobertura contratada para la emisión de un bono en Ferrovial S.A., prevista para el ejercicio 2022 y que no se ha producido finalmente, por importe de -46 millones de euros neto de impuestos (impacto positivo en la cuentas de resultados) tal y como se indica en la Nota 5.5.

Remuneración al accionista:

- Dividendo Flexible: La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 7 de abril de 2022 aprobó un sistema de retribución flexible a los accionistas, por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones liberadas de nueva emisión de la Sociedad, mediante la suscripción de una ampliación de capital con cargo a reservas, o por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (si no lo hubiesen hecho en el mercado) de los derechos de asignación gratuita correspondientes a las acciones que posean. Fruto de dicho acuerdo, a lo largo del ejercicio 2022 se han ejecutado dos ampliaciones de capital con las siguientes características:
 - En mayo de 2022, se emitieron 3.968.559 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 0,8 millones de euros (sin impacto en caja), y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 108 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,28 euros.
 - En noviembre de 2022, se emitieron 12.116.333 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 2,4 millones de euros (sin impacto en caja), y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 24 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,41 euros.
- El impacto en el flujo de caja por la remuneración al accionista en 2022 ha alcanzado los 578 millones de euros (Nota 5.3).

Sistemas retributivos vinculados a la acción:

Durante el ejercicio 2022 se han adquirido un total de 315.000 acciones, correspondientes a un 0,043% del capital de Ferrovial, para ser posteriormente entregadas, junto con parte de la autocartera existente al inicio del ejercicio, en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 7,7 millones de euros sin impacto en patrimonio, ya que el efecto de la liquidación del plan vencido en el ejercicio se compensa con la reversión de la provisión registrada para adecuarla al grado de cumplimiento del plan que vence en 2023.

Cabe señalar, tal y como se menciona en la Nota 5.5, que la Sociedad tiene contratados Equity Swaps al objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que puede significar el ejercicio de estos sistemas de retribución. Estos instrumentos suponen un impacto en el resultado financiero por valor razonable de -9 millones de euros.

Bono Híbrido subordinado:

El movimiento del año recoge los costes asociados a este instrumento de patrimonio, descrito en la Nota 5.1.2 d) posterior, que suponen un impacto negativo de -8 millones de euros en el ejercicio 2022.

Las variaciones de perímetro se componen de las siguientes operaciones:

Se debe a la operación de compra del 7,135% de la autopista I-77 Mobility Partners LLC (ver Nota 1.1.4). Conforme a la NIIF 3, y puesto que la sociedad ya se consolidaba globalmente, la diferencia entre el precio pagado y el valor contable de la participación se registra contra las reservas de la sociedad dominante (-88 millones de euros) y reduciendo el importe de los socios externos (-15 millones euros).

5.1.2 Componentes del Patrimonio Neto

A continuación, se presenta una explicación de cada una de las partidas del Patrimonio Neto, tal y como se presenta en el Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto:

a) Capital Social

A 31 de diciembre de 2022 el capital social asciende a 145.488.652,20 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 727.443.261 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una. Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla, corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

ACCIONES	NÚMERO	NOMINAL
Apertura	733.602.481	146.720.496
Dividendo flexible	16.084.892	3.216.978
Reducción de capital	-22.244.112	-4.448.822
ACCIONES FINAL	727.443.261	145.488.652

A 31 de diciembre de 2022, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% es Rijn Capital BV, con el 20,42%, sociedad controlada por el Presidente del Consejo de Administración de la compañía, D. Rafael del Pino y Calvo Sotelo.

Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a negociación en el Mercado Continuo (SIBE) y en las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b) Prima de emisión y prima de fusión

La disminución de la prima de emisión y prima de fusión, procedente de la fusión producida en 2009 de Grupo Ferrovial S.A. con Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (actualmente Ferrovial, S.A.), con respecto al año anterior viene motivada por la amortización de acciones propias acordada en el Programa de Recompra explicado en el apartado siguiente. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2022 no hay prima de emisión ni prima de fusión (218 millones de euros a cierre del ejercicio anterior). Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2021 el número de acciones en autocartera ascendía a 5.072.018 acciones. A lo largo del ejercicio 2022 se han producido las siguientes variaciones:

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

La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 7 de abril de 2022 aprobó un Programa de Recompra de acciones propias de hasta un máximo de 34 millones de acciones y por importe máximo de 500 millones de euros y cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. A lo largo del ejercicio 2022 se han adquirido 17.912.899 acciones propias a un precio medio de 24,83 euros por acción, representando un desembolso total de 445 millones de euros. Posteriormente se ha acordado una reducción de capital de 22.244.112 acciones, lo que implica una disminución de la cifra de capital social por valor de 4,4 millones de euros y un impacto de 543 millones de euros, correspondiente a la amortización de autocartera, registrado contra reservas de libre disposición (prima de fusión) (218 millones de euros) y otras reservas (321 millones de euros), debido a la diferencia entre el valor nominal y el coste de adquisición de las acciones amortizadas.

La autocartera en poder de la sociedad a 31 de diciembre de 2022 (1.168.290 acciones) tiene un valor de mercado de 29 millones de euros.

d) Otros instrumentos de patrimonio

El Grupo, a través de su filial Ferrovial Netherlands BV y con garantía de Ferrovial, S.A., realizó en el ejercicio 2017 una emisión de bonos perpetuos subordinados por un importe nominal de 500 millones de euros y un cupón anual del 2,124% hasta la primera fecha de recálculo (mayo 2023). Tras esta primera fecha de recálculo, el cupón será modificado a un tipo equivalente al de sumar un 2,127% (step-up de 25 puntos básicos sobre el margen de cierre en 2017) al tipo swap a 5 años de ese momento. A partir de mayo 2023, cada 5 años se actualiza el tipo swap al tipo a 5 años de ese momento. En 2043 se modifica el margen que se suma al tipo swap a 5 años de ese momento pasando a ser de 2,877% (step-up de 75 puntos básicos sobre el margen de 2023).

Dichos bonos son amortizables por primera vez a opción del emisor en 5 años y medio desde la fecha de emisión (desde el 14 de febrero de 2023 hasta el 14 de mayo 2023 incluidos) y, posteriormente, en cada fecha de pago de cupón. Asimismo, Ferrovial tiene también la facultad de diferir en el tiempo el pago de los cupones, no siendo exigibles por los titulares.

Tal y como se menciona en la Nota 1.3.3.3, cuando es el emisor el que tiene el derecho a decidir tanto el repago del principal como la posibilidad de diferir el pago de los cupones del bono, el instrumento se clasifica como patrimonio neto.

Así, estos bonos perpetuos subordinados se registran en el epígrafe de "Otros instrumentos de patrimonio". Los costes asociados a la emisión del mismo, así como el interés devengado y pago del cupón, se registran dentro del apartado de Reservas, con un tratamiento similar al de los dividendos, y alcanzan a cierre de 2022 la cifra acumulada de -44 millones de euros (-8 millones de euros devengados en el presente ejercicio).

Independientemente de que desde un punto de vista contable este tipo de instrumento se trate como fondos propios, el criterio seguido por las agencias de rating a efectos de analizar el nivel de endeudamiento del Grupo, es el de considerar la emisión del bono híbrido total o parcialmente como deuda y/o parcialmente equity, según las metodologías actuales aplicadas por cada una de estas agencias.

e) Ajustes por cambio de valor

En el epígrafe denominado "ajustes por cambio de valor" del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2022 es de -778 millones de euros, se incluye el importe acumulado en reservas de los ajustes por diferencias de conversión (-322 millones de euros), planes de pensiones (-455 millones de euros) y valoración de derivados (-1 millones de euros).

En relación con lo exigido en la NIC 1 relativa al desglose de "ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio", es importante destacar que el único epígrafe que conforme a la normativa contable no puede ser objeto de transferencia a futuro a la cuenta de pérdidas y ganancias es el relativo a planes de pensiones.

f) Resultados acumulados y otras reservas

Dentro de este epígrafe se incluyen resultados acumulados de ejercicios anteriores y otras reservas por un importe total de 4.264 millones de euros (4.591 millones en 2021). Dentro de estas, se encuentran las reservas no distribuibles de la sociedad dominante, correspondientes principalmente a la Reserva Legal por importe de 30 millones de euros.

Se registran, asimismo, en este epígrafe los ajustes por sistemas retributivos vinculados a la acción, así como el impacto de los cupones y costes de bonos perpetuos subordinados.

Las principales magnitudes de los Estados Financieros de las sociedades con participación de otros socios más significativas del Grupo se presentan en la siguiente tabla (datos al 100%):

2022 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVO	FFPP	PNT	RESULTADO NETO
Autopista Terrasa Manresa	576	180	396	13	-60
LBJ Infrastructure Group	2.168	2.363	-195	-1.887	10
NTE Mobility Partners	1.716	1.692	24	-1.142	79
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	2.327	1.719	608	-1.152	38
I-77 Mobility Partners LLC	753	522	231	-240	12
I-66 Mobility Partners LLC	5.804	2.177	3.627	-1.536	-12
Budimex	1.668	1.343	325	673	57
Dalaman	704	452	252	-103	13

g) Propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2022

La Sociedad ha obtenido un resultado del ejercicio de 961.401.669 euros.

El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de Ferrovial, S.A., sociedad individual:

	2022
Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	961.401.668,98
Aplicación (euros):	
A Reservas voluntarias	908.006.282,34
A Resultados negativos de ejercicios anteriores	53.395.386,64

La Reserva Legal se encuentra totalmente constituida.

h) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2022, las sociedades más significativas integradas por consolidación global con participación de otros socios en el capital suscrito de las sociedades del Grupo son las siguientes:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
AUTOPISTAS		
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	23,72 %	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	28,33%-17,07 %	LBJ Blocker (APG)- Meridiam Infr. S.a.r.l. (MI LBJ)
NTE Mobility Partners Holding LLC	37,03 %	Meridiam Infrastructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	28,84%-17,49 %	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infrastructure NTE 3A/3B LLC
I-77 Mobility Partners, LLC	24,58%-3,18%	John Laing I-77 Holco Corp./ Aberdeen Infr. Invest.
I-66 Mobility Partners, LLC	29,75%-14,55%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l. - I-66 Blocker (APG)
CONSTRUCCIÓN		
Budimex S.A.	9,8%-6,3%-33,8%	AVIVA OFE Aviva BZ WBK - Nationale Nederlanden OFE - Cotiza en Bolsa
AEROPUERTOS		
Dalaman	40,00 %	YDA Group

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2022.

Sociedad	Saldo 31.12.2021 (*)	Resultado	Derivados	Dif. conversión	Dividendos	Ampl. Capital	Otros movimientos	Saldo 31.12.2022
Autopista Terrasa Manresa	147	-19	-21	0	-13	0	0	94
LBJ Infraestructure Group	-68	9	0	-4	-26	0	0	-89
NTE Mobility Partners	11	47	0	1	-54	0	4	9
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	196	33	0	11	0	39	3	282
I-77 Mobility Partners LLC	70	6	0	3	0	0	-15	64
I-66 Mobility Partners LLC	1.288	-10	0	76	0	256	0	1.610
FAM Construction LLC (I-66)	-59	-26	0	-4	0	61	0	-28
Budimex	202	60	0	-3	-67	0	0	192
Dalaman	0	8	3	0	0	0	83	94
Otros	3	8	3	0	0	0	-1	13
TOTAL	1.790	116	-15	80	-160	356	74	2.241

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

En el epígrafe “ampliaciones de capital” se recoge el impacto del aumento de fondos atribuibles a los socios externos de la autopista I-66 Mobility Partners LLC, de FAM Construcción LLC (I-66) y de la autopista NTE Segment 3 por importe de 256, 61 y 39 millones de euros, respectivamente.

En el epígrafe “Otros movimientos”, se registra principalmente un impacto de 83 millones de euros asociado a la entrada en el perímetro del 60% de la participación adquirida del Aeropuerto Internacional de Dalaman y -15 millones de euros asociado a la autopista I-77 Mobility Partners LLCC como consecuencia de la compra por parte de Ferrovial de un 7,135% adicional (ver Nota 1.1.4).

5.2. DEUDA NETA CONSOLIDADA

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la Posición Neta de Tesorería, separando las sociedades proyecto y el resto de sociedades. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes, junto con la caja restringida clasificada a largo plazo de los proyectos de infraestructuras y otros activos financieros a corto plazo, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

Adicionalmente, se incluyen dentro la cifra de Posición Neta de Tesorería, derivados Forwards por importe de 151 millones de euros, que cubren la caja del Grupo nominada en dólares canadienses, así como derivados Cross Currency Swaps que están asociados a la deuda y a la caja nominada en dólares con un valor de -5 millones de euros. Esta asignación se realiza debido a que dichos derivados tienen un vencimiento inferior a 3 meses, están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

	31/12/2022							
Act. Contin. y discontin. (Millones de euros)	Deuda bancaria /Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total
Sociedades Ex	-3.686	-5	4.962	151	41	1.463	-25	1.439
Proyectos	-7.967	0	168	0	556	-7.244	25	-7.219
Posición Neta de Tesorería Total	-11.653	-5	5.130	151	597	-5.781	0	-5.781

	31/12/2021							
Act. Contin. y discontin. (Millones de euros)	Deuda bancaria /Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total
Sociedades Ex	-3.202	-9	5.452	-22	0	2.219	-37	2.182
Proyectos	-7.463	0	214	0	579	-6.671	37	-6.633
Posición Neta de Tesorería Total	-10.665	-9	5.666	-22	579	-4.451	0	-4.451

Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5) de diciembre 2021.

La Posición Neta de Tesorería ex-proyectos de infraestructuras alcanza a diciembre de 2022 un importe de 1.439 millones de euros, frente a 2.182 millones de euros a diciembre 2021, lo que implica una variación de -743 millones de euros (incluyendo las actividades discontinuadas en 2021). La Posición Neta de Tesorería de los proyectos de infraestructuras varía en -586 millones de euros, pasando de -6.633 millones de euros en diciembre 2021 a -7.219 millones de euros a diciembre de 2022 (incluyendo las actividades discontinuadas en 2021). El análisis de dicha posición se presenta con más detalle en la Nota 5.3 de Flujo de Caja y en el Informe de Gestión que ha sido formulado conjuntamente con las presentes Cuentas Anuales Consolidadas.

Tal y como se explica en la Nota 1.1.3, en el ejercicio 2022 ha finalizado el proceso de desinversión de la División de Servicios y se ha decidido reclasificar a actividad continuada el negocio de Chile de dicha División, relacionado con la prestación de servicios de operación y mantenimiento de la industria minera, dentro de la división de Energía y Movilidad del Grupo. Por este motivo, la Posición Neta de Tesorería en el ejercicio 2022 de actividades continuadas y discontinuadas es la misma. Sin embargo, a modo comparativo, presentamos la Posición Neta de Tesorería en el ejercicio 2021 sin incluir las actividades discontinuadas.

	31/12/2021							
Act. Contin. y discontin. (Millones de euros)	Deuda bancaria /Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total
Sociedades Ex	-3.201	-9	5.340	-22	0	2.109	-37	2.071
Proyectos	-7.409	0	207	0	579	-6.623	37	-6.586
Posición Neta de Tesorería Total	-10.610	-9	5.547	-22	579	-4.515	0	-4.515

Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5) de diciembre 2021.

Act. Continuada (Millones de euros)	Deuda bancaria /Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intra grupo	Variación	
								Total	
Sociedades Ex Proyectos	-485	4	-378	173	41	-646	12	-634	
Sociedades Proyectos	-558	0	-40	0	-23	-621	-12	-633	
Posición Neta de Tesorería Total	-1.043	4	-418	173	18	-1.267	0	-1.267	

Adicionalmente se incluye el detalle de las actividades discontinuadas para el período comparativo 2021:

Act. Discontinuadas (Millones de euros)	31.12.2021		
	Deuda bancaria/Bonos	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa
Sociedades Ex Proyectos	-1	112	111
Sociedades Proyectos	-54	7	-47
Posición Neta de Tesorería Total	-55	118	63

5.2.1. Proyectos de infraestructuras

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

Los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de Grupo.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, cuyo saldo asciende a 38 millones de euros (47 millones de euros a 31 de diciembre 2021), mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de Activos Financieros por 556 millones de euros (579 millones de euros a 31 de diciembre de 2021). Por tanto, la caja restringida existente a 31 de diciembre de 2022 tanto a corto como a largo plazo asciende a 594 millones de euros, correspondiente a las Autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-77, I-66 y NTE por importe de 401, 2, 40, 110 y 3 millones de euros, respectivamente, y otras concesiones en Europa por importe de 37 millones de euros, destacando las plantas de tratamiento en Reino Unido, la Autovía de Aragón y otras autopistas europeas por importe de 14, 14 y 9 millones de euros, respectivamente. La variación frente a diciembre 2021 por importe de -32 millones de euros se debe a:

- Disminución neta de la misma por -68 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en las Autopistas NTE Segmento 3 (-144 millones de euros) y LBJ (-25 millones de euros), compensado parcialmente con un incremento en la autopista I-66 de 97 millones de euros.
- El impacto del tipo de cambio asciende a 36 millones de euros, originado principalmente por la variación del dólar americano (ver Nota 1.3).

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes, corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

b) Deuda de proyectos de infraestructuras

b.1) Desglose por proyectos, variaciones significativas en el ejercicio y principales características de la deuda

A continuación, se presenta el desglose de la deuda por proyectos, la separación entre bonos y deuda bancaria, corto y largo plazo y las variaciones en el ejercicio.

(Millones de euros)	31.12.2022			Variación 22/21		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	4.123	3.770	7.893	233	298	531
Autopistas	4.123	3.361	7.484	233	170	403
Autopistas Americanas	4.123	2.438	6.561	233	201	434
Autopistas Españolas	0	626	626	0	-6	-6
Autopistas Portuguesas	0	264	264	0	-13	-13
Resto de Concesiones	0	33	33	0	-12	-12
Aeropuertos	0	95	95	0	95	95
Construcción	0	95	95	0	2	2
Infra. Energéticas y movilidad	0	219	219	0	32	32
Corto plazo	0	74	74	-1	28	27
Autopistas	0	43	43	-1	3	2
Autopistas Americanas	0	0	0	-1	0	-1
Autopistas Españolas	0	13	13	0	2	2
Autopistas Portuguesas	0	17	17	0	3	3
Resto de Concesiones	0	13	13	0	-2	-2
Infra. Energéticas y movilidad	0	9	9	0	6	6
Construcción	0	4	4	0	1	1
Aeropuertos	0	18	18	0	18	18
TOTAL	4.123	3.844	7.967	232	326	558

(Millones de euros)	31.12.2021		
	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	3.890	3.472	7.362
Autopistas	3.890	3.191	7.081
Autopistas Americanas	3.890	2.237	6.127
Autopistas Españolas	0	632	632
Autopistas Portuguesas	0	277	277
Resto de Concesiones	0	45	45
Aeropuertos	0	0	0
Construcción	0	93	93
Infra. Energéticas y movilidad	0	187	187
Corto plazo	1	46	47
Autopistas	1	40	41
Autopistas Americanas	1	0	1
Autopistas Españolas	0	11	11
Autopistas Portuguesas	0	14	14
Resto de Concesiones	0	15	15
Infra. Energéticas y movilidad	0	3	3
Construcción	0	3	3
Aeropuertos	0	0	0
TOTAL	3.892	3.517	7.409

A continuación, se muestra la variación de la de deuda bruta de Proyectos de Infraestructura, desglosando la variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impactos por tipo de cambio y cambios de perímetro, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio.

(Millones de euros)	Aumento / disminución con impacto en Flujo de Caja		Impacto por tipo de cambio	Impacto por cambios de perímetro y Otros	Intereses capitalizados/ devengados	Dic.2022
	Dic.2021					
Posición Deuda Bruta Proyectos	7.409	12	385	115	46	7.967

La deuda de proyectos de infraestructura aumenta en 558 millones de euros con respecto a diciembre de 2021, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Impacto por cambios de perímetro por la integración de la deuda del Aeropuerto Internacional de Dalaman tras la adquisición del 60% de las acciones con derecho a voto (ver Nota 1.1.4) por importe de 115 millones de euros.
- Impacto por tipo de cambio de 385 millones de euros, principalmente por la depreciación del euro frente al dólar americano.
- Aumento de la deuda excluyendo impacto de tipo de cambio y cambios de perímetro respecto al cierre del ejercicio 2021 por importe de 58 millones de euros, principalmente en los proyectos en Estados Unidos, y tiene su origen en la capitalización de intereses y por los intereses devengados no pagados.

Autopistas Americanas:

NTE Mobility Partners, LLC

La deuda está compuesta por bonos emitidos (Taxable Bonds) por 871,1 millones de dólares a tipo fijo de 3,92% con vencimiento final en 2049 y por bonos PABs (Private Activity Bonds) emitidos por 331,8 millones de dólares (total de 400 millones de dólares incluyendo prima de emisión) a tipo fijo del 4,00% sobre 122,8 millones de dólares y 5,00% sobre 209,1 millones dólares y con un perfil de repago desde el 2030 al 2039.

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

La deuda de los segmentos 3A-3B está estructurada con la emisión de 274 millones de dólares en Private Activity Bonds (PABs), con vencimientos a 25 y 30 años (tipo fijo del 7,00% sobre 128,3 millones de dólares y 6,75% sobre 145,7 millones dólares) y un préstamo TIFIA de 531 millones de dólares, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2022 asciende a 666,5 millones de dólares a un tipo fijo del 3,84% (531 millones de dólares de principal y 135,5 millones de dólares de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2053.

La deuda del segmento 3C está estructurada a través de la emisión de 653,9 millones de dólares (total de 750 millones de dólares incluyendo prima de emisión) en Private Activity Bonds (PABs) con un perfil de repago desde el 2047 al 2058 y a un tipo fijo del 5,00%.

LBJ Infr. Group LLC

La estructura de la deuda está compuesta por bonos PABs (Private Activity Bonds) emitidos por 537,5 millones de dólares (total de 615 millones de dólares con prima) a tipo fijo del 4,00% con un perfil de repago desde el 2030 al 2040 y por bonos emitidos (Taxable Bonds) por 615,5 millones de dólares (tipo fijo de 2,75% y vencimiento final en 2026 sobre 7 millones de dólares y tipo fijo de 3,80% con vencimiento final en 2057 sobre 608,5 millones de dólares).

Además, cuenta con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de Estados Unidos cuyo valor a 31 de diciembre de 2022 es de 835,6 millones de dólares con un perfil de repago desde 2035 al 2050 a un tipo fijo del 4,22%.

En diciembre de 2022 ha contratado una línea de crédito para las actuaciones de CAPEX futuras con vencimiento en 2027 y con un límite que asciende a 72,65 millones de dólares a un tipo fijo de 4,51% de la que no se ha dispuesto en 2022.

I-77 Mobility Partners, LLC

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 100 millones de dólares (tipo fijo del 5,00%) de los que 6,9 millones tienen vencimiento final entre 2026 y 2030, 13,1 millones tienen vencimiento final en 2037 y 80 millones tienen vencimiento final en 2054.

Cuenta también con un préstamo TIFIA de 189 millones de dólares a un tipo fijo del 3,04% y vencimiento final en 2053, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2022 asciende a 220,9 millones de dólares (189 millones de dólares de principal y 31,9 millones de dólares de intereses capitalizados).

I-66 Mobility Partners, LLC

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 737 millones de dólares (total de 800,4 millones de dólares incluyendo prima de emisión) a tipo fijo del 5,00% de los que 30,9 millones de dólares tienen vencimiento final en 2047, 130,9 millones de dólares tienen vencimiento final en 2049, 222,4 millones de dólares tienen vencimiento final en 2052 y 352,8 millones de dólares tienen vencimiento final en 2056.

Cuenta también con un préstamo TIFIA de 1.229 millones de dólares a un tipo fijo del 2,80% y vencimiento final en 2057, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2022 asciende a 1.349,4 millones de dólares (1.229,1 millones de dólares de principal y 120,3 millones de dólares de intereses capitalizados).

Autopistas Españolas:

Cintra Inversora Autopistas de Cataluña (A. Terrasa-Manresa)

La sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un Tramo A y un Tramo B con límites que ascienden a 300 y 316 millones de euros, respectivamente, y ambos con un tipo a cierre del ejercicio del EURIBOR 6 meses + 0,225% + 1,50%. Ambos tramos se dispusieron en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035 y su saldo a 31 de diciembre de 2022 de 289,5 y 304,9 millones de euros, respectivamente. Adicionalmente la deuda tiene un tramo de liquidez, tramo C, cuyo saldo es 41,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, y tiene disponible hasta un máximo de 25 millones de euros (tipo a cierre del ejercicio EURIBOR 6 meses +0,225% + 1,50%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 580,7 millones de euros de notional, tipo asegurado del 5,278% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -63,2 millones de euros a cierre del ejercicio.

Autopistas Portuguesas:

Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada con vencimiento final en 2033, por un importe vivo a 31 de diciembre de 2022 que asciende a 279,3 millones de euros, tras una amortización en el año de 13,8 millones de euros (tipo de interés EURIBOR 6 meses 0,278%+ 0,90% (desde 1 de julio de 2022, antes +0,85%).

En relación con esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un notional de 182,4 millones de euros, que garantiza un tipo fijo del 4,115% y cuyo vencimiento es en 2033. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -11,6 millones de euros a cierre del ejercicio.

Detalle resto proyectos:

	LP	CP	2022	Variación 22/21
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	98	6	104	3
Centella Transmisión, S.A.	73	0	73	41
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	65	2	67	-2
Depusa Aragón S.A.	25	1	26	-1
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	33	13	46	-11
Pilum, S.A.	0	0	0	-5
Grupo Budimex	5	0	5	5
Aeropuerto Internacional Dalaman	95	18	112	112
Thalia (Tratamiento Residuos UK)	48	3	51	-6
TOTAL Resto deuda Proyectos	442	43	486	138

	LP	CP	2021
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	99	2	101
Centella Transmisión, S.A.	32	0	32
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	67	2	69
Depusa Aragón S.A.	26	1	27
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	46	11	57
Pilum, S.A.	0	5	5
Thalia (Tratamiento Residuos UK)	56	1	57
TOTAL Resto deuda Proyectos	326	22	348

El resto de deuda de proyectos aumenta 138 millones de euros frente a diciembre 2021. Este aumento se debe, principalmente, a las disposiciones de deuda de los proyectos de Infraestructuras Energéticas en Chile y a la incorporación en el perímetro de consolidación de aeropuerto de Dalaman, cuya participación fue adquirida en Julio de 2022.

b.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructura

Datos en millones de euros	Divisa	Valor Razonable 2022	Saldo Contable 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 o más	Total Vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		3.007	4.123	0	0	1	8	1	2.716	2.726
AUTOPISTAS		3.007	4.123	0	0	1	8	1	2.716	2.726
	USD	3.007	4.123	0	0	1	8	1	2.716	2.726
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AEROPUERTOS		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	USD	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INFRA. ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	USD	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		3.844	3.844	107	68	81	257	79	4.820	5.412
AUTOPISTAS		3.404	3.404	90	49	59	56	53	4.647	4.955
	USD	2.438	2.438	49	0	0	0	0	3.944	3.994
	EUR	966	966	41	49	59	56	53	703	961
AEROPUERTOS		112	112	9	10	14	16	18	57	124
	EUR	112	112	9	10	14	16	18	57	124
CONSTRUCCIÓN		99	99	3	4	4	4	5	79	99
	EUR	94	94	3	4	4	4	5	74	94
	PLN	5	5	0	0	0	0	0	5	5
INFRA. ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD		228	228	4	5	5	181	3	37	234
	USD	177	177	1	2	2	178	0	0	183
	GBP	51	51	3	3	3	3	3	37	51
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		6.851	7.967	107	68	82	265	80	7.536	8.137

La diferencia entre el total de vencimientos de la deuda bancaria (8.137 millones de euros) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2022 (7.967 millones de euros) se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable. Así, los intereses devengados no pagados y la aplicación del método del coste amortizado suponen un impacto de 170 millones de euros, teniendo en cuenta que los vencimientos de la deuda no incluyen intereses. Adicionalmente, hay que señalar el ajuste del valor razonable de la deuda del Aeropuerto Internacional de Dalaman comentado en la Nota 1.1.4 por importe de -9 millones de euros.

El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado de la siguiente forma:

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dichos mercados.
- Para deuda con entidades de crédito contratadas a tipo fijo, igualmente sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos: como descuento de los flujos futuros de la deuda a un tipo de interés de mercado, calculado mediante un modelo de valoración interno.

- Por último, para la deuda con entidades de crédito contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable, por lo que se incluye este último.

b.3) Información sobre límites y disponible de proyectos de infraestructuras

A continuación, se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta al cierre del ejercicio:

2022 (Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
Autopistas	7.748	7.681	68	7.527
Autopistas Estados Unidos	6.787	6.719	68	6.561
Autopistas Españolas	636	636	0	639
Resto de concesiones	325	325	0	327
Infr.Energéticas y Movilidad	291	234	57	228
Aeropuertos	124	124	0	112
Construcción	99	99	0	99
TOTAL DEUDA FINANCIERA	8.262	8.137	125	7.967

2021 (Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
Autopistas	7.289	7.264	25	7.124
Autopistas Estados Unidos	6.263	6.263	0	6.129
Autopistas Españolas	671	646	25	643
Resto de concesiones	354	354	0	352
Infr.Energéticas y Movilidad	284	194	90	190
Construcción	98	98	0	96
TOTAL DEUDA FINANCIERA	7.670	7.555	115	7.409

La totalidad de los 125 millones disponibles en 2022 (115 millones a 31 de diciembre de 2021) corresponde a deudas no dispuestas en proyectos de energía en Chile (57 millones de euros), así como a deudas no dispuestas en autopistas de Estados Unidos (68 millones de euros), y están asociados a la propia naturaleza de los proyectos, tal y como se comenta a continuación.

b.4) Garantías y covenants de la deuda de proyectos

La deuda clasificada como deuda de proyectos corresponde a deuda sin recurso a los accionistas de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Las garantías otorgadas por filiales de Ferrovial en relación a la deuda de estos proyectos se describen en la Nota 6.5 de pasivos contingentes.

A fecha 31 de diciembre de 2022 todas las sociedades proyecto integradas por consolidación global cumplen con los covenants significativos vigentes.

5.2.2. Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras

a) Deuda excluidos proyectos de infraestructuras

a.1) Desglose entre saldos a corto y a largo plazo, variación en el ejercicio y principales características

(Millones de euros)	2022			Variación 22/21		
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total
Bonos y Obligaciones Corporativas	2.072	16	2.088	3	-501	-497
Euro Commercial Paper	0	696	696	0	446	446
Líneas de liquidez Corporativas	802	3	805	742	-238	504
Resto Deuda	9	88	97	-13	46	33
TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.883	804	3.686	732	-247	486

(Millones de euros)	2021		
	Largo plazo	Corto plazo	Total
Bonos y Obligaciones Corporativas	2.069	517	2.586
Euro Commercial Paper	0	250	250
Líneas de liquidez Corporativas	60	241	301
Resto Deuda	22	42	64
TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.151	1.050	3.201

A continuación, se muestra la variación de la deuda bruta ex proyectos de infraestructuras, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio.

(Millones de euros)	Dic.2021	Aumento/ disminución con impacto en Flujo de Caja	Impacto por tipo de cambio	Impacto por cambios de perímetro	Intereses capitalizados/ devengados y otros	Dic.2022
Cross Currency Swaps	9	0	-4	0	0	5
Posición Deuda Bruta ex proyectos	3.186	527	-19	0	-4	3.691

a.1.1) Deuda Corporativa

La deuda corporativa se compone de los siguientes instrumentos de deuda:

Bonos Corporativos:

Su valor contable a 31 de diciembre de 2022 asciende a 2.088 millones de euros (2.586 millones de euros a 31 de diciembre de 2021). Las características de los mismos se muestran en la siguiente tabla:

Fecha de Emisión	Importe (Nominal) M EUR	Vencimiento	Cupón Anual
15/7/2014	300	15/7/2024	2,500 %
29/3/2017	500	31/3/2025	1,375 %
14/5/2020	650	14/5/2026	1,382 %
24/6/2020	131	14/5/2026	1,382 %
12/11/2020	500	12/11/2028	0,540 %

Todas las emisiones realizadas a partir de 2014 están admitidas a negociación en el mercado AIAF de Renta Fija (España). Todas estas emisiones están garantizadas por Ferrovial S.A., matriz del Grupo.

Durante el ejercicio 2022 se ha repagado el bono emitido en septiembre de 2016 por un nominal de 500 millones de euros y cupón anual del 0,375%.

Euro Commercial Paper:

En el primer trimestre de 2018 la compañía formalizó un programa de emisión de pagarés (Euro Commercial Paper - ECPs) por un importe máximo de 1.000 millones de euros, con vencimientos entre 1 y 364 días desde la fecha de emisión, posibilitando una mayor diversificación de las fuentes de financiación en el mercado de capitales y una gestión más eficiente de la liquidez disponible.

A finales de 2019 se amplió el límite hasta 1.500 millones de euros, siendo el saldo contable a 31 de diciembre de 2022 de 696 millones de euros. Este programa de emisión de pagarés ha sido renovado anualmente desde 2018.

Resto Deuda Corporativa:

En julio de 2018 Ferrovial refinanció la línea de liquidez corporativa incorporando criterios de sostenibilidad, por un importe máximo de 1.100 millones de euros. Por un lado, existe un sindicado con límite de 900 millones de euros con posibilidad de disponer saldo en EUR, USD, CAD y GBP, del cual, se han dispuesto 260 millones de dólares a 31 de diciembre de 2022.

Con el objeto de cubrir posibles variaciones en el tipo de interés y tipo de cambio de esta disposición, Ferrovial tiene contratados cross currency swaps por 260 millones de dólares, con vencimiento en 2025 y un contravalor pactado en euros de 250 millones de euros, cuyo valor razonable asciende a -5 millones de euros.

Por otro lado, existe una línea de crédito con límite 200 millones de euros, sin disponer a 31 de diciembre de 2022.

Adicionalmente, Ferrovial dispone de seis préstamos por un total de 560 millones de euros, todos ellos con vencimiento en 2027 y a un tipo medio entre 1,41% y 2,59%. De estos préstamos, además del que ya tenía la compañía en el ejercicio 2021, en la segunda mitad del ejercicio 2022 ha firmado cinco adicionales, los cuales suponen 500 millones de euros.

La variación de deuda Corporativa frente a diciembre 2021 (453 millones de euros) se debe fundamentalmente a la emisión de ECPs (446 millones de euros), con un tipo medio de 0,47%, así como al pago del bono emitido en 2016 por importe de 500 millones de euros comentado anteriormente y a los nuevos préstamos contratados durante el ejercicio por 500 millones de euros.

La liquidez del Grupo alcanza los 6.118 millones de euros (ver Nota 5.4.d).

Información sobre límites y disponible de la deuda corporativa.

En relación a la información sobre límites y disponible de la deuda corporativa, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2022 y a 31 de diciembre de 2021:

(Millones de euros)	2022			
	Límite de deuda	Dispuesto (*)	Disponible	Deuda consolidada
Bonos	2.081	2.081	0	2.088
Línea Sindicada	1.100	250	850	245
ECPs	696	696	0	696
Líneas de crédito	560	560	0	560
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	4.437	3.587	850	3.589

(*) El saldo dispuesto de las línea sindicada incorpora el valor razonable de Cross Currency Swaps por -5 millones de euros.

(Millones de euros)	2021			
	Límite de deuda	Dispuesto (*)	Disponible	Deuda consolidada
Bonos	2.581	2.581	0	2.586
Línea Sindicada	900	250	650	241
ECPs	250	250	0	250
Líneas de crédito	60	60	0	60
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	3.791	3.141	650	3.136

(*) El saldo dispuesto de las línea sindicada incorpora el valor razonable de Cross Currency Swaps por -8 millones de euros.

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch mantienen su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2022, situándose en un BBB y BBB con perspectiva estable, respectivamente, y por tanto, dentro de la categoría de "grado de inversión" (investment grade).

a.1.2) Resto de deuda

En la línea de Resto de deuda por 97 millones de euros (64 millones a 31 de diciembre de 2021) se recogen fundamentalmente saldos de otra deuda bancaria principalmente en la División de Construcción (33 millones de euros), así como saldos con los socios de la sociedad Mars NTO LLC (matriz de la sociedad JFK NTO LLC) en la división de Aeropuertos (41 millones de euros), relacionados con las aportaciones de capital a realizar al proyecto, y que se encuentran registradas como contrapartida de la caja restringida aportada a la sociedad para cumplir con esta finalidad (sin impacto por tanto en la posición neta de tesorería), tal y como se comenta en el apartado b) de esta misma nota.

Información sobre límites y disponible Resto Deuda:

En relación a la información sobre límites y disponible del resto de deuda, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2022 y a 31 de diciembre de 2021:

(Millones de euros)	2022			Deuda consolidada
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	
Construcción	149	37	112	33
Aeropuertos	0	0	0	41
Infra. Energéticas y Movilidad	24	22	2	23
RESTO DEUDAS	173	59	114	97

(Millones de euros)	2021			Deuda consolidada
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	
Construcción	190	57	133	40
Infra. Energéticas y Movilidad	25	25	0	24
RESTO DEUDAS	215	82	133	64

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2022 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

a.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

Deuda financiera Millones EUR	Divisa	Valor Razonable 2022	Saldo Contable 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 o más	Total vencimientos
Deuda corporativa		3.385	3.589	696	300	750	781	560	500	3.587
	EUR	3.385	3.589	696	300	750	781	560	500	3.587
Resto Deuda		97	97	22	3	9	17	8	2	59
	EUR	13	13	0	0	0	0	0	1	2
	PLN	14	14	0	1	9	3	1	1	14
	CLP	23	23	22	1	0	0	0	0	22
	Resto	48	48	0	0	0	14	7	0	21
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		3.482	3.686	718	303	759	798	568	502	3.646

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2022 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y la aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de la deuda bancaria excluidos proyectos de infraestructuras coincide con el saldo contable, debido a que son deudas referenciadas a tipo de interés de mercado variable, por lo que las variaciones en los tipos de interés de referencia no afectan a su valor razonable.

En lo que respecta a los Bonos Corporativos, al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas bancarias y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2022 se estima en 3.482 millones de euros.

Respecto a los vencimientos de 2023 ascienden a 718 millones de euros y corresponden fundamentalmente al vencimiento de los ECPs. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

b) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

El saldo de tesorería y equivalentes del resto de sociedades a 31 de diciembre de 2022 alcanza un importe de 4.962 millones de euros.

El criterio general aplicado a efectos de la clasificación de Tesorería y Equivalentes tanto a corto plazo como a largo plazo es coincidente con el utilizado en la elaboración de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2021.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2022 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 29 millones de euros (72 millones de euros a 31 de diciembre de 2021) asociadas principalmente a Construcción, por motivos operativos en proyectos de construcción en Estados Unidos.

Adicionalmente, la sociedad Mars NTO LLC., matriz de la sociedad JFK NTO LLC, dispone de una caja restringida por importe de 41 millones de euros para hacer frente a futuras ampliaciones de capital del proyecto. Esta partida tiene su reflejo en la deuda registrada con los socios por el mismo importe, sin impacto por tanto en la posición neta de tesorería, tal y como se comenta en el apartado anterior.

5.3. FLUJO DE CAJA

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presente nota se realiza un desglose adicional, conforme a los criterios internos establecidos por la compañía para el análisis de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difiere de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- Con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el Grupo separa el flujo de caja entre los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”, que consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y devoluciones de capital), y el “flujo de caja de proyectos de infraestructuras”, donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.
- Por otro lado, el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida “flujo de intereses”.
- Este flujo de caja intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería, como saldo neto de deuda financiera, tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.

La variación del Flujo de Caja se comenta también en el Informe de Gestión que ha sido formulado conjuntamente con las presentes Cuentas Anuales Consolidadas.

- Adicionalmente, respecto al tratamiento de los arrendamientos, dado que la naturaleza de dicho pago está ligada a la operativa del negocio, en el flujo de caja se reporta dentro de la variación de fondo de maniobra en el flujo de operaciones, difiriendo su tratamiento al del estado financiero de flujo de caja, donde se reporta en el flujo de financiación. El importe total de pagos por arrendamientos reportados en el Estado de Flujo de caja asciende a -72 millones de euros a diciembre 2022, de los cuales (ver Nota 3.7).
- Por último, comentar que la línea de cobro de dividendos recoge principalmente el cobro de dividendos de los proyectos de infraestructuras y de sociedades que se integran por puesta en equivalencia. En este sentido, se consideran tanto los dividendos, como otros conceptos asimilables a los mismos, principalmente intereses de deuda subordinada y préstamos participativos, así como las devoluciones de capital, deuda y préstamos, además de los préstamos recibidos de estos proyectos cuya probabilidad de devolución sea remota.
- Tal y como se comenta en la Nota 1.1.3, el flujo de caja reportado en la presente nota incluye el flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas y mantenidos para la venta en las principales líneas que lo componen, explicando por tanto la Posición Neta de Tesorería incluyendo las actividades discontinuadas.

Diciembre 2022	Diciembre 2022 (cifras en millones de euros)				Flujo de caja consolidado
	Nota	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	
RBE incluyendo operaciones discontinuadas	2	228	655	0	883
Impacto NIIF-16		-72	0	0	-72
RBE incluyendo operaciones discontinuadas e IFRS16		156	655	0	811
Cobro dividendos y otros flujos procedentes de sociedades puestas en equivalencia	3,5	475	0	-191	284
Variación de provisiones	6,3	-68	0	0	-68
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		20	-35	0	-15
Flujo de operaciones antes de Impuestos		584	620	-191	1.012
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.1	-91	9	0	-82
Flujo de operaciones		493	629	-191	930
Inversión	3.2, 3.3 y 3.4	-856	-784	414	-1.226
Desinversión	1.1.4	429	0	0	429
Flujo de inversión		-427	-784	414	-797
Flujo de actividad		66	-155	223	133
Flujo de intereses	2,6	3	-285	0	-282
Flujo de capital procedente de socios externos		56	708	-414	350
Dividendo flexible		-132	0	0	-132
Compra de autocartera		-446	0	0	-446
Remuneración al accionista	5	-578	0	0	-578
Dividendos a minoritarios de sociedades 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	1.1.4	-106	-91	0	-197
Otros movimientos de deuda (no flujo)		-13	-58	0	-71
Flujo de Financiación		-809	-431	-223	-1.463
Variación posición neta de tesorería	5	-743	-586	0	-1.329
Posición inicial		2.182	-6.633	0	-4.451
Posición final		1.439	-7.219	0	-5.781

Variación del Fondo de Maniobra:

La variación del Fondo de Maniobra desglosada en la anterior tabla (-15 millones de euros) es la medida que explica la diferencia entre el Resultado Bruto de Explotación del Grupo y su Flujo de Caja Operativo antes de Impuestos, y tiene su origen en la diferencia entre el devengo contable de los ingresos y gastos y el momento en que dicho devengo se convierten en caja, principalmente por variaciones en el saldo de clientes y proveedores u otras partidas de balance.

De esta manera, una reducción del saldo de clientes implicará una mejora de fondo de maniobra y una reducción de proveedores implicará un empeoramiento del fondo de maniobra.

La variación de esta partida no es coincidente con la variación de capital circulante reportado en la sección 4 de las cuentas anuales consolidadas tal y como se desglosa en la siguiente tabla:

(Millones de euros) 2022	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	TOTAL
Variación capital circulante (Nota 4)	97	-16	204	285
Mov. capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo y Mov. de otras partidas de Balance con impacto en flujo de operaciones	-77	-18	-204	-300
TOTAL FONDO DE MANIOBRA FLUJO DE CAJA (NOTA 5.3) EN EL ESTADO DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES	20	-35	0	-15

Las diferencias indicadas en la tabla corresponden a los siguientes conceptos:

- Movimientos de capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo (principalmente flujo de inversión). Las cuentas del capital circulante reportadas en la Nota 4, especialmente las partidas de proveedores, pueden estar relacionadas con operaciones que no afectan al flujo de operaciones, como es el caso de las compras de inmovilizado, así como anticipos y trabajos realizados para las concesiones cuya contrapartida está en el flujo de inversión.
- Movimiento de otras partidas de balance con impacto en el flujo de operaciones. La variación de capital circulante reportada en la nota 4 recoge exclusivamente el movimiento de partidas recogidas dentro de los epígrafes deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo, acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo, y existencias. Los ingresos y gastos de explotación en determinados casos están relacionados no sólo con partidas reflejadas en el circulante (corto plazo) sino también en determinadas partidas registradas en activos y pasivos a largo plazo, como clientes o proveedores a largo plazo, incluso en cuentas de patrimonio como operaciones relativas a sistemas retributivos vinculados a la acción.

La diferencia en el ejercicio corresponde fundamentalmente:

- Los ajustes de consolidación relacionados principalmente con la Obra Certificada por Adelantado y los Anticipos recibidos de los Proyectos de Infraestructura que integran por Global. Estos conceptos se eliminan a nivel consolidado en el balance contra el activo concesional, mientras que en el flujo de caja se refleja el movimiento del año sin eliminar.
- Respecto a ex proyectos, la diferencia principal se debe a la variación del fondo de maniobra de Servicios UK hasta noviembre, reportándose en el flujo de caja del ejercicio mientras que en el balance se encuentra dentro de la variación de los activos y pasivos de las actividades discontinuadas (ver Nota 1.1.3).
- Por último, respecto a los Proyectos de Infraestructura, la diferencia en el año se debe principalmente a ingresos y gastos cuya contrapartida no está las cuentas de capital circulante, como gastos de fianzas y avales.

Flujo actividades discontinuadas:

A continuación, se muestra el flujo de actividades discontinuadas de la antigua división de Servicios, que tal y como se comenta en la Nota 1.1.3 se encuentra recogido en las líneas del flujo de caja reportado:

(Millones de euros) 2022	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
FLUJO DE OPERACIONES EX IS	83	0	0	83
Flujo por IS	-4	0	0	-4
FLUJO DE OPERACIONES	78	0	0	78
Inversión	-2	0	0	-2
Desinversión	9	0	0	9
FLUJO DE ACTIVIDAD	86	0	0	86
FLUJO DE FINANCIACIÓN INTERESES EXTERNOS	0	0	0	0

(Millones de euros) 2021	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
FLUJO DE OPERACIONES EX IS	222	34	-25	231
Flujo por IS	-70	-4	0	-74
FLUJO DE OPERACIONES	152	30	-25	157
Inversión	-65	-2	0	-67
Desinversión	0	0	0	0
FLUJO DE ACTIVIDAD	86	28	-25	90
FLUJO DE FINANCIACIÓN INTERESES EXTERNOS	0	-3	0	-3

A continuación, se adjunta el flujo de caja reportado en el ejercicio 2021:

Diciembre 2021	Diciembre 2021 (cifras en millones de euros)				
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado	
RBE incluyendo operaciones discontinuadas	2	442	499	0	942
NIF-16		-131	0	0	-131
RBE incluyendo operaciones discontinuadas e IFRS16		311	499	0	811
Cobro dividendos y otros flujos procedentes de sociedades puestas en equivalencia	3,5	550	-2	-276	272
Variación de provisiones	6,3	85	0	0	85
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		-339	5	0	-334
Flujo de operaciones antes de Impuestos		607	503	-276	834
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.1	-121	-34	0	-155
Flujo de operaciones		486	469	-276	679
Inversión		-1.112	-239	65	-1.285
Desinversión	1.1.4	1.621	0	0	1.621
Flujo de inversión		509	-239	65	336
Flujo de actividad		995	230	-210	1.015
Flujo de intereses	2,6	-39	-253	0	-292
Flujo de capital procedente de socios externos		12	111	-65	57
Dividendo flexible		-31	0	0	-31
Compra de autocartera		-432	0	0	-432
Remuneración al accionista	5	-463	0	0	-463
Dividendos a minoritarios de sociedades 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	1.1.4	-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 posición neta de tesorería	5	191	-2.102	0	-1.911
Posición inicial		1.991	-4.532	0	-2.541
Posición final		2.182	-6.633	0	-4.451

5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

Los negocios del Grupo se ven afectados por los cambios en variables financieras como el tipo de interés, tipo de cambio, inflación, crédito, liquidez y renta variable. Las políticas seguidas por el Grupo en la gestión de estos riesgos se desarrollan con detalle en el Informe de Gestión.

A continuación, se presentan datos específicos sobre la exposición del Grupo a cada uno de estos riesgos, así como un análisis de sensibilidad a la variación de las diferentes variables y una breve referencia relativa a la gestión de cada uno de los riesgos.

a. Exposición a variaciones en los tipos de interés

Los negocios de Ferrovial están expuestos a fluctuaciones en los tipos de interés que pueden afectar al gasto financiero neto de la compañía por los intereses de activos y pasivos financieros referenciados a tipo de interés variable, así como a la valoración de instrumentos financieros contratados a tipo de interés fijo.

Ferrovial gestiona el riesgo de tipo de interés con el objetivo de optimizar el gasto financiero soportado por el grupo y conseguir una proporción adecuada entre deuda a tipo fijo y tipo variable en función de las condiciones de mercado. Así, en ciclos de tipos de interés bajos se busca fijar dichos niveles a futuro a nivel ex - proyectos, aunque dicha cobertura puede afectar a su liquidez en caso de cancelación.

A nivel proyecto, las entidades financieras y agencias de rating requieren un mayor porcentaje de la deuda a tipo fijo. Dichas estrategias se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura, cuyo desglose se presenta en la Nota 5.5 relativa a Derivados Financieros a Valor Razonable.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la deuda del Grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por ser a tipo fijo o por derivados).

DEUDAS (Millones de euros)	2022			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades Exproyectos	3.691	79 %	772	8
Autopistas	7.527	98 %	157	2
Construcción	99	97 %	3	0
Infr. Energéticas y Movilidad	228	80 %	46	0
Aeropuertos	112	100 %	0	3
Proyectos de Infraestructuras	7.967	96 %	317	3
Deuda total	11.658	92 %	962	11

DEUDAS (Millones de euros)	2021 (*)			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades Exproyectos	3.211	92 %	257	3
Autopistas	7.124	99 %	97	1
Construcción	96	100 %	0	0
Infr. Energéticas y Movilidad	189	100 %	0	0
Corporación y resto	54	95 %	3	0
Proyectos de Infraestructuras	7.463	99 %	105	1
Deuda total	10.674	97 %	370	4

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

En base a la información anterior, en las sociedades integradas por global, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2022, produciría un mayor gasto financiero en la cuenta de resultados estimado de 11 millones de euros, de los que 3 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 8 millones a sociedades ex-proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de 7 millones de euros de gasto.

Por otro lado, la caja del Grupo asciende a 5.130 millones de euros, la mayoría a tipo variable, lo que supondría una mejora del resultado financiero de la cuenta de resultados en el año.

Adicionalmente, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, un incremento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2022, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 55 millones de euros netos en los fondos propios de la dominante, proveniente de las sociedades de integración global, mientras que un descenso de 100 puntos básicos produciría un impacto negativo de aproximadamente 67 millones de euros.

Como contrapartida a este impacto, hay que considerar que una bajada de tipos de interés llevaría aparejada un incremento de valor de los proyectos, al implicar una menor tasa de descuento en la valoración de los mismos.

b. Exposición a variaciones de tipo de cambio

Ferrovial monitoriza periódicamente la exposición neta por divisa para los próximos años, tanto por dividendos a cobrar, inversiones en nuevos proyectos como en posibles desinversiones.

Ferrovial establece su estrategia de cobertura analizando la evolución pasada de los tipos de cambio tanto a corto plazo como a largo plazo, estableciendo mecanismos de seguimiento como las proyecciones futuras y los tipos de cambio de equilibrio a largo plazo. Dichas coberturas se realizan mediante la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (ver nota 5.5 para más detalle).

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa, ajustados por los forwards de tipo de cambio, anteriormente indicados, correspondientes a cada divisa, se desglosa en las siguientes tablas para diciembre de 2022:

Moneda (Millones de euros)	2022.DEC			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	9.503	7.072	2.244	186
Libra esterlina	1.126	638	487	1
Dólar americano	12.247	9.972	414	1.860
Dólar canadiense	541	377	164	0
Dólar australiano	186	141	45	0
Zloty Polaco	1.653	1.341	119	193
Peso Chileno	342	244	98	0
Peso Colombiano	167	105	61	0
Rupia India	380	1	379	0
Otros	141	38	102	1
TOTAL GRUPO	26.284	19.930	4.113	2.241

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio de cierre en el ejercicio. Como resultado de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2022 ha sido de 43 millones de euros para la sociedad dominante. El detalle por moneda puede consultarse en la Nota 5.1.1.

Analizando la sensibilidad a un impacto en el tipo de cambio, Ferrovial estima que una depreciación del 10% de las principales monedas en las que el Grupo mantiene inversiones frente al euro a cierre del ejercicio, produciría un cambio en los fondos propios de la sociedad dominante de 191 millones de euros, de los que el 10% correspondería al efecto del dólar canadiense, el 24% al dólar americano, el 28% a la libra esterlina y el 22% a la rupia india.

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios del ejercicio. A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% frente al resto de monedas hubiera supuesto un cambio de 35 millones de euros.

c. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

	2022	2021 (*)	Var. 22/21
Inversiones en activos financieros (1)	569	1.017	-448
Activos financieros no corrientes	1.258	1.049	209
Derivados Financieros Netos (Activo)	331	309	23
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.609	1.344	264

(1) Incluidos en Tesorería y Equivalentes

- Ferrovial hace un seguimiento activo y continuo del riesgo que tiene con las contrapartidas con las que mantiene operaciones financieras y realiza análisis internos de la calidad crediticia para cada una de las entidades financieras con las que tiene exposición.
- La normativa interna de gestión de excedentes regula los límites máximos de inversión con cada contraparte siguiendo criterios objetivos: establece unos requisitos mínimos de riesgo aceptable para poder invertir excedentes de tesorería y establece también unos límites a dichas inversiones en función del riesgo de cada una. Adicionalmente, desde el departamento de Riesgos se hace un seguimiento de la evolución de las distintas contrapartidas proponiendo, en función del supuesto concreto, las medidas preventivas correctoras oportunas.
- Geografías: Ferrovial monitoriza la evolución de los mercados (geografías) en las que está presente, así como en sus mercados objetivos. El departamento de Riesgos financieros propone las potenciales acciones para el caso que se prevea alguna alteración del riesgo de dicha geografía/mercado.

- Clientes: Ferrovial realiza un análisis y seguimiento del riesgo de crédito de sus clientes, existiendo una metodología interna de asignación de rating a los clientes de Ferrovial, homogénea en todo el Grupo.

d. Exposición a riesgo de liquidez

El Grupo ha establecido los mecanismos para preservar el nivel de liquidez necesario con procedimientos periódicos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como de las obligaciones a atender a largo plazo.

Ex Proyectos

A 31 de diciembre de 2022 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 4.962 millones de euros (5.340 millones de euros en 2021). Adicionalmente, se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 782 millones de euros (1.105 millones de euros en 2021) y forwards que cubren la caja nominada en moneda distinta del euro por importe de 151 millones de euros (-22 millones de euros en 2021).

Por tanto, el total de liquidez alcanza los 6.118 millones de euros (6.421 millones de euros en diciembre 2021).

Proyectos de infraestructuras

A 31 de diciembre de 2022 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 168 millones de euros (207 millones de euros en 2021). Adicionalmente se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 115 millones de euros (25 millones de euros en 2021) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

El total de liquidez (incluyendo la caja restringida a largo plazo) alcanza los 841 millones de euros (901 millones de euros en diciembre 2021). Incluyendo el total de la tesorería intragrupo, el total de liquidez sería de 866 millones (945 millones de euros en diciembre 2021). En diciembre de 2021 también se incluían las actividades discontinuadas.

e. Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción. Dicha exposición, se materializa en contratos de equity swaps utilizados para cubrir riesgos de apreciación de los sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción, cuyo detalle se indica en la Nota 5.5 de la presente memoria.

El valor de mercado de los equity swaps, que no son considerados coberturas contables, produce un impacto en la Cuenta de Resultados. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 2,8 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

f. Exposición al riesgo de inflación

Como se menciona en la nota 1.2 Evaluación del principio de empresa en funcionamiento y Situación económica actual, gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras están vinculados a tarifas que varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a las tarifas de los contratos de autopistas como a Heathrow. Así, un escenario de aumento de la inflación como el actual repercutirá en un aumento del flujo de caja proveniente de este tipo de activos.

En los contratos de construcción, el aumento que recientemente ha experimentado la inflación puede tener impacto negativo en los márgenes de explotación. No obstante y tal y como se indica en la nota 1.2., aproximadamente el 80% de la cartera de la división se encuentra protegida contra los efectos de la subida de la inflación por la existencia en los contratos de cláusulas de ajuste de precios en función de la inflación en determinadas jurisdicciones, como Polonia o, en determinados contratos, España. En ausencia de estas cláusulas, el riesgo se trata de cubrir mediante el cierre de los principales costes directos en el momento de licitación.

En el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación española. Al cierre de 2020 se discontinuó el 37% como consecuencia del cambio de modelo concesional de activo financiero a intangible. El resto (63%) se sigue considerando instrumento de cobertura contable. Un incremento de 100 p.b. en toda la curva de inflación tendría un impacto negativo en reservas de -95 millones de euros y -56 millones de euros de impacto en resultados.

g. Gestión de capital

El Grupo busca la relación entre deuda y capital que permita optimizar el coste, salvaguardando la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes, así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos con el objetivo de crear valor para los accionistas.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un nivel de endeudamiento, excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecida una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

A 31 de diciembre de 2022, la Posición Neta de Tesorería es positiva (mayor activo que pasivo) por lo que la diferencia respecto al ratio máximo establecido es muy relevante. A efectos de dicho ratio, el concepto de Deuda Neta exproyectos es el definido en la Nota 5.2 y el concepto de Resultado Bruto de Explotación más dividendos, es el Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenaciones y de amortizaciones procedente de aquellas sociedades del Grupo que no son proyectos de infraestructuras, más los dividendos percibidos de los proyectos de infraestructuras.

5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE

a) DESGLOSE POR TIPO DE DERIVADO, VARIACIONES, VENCIMIENTOS Y PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS

En la siguiente tabla se presentan los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2022 y 2021, así como el vencimiento de los noacionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de noacionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE		VENCIMIENTOS NOACIONALES					
	SALDOS AL 31/12/2022	SALDOS AL 31/12/2021	2023	2024	2025	2026	2027 y posteriores	TOTAL
SALDOS EN EL ACTIVO	332	224	4.130	53	32	107	913	5.235
Index linked Swaps Autopistas	77	299	0	0	0	0	66	66
IRS Corporación	10	-31	0	0	0	0	350	350
IRS Transchile y Centella	60	-3	40	0	0	107	366	513
IRS Dalaman	6	0	0	0	0	0	100	100
Equity swaps Corporación	2	11	65	0	0	0	0	65
Derivados tipo de cambio Corporativos	3	-2	179	0	0	0	0	179
Derivados tipo de cambio Autopistas	164	-44	3.581	0	0	0	0	3.581
Resto derivados	10	-7	265	53	32	0	31	381
SALDOS EN EL PASIVO	113	319	5	0	250	38	2.529	2.822
IRS Autopistas	76	291	0	0	0	38	766	804
Cross Currency Swaps Corporación	5	8	0	0	250	0	0	250
Cross Currency Swaps Autopistas	28	1	0	0	0	0	1.712	1.712
Resto derivados	4	19	5	0	0	0	51	56
SALDOS EN EL NETO (ACTIVO)	219	-95	4.135	53	282	145	3.442	8.057

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE		VENCIMIENTOS FLUJOS DE CAJA					
	SALDOS AL 31/12/2022	SALDOS AL 31/12/2021	2023	2024	2025	2026	2027 y posteriores	TOTAL
SALDOS EN EL ACTIVO	332	224	195	19	14	13	91	332
Index linked Swaps Autopistas	77	299	10	7	7	7	47	77
IRS Corporación	10	-31	0	4	2	2	2	10
IRS Transchile y Centella	60	-3	8	6	4	3	39	60
IRS Dalaman	6	0	2	2	1	1	0	6
Equity swaps Corporación	2	11	2	0	0	0	0	2
Derivados tipo de cambio Corporativos	3	-2	3	0	0	0	0	3
Derivados tipo de cambio Autopistas	164	-44	164	0	0	0	0	164
Resto derivados	10	-7	6	1	0	0	3	10
SALDOS EN EL PASIVO	113	319	27	22	41	26	-3	113
IRS Autopistas	76	291	14	9	10	9	34	76
Cross Currency Swaps Corporación	5	8	-6	-4	14	0	0	5
Cross Currency Swaps Autopistas	28	1	17	17	17	16	-39	28
Resto derivados	4	19	1	0	0	0	2	4
SALDOS EN EL NETO (ACTIVO)	219	-95	167	-4	-27	-13	95	219

Derivados sociedades proyecto

Interest Rate Swaps

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras cuya deuda está referenciada a tipo variable (fundamentalmente Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A., Euroscut Azores, Autovía de Aragón, Depusa, Transchile, Centella, Aeropuerto Internacional de Dalaman y Negocio de Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia)), las sociedades titulares de los mismos tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un notional total de 1.494 millones de euros a 31 de diciembre de 2022. En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -311 millones de euros a diciembre de 2021 a -10 millones de euros a diciembre de 2022.

Con carácter general, las mediciones de efectividad de las coberturas realizadas periódicamente muestran que los derivados son eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, suponiendo un impacto de 299 millones de euros (219 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante).

El movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -44 millones de euros y en caja de 47 millones de euros.

Index Linked Swaps

Corresponde en exclusiva a la concesionaria Autema, que contrató en 2008 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fijaba un IPC del 2,50% anual. El subyacente cubierto son los flujos de peaje y los flujos de compensación del precio recibidos por parte de la Generalitat de Cataluña que se ajustan por la inflación.

La disminución del subyacente generada por el cambio del régimen concesional supuso la discontinuidad parcial de la cobertura, de tal manera que actualmente un 63% del derivado se considera como de cobertura y el porcentaje restante se considera especulativo. El aumento de la inflación experimentado en el ejercicio 2022, ha supuesto un impacto en reservas durante el ejercicio de -119 millones de euros y un impacto en resultados por valor razonable de -101 millones de euros.

Derivados sociedades ex-proyecto

Interest Rate Swaps

El Grupo tiene contratados derivados de tipo de interés (principalmente Ferrovia S.A) destinados a cubrir deuda bancaria por un nominal de 359 millones de euros y vencimiento en su mayoría en 2027. Estos derivados, que tienen un valor razonable de 10 millones de euros, constituyen una cobertura económica de los flujos futuros de efectivo de las financiaciones mantenidas por cambios en el tipo de interés de referencia, cumpliendo las condiciones para el tratamiento como cobertura contable.

En 2022 el impacto en reservas ha sido de 65 millones de euros, de los cuales 11 millones de euros corresponden a los nuevos IRS contratados para cubrir deuda bancaria. Por otro lado, se ha generado un impacto positivo en resultados de 62 millones de euro, debido principalmente a la ruptura de la precobertura contratada para una emisión de bonos que finalmente no se ha producido.

Cross Currency Swaps

A 31 de diciembre de 2022, Ferrovia S.A. tiene contratados unos cross currency swaps como cobertura de una línea de liquidez corporativa en dólares estadounidenses (ver Nota 5.2.2). Estos instrumentos tienen un nominal de 260 millones de dólares, con un contravalor pactado de 250 millones de euros, un vencimiento en el año 2025 y un valor razonable de -5 millones de euros.

El resultado de las mediciones de efectividad de la cobertura realizados muestran que los derivados son eficientes. La variación del valor razonable durante el ejercicio ha tenido un impacto en reservas de 2 millones de euros.

Por otro lado, la sociedad Cintra Infraestructuras SE contrató en 2022 unos cross currency swaps (CCS) como cobertura de valor razonable de su inversión neta en Estados Unidos en dólares americanos. Estos instrumentos tienen un nominal de 1.712 millones de euros, un vencimiento en el año 2032 y un valor razonable de -28 millones de euros.

El resultado de las mediciones de efectividad de las coberturas realizados muestran que los derivados son eficientes. El componente de tipo de interés de estos derivados, considerado como coste de la cobertura, asciende a -58 millones de euros y está registrado como reservas. A medida que vayan pagándose los cupones por el diferencial de tipos de interés, este coste se irá trasladando a resultado. Adicionalmente, el impacto por la cobertura de la inversión ha sido de 30 millones de euros reconocidos como diferencias de conversión.

Derivados de tipo de cambio

Existen coberturas de riesgo de tipo de cambio, destinadas a cubrir la inversión que el Grupo tiene en dólares canadienses. Su nominal asciende a 3.049 millones de euros a 31 de diciembre de 2022 (4.226 millones de dólares canadienses) (ver nota 1.3). A cierre del ejercicio su valor razonable ascendía a 151 millones de euros.

Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden en 2022 a 59 millones de euros. Adicionalmente el movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -50 millones de euros y en caja de 179 millones de euros.

Adicionalmente, existen coberturas de riesgo de tipo de cambio, destinadas a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina, dólar americano). Su nominal asciende a 1.061 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, de los cuales 295 millones corresponden a la libra esterlina, 652 millones corresponden al dólar americano, y 106 millones a zloty todos ellos con vencimiento a corto plazo.

Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden en 2022 a -149 millones de euros (para los derivados eficientes). Las opciones, que no aplican cobertura contable, se registran en el resultado financiero por valor razonable y en el ejercicio suponen un gasto de 8 millones de euros.

Equity Swaps

Con el objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de los sistemas de retribución vinculados a la acción concedidos a sus empleados, Ferrovia tiene contratadas permutas financieras (equity swaps).

El funcionamiento de estos contratos es el siguiente:

- La base de cálculo la constituye un número determinado de acciones de Ferrovia y un precio de referencia, que normalmente es el precio de cotización el día del otorgamiento.
- Durante el plazo de vigencia del contrato, Ferrovia paga intereses equivalentes a un determinado tipo de interés (EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe una remuneración equivalente a los dividendos correspondientes a dichas acciones.
- En el momento del vencimiento, si la acción se ha revalorizado, Ferrovia recibe la diferencia entre la media aritmética de las cotizaciones durante el periodo de observación y el precio de referencia, por el número de acciones contratadas. En caso contrario, Ferrovia abonaría dicho diferencial a la entidad financiera.

Su valor razonable a 31 de diciembre de 2022 es de 2 millones de euros. La variación de valor en el año tiene su origen en la disminución del valor de la acción de Ferrovia de 27,56 a 31 de diciembre 2021 hasta 24,47 a 31 de diciembre de 2022, que ha supuesto un impacto en la cuenta de resultados por la línea de "Variación de valor razonable de Instrumentos financieros" por importe de -9 millones de euros. En la columna "Impacto en resultado financiero" se recoge el ingreso por la remuneración y el gasto por el coste financiero de estos instrumentos por 2 millones de euros (nota 2.6). El impacto total en caja de estos instrumentos ha sido de 2 millones de euros.

Al cierre de ejercicio 2022, estos derivados cuentan con un nominal de 2.755 miles de acciones, que en base al precio de ejercicio de los equity swaps (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un nominal total de 65 millones de euros.

B) PRINCIPALES IMPACTOS EN RESULTADO Y PATRIMONIO

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando el valor razonable a 31 de diciembre de 2022 y 2021, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de Euros)	VALOR RAZONABLE			IMPACTOS					TOTAL	
	Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Var.	IMPACTO EN RESERVAS (I)	IMPACTO EN RDO POR VALOR RAZONABLE (II)	IMPACTO EN RDO FIN (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)		OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE RDOS (VI)
Derivados de inflación	77	299	-223	-119	-101	4	-13	0	6	-223
Cobertura flujos de caja	77	299	-223	-119	-101	4	-13	0	6	-223
Derivados tipo interés	0	-343	343	302	70	-45	26	2	-12	343
Cobertura flujos de caja	0	-343	343	293	70	-45	26	2	-3	343
Cobertura valor razonable	0	0	0	9	0	0	0	0	-9	0
Cross Currency Swaps	-32	-9	-24	-56	0	6	-18	30	14	-24
Cobertura flujos de caja	-5	-8	3	2	0	5	-18	0	14	3
Cobertura inversión neta extranjero	-28	0	-28	-58	0	0	0	30	0	-28
Cobertura valor razonable	0	-1	1	0	0	1	0	0	0	1
Derivados tipo de cambio	172	-54	226	4	6	-50	358	-91	0	226
Cobertura valor razonable	3	-7	9	1	2	0	19	-12	0	9
Cobertura inversión neta extranjero	169	-43	212	0	-4	-50	345	-78	0	212
Cobertura flujos de caja	1	-4	5	3	1	-0	1	-0	0	5
Especulativos	0	0	0	0	8	0	-8	0	0	0
Equity Swaps	2	11	-9	0	-9	2	-2	0	0	-9
Especulativos	2	11	-9	0	-9	2	-2	0	0	-9
TOTAL	219	-95	314	131	-33	-84	352	-58	8	314

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para aquellos derivados de cobertura de flujos de caja, la variación de su valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del Grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como “impacto en resultado financiero” (columna III) los impactos por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna “Caja” (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto en diferencias de conversión de la variación de tipo de cambio entre cierre de diciembre de 2022 y 2021 (columna V).
- En la columna “otros impactos” se presentan los efectos en resultado de explotación, resultado financiero (tipo de cambio), u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

C) METODOLOGÍA DE VALORACIÓN DE DERIVADOS

Todos los derivados financieros del Grupo así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el Nivel 2 de la Jerarquía de Medición del Valor Razonable, ya que si bien no cotizan en mercados regulados, los elementos en que se basan dichos valores razonables son observables de forma directa o indirecta.

Las valoraciones son realizadas por la compañía mediante una herramienta de valoración desarrollada a tal efecto basada en las mejores prácticas de mercado. No obstante, se contrastan con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio (strike), multiplicada por el número de títulos objeto del contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- Interest rate swaps (IRS): la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando factores de descuento a fecha de cada liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.
- Index Linked Swaps (ILS): la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.
- Cross Currency Swaps (CCS): la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando factores de descuento de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración, incorporando los diferenciales entre distintas monedas (cross currency basis). La conversión del valor presente de los flujos en una moneda distinta a la moneda de valoración se hará al tipo de cambio spot vigente a la fecha de valoración.

- Derivados de tipo de cambio: con carácter general la estimación de los flujos futuros se realiza empleando los tipos de cambio y las curvas de mercado asociadas a cada par de divisas (curva de puntos forward) y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo de descuento de mercado adecuado al plazo de liquidación y moneda a la fecha de valoración. Para otros instrumentos más complejos (opciones, etc.) se utilizan los modelos de valoración apropiados a cada instrumento tomando en consideración los datos de mercado necesarios (volatilidades, etc).

Por último, la estimación del riesgo de crédito que se incorpora en la valoración de los derivados conforme a lo indicado en la NIIF 9, se realiza conforme a los siguientes criterios:

- Para el cálculo de los ajustes asociados al riesgo de crédito propio y de contrapartida (CVA/DVA), Ferrovial aplica una metodología basada en el cálculo de la exposición futura de los distintos productos financieros basada en simulaciones de Monte Carlo. A esta exposición potencial se le aplica una probabilidad de default y una severidad en función de su negocio y características crediticias, y un factor de descuento en función de la moneda y plazo aplicable a la fecha de valoración.
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las sociedades del Grupo Ferrovial, el departamento de Riesgos Financieros valora el rating de la contrapartida (sociedad, proyecto) según una metodología propia basada en agencias de rating. Dicho rating se utiliza para obtener curvas de spread de mercado en función de su moneda y plazo (curvas genéricas por nivel de rating).
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las contrapartidas se utilizan las curvas de CDS de dichas sociedades, si estas están disponibles. En caso contrario, se aplica las de una entidad de características similares (proxy) o una curva de spread genérica por nivel de rating.

SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES

Esta sección incluye otras notas requeridas por la normativa aplicable.

Por su importancia, destaca la nota 6.5 relativa a pasivos y activos contingentes, donde se describen los principales litigios que afectan a las sociedades del Grupo, así como las garantías otorgadas, haciendo especial hincapié en las garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a favor de sociedades proyecto.

Igualmente, se analiza la evolución de otros pasivos distintos del circulante y de las deudas financieras, como las provisiones (nota 6.3).

6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

La composición del saldo de Ingresos a distribuir en varios ejercicios a 31 de diciembre de 2022 y 2021 es la siguiente:

(Millones de euros)	2022	2021	VAR 22/21
Subvenciones de capital	1.377	1.380	-3
Otros ingresos a distribuir	33	23	10
TOTAL INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.410	1.403	7

Las subvenciones de capital recibidas de las administraciones concedentes corresponden en su totalidad a proyectos de infraestructuras de la división de Autopistas.

Dichas subvenciones se localizan principalmente en los siguientes proyectos de autopistas: 425 millones de euros por LBJ Infrastructure Group, 512 millones de euros por NTE Mobility Partners, 211 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC y finalmente 214 millones de euros en I-77 Mobility Partners.

La principal variación del ejercicio se produce en NTE Mobility Partners Segments 3, filial de Cintra en EEUU, que ha recibido subvenciones en el ejercicio inferiores a las del ejercicio anterior por importe de 76 millones de euros.

Adicionalmente, se ha producido un aumento en las sociedades de Estados Unidos de 86 millones de euros debido a la apreciación del dólar con respecto al euro.

Estas subvenciones de capital se imputan al resultado del ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos a los que están afectas, y su impacto se refleja de forma neta en amortizaciones. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta aumentando la cifra de inversiones.

6.2. DÉFICIT DE PENSIONES

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados. La provisión reconocida en balance asciende a 2 millones de euros a 31 de diciembre de 2022 correspondiendo en su totalidad a Budimex (3 millones de euros al 31 de diciembre de 2021).

6.3. PROVISIONES

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades que desarrolla. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos e incertidumbres existentes y sobre su posible evolución.

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en el pasivo del balance. Además de estas partidas, existen otras provisiones que se presentan neteando determinadas partidas de activo, desglosándose en las notas referidas a dichos activos en concreto.

El movimiento del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en el pasivo del balance ha sido:

(Millones de euros)	PLEITOS E IMPUESTOS	REPOSICIÓN Y MEJORA CNIIF 12	OTROS RIESGOS A LARGO PLAZO	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	PROVISIONES A CORTO PLAZO	TOTAL
Saldo al 31 de diciembre de 2021 (*)	276	88	58	422	1.002	1.424
Variaciones de perímetro y traspasos	-3	0	-13	-16	5	-11
Dotaciones:	26	33	9	68	350	418
Por resultado bruto de explotación	21	0	2	23	338	362
Por resultado financiero	4	9	0	14	2	16
Deterioro y enajenaciones	0	0	7	7	10	17
Por impuesto de Sociedades	0	0	0	0	0	0
Amortizaciones de inmovilizado	0	24	0	24	0	24
Reversiones:	-19	-29	-5	-54	-207	-261
Por resultado bruto de explotación	-12	0	-5	-17	-205	-223
Por resultado financiero	-1	0	0	-1	0	-1
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	-6	0	0	-6	0	-6
Amortizaciones de inmovilizado	0	-29	0	-29	-2	-31
Aplicaciones con contrapartida en cuentas de circulante	-5	0	0	-5	-196	-201
Aplicaciones con contrapartida en otros activos	-2	0	-1	-2	-19	-22
Diferencia de tipo de cambio	0	5	0	4	-5	-1
Saldo al 31 de diciembre de 2022	272	97	47	416	930	1.346
(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)				0	0	0

Como se puede comprobar en la tabla adjunta, el movimiento del ejercicio se desglosa separando por un lado las variaciones por cambios de perímetro y traspasos, las dotaciones y reversiones que impactan en las diferentes líneas de la cuenta de resultados, y por otro lado, otros movimientos que no suponen impacto en la misma, como son las aplicaciones con contrapartida en diferentes epígrafes del balance de situación consolidado y tipo de cambio.

Provisiones para pleitos e impuestos

El total de provisiones de grupo para pleitos asciende a 272 millones de euros a 31 de diciembre de 2022. Se registran en este epígrafe los siguientes conceptos:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 68 millones de euros (67 millones de euros a diciembre 2021), que corresponden en su mayoría al negocio de Construcción. La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario por importe de 204 millones de euros (209 millones de euros a diciembre 2021), derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el Grupo (Ver 6.5.1.c). La dotación y reversión de esta provisión se realiza contra el resultado bruto de explotación, contra resultado financiero y/o contra el impuesto de sociedades, dependiendo de la naturaleza de impuesto al que haga referencia la provisión (sanciones, intereses de las mismas y/o cuotas de actas en disconformidad).

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (ver Nota 1.3.3.2) cuyo importe total asciende a 97 millones de euros. La provisión se dota y se revierte contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entre en funcionamiento. El impacto neto de esta amortización durante el ejercicio asciende a -6 millones.

Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución y otros conceptos similares, por importe de 47 millones de euros a 31 de diciembre de 2022 (58 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Adicionalmente, se incluyen las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados por Budimex y las plantas del negocio de Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia). La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha. La provisión se dota y se revierte contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura. El saldo a 31 de diciembre registrado por este concepto asciende a 14 millones de euros.

Por último, este epígrafe incluye la provisión por expropiaciones en la autopista Azores.

Provisiones a corto plazo

A 31 de diciembre de 2022 el saldo de provisiones a corto plazo del grupo asciende a 930 millones de euros (1.002 millones a 31 de diciembre de 2021).

En este epígrafe se consideran fundamentalmente las provisiones relativas a contratos con clientes, como son las provisiones por gastos diferidos (referidas a la terminación y retirada de obra según contrato) y las provisiones por pérdidas presupuestadas. En este sentido, este tipo de provisiones se concentran en la división de Construcción por 815 millones de euros (855 millones de euros a 2021) y en el negocio de Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia), por 61 millones de libras (69 millones de euros). Dado que la vida de este tipo de provisiones se ajusta al ciclo medio de vida de los proyectos (de 3 a 5 años) son clasificadas a corto plazo.

La dotación y reversión de estas provisiones se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.

La variación en el año corresponde fundamentalmente a la dotación neta de provisiones en el negocio de Construcción (129 millones de euros), fundamentalmente en la actividad de Polonia, y la aplicación de provisiones (-169 millones de euros), donde destaca la aplicación de pérdidas presupuestadas en el negocio de Estados Unidos.

Conciliación con información reportada en el flujo de caja

Así, analizando el efecto total en la cuenta de resultados, destaca la dotación neta (gasto) por valor de 139 millones de euros, que impacta en el resultado bruto de explotación, correspondiendo principalmente a la división de Construcción (345 millones de euros de dotación y -210 millones de reversión), principalmente en la actividad de Polonia.

Adicionalmente, durante el ejercicio se han aplicado provisiones con contrapartida en cuentas de capital circulante por importe de -201 millones, correspondientes principalmente a la división de Construcción (-174 millones de euros). La suma de dotación/reversión (139 millones de euros) y aplicación (-201 millones de euros) y otros efectos asimilables como provisiones de dudoso cobro, que no están incluidas en el detalle de provisiones de pasivo (-6 millones de euros), se explican a efectos de fondo de maniobra en el flujo de caja, totalizando un importe de -68 millones de euros (ver Nota 5.3).

6.4. OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO

En este epígrafe se recogen principalmente:

- Los préstamos participativos concedidos por el Estado a diversas sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras por un importe de 51 millones de euros a 31 de diciembre de 2022 (49 millones de euros a 31 de diciembre de 2021) de la actividad de Autopistas, por la Autovía de Aragón.
- Préstamos con empresas asociadas a largo plazo por 22 millones de euros (22 millones de euros a 31 de diciembre de 2021), de la actividad de Autopistas.
- La deuda del Aeropuerto Internacional de Dalaman con la administración por el canon concesional, la cual asciende a 277 millones de euros a largo plazo al cierre del ejercicio.
- La deuda por los pagos obligatorios del acuerdo de concesión en la I-66, que asciende a un total de 485 millones de euros.

6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS

6.5.1. Litigios y otros pasivos contingentes

El Grupo está sujeto a riesgos que se derivan de la resolución de pleitos o litigios de diferente naturaleza que se originan en el desarrollo de sus actividades. Cuando la ocurrencia de dichos riesgos se considera probable, los pleitos y litigios requieren el reconocimiento de provisiones contables que se dotan en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación que conllevan. Dichas provisiones se detallan en la Nota 6.3. Cuando la probabilidad de que se materialicen los riesgos es más reducida, se generan pasivos contingentes que, de acuerdo con la normativa contable, deben ser objeto de información en las Cuentas Anuales. No se prevé que surjan pasivos significativos que puedan suponer efectos materiales adversos distintos de los ya provisionados.

Por otra parte, el Grupo tiene activos contingentes, es decir, activos que podrían surgir como consecuencia de diversos procedimientos abiertos. Este tipo de activos no son objeto de reconocimiento en los estados financieros puesto que su materialización no es virtualmente cierta, como exige la normativa contable para tal reconocimiento.

A continuación, se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo. Se incluyen tanto aquellos que pueden generar pasivos como los que pueden hacer surgir activos.

a) Litigios y otros pasivos contingentes en relación al negocio de Autopistas

Concesiones en EEUU: NTE 35 W

El 11 de febrero de 2021 se produjo un accidente múltiple en la autopista 35W Managed Lanes, en Dallas, Texas, en el que se vieron implicados 133 vehículos, con el resultado de 6 muertos y varios heridos.

La sociedad concesionaria NTE Mobility Partners Segment 3 LLC, en la que Cintra tiene una participación del 53,66%, junto con varias sociedades americanas del Grupo, es parte en 31 de las demandas que se han interpuesto y que están en una fase incipiente del proceso judicial.

La concesionaria considera razonable, de acuerdo con la opinión de sus asesores legales externos, que aun en caso de sentencia desfavorable, no se espere impacto dadas las pólizas de seguro contratadas y, en consecuencia, no ha dotado provisión alguna en relación a dicho riesgo.

Procedimiento judicial de las entidades financieras del proyecto de la Radial 4:

En relación con la Radial 4, en junio de 2013 un grupo de entidades financieras del sindicato bancario de la financiación del proyecto inició un procedimiento judicial ante el Juzgado de Primera Instancia nº 61 de Madrid contra los accionistas de la sociedad concesionaria, esto es, Cintra Infrastructures SE y Sacyr Concesiones, S.L., que habían garantizado la aportación de un capital contingente en determinadas circunstancias.

En dicho pleito se reclamaba la ejecución de la garantía prestada por los accionistas por un supuesto incumplimiento de determinadas ratios. Se trata de una garantía corporativa de 23 millones de euros, ascendiendo la parte de Cintra a 14,95 millones de euros.

Habiendo estimado la Audiencia Provincial de Madrid el recurso de los bancos tras entrar a conocer el fondo del asunto, los accionistas demandados presentaron recurso de casación ante el Tribunal Supremo el 10 de diciembre de 2020, que sigue pendiente de admisión. No ha habido cambios en la situación procesal del litigio hasta la fecha.

Al cierre de 2022, estaban totalmente provisionados tanto los 14,95 millones de euros de las garantías otorgadas como los intereses de demora (5,67 millones de euros) desde el inicio del proceso judicial.

Netflow Western Roads - OSARs Western (Australia)

Como se comentó en las cuentas del primer semestre de 2022, en relación con el proyecto Osars en el que Cintra es accionista al 50% y que se consolida por puesta en equivalencia, el 23 de febrero de 2022, el subcontratista de construcción a cargo de las obras del proyecto, WBHO Infrastructure Pty Ltd (WBHO), se declaró en concurso de acreedores. No obstante, en la actualidad, las obras se han completado en un 99,9% dado que la concesionaria ha tomado las medidas necesarias para finalizar la construcción.

Dada la evolución de las obras y la gestión comercial realizada, a la fecha de emisión de estas cuentas, no existe riesgo de terminación que pudiera derivarse de la situación anteriormente expuesta; en consecuencia, no es necesario dotar ninguna provisión en relación con este riesgo.

Tal y como se indica en la nota 3.5, el valor consolidado de la participación de Ferrovial a 31 de diciembre de 2022 es de 49,8 millones de euros.

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

Pasivos contingentes

La división de Construcción del Grupo tiene abiertos diversos litigios relativos a aspectos relacionados con la construcción de las obras realizadas y a reclamaciones de responsabilidad civil. Como se indica en la nota 6.3, en relación a dichos pleitos tiene registradas provisiones por importe de 56 millones de euros. La provisión registrada por cada uno de los pleitos en ningún caso supera el importe de 10 millones y corresponde con la mejor estimación realizada por la compañía sobre el posible impacto de los mismos.

A continuación se describen aquellos pleitos más relevantes por su cuantía, así como un litigio que ha generado un activo en favor de la compañía que ha sido registrado en los estados financieros del ejercicio.

Negocio de Construcción en España:

En 2019 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) abrió un expediente sancionador a Ferrovial Construcción S.A. y otras empresas constructoras por supuestos comportamientos contrarios a la libre competencia.

Dichas conductas consistirían presuntamente, según lo señalado por la Dirección de Competencia (DC), en unos intercambios de información entre las empresas, con el objeto y/o efecto de restringir la competencia en el ámbito de las licitaciones convocadas por las distintas Administraciones Públicas en España para la construcción y rehabilitación de infraestructuras y edificios.

El 6 de julio de 2022, la CNMC dictó resolución declarando que se había acreditado que Ferrovial Construcción S.A. infringió de manera muy grave el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia y el artículo 101 del Tratado de la Unión Europea imponiendo una multa de 38,5 millones de euros.

El 4 de octubre Ferrovial Construcción presentó ante la Audiencia Nacional el recurso contencioso-administrativo contra la resolución de la CNMC. En el escrito, también se solicitó la adopción de la medida cautelar de suspender su ejecución, procedimiento que se está tramitando en la actualidad.

El 9 de diciembre la Audiencia Nacional notificó el auto acordando suspender la mencionada resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

El Grupo considera que la probabilidad de que este litigio se resuelva de forma adversa es baja y, en consecuencia, no ha provisionado importe alguno por este concepto.

Proyecto D4R7 (Eslovaquia)

En junio de 2019 la Jefatura provincial de la Policía nacional en Bratislava (Eslovaquia) inició de oficio una investigación criminal contra la Joint Venture que ejecuta el proyecto de construcción de la autopista D4R7 en Bratislava, integrada por Ferrovial y PORR (65% y 35%, respectivamente). El motivo de la investigación son unos presuntos delitos de riesgo y daños al medio ambiente, tipificados como tal en el Código Penal eslovaco, por haber autorizado supuestamente la explotación de dos parcelas en Jánošíková como préstamos para su uso en la construcción de la autopista R7 sin disponer de los permisos necesarios para ello. La acusación cuantifica los daños en 8.7 millones de euros (riesgo al 100%).

Las parcelas en cuestión no forman parte de la traza de la obra, aunque los materiales de ellas extraídos, previo acuerdo con los propietarios –los cuales han manifestado que no han sufrido daño alguno– han sido utilizados en la misma. Todas las gestiones, incluida la obtención de los permisos, se han realizado a través de una subcontrata.

Dentro de la investigación, se han sucedido las imputaciones, escritos de descargo y diversos informes periciales. En diciembre de 2022 se ha entregado el último informe pericial por parte de la JV. El Fiscal ha enviado el expediente al Juzgado. El juez determinará si señala juicio o devuelve actuaciones a fiscalía para mayor instrucción.

De acuerdo con la opinión de los abogados de la compañía, el riesgo que podría derivarse de la investigación no se considera probable y, en consecuencia, no se ha provisionado importe alguno por este concepto.

Proyecto Batinah - Omán

La Joint Venture FSB Batco – Ferrovial Construcción (50% cada socio) acometió el proyecto de construcción de una carretera denominado Batinah Expressway Project Package 5, en Omán, ya finalizado. La JV inició un proceso de arbitraje internacional contra el Gobierno del Sultanato de Omán. El arbitraje perseguía reclamaciones relacionadas con retrasos significativos y aumento de costes derivados de múltiples circunstancias que, en opinión de la JV y conforme al contrato, generaban derecho a ser compensados.

En julio de 2022, la JV recibió el laudo arbitral del Tribunal que cuantificaba en 50.3 millones de euros la compensación.

El laudo se ha considerado virtualmente cierto, por lo que se ha reconocido como ingreso en los Estados Financieros de 2022.

Con fecha posterior al cierre, en concreto el 27 de febrero de 2023, ha vencido el plazo para que el gobierno omaní presente alegaciones frente al acto de ejecución del laudo, sin que se haya presentado ninguna alegación al respecto.

FB Serwis (Polonia)

FBSerwis S.A. es una empresa filial de Budimex, S.A. Sus activos no corrientes representan un 0.36% de los activos totales de Ferrovial.

En enero de 2023, un empleado de FBSerwis S.A. (FBS en lo sucesivo) fue detenido por la Agencia Central contra la Corrupción (CBA). El 1 de febrero, otros dos ejecutivos de la misma sociedad fueron detenidos y, al mismo tiempo, en la sede de FBS se retuvieron varios documentos y datos relativos a dicho empleado.

A principios de febrero de 2023 en la página web de la fiscalía se publicó información sobre las detenciones practicadas y la realización de una investigación relativa a posibles actuaciones delictivas. Las actuaciones se relacionan a potenciales irregularidades en licitaciones organizadas por la Empresa Municipal de Depuración de Varsovia para contratos de eliminación de residuos urbanos. El valor de las irregularidades podría ascender, aproximadamente, a 5 millones de zlotys (1 millón de euros), según la Fiscalía.

A la fecha de emisión de estas cuentas, varias personas han sido detenidas en el marco de los procedimientos en curso; entre ellas, un total de 3 empleados del grupo FBS, incluyendo al presidente, también miembro del Comité de Dirección de Budimex S.A., y al vicepresidente; para estos dos últimos se ha dictado prisión provisional por un plazo de 2 y 3 meses, respectivamente. El tercero operaba como director comercial de FBSerwis Kamieński sp. z o.o., subsidiaria de FBS. Como consecuencia de lo anterior, el Consejo de Administración de FBS decidió suspender al presidente y al vicepresidente por idénticos periodos. La misma decisión fue adoptada por el Consejo de Administración de Budimex SA en relación con el presidente de FBS.

En opinión del asesor legal contratado por Budimex, a la fecha de emisión de estas cuentas, el riesgo de que la sociedad pueda ser considerada responsable de los hechos investigados es remoto. La responsabilidad de una persona jurídica está supeditada, de acuerdo con el Derecho Polaco, a la condena previa de un individuo que actúe en nombre de la sociedad. En este mismo sentido, las sociedades del Grupo Budimex no pueden ser excluidas de procesos de contratación pública sin que los miembros titulares de los órganos de gestión, de gobierno o representantes comerciales hayan sido condenados válidamente por delitos tipificados en la Ley Penal. Por tanto, de acuerdo con la información existente, y a la fecha de cierre de estas cuentas, no se han materializado las premisas que den lugar a responsabilidad.

Adicionalmente, los asesores legales, que estiman que la duración del proceso podría prolongarse varios años, informan de que la aplicación real de la ley, en su formulación actual, es extremadamente infrecuente y las multas impuestas a las entidades no son elevadas (hasta 5 millones de zlotys). En base a los anteriores argumentos, a cierre del ejercicio, no se ha reconocido ningún pasivo en las cuentas anuales del grupo en relación a este asunto.

Los Consejos de Budimex SA y FBS SA han ordenado una investigación interna para esclarecer los hechos, mostrando su plena colaboración con las autoridades.

Activos contingentes

Por la naturaleza de su negocio, la División de Construcción tiene presentadas reclamaciones frente a diversos clientes de los que pudieran derivarse derechos de cobro adicionales. Como se indica en el apartado relativo a políticas contables (1.3.3) estas reclamaciones no se reconocen como ingresos hasta que se consideran aprobadas, y sólo se consideran en el cálculo de provisiones para pérdidas presupuestadas si se consideran probables.

c) Litigios de carácter fiscal

Tal y como se indica en la nota 6.3, Ferrovial tiene registradas provisiones de carácter fiscal por importe de 200 millones de euros.

Estas provisiones se corresponden, fundamentalmente, con litigios en curso en relación con inspecciones tributarias en España cuya cuota litigiosa asciende a 332,4 millones de euros, siendo los más significativos las relativas al Impuesto sobre Sociedades e IVA por los ejercicios 2002 a 2017.

Entre estos pleitos destacan:

a. Los procedimientos relativos a la amortización a efectos fiscales del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport. Ferrovial ha presentado un recurso contra la Decisión de la Comisión Europea de 2014 ("Tercera Decisión") en la que se declara que esta medida fiscal es una ayuda de Estado. Aunque consideramos que hay motivos fundados que apoyan la postura procesal del Grupo, si no se produce una sentencia judicial favorable, habría un impacto negativo de 84,9 millones de euros en la cuenta de resultados de Ferrovial, correspondiente al Impuesto de Sociedades de los ejercicios 2002-2021. El importe máximo a pagar sería de 44,3 millones de euros, dado que el resto ya ha sido pagado.

b. El recurso de Casación interpuesto ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo de liquidación derivado del Acta incoada a Ferrovial, S.A, por el concepto Impuesto sobre Sociedades, ejercicio 2006. El principal concepto debatido es la aplicación de la deducción por actividades exportadoras en relación con la inversión realizada en 2006 para la adquisición de la participación en la antigua BAA (Heathrow). El importe derivado de esta contingencia asciende a 119,2 millones de euros (totalmente provisionados).

6.5.2. Garantías

a) Avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles riesgos, de materialización incierta, relativos a la responsabilidad que se deriva de la ejecución de los diversos contratos que constituyen la actividad de sus divisiones de negocio.

Para cubrir dicha responsabilidad, el Grupo tiene avales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2022, el saldo era de 8.093 millones de euros (7.099 millones de euros en 2021).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	Dic. 2022	Dic. 2021
Construcción	6.067	5.284
Autopistas	642	856
Aeropuertos	1044	42
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	81	0
Resto	258	315
Total actividades continuadas	8.093	6.497
Servicios	0	603
Total actividades discontinuadas	0	603
TOTAL	8.093	7.099

Según el tipo de instrumento, los 8.093 millones de euros se desglosan en: i) 3.806 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras, ii) 3.673 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y iii) 614 millones de euros en avales otorgados por compañías de seguros.

Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o de prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo; de este modo, si un proyecto no fuese llevado a cabo, la garantía sería ejecutada por el cliente.

A pesar del importe tan relevante de estas garantías, el impacto que de ellas se puede derivar es muy reducido, ya que las empresas del Grupo ejecutan los contratos conforme a lo acordado con los clientes, provisionando dentro de los resultados de cada uno de los contratos los posibles riesgos que se puedan derivar de su ejecución (ver Nota 6.3).

Por último, indicar que, dentro del importe total de avales del Grupo de actividades continuadas recogido en la anterior tabla, 1.155 millones de euros garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en JFK NTO (ver Nota 6.5.3).

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del Grupo

Como anteriormente se ha comentado, en general existen garantías otorgadas entre empresas del Grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras.

Aunque este tipo de garantías no tienen efecto a nivel del Grupo consolidado, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto (ver Nota 1.1.2.) que, debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante indicar (ver Nota b.1. Garantías de Capital Contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver b.2.)

b.1) Garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a sociedades proyecto en relación con la deuda de estos últimos, que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si se llegasen a producir los eventos garantizados (Garantías de Capital Contingente).

Dentro de las garantías prestadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto, existen dos tipos de garantías:

- Aquellas garantías que responden de la ejecución correcta del contrato de construcción o prestación de servicios y que se encuentran incluidas dentro de las mencionadas en la nota anterior (6.5.2.a).
- Aquellas que garantizan riesgos distintos de la correcta ejecución de los contratos de construcción y servicios, y podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegan a producirse los eventos garantizados (algunas de ellas también incluidas en la nota 6.5.2.a) por tratarse de avales bancarios).

Este segundo bloque de garantías es objeto de desglose separado en este apartado ya que, como se menciona en la Nota 5.2. relativa a la Posición Neta de Tesorería, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas o con recurso limitado a las garantías otorgadas por lo que es importante conocer aquellas garantías cuya ejecución, en el caso de cumplimiento del evento que las genere, podría implicar desembolsos en favor de las sociedades proyectos o titulares de su deuda distintos al capital o inversión comprometida mencionado en la Nota 6.5.3. Dichas garantías se denominan garantías de capital contingente.

A continuación, se desglosan las garantías de esta naturaleza vivas a 31 de diciembre de 2022 en favor de proyectos consolidados por Integración Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y su importe máximo. Señalar que los importes que se indican son los que corresponden a Ferrovial:

SOCIEDAD BENEFICIARIA (PROYECTO)	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
Conc. Prisiones Lledoners	Garantía técnica de restitución al banco en caso de resolución del contrato. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	66
GARANTÍAS PROYECTOS CONSTRUCCIÓN		66
I-66	Garantía para cubrir sobrecostes del proyecto	14
GARANTÍAS PROYECTOS AUTOPISTAS		14
Centella + Tap Mauro	Avales para cubrir la consecución de diferentes hitos y el pago de posibles multas durante el periodo de ejecución inicial. PCC para cubrir gap de liquidez hasta 20 millones de euros	38
GARANTÍAS PROYECTOS ENERGIA Y MOVILIDAD		38
Dalaman	Aval para cubrir ratios de la deuda	6
GARANTÍAS PROYECTOS AEROPUERTOS		6
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL		124

Asimismo, en autopistas, en el proyecto de la I-66 la Sociedad tiene un aval otorgado por terceros de 3 millones de euros para cubrir posibles sobrecostes en la obra.

A continuación se desglosan los importes relativos a las garantías de la misma naturaleza que corresponden al porcentaje de participación en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por Puesta en Equivalencia, cuya deuda, por lo tanto, no se integra en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo.

SOCIEDAD BENEFICIARIA	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
Serrano Park (Cintra)	Garantía para cubrir amortización de deuda	3
Bucaramanga	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de obra.	3
Extensión ETR	Garantía para cubrir sobrecostes del proyecto	12
407 EXT PHASE II	Garantía para cubrir sobrecostes del proyecto	6
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA		25

Adicionalmente, en relación con el proyecto de la Radial 4 existe una garantía corporativa de 23 millones de euros, ascendiendo la parte de Cintra a 14,95 millones de euros. Al cierre de 2022 estaban totalmente provisionados tanto los 14,95 millones de euros de las garantías otorgadas como los intereses de demora (5,3 millones de euros) desde el inicio del proceso judicial. (ver Nota 6.5.1.a)).

b.2) Otras garantías otorgadas a sociedades titulares de derechos sobre concesiones (ver Nota 3.2.)

El grupo "Thalia" opera en el Reino Unido cuatro plantas de tratamiento de residuos y generación de energía a partir de dicho tratamiento. Dichas plantas están siendo explotadas mediante contratos de concesión con las administraciones locales en los que se regula la construcción y posterior explotación. Tres de ellas se encuentran ya en operación, Cambridge, North York y Milton Keynes y una, Isla de Wight, está pendiente de su puesta en marcha, prevista en este año 2023. Dichos contratos de concesión tienen un plazo de vencimiento entre 2033 y 2042.

Dichas plantas hasta la fecha estaban siendo explotadas por Thalia, que aún formaba parte de Amey, y por ello las obligaciones sobre dichos contratos estaban garantizadas por Amey y por Cespa (ahora Prezero), sociedad cabecera del negocio de tratamiento de residuos en España, que fue vendida a un tercero en 2021. Dichos activos de Thalia fueron excluidos del perímetro de venta de Amey. Al haberse completado en diciembre de 2022 la venta de Amey, ya se había producido previamente el traspaso de dichos activos dentro del Grupo Ferrovial. En paralelo, se prevé que el reemplazo de las garantías sobre el cumplimiento de obligaciones relativas a dichos activos se realizará a lo largo de 2023 a otras sociedades del Grupo.

El importe de las garantías otorgadas por diferentes empresas del grupo a los beneficiarios totaliza 322 millones de libras. En determinados escenarios puntuales como el fraude, dolo o abandono del activo, la garantía puede llegar a ser ilimitada.

En los últimos años dichas plantas, especialmente en los casos de Milton Keynes e Isla de Wight, han tenido problemas tanto en la fase de construcción como en la fase de puesta a punto y explotación. Tal y como se indica en la nota 6.3 relativa a provisiones, a cierre del ejercicio de 2022, el grupo tenía reconocida una provisión por pérdidas futuras en relación con estas plantas por importe de 61 millones de libras (70 millones de euros). Dicha provisión no incluye los gastos de estructura de dicho negocio que se estiman en 7 millones de libras anuales.

b.3) Garantías otorgadas en los procesos de desinversión

En los distintos contratos de venta firmados en el proceso desinversión de la antigua División de Servicios, se han otorgado diversas garantías a los compradores en relación con la evolución de diversos litigios potenciales o en curso en las fechas de las distintas operaciones.

Aquellas garantías que cumplen los requisitos establecidos en la normativa contable para su registro (NIC 37) han sido provisionadas al cierre del ejercicio. El importe de las provisiones dotadas por este concepto asciende a 22 millones de euros.

Destacan las siguientes garantías:

Litigio relativo al expediente sancionador abierto por la (CNMC) en relación al sector de mantenimiento de carreteras (ver el punto 6.5 de las Cuentas Anuales de Ferrovial de 2021):

En julio de 2019 la CNMC incoó expediente sancionador contra Ferroser Infraestructuras, S.A. (actualmente Serveo Infraestructuras, S.A.), así como contra otras empresas del sector, por supuestas prácticas anticompetitivas en licitaciones para la prestación de los servicios de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, convocadas por el Ministerio de Fomento.

En agosto de 2021 se notificó la Resolución del Consejo de la CNMC que declaró que había existido una infracción muy grave del art. 1 de la LDC y del 101 del TFUE. El Consejo le impuso una multa de 5,7 millones de euros.

Dicha resolución ha sido recurrida en vía contencioso-administrativa ante la Audiencia Nacional. En diciembre de 2021 se notificó la admisión a trámite del recurso. El 22 de febrero de 2022 se ha notificado Auto suspendiendo la resolución sancionadora, tanto en relación con la multa como con la prohibición de contratar. El 10 de mayo de 2022 la resolución sancionadora objeto de recurso se encuentra suspendida.

Ferroser Infraestructuras S.A (actual Serveo Infraestructuras, S.A.) es una de la sociedades que fue sido objeto de venta con motivo de la desinversión en el negocio de mantenimiento de Infraestructuras en España materializado el 31 de enero de 2022 y, por tanto, ya no es una sociedad controlada por Ferrovial, S.A.

Ferrovial otorgó una garantía al comprador en relación con este pleito de 6 millones de euros si bien por una duración limitada. Este importe ha sido provisionado.

Procedimientos fiscales

Se han otorgado garantías a PREZERO en relación con distintos procedimientos fiscales en curso. El importe de las garantías, que ha sido provisionada, asciende a 5.9 millones de euros.

c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos, ver Nota 3.4.
- Garantías sobre depósitos o caja restringida, ver Nota 5.2.

d) Garantías recibidas de terceros.

A 31 de diciembre de 2022 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.631 millones de euros (1.1491 millones a 31 de diciembre de 2021), fundamentalmente provenientes de las sociedades de Ferrovial Construcción en Estados Unidos por un importe total de 1.131 millones de euros, Grupo Budimex por 166 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 354 millones de euros, destacando las sociedades de Reino Unido por 107 millones de euros y Australia por 87 millones de euros.

Estas garantías recibidas de terceros se corresponden a avales técnicos mediante los que determinados subcontratistas o proveedores en la actividad de construcción garantizan el cumplimiento íntegro de sus obligaciones contractuales en relación con las obras en las que son contratados, sin que sea posible su venta o pignoración.

6.5.3. Compromisos

Según se describe en la Nota 1.1., los proyectos de infraestructuras se llevan a cabo a través de contratos a largo plazo, en los que en la sociedad titular del proyecto en la que el Grupo participa, bien solo o con otros socios, consigue la deuda externa necesaria para su financiación sin recurso al accionista de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas, en las condiciones señaladas en la Nota 5.2. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

a) Compromisos de inversión

Los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a la aportación de capital en proyectos de infraestructuras son de 1.163 millones de euros (517 millones de euros en diciembre de 2021). El aumento de dichos compromisos de inversión producido el ejercicio 2022 tiene su origen, principalmente, en los compromisos de aportación de capital asumidos por Ferrovial en el proyecto de la nueva Terminal Uno del aeropuerto JFK de Nueva York que, a 31 de diciembre de 2022, ascienden a 1.008 millones de euros. Adicionalmente, en el aeropuerto internacional de Dalaman existe un compromiso de aportación de capital de 16 millones de euros, relacionado principalmente con un pago aplazado (ver nota 1.1.4.a). Dicho incremento en los compromisos de inversión se ha visto parcialmente compensado con una reducción en el capital comprometido en el negocio de autopistas, principalmente debido a las inversiones acometidas en proyectos de autopistas en Estados Unidos y Eslovaquia en 2022.

A continuación se muestra un desglose de los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	2023	2024	2025	2026	2027	2027 Y SIGUIENTES	TOTAL
Autopistas	89	10	0	0	0	0	100
Aeropuertos	16	0	0	0	0	0	16
Energía y Movilidad	3	0	0	0	0	0	3
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL	108	10	0	0	0	0	118
Autopistas	5	0	26	0	0	0	31
Aeropuertos	221	474	249	69	0	0	1.013
Construcción	1	0	0	0	0	0	1
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EQUIVALENCIA	227	474	276	69	0	0	1.045
TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	335	484	276	69	0	0	1.163

La división de autopistas incluye 54 millones de euros en relación al proyecto de la I-66 (349 millones de euros en 2021). Los compromisos de inversión en Energía y Movilidad están relacionados con una planta solar en Sevilla.

Derivado del acuerdo de refinanciación de AGS, comentado en la nota 5.4.c.v, Ferrovial tiene también un compromiso de inyección a favor de AGS de hasta 15 millones de libras (50% capital - 50% deuda) sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez hasta el vencimiento del préstamo otorgado, que se producirá en 2024. Del total de compromisos de aportación de capital de los proyectos de infraestructuras del negocio de aeropuertos que se integran por Puesta en Equivalencia (1.013 millones de euros), 5 millones de euros corresponden a AGS.

Adicionalmente, existen compromisos de inversión de hasta 53 millones de euros en inversiones realizadas en sociedades en las que Ferrovial tiene una participación minoritaria, y que desarrollan proyectos de innovación relacionados principalmente con energía y movilidad.

b) Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

6.6. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN

6.6.1. Retribución de los Consejeros en su condición de tales

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 56 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta General de una cantidad anual máxima para el conjunto de los miembros del Consejo de Administración.

La Política de Remuneraciones de los Consejeros aprobada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad el 7 de abril de 2022, fijó el importe anual máximo y conjunto de la remuneración de los Consejeros en su condición de tales en 1.900.000 euros, de aplicación al periodo de vigencia de dicha Política (desde la fecha de su aprobación y durante los 3 ejercicios siguientes 2023, 2024 y 2025).

La retribución de los Consejeros en su condición de tales se compone de: (i) una asignación fija, abonándose una parte mediante liquidaciones trimestrales y otra (la asignación fija complementaria) mediante un único pago al finalizar el ejercicio; y (ii) dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones. La retribución queda vinculada a las funciones y responsabilidades atribuidas a cada Consejero, la pertenencia a Comisiones del Consejo y las demás circunstancias objetivas que el Consejo de Administración considere relevantes, garantizando su independencia y compromiso con el largo plazo.

En la misma fecha de formulación de estas cuentas, el Consejo de Administración ha formulado y puesto a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros al que se refiere el art. 541 de la Ley de Sociedades de Capital. Dicho informe describe con más detalle aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad aplicable al ejercicio en curso, el resumen global de cómo se aplicó durante el ejercicio 2022, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante dicho ejercicio. El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución de los miembros del Consejo de Administración en su condición de tales devengada durante los ejercicios 2022 y 2021.

Si, como consecuencia de un número de reuniones superiores al inicialmente previsto o por otro motivo, se superase el importe anual máximo total y conjunto, la diferencia se deducirá en primer lugar del importe de la asignación fija complementaria proporcionalmente a cada Consejero según su condición. De conformidad con los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración, si el importe de las dietas sumado al de los componentes fijos no alcanzara el referido importe anual máximo, la diferencia se distribuirá entre los Consejeros a prorrata del tiempo de su permanencia en el cargo durante el ejercicio. Esta distribución tuvo lugar en 2021 y 2022, sumándose al importe de la asignación fija complementaria.

La diferencia existente en los importes de las dietas y la asignación fija complementaria entre 2022 y 2021 obedece a que: (i) en 2021 hubo un mayor número de reuniones que en 2022; y (ii) la cuantía a distribuir entre los Consejeros a que se refiere el párrafo anterior ha sido superior en 2022.

Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en la nota 6.6.2.

				2022
CONSEJERO (Miles de euros)	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA (a)	TOTAL
Rafael del Pino Calvo-Sotelo	35	103	107	245
Oscar Fanjul Martín	35	73	96	204
Ignacio Madríguez Fernández	35	51	61	148
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	51	61	148
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	58	61	154
Philip Bowman	35	47	61	143
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	41	61	137
Bruno Di Leo	35	49	61	146
Juan Hoyos Martínez de Irujo	35	51	61	148
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	35	54	61	150
Hildegard Wortmann	35	36	61	132
Alicia Reyes Revuelta	35	47	61	143
TOTAL	420	662	818	1.900

(a) Incluye el importe de la diferencia hasta la cuantía anual máxima de la retribución de 2022 distribuida a prorrata entre los Consejeros.

(*) Las cantidades que se indican están redondeadas.

				2021
CONSEJERO (a) (Miles de euros)	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA (b)	TOTAL
Rafael del Pino Calvo-Sotelo	35	122	92	250
Oscar Fanjul Martín	35	83	81	199
Ignacio Madríguez Fernández	35	61	46	142
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	61	46	142
Santiago Fernández Valbuena (hasta 4/5/2021 incluido)	12	18	16	46
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	76	46	157
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo (hasta 4/5/2021 incluido)	12	12	16	40
Philip Bowman	35	59	46	140
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	50	46	131
Bruno Di Leo	35	58	46	139
Juan Hoyos Martínez de Irujo	35	61	46	142
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	35	59	46	140
Hildegard Wortmann (desde 6/5/2021)	23	36	30	89
Alicia Reyes Revuelta (desde 6/5/2021)	23	36	30	89
TOTAL	420	793	635	1.848

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

(b) Incluye el importe de la diferencia hasta la cuantía anual máxima de la retribución de 2021 distribuida a prorrata entre los Consejeros.

(*) Las cantidades que se indican están redondeadas.

6.6.2. Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2022 y 2021

Los Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2022 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

				2022
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRÍDEJOS (2)		TOTAL
Retribución Fija	1.500	1.150		2.650
Retribución Variable	2.609	1.538		4.147
Primas S. Vida	10	5		15
Planes de acciones (1)	883	183		1.066
Total 2022	5.002	2.876		7.878

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2022, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2019, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Las acciones recibidas por D. Rafael del Pino se comunicaron a la CNMV el 21/3/2022 y las recibidas por D. Ignacio Madríguez el 17/3/2022.

(2) Durante 2022, se ha imputado a D. Ignacio Madríguez, la cantidad de 8 miles de € como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa.

La información relativa al ejercicio 2021 se presenta en la siguiente tabla:

			2021
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (Miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRÍDEJOS (2)	TOTAL
Retribución Fija	1.500	1.100	2.600
Retribución Variable	2.275	1.283	3.558
Primas S. Vida	9	4	13
Planes de acciones (1)	490	0	490
Total 2021	4.274	2.387	6.661

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2021, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2018, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV el 22/3/2021.

(2) Durante 2021, se ha imputado a D. Ignacio Madríguez, la cantidad de 8 miles de € como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa

b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción

A continuación, se detallan los planes de retribución en acciones vinculados a objetivos cuyos derechos están pendientes de devengo.

PLAN CONSEJEROS EJECUTIVOS SITUACION A 31.12.2022		UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO	% DE DERECHOS DE VOTO
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2020	46.500	46.500	0,006 %
	Asignación 2021	67.500	67.500	0,009 %
	Asignación 2022	56.400	56.400	0,008 %
Ignacio Madríguez Fernández	Asignación 2020	46.500	46.500	0,006 %
	Asignación 2021	67.500	67.500	0,009 %
	Asignación 2022	56.400	56.400	0,008 %

6.6.3. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2021, durante el ejercicio 2022 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, ni por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2022 el pago de 15 miles de euros y 132 miles de euros en 2021), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. No se han satisfecho primas de seguros de vida por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas.

Finalmente, la Sociedad tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del Grupo cuya entidad dominante es la Sociedad. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros de la Sociedad. La prima satisfecha en 2022 por el mencionado seguro asciende a 1.097 miles de euros (1.300 miles de euros en 2021).

6.6.4. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2022 no existían anticipos ni créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del Grupo o asociadas.

6.6.5. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2022 la siguiente retribución (*):

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (Miles de euros) (*)	2022	2021
Retribución fija	4.755	5.636
Retribución variable	4822	5.033
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	1.629	1.494
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	0	0
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	32	31
Primas de seguro	19	17
Otros (1)	0	6.990
Total	11.257	19.201

(1) Desvinculación de tres miembros de Alta Dirección (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

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los siguientes cargos: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Director General de Recursos Humanos, Director General de Construcción, Director General de Aeropuertos, Director General de Autopistas, Director General de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, Director General de Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, Directora General de Estrategia, Director de Cumplimiento y Riesgos y Director de Sostenibilidad. No se incluye la retribución de los miembros de la alta dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada en la nota 6.6.2.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Plan de Retribución Flexible", que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la alta dirección ha solicitado a la Sociedad aportaciones por valor de 39 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2021, 131 miles de euros).

6.6.6. Otra información sobre la retribución

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la Alta Dirección contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a trece integrantes de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.
- Para la cobertura de tal incentivo, la Sociedad anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2022 ha ascendido a 1.921 miles de euros (2.187 miles euros en 2021), de los que 461 miles de euros corresponden al Consejero Ejecutivo (441 miles de euros en 2021).

6.7. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES

Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos.

Al cierre del ejercicio 2022, Ferrovial tiene vigente un Plan de Incentivos a Largo Plazo aprobado el 19 de diciembre de 2019 por el Consejo de Administración. Este Plan tiene una vigencia de tres años (durante 2020, 2021 y 2022) y consiste en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros y está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de flujo de caja de actividad y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación.

El Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la Alta Dirección y directivos. La aplicación a los Consejeros Ejecutivos de esta forma de retribución fue autorizada por la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 17 de abril de 2020.

El número de acciones vivas en relación a estos planes es, a 31 de diciembre de 2022, de 1.782.127 acciones.

El resumen de los movimientos en los sistemas retributivos vinculados a acciones durante los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	2022	2021
Número de acciones al inicio del ejercicio	2.054.531	2.468.724
Planes concedidos	702.675	909.578
Planes liquidados	-356.958	-292.413
Renuncias y otros	-526.552	-954.346
Acciones ejercitadas	-91.569	-77.012
Número de acciones al final del ejercicio	1.782.127	2.054.531

Este plan de entrega de acciones incluye los mencionados anteriormente en la nota 19 sobre retribuciones a los Consejeros Ejecutivos y miembros de la Alta Dirección.

El impacto en la cuenta de resultados registrado en el Grupo en relación con estos sistemas retributivos en 2022 ha supuesto un gasto de 8 millones de euros (9 millones de euros de ingreso en 2021) con contrapartida en patrimonio neto. La variación con respecto al año anterior se debe a que la reversión de la provisión realizada en el ejercicio para adecuar el gasto al grado de cumplimiento de dichos planes ha sido inferior (mayor grado de cumplimiento).

El 15 de diciembre de 2022 el Consejo de Administración aprobó un nuevo plan de incentivos a largo plazo. Al igual que el descrito anteriormente, estará vigente por 3 años (2023 a 2025) y consiste en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. Su coste anual no podrá exceder de 22,7 millones de euros y está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento (salvo circunstancias especiales) y al cumplimiento durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de: (i) el flujo de caja de actividad; (ii) el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación; y (iii) objetivos relativos a las emisiones de gases de efecto invernadero, la diversidad, y la seguridad y salud en el trabajo.

El Plan se dirige a los Consejeros Ejecutivos, miembros de la Alta Dirección y directivos. La aplicación de esta forma de retribución a los Consejeros Ejecutivos de Ferrovial se someterá a la aprobación de la próxima Junta General de Accionistas de la Sociedad.

Valoración plan de entrega de acciones vinculado a objetivos.

Este plan se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega, utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos, y liquidables en acciones, por lo que es valorado en el momento inicial de otorgamiento y no se reestima el valor sobre el inicialmente calculado, imputándose el mismo a gastos de personal con contrapartida en reservas.

6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Normativa

En materia de información sobre las operaciones que la Sociedad (o las sociedades de su grupo) realice con sus partes vinculadas, debe tenerse en cuenta la Norma Internacional de Contabilidad 24 (la "NIC 24").

El apartado 3 de dicha NIC 24 establece la exigencia de incluir la información relativa a las transacciones de las partes vinculadas, las transacciones y los saldos pendientes (incluidos los compromisos), en los estados financieros consolidados y separados de una sociedad dominante, así como en los estados financieros individuales. Su apartado 9 define las transacciones entre partes vinculadas como toda transferencia de recursos, servicios u obligaciones entre una entidad que informa y una parte vinculada, con independencia de que se cargue o no un precio.

Operaciones vinculadas

A continuación, se indican las transacciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su grupo) y sus partes vinculadas durante el ejercicio 2022, clasificándose en tres categorías: a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus administradores o alta dirección; b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y los administradores o alta dirección de la Sociedad; y c) Operaciones entre las sociedades del Grupo.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se indicaría esta circunstancia con un asterisco (*).

a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus administradores o alta dirección

Se incluyen las operaciones realizadas entre Ferrovial, S.A. y sus administradores, miembros de la alta dirección, sus familiares cercanos, las entidades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto, o aquellas en las que los administradores de la Sociedad son a su vez ejecutivos o directivos o pueden ejercer sobre ellas influencia significativa [1]. Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

No ha habido operaciones de este tipo realizadas durante los ejercicios 2021 ni 2022.

b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y sus administradores o alta dirección

Se incluyen las operaciones realizadas entre entidades dependientes de la Sociedad y sus administradores, miembros de la alta dirección, sus familiares cercanos, las entidades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto, o aquellas en las que los administradores de la Sociedad son a su vez ejecutivos o directivos o pueden ejercer sobre ellas influencia significativa [1]. Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

[1] Con relación a estas últimas entidades, en aplicación del artículo 229.1 a) de la Ley de Sociedades de Capital no se incluyen las transacciones ordinarias, hechas en condiciones estándar para los clientes y de escasa relevancia.

NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	2022			2021		
		IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	2	0	0	7	0	1
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	5	1	0	6	1	0
Criú, S.L.	Prestación de servicios	1	0	0	17	1	2
Polan, S.A.	Recepción de servicios	-12	0	0	0	0	0
Polan, S.A.	Prestación de servicios	17	1	0	159	1	159

c) Operaciones entre las sociedades del Grupo

Se mencionan a continuación las operaciones efectuadas entre sociedades dependientes de la Sociedad que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de las Cuentas Anuales consolidadas de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 1.3.2, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de las cuentas anuales consolidadas puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas -a medida que están siendo ejecutadas- frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra, tanto desde un punto de vista económico como jurídico, es la administración concedente.

En el ejercicio 2022, el área de construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 865.487 miles de euros (955.920 miles de euros en 2021), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 1.030.639 miles de euros (1.016.628 miles de euros en 2021).

El resultado no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que la Sociedad ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2022 de -60.507 miles de euros. En 2021 supuso 5.748 miles de euros.

6.9. SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS

No se han puesto de manifiesto situaciones de conflicto, directo o indirecto, con el interés de la Sociedad, con arreglo a la normativa aplicable (artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital), sin perjuicio de las operaciones de la Sociedad (o las sociedades de su grupo) con los administradores y sus personas vinculadas reflejadas en la memoria o, en su caso, de los acuerdos relacionados con cuestiones retributivas o de nombramiento de cargos.

6.10. HONORARIOS AUDITORES

En cumplimiento de lo establecido con el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, se informa del total de honorarios por “servicios de auditoría” prestados por los auditores de las Cuentas Anuales de las sociedades del Grupo, para los ejercicios 2022 y 2021 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas. Asimismo, se detallan otros servicios distintos de auditoría prestados por el auditor principal del Grupo para los ejercicios 2022 y 2021.

Los “Honorarios por servicios de auditoría” incluyen exclusivamente los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.

Los “Otros servicios cuya prestación por los auditores de cuentas se exige por la normativa aplicable” sólo incluyen, como indica el nombre del epígrafe aquellos cuya prestación por el auditor es obligatoria, por ejemplo, la revisión limitada de las cuentas intermedias de la sociedad o la emisión de “comfort letters” en las emisiones de deuda.

Tanto los datos de 2022 como, a efectos comparativos, los de 2021 excluyen los honorarios de aquellas sociedades que, fruto de los procesos de desinversión, ya han salido fuera del perímetro de Ferrovial.

El total de “Otros servicios distintos de auditoría” prestados por el auditor principal representa un 11,8% sobre el total de honorarios por servicios de auditoría del ejercicio 2022:

Millones de euros	2022	2021
Honorarios por servicios de auditoría	4,94	4,50
Auditor principal	4,79	4,29
Otros auditores	0,15	0,20
Honorarios por Servicios relacionados con la auditoría	0,42	0,40
Auditor principal	0,42	0,40
Otros auditores	0,00	0,00
Otros servicios distintos de auditoría	0,57	0,12
Auditor principal	0,57	0,12

6.11. 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.

6.12. ANEXOS

Anexo I. Información relativa al régimen fiscal establecido en los artículos 107 y 108 de la ley 27/2014

Ferrovial, S.A., se ha acogido desde el ejercicio 2014 al régimen establecido actualmente en los artículos 107 y 108 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades (“LIS”), resultando de aplicación desde el 1 de enero de 2014 y, en consecuencia, a todo el ejercicio 2022. Conforme a ese régimen fiscal:

1. Los dividendos y ganancias de capital obtenidos por Ferrovial procedentes de inversiones en fondos propios de sociedades operativas no residentes (que representen al menos el 5% del capital social de estas) están exentos de tributación en un 95% en el Impuesto sobre Sociedades si se dan las condiciones previstas en el art. 21 de la LIS (“rentas sujetas pero exentas”).
2. Los dividendos repartidos por Ferrovial con cargo a las referidas “reservas sujetas pero exentas”, o a rentas procedentes de establecimientos permanentes en el extranjero respecto de los que resulte aplicable la exención prevista en el art. 22 de la LIS, tienen el siguiente tratamiento:
 - i. Cuando el perceptor sea un accionista no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no están sujetos a retención ni tributación en España.
 - ii. Cuando el perceptor sea una persona física residente en España sujeta a IRPF el dividendo percibido se considerará renta del ahorro.
 - iii. Cuando el perceptor sea una persona jurídica residente en España sujeta a IRPF el dividendo percibido se considerará renta del ahorro.

Durante el presente ejercicio el 100% de los dividendos repartidos por Ferrovial han sido con cargo a estas “rentas sujetas pero exentas”.

3. Las plusvalías obtenidas por los accionistas de Ferrovial derivadas de la transmisión de su participación en la sociedad, tienen el siguiente tratamiento:
 - i. Cuando el accionista sea no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no se entenderá sujeta a tributación en España la parte de la plusvalía que se corresponda con las reservas dotadas por Ferrovial con cargo a las referidas “rentas sujetas pero exentas” o con diferencias de valor imputables a participaciones de Ferrovial en entidades no residentes que cumplan los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS.
 - ii. Cuando el accionista sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, y cumpla el requisito de participación en Ferrovial (5% de participación en el capital y 1 año de tenencia de la misma), podrá aplicar la exención prevista en el artículo 21 de la LIS.
 - iii. Cuando el accionista sea una persona física residente en España sujeta a IRPF, tributará por las plusvalías obtenidas conforme al régimen general.

El importe de las rentas sujetas pero exentas de acuerdo con los artículos 21 y 22 de la LIS obtenidas por Ferrovial durante 2022 y los impuestos pagados en el extranjero correspondientes a estas, han sido:

A) Exención por dividendos y rendimientos de fuente extranjera

A.1 Exención por dividendos de fuente extranjera

En el ejercicio 2022 se han obtenido dividendos de fuente extranjera por importe de 1.295.636.728,88 euros, quedando exento un total de 1.230.854.892,44 euros.

A.2 Exención por rendimientos de establecimientos permanentes en el extranjero

No se han obtenido rendimientos de Establecimientos Permanentes en el extranjero en el ejercicio.

B) Exención por plusvalías de fuente externa

En el ejercicio 2022, al igual que en el ejercicio 2021, no se han obtenido plusvalías de fuente externa exentas de tributación.

En el ejercicio 2018 se obtuvo una plusvalía por venta de las autopistas griegas susceptible de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS por importe de 84.825.069,03, el importe exento de tributación ascendió a 11.307.039,92 euros.

En ejercicios anteriores a 2018, no se obtuvieron plusvalías susceptibles de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS, ya que las ventas efectuadas (i) o bien se han efectuado entre sociedades del Grupo, y se han eliminado en el consolidado fiscal, (ii) o bien se han puesto de manifiesto en operaciones de reestructuración societaria que han sido acogidas al régimen de neutralidad fiscal previsto en el artículo 76 y siguientes de la Ley del impuesto. No obstante, las plusvalías que se habrían puesto de manifiesto fiscalmente caso de no resultar aplicables estos regímenes (consolidación o neutralidad fiscal) han sido:

B.1 Eliminaciones de plusvalías por ventas intraGrupo de sociedades extranjeras:

No se han producido en el ejercicio.

B.2 Plusvalías diferidas generadas en procesos de reestructuración societaria:

(Importes en euros)	
Ferrovial, S.A.	2.185.376.680
Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U.	6.143.952
TOTAL	2.191.520.632

Con la finalidad de facilitar a los accionistas de Ferrovial la aplicación del régimen fiscal descrito, la Sociedad ha efectuado una valoración de mercado al cierre del ejercicio de sus participaciones (directas, e indirectas a través de la participación en otras entidades acogidas a este régimen fiscal especial) en entidades no residentes y en establecimientos permanentes en el extranjero, que cumplen los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS.

El resultado de esta valoración supone que, del total del valor de mercado de Ferrovial a 31 de diciembre de 2022, dichos activos representan un 97% del mismo. A 31 de diciembre de 2021 este porcentaje ascendía a 92%.

Tributación del Dividendo Flexible de Ferrovial

Durante el ejercicio 2022 Ferrovial, S.A., ha llevado a cabo dos programas de retribución al accionista bajo el esquema denominado “Ferrovial Dividendo Flexible”, que permite a los accionistas de la Sociedad la opción, a su libre elección, de (i) recibir acciones liberadas de la Sociedad de nueva emisión; (ii) transmitir en el mercado los derechos de asignación gratuita que reciban por las acciones que posean; o (iii) recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial de los citados derechos de asignación gratuita.

A continuación, se exponen las principales implicaciones fiscales de estos programas, sobre la base de la normativa tributaria vigente en territorio común y de la interpretación efectuada por la Dirección General de Tributos a través de la contestación a diversas consultas vinculantes.

Consideraciones generales

Con carácter general, el régimen fiscal aplicable a los accionistas residentes en los territorios forales, Ceuta o Melilla, si bien es similar al de territorio común, puede tener algunas diferencias en su tratamiento.

Debe tenerse en cuenta que la tributación de las distintas opciones relacionadas con la ejecución del Aumento de Capital que se exponen no explicita todas las posibles consecuencias fiscales de las opciones relacionadas con el sistema de retribución "Ferrovial Dividendo Flexible". Por ello, se recomienda que los accionistas consulten con sus asesores fiscales el impacto fiscal específico del esquema propuesto y que presten atención a las modificaciones que pudieran producirse, tanto en la legislación vigente a la fecha de esta operación como en sus criterios de interpretación, así como a las circunstancias particulares de cada accionista o titular de derechos de asignación gratuita.

En particular, los accionistas no residentes en España deberán contrastar con sus asesores fiscales los efectos derivados de las distintas opciones relacionadas con la ejecución del Aumento de Capital, incluyendo el análisis de las exenciones previstas en la normativa del IRNR, el derecho a la aplicación de lo dispuesto en los Convenios para evitar la doble imposición suscritos por España, así como la forma de declarar estas rentas.

Consideraciones particulares

a) Entrega de acciones nuevas.

En el supuesto de que los accionistas opten por la entrega de acciones nuevas tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación:

1. Accionistas sujetos pasivos del IRPF e IRNR sin establecimiento permanente en España.

La entrega de las acciones nuevas tendrá la consideración, a efectos fiscales, de entrega de acciones liberadas y, por tanto, no constituye renta a efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas ("IRPF"), ni del Impuesto sobre la Renta de no Residentes ("IRNR"), en este último caso en el supuesto de que el contribuyente no residente no opere en España a través de establecimiento permanente. En línea con lo indicado, la entrega de las acciones nuevas no está sujeta a retención o ingreso a cuenta.

El valor de adquisición por acción a efectos fiscales, tanto de las acciones liberadas como de las acciones de las que procedan, resultará de repartir el valor de adquisición de la cartera entre el número de acciones, tanto las antiguas como las liberadas que correspondan. La antigüedad de las acciones liberadas será la que corresponda a las acciones de las que procedan.

Consecuentemente, en caso de una posterior transmisión, la renta que se obtenga se calculará por referencia a este nuevo valor.

2. Accionistas sujetos pasivos del IS e IRNR con establecimiento permanente en España.

En el Impuesto sobre Sociedades ("IS") y en el IRNR de contribuyentes no residentes con establecimiento permanente en España (en la medida en que cierre un ciclo mercantil completo), la entrega de acciones nuevas contempladas en esta opción seguirá el tratamiento previsto en la normativa contable, teniendo en cuenta las particularidades que en este ámbito y para los ejercicios iniciados a partir de 1 de enero de 2020 ha establecido la Resolución de 5 de marzo de 2019, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas ("la Resolución del ICAC"), por la que se desarrollan los criterios de presentación de los instrumentos financieros y otros aspectos contables relacionados con la regulación mercantil de las sociedades de capital, y de acuerdo a las Consultas de la Dirección General de Tributos ("las Consultas Tributarias") sobre los impactos fiscales de la Resolución del ICAC con números de referencia V1358-2020, V1357-2020, V1809/2020, V2468-2020 y V2469-2020. Todo ello sin perjuicio de las reglas de determinación de la base imponible de estos impuestos que, en su caso, resulten de aplicación; en particular, la posibilidad de aplicar la exención en los términos y límites establecidos en el artículo 21 de la LIS en su redacción vigente.

De acuerdo a las Consultas Tributarias, la entrega de las acciones liberadas no tiene la consideración de renta sometida a retención o ingreso a cuenta a efectos de IS e IRNR de contribuyentes con establecimiento permanente en España.

b) Venta de derechos de asignación gratuita en el mercado.

En el supuesto de que los accionistas vendan sus derechos de asignación gratuita en el mercado, el importe obtenido tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación:

1.- Accionistas que tributan por el IRPF (personas físicas con residencia fiscal en España).

El importe obtenido en la transmisión en el mercado de los derechos de asignación gratuita sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente. En consecuencia, tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el accionista transmitente en el período impositivo en que se produzca la citada transmisión. El importe obtenido en el IRPF estará sometido a retención a cuenta del impuesto calculada al tipo al tipo que sea aplicable en ese momento (actualmente el 19%).

Esta retención se practicará por la entidad depositaria correspondiente (y, en su defecto, por el intermediario financiero o el fedatario público que haya intervenido en su transmisión), sin que Ferrovial intervenga en la práctica de esta retención ni suministre información de carácter tributario al respecto a sus accionistas. Se aconseja por tanto a los accionistas que se pongan en contacto con las entidades depositarias oportunas al efecto.

2.- Accionistas que tributan por el IRNR, sin establecimiento permanente en España.

El importe obtenido por los accionistas no residentes en la transmisión en el mercado de sus derechos de asignación gratuita también sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente, por lo que tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el accionista transmitente en el período impositivo en que se produzca la citada transmisión, sujeta al IRNR a un tipo general del 19%. En la actualidad, este pago no está sometido a una retención a cuenta del IRNR, sino que son los propios accionistas quienes deben autoliquidar esta renta ante la Administración tributaria.

No obstante, esta renta estará exenta de tributación por IRNR en determinados casos, por ejemplo, para aquellos accionistas no residentes que transmitan sus derechos en los mercados secundarios oficiales de valores españoles, que sean residentes en un Estado que tenga suscrito con España un convenio para evitar la doble imposición con cláusula de intercambio de información (CDI) y que no operen o residen en paraíso fiscal a efectos españoles, sin perjuicio adicionalmente de las exenciones establecidas en la normativa del IRNR.

3.- Accionistas que tributan por el Impuesto sobre Sociedades español (IS), o por el IRNR con establecimiento permanente en España.

En la medida en que se cierre un ciclo mercantil completo, se tributará conforme a lo que resulte de la normativa contable aplicable, incluido lo dispuesto en la Resolución del ICAC, las Consultas Tributarias y, en su caso, de los ajustes derivados de la normativa del IS y de los regímenes especiales en este impuesto que les resulten aplicables.

c) Venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita.

Por último, en el supuesto de que los titulares de los derechos de asignación gratuita decidan acudir al Compromiso de Compra de Ferrovial, el régimen fiscal aplicable al importe obtenido en la transmisión a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita recibidos en su condición de accionistas será equivalente al régimen aplicable a una distribución de dividendos en efectivo y, por tanto, estarán sometidos a la retención y tributación correspondiente.

Para los accionistas que acrediten ser sujetos pasivos del IRNR, no tener establecimiento permanente en España y no residir en España o en un país o territorio que tenga la consideración de paraíso fiscal, los dividendos satisfechos por Ferrovial y, por tanto, los importes percibidos por la venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita, no estarán sujetos a tributación ni a retención en España, puesto que a efectos fiscales se abonan con cargo a las rentas exentas previstas en los artículos 21 y 22 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del IS, procedentes de entidades no residentes.

Anexo II. Empresas dependientes (sociedades consolidadas por integración global) (millones de euros)

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
ACTIVIDADES CONTINUADAS											
CORPORACIÓN											
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)											
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	67		Ferrovial Ventures NL B.V.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	9	
Can-Am, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	99,0 %	0	1	Ferrovial Holding US Corp		Cintra Infraestructures, S.E.	100,0 %	3.327	
Ferrovial Corporación, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	5	1	Landmille US LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	0	3
Ferrofin, S.L. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	52,0 %	265		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Wilmington, Estados Unidos)					
Ferrofin, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	48,0 %	230		Ferrovial IT US, LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	0	
Temauri, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	7		CONSTRUCCIÓN					
Ferrovial 001, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		ALEMANIA (Domicilio: Cologne)					
Ferrovial 004, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	17		Budimex Bau GmbH		Budimex SA	100,0 %	0	
Ferrovial 008, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		ARABIA (Domicilio: Riyadh)					
Ferrovial 009, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		Ferrovial Agroman Company		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	97,5 %	3	7
Ferrovial Venture VI, S.A.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		AUSTRALIA (Domicilio: Sidney)					
Ferrovial Ventures, S.A.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	15		Ferrovial Construction (Australia) PTY LTD		Ferrovial Construction Holdings Ltd	100,0 %	11	1
Acadia Servicios de Medioambiente, S.L. (a)		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	0		BRASIL (Domicilio: Bela Vista, Sao Paulo)					
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	3	2	Constructora Ferrovial Ltd. (Brasil)		Ferrovial Construction International S.E.	100,0 %	0	
Pilum, S.A.	P	Ferrovial, S.A. (a)	94,1 %	1	2	CANADÁ (Domicilio: Alberta, Canadá)					
Ferrovial Aravia, S.A.	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	0	2	Ferrovial Services Alberta Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0	
Sitkol, S.A.U. (a)		Ferrovial 001, S.A. (a)	100,0 %	0		CANADÁ (Domicilio: Markham - Ontario)					
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)						Ferrovial Construction Canadá Inc.		Ferrovial Construction International S.E.	100,0 %	0	1
Ferrocop UK Ltd.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	1	1	Ferrovial Services Ontario Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido)						Ontario Transit FCCI (Hold Co) Inc.		F&A Canada	100,0 %	0	1
Ferrovial Ventures, Ltd.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	7	1	CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)					
Ferrovial Services UK, Ltd.		Ferrovial Services International, S.E.	100,0 %	9		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited		Ferrovial Construction International S.E.	100,0 %	6	5
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)						CHILE (Domicilio: Santiago de Chile)					
Landmille, Ltd		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	107	3	Constructora Ferrovial Ltda.		Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	97,2 %	0	1
LUXEMBURGO (Domicilio: Luxemburgo)						Ferrovial Construcción Chile S.A.		Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	100,0 %	33	1
Krypton RE, S.A.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	8	1	Ferrovial Empresa Constructora Ltda.		Ferrovial Construction International S.E.	100,0 %	24	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)						Siemsa Chile S.p.A.		Siemsa Industria S.A. (a)	100,0 %	0	
Ferrovial International, S.E.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	8591	1	COLOMBIA (Domicilio: Santiago de Chile)					
Ferrovial Netherlands B.V.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	2	1						
Ferrovial Services Netherlands B.V.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	14	2						

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Ferrovia Construction Colombia, S.A.S		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin)					
ESLOVAQUIA (Domicilio: Bratislava)						Cadagua US LLC		Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0 %	14	
D4R7 Construction S.R.O.		Ferrovia Construction Slovakia S.R.O.	65,0 %	3	3	Cintra ITR LLC		Ferrovia Construction US Corp.	44,0 %	20	1
Ferrovia Construction Slovakia S.R.O.		Ferrovia Construction Holdings Ltd	99,0 %	10	3	Ferrovia Agroman 56, LLC		Ferrovia Construction Texas, LLC	100,0 %	35	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona)						Ferrovia Agroman Indiana, LLC		Ferrovia Construction US Corp.	100,0 %	0	
Conc. Prisiones Lledoners, S.A. (a)	P	Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	16	1	Ferrovia Construction Texas, LLC		Ferrovia Construction US Corp.	100,0 %	158	
ESPAÑA (Domicilio: Bilbao)						Ferrovia Construction US Corp.		Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0 %	453	1
Cadagua, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	87	1	Ferrovia Construction US Holding Corp.		Ferrovia Holding US Corp.	100,0 %	1.002	1
ESPAÑA (Domicilio: Madrid)						Grand Parkway Infrastructure LLC		DBW Construction LLC	30,0 %	0	1
Cocsa, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	8	1	Grand Parkway Infrastructure LLC		Ferrovia Construction Texas, LLC	40,0 %	0	1
Ditecpesa, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	1	1	Ferrovia Energy Solutions, LLC		Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0 %	0	
Tecpresa Structural Solutions, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	99,1 %	2		Servicios (Delaware) Inc.		Ferrovia Services International, S.E.	100,0 %	35	
Ferrovia Conservación, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	99,0 %	1	1	Ferrovia Services U.S., Inc.		Servicios (Delaware) Inc.	100,0 %	255	
Ferrovia Construcción, S.A. (a)		Ferrovia, S.A. (a)	100,0 %	711	1	Ferrovia Services Infrastructure, Inc.		Ferrovia Services U.S., Inc.	100,0 %	39	1
Ferrovia Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	1		Ferrovia Services Holding US Corp		Ferrovia Holding US Corp	100,0 %	31	
Ferrovia Railway S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	98,8 %	0		Ferrovia Construcción JFK T1 LLC		Ferrovia Construction US Corp.	100,0 %	0	
Siemsa Control y Sistemas S.A.U. (a)		Siemsa Industria S.A. (a)	99,0 %	1	2	ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte)					
Siemsa Industria S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	99,0 %	16	2	Sugar Creek Construction LLC		Ferrovia Construction East, LLC	70,0 %	64	
Arena Recursos Naturales, S.A.U. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas)					
Urbaoeste, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	99,0 %	0		Trinity Infrastructure LLC		DBW Construction LLC	40,0 %	0	
Ferrovia O10, S.A.U. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	99,0 %	0		Trinity Infrastructure LLC		Ferrovia Construction Texas, LLC	60,0 %	0	
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	55,0 %	22		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Fort Worth)					
Pilum, S.A.	P	Ferrovia Construcción, S.A. (a)	3,8 %	0	2	North Tarrant Infrastructures		DBW Construction LLC	25,0 %	0	1
Ferrovia Aravia, S.A.	P	Ferrovia Construcción, S.A. (a)	55,0 %	0	2	North Tarrant Infrastructures		Ferrovia Construction Texas, LLC	75,0 %	0	1
ESPAÑA (Domicilio: Zaragoza)						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Georgia)					
Depusa Aragón S.A. (a)	P	Ferrovia Construcción, S.A. (a)	42,3 %	2	1	North Perimeter Constructors LLC		Ferrovia Construction East, LLC	100,0 %	369	1
Depusa Aragón S.A. (a)	P	Cadagua, S.A. (a)	51,7 %	2	1	ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Katy)					
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Atlanta)						52 Block Builders		Webber Commercial Construction, LLC	100,0 %	0	1
Ferrovia Construction East, LLC		Ferrovia Construction US Corp.	100,0 %	440		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Los Angeles)					
						California Rail Builders		Ferrovia Construction West, LLC	80,0 %	0	1
						Ferrovia Construction West, LLC		Ferrovia Construction US Corp.	100,0 %	0	

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Great Hall Builders LLC		Ferrovia Construction West, LLC	70,0 %	0		Ferrovia Construction (New Zealand) Limited		Ferrovia Construcción Australia PTY LTD	100,0 %	1	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills)						PERÚ (Domicilio: Lima)					
Bluebonnet Contractor, LLC		DBW Construction LLC	40,0 %	0		Ferrovia Construcción Perú, S.A.C.		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	0	
Bluebonnet Contractor, LLC		Ferrovia Construction Texas, LLC	60,0 %	0		POLONIA (Domicilio: Cracow)					
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Suffolk)						Mostostal Kraków S.A.		Budimex SA	100,0 %	2	1
US 460 Mobility Partners LLC		Ferrovia Construction East, LLC	70,0 %	0		Mostostal Kraków Energetyka sp. z o.o.		Mostostal Kraków SA	100,0 %	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: The Woodlands)						POLONIA (Domicilio: Kamieńsk)					
DBW Construction LLC.		Webber, LLC	100,0 %	40	1	FBSerwis Kamieńsk Sp. z o.o.		FBSerwis SA	80,0 %	7	1
PLW Waterworks LLC		Cadagua US, LLC	50,0 %	2	1	POLONIA (Domicilio: Kąty Wrocławskie)					
PLW Waterworks LLC		Webber, LLC	50,0 %	2	1	FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1
Southern Crushed Concrete LLC						POLONIA (Domicilio: Ścinawka Dolna)					
		Webber Equipment & Materials LLC - Sucursal en España	100,0 %	88	1	FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1
W.W. Webber, LLC		Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0 %	584	1	POLONIA (Domicilio: Tarnów)					
Webber Barrier Services		Webber, LLC	100,0 %	5	1	FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1
Webber Commercial Construction LLC		Webber, LLC	99,0 %	6		POLONIA (Domicilio: Varsovia)					
Webber Equipment & Materials LLC		Webber, LLC	100,0 %	227	1	Autostrada, S.A.		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	1,3 %	0	2
Webber Holdings, LLC		Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0 %	0		POLONIA (Domicilio: Warsaw)					
Webber Management Group LLC		Webber Equipment & Materials LLC - Sucursal en España	100,0 %	41	1	Budimex, S.A.		Ferrovia Construction International S.E.	50,1 %	83	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Virginia)						Bx Budownictwo Sp. z o.o.		Budimex SA	100,0 %	0	1
FAM Construction LLC (I-66)		Ferrovia Construction US Corp.	70,0 %	143	1	Bx Kolejnictwo SA		Budimex SA	100,0 %	18	1
FRANCIA (Domicilio: París)						Bx Parking Wrocław Sp. z o.o.		Budimex SA	51,0 %	1	1
Ferrovia Construction France, S.A.		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	0		FBSerwis SA		Budimex SA	100,0 %	19	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam)						FBSerwis A Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	
Ferrovia Construction International S.E.		Ferrovia Internacional, S.E.	100,0 %	237	1	FBSerwis B Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	
INDIA (Domicilio: Nueva Delhi)						FBSerwis Odbiór Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	
Cadagua Ferrovia India Pr Ltd		Cadagua, S.A. (a)	95,0 %	0		FBSerwis Paliwa Alternatywne Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	
IRLANDA (Domicilio: Dublin)						JZE Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	1	
Ferrovia Construction Ireland Ltd		Ferrovia Construction Holdings Ltd	100,0 %	7	2	REINO UNIDO (Domicilio: Londres)					
MÉXICO (Domicilio: Mexico DF)						Ferrovia Construction (UK) Limited		Ferrovia Construction Holdings Ltd	100,0 %	-3	1
Cadagua Ferr. Industrial México		Cadagua, S.A. (a)	75,1 %	0		FERROVIA CONSTRUCCIÓN HOLDINGS LIMITED					
Cadagua Ferr. Industrial México		Ferrovia Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)	25,0 %	0		Ferrovia Construction Holdings Limited		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	72	1
Ferrovia Agroman México, S.A. de C.V.		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	0		FC Civil Solutions Limited		Ferrovia Construction Holdings Ltd	100,0 %	0	
NUEVA ZELANDA (Domicilio: Wellington)						AUTOPISTAS					
						ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
						Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)		Ferrovia, S.A. (a)	100,0 %	627	1
						Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U. (a)		Cintra Global SE	100,0 %	3	1
						Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	0	1
						Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)(a)	100,0 %	0,00	1

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Cintra Inversiones, S.L.U. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	318		Cintra 2 I-77 Mobility Partners LLC (2)		Cintra Holding US Corp	100,0 %	66	
Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	4	1	Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners		Cintra Holding US Corp	100,0 %	647	
Autopista Alcalá-O'Donnell, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	15		I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	P	Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners	50,0 %	647	
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	30,0 %	3	2	I-66 Express Mobility Partners LLC	P	I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	50,0 %	1373	
Pilum, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	2,1 %	0	2	Cintra 3I-66 Express Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	196	
Ferrovial Aravia, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	30,0 %	1	2	Cintra 3 I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	104	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)						Cintra Digital Business Ventures LLC	P	Cintra Holding US Corp	100,0 %	0	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)						Cintra North Corridor Transit Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	0	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte, Estados Unidos)					
Autopista Terrasa-Manresa, S.A. (a)	P	Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	76,3 %	420	1	I-77 Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra I-77 Mobility Partners LLC	50,1 %	108	
AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)						I-77 Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra 2-I77 Mobility Partners Holding LLC	15,0 %	68	
Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust		Cintra OSARS Western Ltd	100,0 %	29		I-77 Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra 3-I77 Mobility Partners Holding LLC	7,1 %	104	
Cintra OSARS Western Unit Trust		Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust	100,0 %	0		I-77 Mobility Partners Holding LLC	P	I-77 Mobility Partners Holding LLC	100,0 %	218	1
AUSTRALIA (Domicilio: Sydney, Australia)						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas, Estados Unidos)					
Cintra Developments Australia PTY, Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0 %	0	1	LBJ Infrastructure Group Holding LLC	P	Cintra LBJ LLC	54,6 %	302	
Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd		Cintra OSARS Western Ltd	100,0 %	0	1	LBJ Infrastructure Group LLC	P	LBJ Infrastructure Group Holding LLC	100,0 %	521	1
Cintra OSARS Western PTY Ltd		Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd	100,0 %	0	1	ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills, Estados Unidos)					
CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)						NTE Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra NTE LLC	63,0 %	240	
Cintra 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	2		NTE Mobility Partners LLC	P	NTE Mobility Partners Holding LLC	100,0 %	322	
Cintra OM&R 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0		NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	P	Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	53,7 %	223	
4352238 Investments INC		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0		NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	P	NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	100,0 %	406	1
Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	1		HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Blackbird Infrastructure 407 Cintra GP Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0		Cintra Infraestructuras SE		Ferrovial International SE	100,0 %	3.033	1
CHILE (Domicilio: Santiago de Chile, Chile)						Cintra Infraestructuras Chile SpA		Cintra Global SE	100,0 %	3.242	
COLOMBIA (Domicilio: Bogotá, Colombia)						C. Concesiones Colombia S.L.U.		Cintra Global SE	100,0 %	2.664	
Cintra Infraestructuras Chile SpA		Cintra Global SE	100,0 %	0		407 Toronto Highway B.V.		Cintra Global SE	100,0 %	2.664	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)						Cintra INR Investments B.V.		Cintra Global SE	100,0 %	369	5
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	96,8 %	1.285		Cintra Latam Highways B.V.		Cintra Global SE	100,0 %	0	
Cintra Texas Corp		Cintra Holding US Corp	100,0 %	-22		INDIA (Domicilio: Mumbai, India)					
Cintra US Services LLC		Cintra Texas Corp	100,0 %	1		Cintra India Private Limited		Cintra INR Investments BV	99,9 %	0	
Cintra ITR LLC		Cintra Holding US Corp	49,0 %	0		IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)					
Cintra LBJ LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	303		Financinfrastructures, Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	32	1
Cintra NTE LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	240		Cinsac, Ltd		Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U. (a)	100,0 %	0	1
Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	247		POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia)					
Cintra Toll Services LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	0							
Cintra I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	142							

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Autostrada Poludnie, S.A.		Cintra Infrastructures SE	93,6 %	12	2			Ferroviai Airports International, S.E.	100,0 %	0	1
PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal)								Ferroviai Airports International, S.E.	100,0 %	2	
Vialivre, S.A.	P	Cintra Infrastructures SE	84,0 %	0	1						
PORTUGAL (Domicilio: Ribeira Grande, Portugal)											
Euroscut Açores, S.A.	P	Cintra Infrastructures SE	89,2 %	27	1						
REINO UNIDO (Domicilio: London, Reino Unido)											
Cintra Silvertown Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0 %	1	1			Ferroviai Transco International B.V.	100,0 %	13	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)								Ferroviai Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0 %	19	
Cintra Infrastructures UK Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	45	1			Ferroviai Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0 %	9	
Cintra Toowoomba Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0 %	5	1			Ferroviai Infraestructuras Energéticas, S.A. (a)	100,0 %	35	
Cintra UK I-77 Ltd		Ferroviai Holding US Corp	100,0 %	0	1			Ferroviai Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0 %	0	
Cintra Slovakia Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	1	1			Ferroviai Infraestructuras Energéticas (a)	100,0 %	0	
Cintra I-66 Express UK Ltd		Ferroviai Holding US Corp	100,0 %	0	1			Jucar Infraestructuras Energéticas (a)	100,0 %	0	
Cintra OSARS Western Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0 %	29	1			Pisuerga Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0 %	0	
AEROPUERTOS								Ferroviai Growth VI, S.L. (a)	100,0 %	17	
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)											
Ferroviai Aeropuertos España, S.A. (a)		Ferroviai, S.A. (a)	100,0 %	43							
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)											
Ferroviai Airports Holding US Corp		Ferroviai Holding US Corp	100,0 %	105				Ferroviai Power Infrastructure Chile, SpA	100,0 %	60	1
Ferroviai Vertiports US LLC		Ferroviai Airports Holding US Corp	100,0 %	8				Ferroviai Power Infrastructure Chile, SpA	100,0 %	0	
Ferroviai Vertiports Florida LLC	P	Ferroviai Vertiports US LLC	100,0 %	1				Ferroviai Power Infrastructure Chile, SpA	99,9 %	46	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Denver, Estados Unidos)								Ferroviai Transco Chile III SPA	100,0 %	0	
Ferroviai Airports O&M Services LLC		Ferroviai Airports Holding US Corp	100,0 %	0				Ferroviai Power Infrastructure Chile, SpA	100,0 %	0	
Ferroviai Airports US Terminal One LLC.		Ferroviai Airports Holding US Corp	100,0 %	53				Ferroviai Transco Chile III SPA	49,9 %	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Nueva York, Estados Unidos)								Ferroviai Power Infrastructure Chile, SpA	50,1 %	0	1
MARS NTO LLC.		Ferroviai Airports US Terminal One LLC.	96,1 %	62							
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)											
Hubco Netherlands B.V.		Ferroviai International, S.E.	100,0 %	807				Ferroviai Mobility U.S., LLC	100,0 %	2	
Ferroviai Airports FMM BV		Ferroviai Airports International, S.E.	100,0 %	0				Ferroviai Energy US, LLC	100,0 %	0	
Ferroviai Airports Turkey B.V.		Ferroviai Airports International, S.E.	100,0 %	132				Ferroviai Energy US 1, LLC	100,0 %	0	
YDA HAVALIMANI YATIRIM VE (Dalaman)		Ferroviai Airports Turkey B.V.	60,0 %	145							
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)											
Faero UK Holding Limited		Hubco Netherlands B.V.	100,0 %	255	1						
Ferroviai Airports International, S.E.		Ferroviai International, S.E.	100,0 %	1.372	1						
								Thalia Waste Treatment BV	50,0 %	0	1
								Thalia Waste Management Limited	100,0 %	0	1

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Thalia AWRP ODC Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0 %	0	1	CHILE (Domicilio: Los Andes, Chile)					
Thalia WB HoldCo Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0 %	0	1	Steel Ingeniería, S.A.		Ferrovial Servicios Chile SPA	99,9 %	31	2
Thalia WB ODC Limited		Thalia WB HoldCo Limited	100,0 %	0	1	Ferrovial Servicios Chile SPA		Ferrovial Services International S.E	100,0 %	12	
Thalia WB Services Limited		Thalia WB ODC Limited	100,0 %	0	1	CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)					
Thalia WB SPV Limited		Thalia WB Services Limited	100,0 %	0	1	Ferrovial Servicios Ambientales		Berliam S.p.A.	99,7 %	0	2
Thalia IOW SPV Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0 %	0	1	Inversiones (Chile) Holdings Limitada		Ferrovial Servicios Chile SpA	100,0 %	0	2
Thalia MK HoldCo Limited		Thalia Waste Management Limited	50,0 %	0	1	Inversiones (Chile) Limitada		Inversiones (Chile) Holding Limitada	100,0 %	0	
Thalia MK SPV Limited		Thalia MK HoldCo Limited	100,0 %	0	1	Ferrovial Servicios Salud, SpA		Ferrovial Servicios Chile SPA	100,0 %	0	
Thalia Ventures Limited		Thalia Holdco Ltd	100,0 %	0	1	Leyenda:					
Thalia IOW ODC Ltd		Thalia Waste Management Limited	100,0 %	0	1	Auditores: (1) EY; (2) Deloitte; (3) BDO; (4) PWC; (5) KPMG; (6) Vir Audit; (7) Elayouty					
Thalia Holdco Ltd		Thalia Waste Treatment BV	100,0 %	0	1	(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes.					
CHILE (Domicilio: Antofagasta, Chile)						(*) Nuevos nombres legales (efectivos en la 1ª semana de enero 2022)					
Berliam S.p.A.		Ferrovial Servicios Chile, SpA	65,1 %	27	2	(P) Sociedad Proyecto					
Berliam S.p.A.		Inversiones Chile Ltda	34,9 %	3	2	(Coste neto participación : Coste Neto de la Sociedad dominante sobre la dependiente)					

Anexo II. Empresas asociadas (sociedades integradas por puesta en equivalencia) (millones de euros)

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Audit or	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Audit or	
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD																				
ESPAÑA																				
Car Sharing Mobility Services, S.L.		Ferrovial Mobility, S.L.U.	50,0 %	7	27	4	8	-5		FMM Company LLC	P	Ferrovial Servicios S.A.U.	49,0 %	19	67	28	88	12		
Cartera Ceres Consolidado		Ferrovial Growth VI, S.L.	24,8 %	18	0	0	0	0		ESTADOS UNIDOS										
FRANCIA										JFK NTO SPONSOR AGGREGATOR LLC.	P	MARS NTO LLC	49,0 %	174	4.774	4.417	2	2	1	
Car Sharing & Mobility Services France, S.A.S		Car Sharing Mobility Services, S.L.	50,0 %	1	3	4	5	-4		AUTOPISTAS										
PORTUGAL										AUSTRALIA										
Utopias Exigentes Unipessoal, Lda		Car Sharing Mobility Services, S.L.	50,0 %	0	0	0	0	0		Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0 %	3	1	0	0	0		
ITALIA										Nexus Infrastructure Unit Trust	P	Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	40,0 %	11	44	18	34	6		
Car Sharing Mobility Services Italy		Car Sharing Mobility Services, S.L.	50,0 %	1	2	1	1	-4		Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0 %	0	0	0	0	0		
REINO UNIDO										Nexus Infrastructure PTY Ltd	P	Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	40,0 %	0	0	0	0	0		
Thalia Infrastructure Management (2) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50,0 %	2	107	151	121	156	1	Netflow Osars (Western) GP	P	Cintra Osars (Western) Unit Trust	50,0 %	50	191	91	35	4		
AWRP Holding Co Limited		Amey Infrastructure Management (2) Ltd	33,3 %	0	0	0	0	0	1	ESPAÑA										
AWRP SPV Limited		AWRP Holding Co Limited	33,3 %	0	0	0	0	0	1	Serranopark, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	50,0 %	0	74	53	7	1	2	
CONSTRUCCIÓN										Sociedad Concesionaria Autovía de la Plata, S.A.	P	Cintra Infraestructuras SE	25,0 %	17	232	166	25	12	2	
CANADÁ										Bip & Drive, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	20,0 %	3	24	6	16	4		
Ontario Transit Group Inc.		Ontario Transit FCCI (Hold Co) Inc.	50,0 %	-6	0	0	0	0		Empresa Mant. y Explotación M30, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A.	50,0 %	-34	221	221	35	15	5	
ESPAÑA										Madrid Calle 30, S.A.	P	Empresa Mant. y Explotación M30, S.A.	10,0 %	51	643	136	133	55	8	
Via Olmedo Pedralba, S.A.		Ferrovial Construccion, S.A.	25,2 %	1	5	1	5	0	3	CANADÁ										
Boremer, S.A.		Cadagua, S.A.	50,0 %	1	2	1	0	0	2	407 International Inc	P	4352238 Cintra Canada Inc	43,2 %	1.063	3.756	7.483	969	318		
ESTADOS UNIDOS										407 East Development Group General Partnership	P	Cintra 407 East Development Group Inc	50,0 %	15	157	112	9	3		
Pepper Lawson Horizon Intl. Group		Webber Commercial Construction LLC	70,0 %	0	2	2	0	0		OM&R 407 East Development Group General Partnership	P	Cintra OM&R 407 East Development Group Inc	50,0 %	1	6	4	6	1		
OMÁN										Blackbird Maintenance 407 GP	P	Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc	50,0 %	1	6	5	4	0	3	
International Water Treatment LLC		Cadagua, S.A.	37,5 %	2	0	0	0	3	4	Blackbird Infraestructuras 407 GP	P	Blackbird Infraestructuras 407 Cintra GP Inc	50,0 %	13	97	70	8	1	3	
POLONIA										COLOMBIA										
PPHU Promos Sp. z o.o.		Budimex SA	26,3 %	1	3	2	3	0												
AEROPUERTOS																				
REINO UNIDO																				
FGP Topco Limited	P	Hubco Netherlands B.V.	25,0 %	0	22.424	25.768	3.417	302	4											
AGS Airports Holdings Limited	P	Faero UK Holding Limited	50,0 %	0	1.453	1.468	195	-48	2											
QATAR																				

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor	
Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S.	P	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S.	30,0 %	8	589	561	120	-6	2	Scot Roads Partnership Project Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	428	428	41	0		
ESLOVAQUIA										Zero Bypass Holdings Ltd	P	Cintra Slovakia Ltd	35,0 %	0	0	0	0	0		
Zero Bypass Limited, Organizacna Zloska	P	Zero Bypass Ltd	35,0 %	0	0	0	0	0		Zero Bypass Ltd	P	Zero Bypass Holdings Ltd	35,0 %	20	1.029	972	51	0		
INDIA										RiverLinx Holdings Ltd	P	Cintra Silvertown Ltd	22,5 %	0	0	0	0	0		
IRB Infrastructure Developers Limited		Cintra INR Investments B.V.	24,9 %	377	4.929	3.452	619	75	5	RiverLinx Ltd	P	RiverLinx Holdings Ltd	22,5 %	55	1.233	988	287	1		
IRLANDA										Total PEE Act. Continuas										
Eurolink Motorway Operation (N4-N6) Ltd	P	Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U.	20,0 %	9	238	128	27	5	2	1.891										
Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd	P	Cinsac Ltd	20,0 %	9	124	80	20	5	2	Leyenda auditores:										
REINO UNIDO										(1) EY; (2) Deloitte; (3) BDO; (4) PWC; (5) KPMG; (6) Vir Audit; (7) Mazars; (8) PKF; (9) Martins Pereira, Joao Careca & Associados, Sroc.; (10) Grant Thornton UK LLP; (11) 3 Auditores SLP										
Scot Roads Partnership Holdings Ltd	P	Cintra Infrastructures UK Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0		(P) Sociedad Proyecto										
Scot Roads Partnership Finance Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	407	407	0	0		(Valor PEE: Coste Neto de la Sociedad dominante sobre la puesta en equivalencia)										

Anexo III. Información por segmentos

El Consejo de Administración de la sociedad analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio. Desde dicha perspectiva el Consejo evalúa el rendimiento de los segmentos de Construcción, Autopistas, Aeropuertos e Infr. Energéticas y Movilidad. A continuación, se presentan de forma detallada el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2022 y 2021. En la columna resto se incluyen los activos y/o pasivos, ingresos y/o gastos de sociedades corporativas que prestan servicios corporativos y financieros a empresas del grupo que se eliminan en el proceso de consolidación, destacando Ferrovial S.A., junto con el resultado de la act. discontinuada. La columna Ajustes recoge las eliminaciones de consolidación existentes entre segmentos.

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2022 (millones de euros).

Activo (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Inf. Energ. y Mov.	Resto Áreas	Ajustes	2022
Activos no corrientes		1.067	16.121	1.069	592	684	-668	18.865
Fondo de comercio de consolidación	3.1	132	265	27	56	0	0	480
Activos intangibles	3.2	38	0	-1	80	20	-1	136
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	87	12.952	632	77	0	-81	13.667
Inversiones inmobiliarias		0	0	0	0	0	0	0
Inmovilizado material	3.4	233	35	1	196	12	2	479
Derechos de uso	3.7	136	4	0	21	22	0	183
Inversiones en asociadas	3.5	-2	1.672	194	28	0	0	1.892
Activos financieros no corrientes	3.6	74	986	157	12	455	-589	1.095
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		0	95	115	4	32	0	246
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	0	556	41	0	0	0	597
Resto de cuentas a cobrar		74	336	1	8	422	-589	252
Impuestos diferidos	2.8	365	141	53	62	163	0	784
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	4	66	6	60	12	0	148
Activos corrientes		5.452	3.352	203	292	1.593	-3.473	7.419
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	2	0	0	0	0	0	2
Existencias	4.1	450	10	0	9	1	6	476
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		100	19	9	5	73	-187	19
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.422	247	13	76	482	-631	1.609
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.235	73	3	53	25	-89	1.300
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		187	174	9	23	456	-540	309
Otros activos financieros a corto plazo		0	0	0	0	0	0	0
Tesorería y equivalentes	5.2	3.477	2.902	176	202	1.034	-2.661	5.130
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	1	174	5	0	3	1	184
TOTAL ACTIVO		6.519	19.473	1.272	884	2.277	-4.141	26.284

Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Inf. Energ. y Mov.	Resto Áreas	Ajustes	2022
Patrimonio neto	5.1	1.760	7.954	550	241	-4.171	20	6.354
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		1.577	5.986	456	241	-4.171	24	4.113
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		183	1.968	94	0	0	-4	2.241
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	0	1.377	13	20	0	0	1.410
Pasivos no corrientes		433	8.958	501	349	3.500	-599	13.142
Déficit de pensiones	6.2	2	0	0	0	0	0	2
Provisiones a largo plazo	6.3	104	105	0	3	204	0	416
Pasivo por arrendamientos LP	3.7	88	1	0	12	20	-1	120
Deuda financiera	5.2	158	7.608	95	247	3.264	-596	10.776
Deudas con empresas del grupo		54	123	0	27	389	-593	0
Resto		104	7.485	95	220	2.875	-3	10.776
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		95	7.484	95	219	0	0	7.893
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		9	0	0	0	2.874	0	2.883
Otras deudas	6.4	3	557	276	4	-1	-1	838
Impuesto diferidos	2.8	78	629	130	80	8	-1	924
Derivados financieros a valor razonable	5.5	0	58	0	3	5	0	66
Pasivos Corrientes		4.326	1.184	208	274	2.949	-3.562	5.378
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	0	0	0	0	0	0	0
Pasivo por arrendamientos CP	3.7	51	3	1	8	2	-1	64
Deuda financiera	5.2	59	822	136	61	2.465	-2.666	877
Deudas con empresas del grupo		42	779	77	30	1.749	-2.677	0
Resto		17	43	59	31	716	11	877
Derivados financieros a valor razonable	5.5	1	45	0	0	0	1	47
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		122	-42	0	1	136	-187	30
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.278	323	71	134	334	-709	3.431
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	815	33	0	70	12	0	930
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		6.519	19.473	1.272	884	2.277	-4.141	26.284

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2021 (millones de euros).

Activo (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Inf. Energ. y		Resto Áreas	Ajustes	2021 (*)
					Mov.				
Activos no corrientes		943	14.390	146	408		449	-484	15.852
Fondo de comercio de consolidación	3.1	127	251	0	52		0	1	431
Activos intangibles	3.2	39	0	0	77		10	0	126
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	91	11.205	0	80		0	-191	11.185
Inversiones inmobiliarias		0	0	0	0		0	0	0
Inmovilizado material	3.4	201	21	0	129		12	-9	354
Derechos de uso	3.7	126	3	2	25		21	-1	176
Inversiones en asociadas	3.5	2	1.809	20	7		0	0	1.838
Activos financieros no corrientes	3.6	23	703	123	4		311	-285	879
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		0	93	113	-1		21	1	227
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	0	579	0	0		0	0	579
Resto de cuentas a cobrar		23	31	9	5		290	-285	73
Impuestos diferidos	2.8	334	111	1	38		84	2	570
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	0	287	0	-4		11	-1	293
Activos corrientes		4.951	3.285	52	267		3.084	-2.609	9.030
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	2	26	0	0		1.612	1	1.641
Existencias	4.1	374	14	0	8		1	7	404
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		100	37	10	19		79	-166	79
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.181	160	5	61		114	-177	1.344
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.017	121	1	49		30	-150	1.068
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		165	39	4	12		84	-28	276
Otros activos financieros a corto plazo		0	0	0	0		11	0	11
Tesorería y equivalentes	5.2	3.293	3.033	37	179		1.267	-2.273	5.536
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	1	15	0	0		0	-1	15
TOTAL ACTIVO		5.894	17.675	198	675		3.533	-3.093	24.882

Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Inf. Energ. y		Resto Áreas	Ajustes	2021 (*)
					Mov.				
Patrimonio neto	5.1	1.439	6.962	143	-6		-2.871	162	5.829
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		1.284	5.322	143	-6		-2.872	168	4.039
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		155	1.640	0	0		1	-6	1.790
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	0	1.379	0	23		0	1	1.403
Pasivos no corrientes		435	8.258	22	344		2.383	-335	11.107
Déficit de pensiones	6.2	3	0	0	0		0	0	3
Provisiones a largo plazo	6.3	107	110	0	3		201	1	422
Pasivo por arrendamientos LP	3.7	82	1	1	13		19	-1	115
Deuda financiera	5.2	164	7.252	21	259		2.129	-312	9.513
Deudas con empresas del grupo		50	169	21	72		0	-312	
Resto		114	7.083	0	187		2.129	0	9.513
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		93	7.082	0	187		0	0	7.362
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		21	0	0	1		2.129	0	2.151
Otras deudas	6.4	0	98	0	4		-7	-23	72
Impuesto diferidos	2.8	77	551	0	49		10	0	687
Derivados financieros a valor razonable	5.5	2	246	0	16		31	0	295
Pasivos Corrientes		4.020	1.076	33	314		4.021	-2.921	6.543
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	0	0	0	0		1.395	0	1.395
Pasivo por arrendamientos CP	3.7	46	2	0	7		2	1	58
Deuda financiera	5.2	142	878	36	159		2.372	-2.491	1.096
Deudas con empresas del grupo		120	836	36	135		1.364	-2.491	0
Resto		22	42	0	24		1.008	0	1.096
Derivados financieros a valor razonable	5.5	6	92	3	-2		11	0	110
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		121	-107	-10	1		214	-150	69
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	2.845	175	4	64		15	-290	2.813
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	860	36	0	85		12	9	1.002
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		5.894	17.675	198	675		3.533	-3.093	24.882

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Se presenta el detalle de los activos totales por áreas geográficas:

(Millones de euros)	2022	2021 (*)	VARIACIÓN
España	1.982	2.970	-988
Canadá	3.569	3.506	62
Estados Unidos	14.940	12.988	1.952
Reino Unido	852	1.837	-985
Polonia	1.661	1.551	109
Chile	707	525	182
Turquía	704	0	704
India	380	378	1
Resto	1.490	1.126	364
TOTAL	26.284	24.882	1.402

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2022 (millones de euros).

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Infr. Energéticas y Movilidad	Resto Segmentos	Ajustes	Total 2022
Cifra de ventas	6.463	780	54	296	178	-220	7.551
Otros ingresos de explotación	2	0	0	0	1	-1	2
Total ingresos de explotación	6.465	780	54	296	179	-221	7.553
Consumos	1.152	4	0	40	0	1	1.197
Otros gastos de explotación	3.976	157	48	107	116	-222	4.182
Gastos de personal	1.161	69	8	136	73	-1	1.446
Total gastos de explotación	6.289	230	56	283	189	-222	6.825
Resultado bruto de explotación	176	550	-2	13	-9	0	728
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	113	160	7	12	7	0	299
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	63	390	-9	1	-16	0	429
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-3	0	-3	0	0	-6
Resultado de explotación	63	387	-9	-2	-16	0	423
Resultado financiero financiación	-5	-232	0	-7	0	1	-243
Resultado derivados y otros resultados financieros	1	-114	-9	1	0	-1	-122
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-4	-346	-9	-6	0	0	-365
Resultado financiero financiación	40	-8	0	-2	-30	1	1
Resultado derivados y otros resultados financieros	-35	4	28	0	48	-1	44
Resultado financiero resto de sociedades	5	-4	28	-2	18	0	45
Resultado financiero	1	-350	19	-8	18	0	-320
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	1	158	7	-1	0	0	165
Resultado consolidado antes de impuestos	65	195	17	-11	2	0	268
Impuesto sobre beneficios	-5	-39	2	-4	16	0	-30
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	60	156	19	-15	18	0	238
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	64	0	64
Resultado consolidado del ejercicio	60	156	19	-15	82	0	302
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-42	-65	-8	0	0	-1	-116
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	18	91	11	-15	82	-1	186

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2021 (millones de euros).

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Infr. Energéticas y Movilidad	Resto Segmentos	Ajustes	Total 2021 (*)
Cifra de ventas	6.077	588	2	252	157	-166	6.910
Otros ingresos de explotación	1	0	0	0	0	0	1
Total ingresos de explotación	6.078	588	2	252	157	-166	6.911
Consumos	1.046	3	0	35	0	1	1.085
Otros gastos de explotación	3.720	120	24	112	114	-167	3.923
Gastos de personal	1.067	50	4	117	54	1	1.293
Total gastos de explotación	5.833	173	28	264	168	-165	6.301
Resultado bruto de explotación	245	415	-26	-13	-12	1	610
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	112	141	0	12	5	0	270
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	132	275	-26	-24	-17	0	340
Deterioros y enajenación de inmovilizado	22	1.117	0	0	1	-1	1.139
Resultado de explotación	154	1.392	-26	-24	-16	-1	1.479
Resultado financiero financiación	-7	-206	0	-6	0	-1	-220
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-88	0	1	0	0	-87
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-7	-294	0	-5	0	-1	-307
Resultado financiero financiación	1	8	0	-1	-36	1	-27
Resultado derivados y otros resultados financieros	-24	2	-6	3	23	1	-1
Resultado financiero resto de sociedades	-23	10	-6	2	-13	2	-28
Resultado financiero	-30	-284	-6	-3	-13	1	-335
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	81	-254	-6	1	0	-178
Resultado consolidado antes de impuestos	124	1.189	-286	-33	-28	0	966
Impuesto sobre beneficios	-49	-71	7	5	116	1	9
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	75	1.118	-279	-28	88	1	975
Resultado neto operaciones discontinuadas	115	0	0	0	246	0	361
Resultado consolidado del ejercicio	190	1.118	-279	-28	334	1	1.336
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-105	-29	0	0	-3	-1	-138
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	85	1.089	-279	-28	331	0	1.198

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

**Informe de Auditoría de Cuentas Anuales Consolidadas
emitido por un Auditor Independiente**

FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado
correspondientes al ejercicio anual terminado
el 31 de diciembre de 2022

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

A los accionistas de FERROVIAL, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de FERROVIAL, S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2022, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de caja y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2022, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos en contratos a largo plazo

Descripción Una gran parte de los ingresos del Grupo Ferrovial corresponde a contratos de obra a largo plazo en el área de construcción, en los que se reconocen los ingresos generados a lo largo del tiempo de acuerdo con su grado de avance. El reconocimiento de ingresos de estos contratos exige la realización de estimaciones significativas relativas, entre otros aspectos, al importe de los gastos pendientes de incurrir y, en su caso, al importe de las modificaciones, reclamaciones o disputas sobre el contrato inicial que finalmente serán aceptadas por el cliente. Los desgloses correspondientes a los mencionados ingresos se encuentran recogidos en las Notas 1.3.3.4, 2.1 y 4.4 de la memoria consolidada adjunta.

Debido a la complejidad asociada a las citadas estimaciones que conllevan la aplicación de juicios por parte de la Dirección del Grupo Ferrovial en la determinación de las hipótesis consideradas y a que cambios en las mencionadas hipótesis podrían dar lugar a diferencias materiales en los ingresos registrados, se ha considerado ésta una cuestión clave de auditoría.

Nuestra respuesta

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, los siguientes:

- ▶ Entendimiento de las políticas y procedimientos que el Grupo aplica al reconocimiento de ingresos, incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados con el proceso de reconocimiento de ingresos por el método de grado de avance y con el proceso de planificación presupuestaria, evaluando la metodología y seguimiento de las hipótesis utilizadas en la realización de los presupuestos de los contratos.
- ▶ Selección de una muestra de contratos para evaluar las estimaciones más significativas que afectan al reconocimiento de ingresos, obteniendo la documentación soporte de dichas estimaciones y la evidencia de los juicios realizados, identificando adicionalmente cláusulas contractuales relevantes como penalizaciones o bonificaciones y evaluando que dichas cláusulas se hayan reflejado adecuadamente en los importes reconocidos en las cuentas anuales consolidadas.
- ▶ Análisis comparativo de los resultados de los contratos finalizados en el ejercicio con los resultados presupuestados, analizando el seguimiento realizado por la Dirección del Grupo Ferrovial de los riesgos de los contratos.
- ▶ Evaluación de la razonabilidad de la estimación de la obra ejecutada pendiente de certificar reconocida como ingreso al cierre del ejercicio, comprobando la situación de las negociaciones con los clientes de los principales contratos y revisando la razonabilidad de la documentación que sustenta la probabilidad de su recuperación, considerando nuestras propias expectativas basadas en el conocimiento del cliente y en nuestra experiencia en el sector así como en los países donde opera el Grupo Ferrovial.

- ▶ Evaluación de que las provisiones reconocidas al cierre del ejercicio reflejen, de manera razonable, las principales obligaciones y el nivel de riesgo de los contratos en cuestión.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Registro y recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotados en régimen de concesión

Descripción Tal y como se menciona en la Nota 1.3.3.2 de la memoria consolidada adjunta, los acuerdos de concesión cuya retribución consiste en un derecho incondicional a recibir del concedente (o por cuenta de éste) efectivo u otro activo financiero como compensación de los servicios de construcción y explotación y en los que el concedente tiene poca o ninguna capacidad de evitar el pago son clasificados como activo financiero. Por otra parte, los acuerdos de concesión en los que la retribución recibida consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público son clasificados como activo intangible. Ambos modelos son registrados de acuerdo con la CNIIF 12 "Acuerdos de Concesión de Servicios". El epígrafe "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras" del estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2022 incluye 13.667 millones de euros por este concepto, de los que 13.504 millones de euros corresponden a concesiones consideradas activos intangibles y 163 millones de euros a concesiones consideradas activos financieros. Los desgloses correspondientes a los mencionados activos se encuentran recogidos en la Nota 3.3 de la memoria consolidada adjunta.

La Dirección del Grupo Ferroviario realiza estimaciones que conllevan la aplicación de juicios acerca de los modelos concesionales que incluyen, entre otros, previsiones de gastos de operación, de inversiones y de las tasas internas de retorno. Así mismo, la Dirección del Grupo Ferroviario prepara anualmente un test de deterioro sobre sus activos concesionales en explotación más relevantes cuando existen indicios de deterioro.

La complejidad asociada a las citadas estimaciones y a la determinación de las hipótesis consideradas en las mismas, así como el impacto significativo que cambios en las mencionadas hipótesis podrían tener en las cuentas anuales consolidadas adjuntas, dada la significatividad de los importes de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotados en régimen de concesión, nos han hecho considerar el registro y recuperabilidad de estos activos como una cuestión clave de la auditoría.

Nuestra respuesta

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- ▶ Entendimiento de las políticas y procedimientos que el Grupo aplica sobre los activos concesionales, incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados con el proceso.
- ▶ Revisión de las condiciones de los acuerdos concesionales para determinar su correcto registro contable.
- ▶ Revisión y evaluación, para una muestra de activos concesionales, de la razonabilidad de las metodologías empleadas por el Grupo en las estimaciones de los pagos y cobros previstos y su efecto en las tasas internas de retorno.

- Realización de pruebas sustantivas a partir de la obtención de los modelos económicos financieros de los proyectos de infraestructuras, verificando la corrección aritmética de los cálculos realizados y evaluando la razonabilidad de las principales hipótesis operativas proyectadas (principalmente relativas a tráfico, tarifas, costes de operación y desembolsos por inversiones) y su concordancia con las condiciones de los acuerdos concesionales.
- Revisión, en colaboración con nuestros especialistas en valoraciones, de la razonabilidad de la metodología empleada por el Grupo y de la construcción de los flujos de caja descontados, cubriendo la tasa de descuento utilizada y la tasa de crecimiento a largo plazo, así como los correspondientes análisis de sensibilidad efectuados.
- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Recuperabilidad de las inversiones mantenidas en las sociedades asociadas 407 International Inc. e IRB Infrastructure Developers Limited, y de los fondos de comercio

Descripción Tal y como se indica en la Nota 3.5 de la memoria consolidada adjunta, el Grupo tiene al 31 de diciembre de 2022 inversiones en las sociedades asociadas 407 International Inc. e IRB Infrastructure Developers Limited, por importe de 1.063 y 377 millones de euros, respectivamente.

Por otro lado, y de acuerdo con lo indicado en la Nota 3.1, el Grupo tiene Fondos de Comercio de Consolidación por importe de 480 millones de euros al 31 de diciembre de 2022, en relación con determinadas inversiones, principalmente asociadas a unidades generadoras de efectivo de las divisiones de autopistas (I-66 Express Mobility Partners) y construcción (Webber y Budimex), por importe de 265, 67 y 65 millones de euros, respectivamente.

El Grupo realiza, como mínimo anualmente, un análisis de los indicadores de deterioro y realiza un test de deterioro en relación con estos activos en los casos requeridos. Los desgloses correspondientes a estos activos se encuentran recogidos en las Notas 3.1.2 y 3.5 de la memoria consolidada adjunta.

La evaluación del posible deterioro es una cuestión clave de auditoría ya que requiere la realización de estimaciones que conllevan la aplicación de juicios tanto en la selección del método de valoración utilizado como en la evaluación de las hipótesis clave relacionadas con los resultados futuros de las unidades generadoras de efectivo a las que pertenecen los fondos de comercio, así como en la determinación del valor recuperable de las participaciones por puesta en equivalencia en las que también intervienen tasas de descuento, planes de negocio y tarifas.

Nuestra respuesta

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- Entendimiento de las políticas y procedimientos que el Grupo aplica en el proceso de evaluación del deterioro de los fondos de comercio e inversiones en asociadas para determinar el valor recuperable de sus activos no corrientes, incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados.
- Análisis de los factores internos y externos considerados por la Dirección del Grupo Ferroviario a efectos de concluir sobre la existencia o inexistencia de indicadores objetivos de deterioro.

- ▶ Evaluación de la razonabilidad de la metodología empleada por la Dirección del Grupo para determinar el valor recuperable de los activos, involucrando a nuestros especialistas en valoraciones en la revisión del método de valoración empleado y la uniformidad en su aplicación, la verificación de los cálculos aritméticos y la evaluación de las tasas de descuento y las tasas de crecimiento a largo plazo utilizadas.
- ▶ Revisión de la información financiera proyectada, analizando la congruencia entre las diferentes hipótesis y la razonabilidad de las mismas.
- ▶ Verificación de que las proyecciones financieras utilizadas para el cálculo del valor en uso coinciden con la última información financiera disponible manejada por la Dirección del Grupo Ferroviario.
- ▶ Análisis de sensibilidad de los resultados sobre determinadas hipótesis clave.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2022 cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante, y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión consolidado, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

- a. Comprobar únicamente que el estado de información no financiera consolidado, determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros, a los que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas, se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable y, en caso contrario, informar sobre ello.
- b. Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y de la comisión de auditoría y control en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- ▶ Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- ▶ Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- ▶ Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.

- ▶ Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- ▶ Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- ▶ Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

Formato electrónico único europeo

Hemos examinado los archivos digitales del formato electrónico único europeo (FEUE) de FERROVIAL, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2022 que comprenden el archivo XHTML en el que se incluyen las cuentas anuales consolidadas del ejercicio y los ficheros XBRL con el etiquetado realizado por la entidad, que formarán parte del informe financiero anual.

Los administradores de FERROVIAL S.A. son responsables de presentar el informe financiero anual del ejercicio 2022 de conformidad con los requerimientos de formato y marcado establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815, de 17 de diciembre de 2018, de la Comisión Europea (en adelante Reglamento FEUE). A este respecto, el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros han sido incorporados por referencia en el informe de gestión consolidado.

Nuestra responsabilidad consiste en examinar los archivos digitales preparados por los administradores de la sociedad dominante, de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas en vigor en España. Dicha normativa exige que planifiquemos y ejecutemos nuestros procedimientos de auditoría con el fin de comprobar si el contenido de las cuentas anuales consolidadas incluidas en los citados archivos digitales se corresponde íntegramente con el de las cuentas anuales consolidadas que hemos auditado, y si el formato y marcado de las mismas y de los archivos antes referidos se ha realizado en todos los aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

En nuestra opinión, los archivos digitales examinados se corresponden íntegramente con las cuentas anuales consolidadas auditadas, y éstas se presentan y han sido marcadas, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

Informe adicional para la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante de fecha 27 de febrero de 2023.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 17 de abril de 2020 nos nombró como auditores del Grupo por un período de 3 años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.



ERNST & YOUNG, S.L.

2023 Núm. 01/23/02804

.....
Informe de auditoría de cuentas sujeto
a la normativa de auditoría de cuentas
española o internacional
.....

ERNST & YOUNG, S.L.
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores
de Cuentas con el Nº S0530)

Francisco Rahola Carral
(Inscrito en el Registro Oficial de Auditores
de Cuentas con el Nº 20597)

28 de febrero de 2023

Ferrovial Corporación, S.A.

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00

Aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos)

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00

Autopistas (Cintra)

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00

Construcción (Ferrovial Construcción)

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial
Puerta de las Naciones
28042 Madrid
Tel. +34 91 300 85 00

Oficina de Atención al Accionista

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 2565
accionistas@ferrovial.com

Para realizar consultas sobre algún aspecto del Informe Anual:

Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
comunicaciones@ferrovial.com
rsc@ferrovial.com
www.ferrovial.com

