

Información medioambiental

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

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

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

TAXONOMÍA UE

HIPÓTESIS DEL ANÁLISIS

En cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2020/852 de la Unión Europea¹ para facilitar la reorientación de los flujos de capital hacia actividades más sostenibles, y según lo previsto en el Reglamento Delegado 2021/2139 de la Comisión sobre el Clima, el Reglamento Delegado Complementario 2022/1214 sobre el Clima, el DR 2023/2485² (que incluye modificaciones del Reglamento Delegado 2021/2139 sobre el Clima), y el Reglamento Delegado 2023/2486³, el informe de 2025 debe revelar el porcentaje de Facturación Neta, CapEx (gastos de capital) y OpEx (gastos de explotación), derivados de las actividades de la Empresa que correspondan a los requisitos de la Taxonomía de la UE a través de los formatos normalizados y los requisitos de información previstos en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión y el Reglamento Delegado (UE) 2023/2486 de la Comisión Europea.

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

CONCEPTOS:

- **Elegibles (tablas de Facturación Neta y CapEX):** referidas a actividades con potencial de elegibilidad incluidas en los objetivos de la Taxonomía de la UE, mitigación del cambio climático, adaptación al cambio climático, uso de los recursos hídricos y marinos, economía circular, prevención y control de la contaminación, y protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas, incluidas en los documentos (Reglamento Delegado) (UE) 2021/2139, Reglamento Delegado 2022/1214, Reglamento Delegado 2023/2486 y Reglamento Delegado 2023/2485.
- **No elegible (Facturación neta y CapEX):** se refiere a actividades no incluidas en los documentos de la Comisión Europea.
 - Intrínsecamente asociada a un impacto negativo significativo en los objetivos de la UE debido a la naturaleza de la actividad.
 - Carece de potencial para contribuir sustancialmente a cualquiera de los objetivos de la Taxonomía de la UE.
 - Está sujeto a la integración en futuros desarrollos, revisiones de la Taxonomía de la UE o aprobaciones del Parlamento Europeo y del Consejo.
- **Elegibles y alineadas (tablas de Facturación Neta y CapEX):** se refiere a las actividades elegibles que cumplen los criterios de contribución sustancial a uno de los objetivos desarrollados, que garantizan que no perjudican significativamente al resto de objetivos (DNSH) y que se realizan de acuerdo con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Empresas y Derechos Humanos (Salvaguardas mínimas sociales).
- **Elegibles pero no Alineados (Tablas de Facturación Neta y CapEX):** Actividades elegibles que no cumplen ninguno de los requisitos de las fases de análisis de alineación descritas anteriormente (CCS, DNSH y Salvaguardas).

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

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

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

POSICIÓN DE FERROVIAL

La posición de Ferrovial:

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

En el ámbito de la digitalización, se están implantando soluciones innovadoras que, junto a los compromisos de descarbonización, apoyan desplazamientos más seguros y tiempos de viaje más fiables, aspectos demandados por los usuarios de las infraestructuras. Un ejemplo de estas prácticas es el despliegue de carriles exprés, que demuestran la eficiencia operativa al tiempo que apoyan los objetivos medioambientales, con implantaciones probadas ya en funcionamiento, en Texas o Carolina del Norte. Estas soluciones innovadoras responden a la necesidad de implantar los llamados "Sistemas Inteligentes de Transporte" promovidos por la propia Comisión Europea.

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

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

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

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

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

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

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

ENERGÍA:

Ejercicio de elegibilidad

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

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

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

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

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

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

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de la elegibilidad de la taxonomía para los objetivos de mitigación del cambio climático, adaptación, uso y protección de los recursos hídricos y marinos, economía circular y contaminación, las obras y servicios relacionados con la construcción, ampliación y explotación o renovación de los sistemas de recogida, depuración y distribución de agua (CCM5.1/CCA5.1/WTR2.1, CCM 5.2/ CCA5.2 /WTR 2.1), construcción, ampliación y explotación de sistemas de recogida y tratamiento de aguas residuales (CCM5.3/ CCA 5.3/2.2 WTR) y sistemas de drenaje urbano sostenible (2.3 WTR) se han considerado conformes a los criterios técnicos. La construcción y el funcionamiento del sistema de drenaje urbano sostenible están integrados en el sistema de drenaje urbano y de tratamiento de aguas residuales, como se demuestra mediante un plan de gestión del riesgo de inundación o de otras herramientas de planificación urbana pertinentes. Asimismo, el diseño del sistema de drenaje urbano sostenible consigue al menos uno de los siguientes efectos(i) un porcentaje cuantificado del agua de lluvia en la zona de captación del sistema de drenaje se retiene y se vierte con un retraso escalonado a las masas de agua receptoras; (ii) un porcentaje cuantificado de contaminantes, incluidos aceites, metales pesados, productos químicos peligrosos y microplásticos, se elimina de la escorrentía urbana antes de su vertido a las masas de agua receptoras; (iii) el caudal máximo de escorrentía, con un periodo de retorno acorde con los requisitos de los planes de gestión del riesgo de inundación u otras disposiciones locales vigentes, se reduce en un porcentaje cuantificado. Debido a la naturaleza de esta actividad empresarial, en muchos casos la gestión de contratos puede abarcar todo el ciclo del agua. En estos casos, se ha clasificado como subvencionable la actividad considerada más relevante dentro de la instalación, basándose en criterios empresariales o en la actividad económica indicada explícitamente en el contrato. Además, también se han identificado actividades en el ámbito de la gestión de residuos, correspondientes a la recogida y el transporte de residuos no peligrosos segregados en origen (CCM 5.5/CCA 5.5/CE 2.3), el compostaje de biorresiduos (CCM5.8/CCA5.8), la recuperación de materiales a partir de residuos no peligrosos (CCM 5.9/CCA 5.9/CE 2.7), la captura y el uso de gas de vertedero (CCM 5.10/CCA 5.10). Estas actividades en el ámbito de la gestión de residuos corresponden principalmente a las realizadas por la filial Thalia Waste Management en el Reino Unido y FB Serwis, dentro de Budimex, en Polonia.

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

Ejercicio de alineación

Para calcular la alineación de las vías de mitigación y adaptación (como se ha indicado anteriormente, al no ser posible trazar financieramente los elementos específicos que se incluirán en la vía de adaptación, la alineación para este objetivo es 0), se han tenido en cuenta los criterios de contribución sustancial establecidos en las actividades de tratamiento y depuración de aguas. Estos criterios se refieren principalmente al consumo energético de estos sistemas y se han comparado con los datos de consumo energético de las plantas explotadas por Ferrovial. Este ejercicio ha sido posible gracias a la disponibilidad de datos obtenidos de otros procedimientos del Grupo, como la medición y verificación de la huella de carbono.

Dada la imposibilidad de obtener datos de consumo durante la fase de construcción, algunas de las centrales también se han analizado utilizando sus datos en fase de diseño, considerándose algunos proyectos en fase de construcción, siempre que se cumplan todos los criterios DNSH restantes y los parámetros de diseño se sitúen dentro de los umbrales definidos en los criterios de contribución sustancial.

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

TRANSPORTE

Ejercicio de elegibilidad

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

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

Ejercicio de alineación

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

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

CONSTRUCCIÓN Y PROMOCIÓN INMOBILIARIA

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de la subvencionabilidad, se han tenido en cuenta las actividades relacionadas con la construcción de nuevos edificios residenciales y no residenciales (CCM 7.1/ CCA 7.1/ CE 3.1) y la renovación de edificios existentes (CCM 7.2/CCA 7.2/CE3.2).

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

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

Ejercicio de alineación

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

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

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

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

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

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

INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN:

Ejercicio de elegibilidad

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

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

Ejercicio de alineación

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

- Aplicación de las prácticas establecidas en la versión más reciente del Código de Conducta Europeo sobre el Rendimiento Energético de los Centros de Datos, así como su verificación por un tercero al menos cada tres años.
- Uso de refrigerantes en el sistema de refrigeración del centro de datos que tengan un potencial de calentamiento global (PCG) inferior a 675.

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

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

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

BLOQUE DE INTERPRETACIONES TRANSVERSALES:

Criterios DNSH restantes:

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

Adaptación Criterio DNSH:

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

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

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

Salvaguardas sociales mínimas:

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

La empresa cuenta con procedimientos de diligencia debida para evaluar la integridad ética de proveedores, clientes, socios y candidatos, con el objetivo de prevenir conductas delictivas, y lleva a cabo actividades periódicas de formación para informar a su personal, especialmente a la alta dirección, de todas las políticas y procedimientos corporativos.

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

Sanciones medioambientales:

En 2025, Ferrovial ha recibido 1 (21.087€) nueva sanción medioambiental significativa (ver nota 6.5 de Estados Financieros Consolidados para más información).

CONSIDERACIONES FINANCIERAS:

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

Debido al nivel de atomización de la Compañía, para determinar exhaustivamente la elegibilidad de las actividades, el análisis se ha realizado a nivel de unidad mínima de gestión de las empresas consolidadoras, clasificando los contratos por objetivos y actividad taxonómica. Este ejercicio se ha automatizado dentro de los sistemas contables de Ferrovial, lo que permite una mejor trazabilidad de los datos. En este sentido, se han asignado a las áreas financieras y de sostenibilidad de las distintas empresas de Ferrovial los porcentajes de Importe Neto de la Cifra de Negocio, CapEX y OpEX que se ajustan a la descripción de las actividades incluidas en los documentos de la Comisión Europea, en función de la naturaleza de los contratos, obras o servicios activos.

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

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

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

Cálculo y resultados por KPI analizados

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

Porcentaje del importe neto de la cifra de negocios:

- Cálculo del numerador elegible: suma de los productos resultantes de aplicar los % asociados a las actividades de la Taxonomía identificadas bajo los objetivos ambientales de mitigación del cambio climático, adaptación, uso y protección de los recursos hídricos y marinos, transición a una economía circular, contaminación, prevención y control y biodiversidad, con los valores de Importe Neto de la Cifra de Negocios consolidados de las empresas analizadas.
- Cálculo del numerador alineado: suma del producto resultante de aplicar los % asociados a las actividades de la Taxonomía identificadas en la descripción de los Anexos correspondientes y que se estén desarrollando de acuerdo con los criterios de contribución sustancial, criterios DNSH y salvaguardas sociales ajustados a los valores consolidados del Importe Neto de la Cifra de Negocios (INCEN) consolidado de las empresas analizadas.
- Cálculo del denominador: valor contable del Importe Neto de la Cifra de Negocio total consolidado de Ferrovial, con referencia al resultado de explotación total de la Nota 2.1 de los Estados Financieros Consolidados.

Porcentaje de CapEX:

- Cálculo del numerador elegible: suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas con los valores de CapEX asociados a las empresas analizadas que hayan incluido inversiones en activos fijos que estén relacionados con los con activos o procesos asociados a actividades económicas que encajen en la taxonomía.
- Cálculo del numerador alineado: suma del producto resultante entre el % asociado a las actividades taxonómicas con los valores de CapEX asociados a las empresas analizadas que hayan incluido inversiones en activos fijos que se estén desarrollando en cumplimiento de los criterios de contribución sustancial, criterios DNSH, y salvaguardas sociales.
- Cálculo del denominador: calculado como el CapEX total de las empresas de Ferrovial incluidas en el ámbito del análisis, que incluye las adiciones a los activos materiales e inmateriales durante el año antes de depreciación, amortización, y posibles nuevas valoraciones, incluidas las derivadas de revalorizaciones y deterioro, correspondientes al año en cuestión, excluyendo los cambios en el valor razonable. También se incluyen las adiciones a activos materiales e inmateriales resultantes de combinaciones de negocios. Las adiciones se reflejan en los estados financieros en las Notas 3.2 "Inmovilizado inmaterial", 3.3 "Inversiones en proyectos de infraestructuras", concretamente 3.3.1 "Activos en modelos inmateriales", 3.3.2 "Total adiciones en modelos de concesión", 3.4 "Inmovilizado material" y 3.7 "Derechos de uso de activos arrendados y pasivos asociados". Asimismo, para el cálculo del CapEX se han tenido en cuenta los costes contabilizados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas en virtud del Reglamento (CE) 1126/2008.
 - NIC 16 Inmovilizado material, párrafo 73(e)(i) y (iii);
 - NIC 38 Activos intangibles, párr. 118(e)(i);
 - NIIF 16 Arrendamientos, párr. 53(h).

Porcentaje OpEX:

El artículo 8, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852 limita el cálculo de los OpEx a los costes directos no capitalizados que estén relacionados con la investigación y el desarrollo, las medidas de renovación de edificios, los arrendamientos a corto plazo, el mantenimiento y las reparaciones, así como otros costes directos relacionados con el mantenimiento cotidiano de los activos del inmovilizado material; por parte de la Sociedad o de un tercero al que se subcontraten actividades, y que sean necesarios para garantizar el funcionamiento eficaz y continuado de dichos activos.

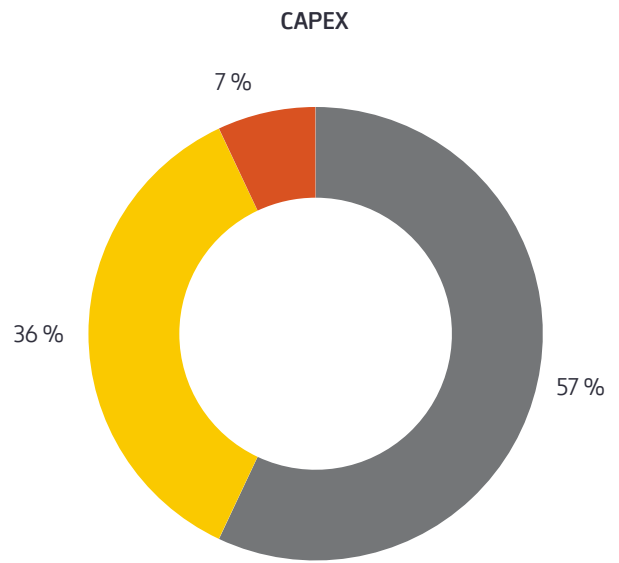
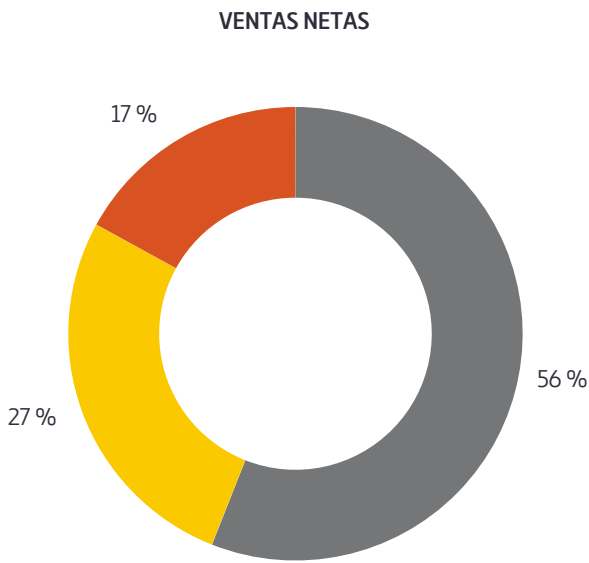
Cuando los gastos de explotación no sean significativos para el modelo de negocio de las empresas no financieras, la norma permite omitir los citados costes directos no capitalizados, siempre que se evalúe y explique la falta de materialidad de los gastos de explotación para su modelo de negocio.

Ferrovial ha realizado el cálculo comparativo de sus costes totales de explotación y de los gastos "relacionados con la taxonomía". Del total de costes de explotación para 2025 (8.170 millones de euros), el denominador OpEx, tal como se especifica en el Reglamento, representa el 5,1% (417,5 millones de euros), por lo que se considera intangible a efectos de información. Por esta razón, los datos incluidos en la tabla OpEx se reportan como iguales a cero, de acuerdo con el punto 1.1.3.2. del Anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178.

El denominador de OpEx tiene en cuenta todos los costes directos a nivel de Grupo relacionados con el mantenimiento y las reparaciones del inmovilizado material, así como los costes de arrendamiento financiero a corto plazo.

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE LA TAXONOMÍA DE LA UE:

Elegibilidad y alineación de las actividades económicas:



■ No elegible ■ Elegible alineado ■ Elegible no alineado



VENTAS NETAS (Facturación)

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

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

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

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

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

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

Transmisión y distribución de electricidad	CCM 4.9	17,95	0,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Distribución de calefacción y refrigeración urbana	CCM 4.15	2,35	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Construcción y explotación de ETAP e IDAM / Suministro de agua	CCM 5.1 / WTR 2.1	26,96	0,3 %	EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,1 %
Renovación de ETAP e IDAM / Suministro de agua	CCM 5.2 / WTR 2.1	2,44	0,0 %	EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Construcción y explotación de EDAR / Tratamiento de aguas residuales urbanas	CCM 5.3 / WTR 2.2	80,86	0,8 %	EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,9 %
Renovación de EDAR / Tratamiento de aguas residuales urbanas	CCM 5.4	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL	0,0 %
Recuperación y transporte de residuos no peligrosos	CCM 5.5 / CE 2.3	0,85	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	0,1 %
Compostaje de biorresiduos	CCM 5.8	0,11	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Recuperación de residuos no peligrosos	CCM 5.9	61,58	0,6 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,9 %
Desalinización	CCA 5.13	12,79	0,1 %	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,1 %
Infraestructura peatonal	CCM 6.13	9,03	0,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,2 %
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	CCM 6.14	351,70	3,7 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	1,8 %
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6.16	57,88	0,6 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,1 %
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6.17	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL	0,0 %
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1 / CE 3.1	684,39	7,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	5,8 %
Rehabilitación de edificios	CCM 7.2 / C.E 3.2	69,19	0,7 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	0,4 %
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,11	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Instalación y mantenimiento de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	CCM 7.5	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL	0,0 %
Instalación y mantenimiento de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL	0,0 %
Tratamiento de datos, alojamiento y actividades conexas	CCM 8.1	9,25	0,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,2 %
Sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS)	WTR 2.3	6,26	0,1 %	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	307,00	3,2 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	2,3 %
INCN de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		1.747,22	18,1 %	14,8 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	3,2 %	0,0 %	13,4 %
A. INCN de las actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		4.308,73	44,8 %	40,6 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	3,9 %	0,0 %	
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA										
INCN de las actividades no elegibles según la taxonomía		5.318,73	55,2 %							
TOTAL		9.627,47	100 %							

Proporción del INCN total/INCN

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



CAPEX

Ejercicio 2025	Año			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de daño significativo ("No significant harm")						Proporción del INCN conforme a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2024 (%)	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
	CÓDIGOS	CAPEX (MILL. €)	Proporción de capex año 2025 (%)	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad			
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																		
A1. Actividades medioambientales sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																		
Energía solar fotovoltaica	CCM 4.1	119,19	15,34 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	20,57 %	
Energía eólica	CCM 4.3	0,14	0,02 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,02 %	
Energía hidroeléctrica	CCM 4.5	0,00	0,00 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,11 %	
Transmisión y distribución de electricidad	CCM 4.9	23,70	3,05 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	5,68 %	E
Distribución de calefacción y refrigeración urbana	CCM 4.15	0,52	0,07 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Construcción y explotación de ETAP e IDAM / Suministro de agua	CCM 5.1 / WTR 2.1	0,10	0,01 %	Y	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,08 %	
Construcción y explotación de EDAR / Gestión de residuos urbanos	CCM 5.3 / WTR 2.2	0,67	0,09 %	Y	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,07 %	
Recogida y transporte de residuos no peligrosos / Recogida y transporte de residuos no peligrosos y peligrosos	CCM 5.5 / CE 2.3	3,89	0,50 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,03 %	
Compostaje de biorresiduos / Recuperación de biorresiduos mediante digestión anaeróbica o compostaje	CCM 5.8 / CE 2.3	0,12	0,02 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,01 %	
Recuperación de residuos no peligrosos	CCM 5.9 / CE 2.5	0,42	0,05 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,04 %	
Captura y uso del biogás de vertederos	CCM 5.10	0,01	0,00 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Infraestructura peatonal	CCM 6.13	0,08	0,01 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,02 %	E
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	CCM 6.14	59,42	7,65 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	5,82 %	E
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6.16	0,00	0,00 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,02 %	
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6.17	0,00	0,00 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,18 %	
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1 / CE 3.1	1,90	0,24 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,23 %	
Rehabilitación de edificios	CCM 7.2 / CE 3.2	0,58	0,07 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,12 %	T
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	5,07	0,65 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,16 %	E
Instalación y mantenimiento de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en edificios	CCM 7.4	2,06	0,27 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Instalación y mantenimiento de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	CCM 7.5	3,18	0,41 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,04 %	E
Instalación y mantenimiento de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,04	0,01 %	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Desalinización	CCA 5.13	0,02	0,00 %	N/EL	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	E
Sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS)	WTR 2.3	0,00	0,00 %	N/EL	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,34 %	
CAPEX de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		221,10	28,5 %	28,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	S	S	S	S	S	S	S	35,6 %	
De las cuales: facilitadoras		67,75	30,6 %	30,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	S	S	S	S	S	S	S		F
De las cuales: de transición		0,58	0,3 %	0,3 %						S	S	S	S	S	S	S		T

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

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

Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	CCM 6.16	0,29	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,5 %
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	CCM 6.17	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,53	0,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Construcción de edificios nuevos	CCM 7.1 / CE 3.1	3,44	0,4 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	1,6 %
Rehabilitación de edificios	CCM 7.2 / CE 3.2	0,92	0,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	0,2 %
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,01	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Instalación y mantenimiento de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en edificios	CCM 7.4	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Instalación y mantenimiento de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	CCM 7.5	0,00	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,1 %
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	6,08	0,8 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Tratamiento de datos, alojamiento y actividades conexas	CCM 8.1	0,04	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0 %
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	8,55	1,1 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	2,4 %
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		30,02	3,9 %	2,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,1 %	0,0 %	7,4 %
A. CapEx de las actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		251,12	32,3 %	31,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,1 %	0,0 %	
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA										
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía		525,66	67,7 %							
TOTAL		776,78	100,0 %							

CapEx/Ratio total CapEx

que se ajusta a la Taxonomía por objetivo (Alineados y elegibles)

elegible según la taxonomía por objetivo

CCM	28,5 %	31,2 %
CCA	0,0 %	0,0 %
CE	0,0 %	2,6 %
WTR	0,0 %	0,3 %

OPEX

FY2025	Año		Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de daño significativo ("No significant harm")					Proporción del INCN conforme a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2024 (%)	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
	CÓDIGOS	CAPEX (MILL. €)	Proporción de OPEX año 2025 (%)	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular			
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																	
A1. Actividades medioambientales sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																	
OPEX de actividades medioambientales sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
De las cuales: facilitadoras	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	F
De las cuales: de transición	-	0,0 %	0,0 %														T
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																	
OPEX de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)	-	0,00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
A OPEX de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)	-	0,00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																	
OPEX de actividades no elegibles según la taxonomía		417,50	100,0 %														
TOTAL		417,50	100,0 %														

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

NUCLEAR Y GAS FÓSIL

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA ENERGÍA NUCLEAR

La Compañía lleva a cabo, financia o tiene exposición a la investigación, el desarrollo, la demostración y el despliegue de instalaciones innovadoras de generación de electricidad que producen energía a partir de procesos nucleares con un mínimo de residuos del ciclo del combustible.	NO
La Compañía lleva a cabo, financia o está expuesta a la construcción y explotación segura de nuevas instalaciones nucleares para producir electricidad o calor de proceso, incluidos los fines de calefacción urbana o procesos industriales como la producción de hidrógeno, así como sus mejoras de seguridad, utilizando las mejores tecnologías disponibles.	NO
La Compañía lleva a cabo, financia o está expuesta a la explotación segura de instalaciones nucleares existentes que producen electricidad o calor de proceso, incluso con fines de calefacción urbana o procesos industriales como la producción de hidrógeno a partir de energía nuclear, así como sus mejoras de seguridad.	NO

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LOS GASES FÓSILES

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

BONO SOSTENIBLE (SUSTAINABILITY LINKED BOND)¹

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

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

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

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

Bono sostenible (objetivo) - Alcance 1 y 2	2009	2024	2025	2028	2030
Total alcance 1&2 tCO ₂ eq	601.893	335.876	284.009	409.660	389.425
Bono sostenible (objetivo) - Alcance 3 ²	2015	2024	2025	2028	2030
1 Bienes y servicios adquiridos	1.746.399	869.564	980.085		
4 Transporte y distribución aguas arriba	605.289	265.439	229.313		
5 Residuos generados en las operaciones	226.828	303.293	273.870		
Alcance total 3 (tCO₂ eq)	2.578.516	1.438.296	1.483.268	2.063.031	2.007.273

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

² Like for like de acuerdo al Scope SLB Framework.

NEIS E1 CAMBIO CLIMÁTICO

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

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

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

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

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

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

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

- Escenario de Políticas Declaradas (STEPS, Stated Policies Scenario). Tiene en cuenta las políticas actuales definidas a nivel sectorial, así como las anunciadas por los países. Este escenario implicaría un aumento de la temperatura global de 2,4- 2,8°C en 2100.
- Escenario de Compromisos Anunciados (APS, por sus siglas en inglés). Un escenario en el que se asume que todos los compromisos climáticos establecidos por los gobiernos de todo el mundo, incluidas las contribuciones determinadas a nivel nacional y los objetivos netos cero a largo plazo, se cumplirán en tiempo y presupuesto. Este escenario implicaría un aumento de la temperatura global de 1,9- 2,3°C en 2100.

- Escenario de cero emisiones netas para 2050 (NZE, por sus siglas en inglés). Muestra un itinerario viable aunque con retos en el que el sector energético mundial logra emisiones netas de CO₂ para 2050, mientras las economías avanzadas alcanzan este objetivo antes que las demás. Este escenario implicaría un aumento de la temperatura global de 1,3- 1,5°C en 2100.

Los escenarios climáticos físicos consideran los cambios antropogénicos a través de las vías de concentración de gases de efecto invernadero, las llamadas Vías de Concentración Representativas (RCP, por sus siglas en inglés).

- RCP 4.5. Las emisiones alcanzan su máximo en torno a 2040 y luego disminuyen. En este escenario, la temperatura podría aumentar 2,6 °C en 2100.
- RCP 8.5. Las emisiones siguen aumentando hasta duplicarse en 2050, lo que se refiere la como escenario sin cambios. La temperatura media mundial supera los 4,4°C en 2100.

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

Los horizontes temporales consideran la duración de los contratos asociados a los activos evaluados. Se analizan los activos de infraestructuras con concesión a largo plazo o propiedad de la Sociedad; considerando los horizontes temporales seleccionados, la Sociedad puede identificar los principales riesgos climáticos a lo largo del ciclo de vida de sus activos y aplicar medidas de adaptación, que no están vinculadas de forma individual, sino que se aplican a múltiples riesgos, ya que una única acción de mitigación puede abordar varios diferentes para desarrollar infraestructuras más resilientes.



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

Riesgos físicos: Los riesgos físicos derivados del cambio climático pueden provocar fenómenos potenciales (agudos) o cambios a largo plazo (crónicos) en los patrones meteorológicos. Puede haber implicaciones financieras para las organizaciones, incluyendo daños directos a los activos o impactos indirectos causados por interrupciones en la cadena de producción.

Escenarios físicos	Principales riesgos climáticos	Medidas de mitigación y/o adaptación
<ul style="list-style-type: none"> Vías de Concentración Representativas (VCR) 4.5 Vías de Concentración Representativas (VCR) 8.5 	<p>Se realizó un análisis de riesgos físicos. En primer lugar, se identificaron los siguientes riesgos climáticos que podrían afectar a determinados activos de infraestructura dentro de diferentes líneas de negocio:</p> <ul style="list-style-type: none"> En relación con la temperatura: <ul style="list-style-type: none"> Olas de calor (agudo) Temperaturas cálidas (crónico) Altas temperaturas (crónico) Estrés térmico (crónico) Incendios forestales (agudo) Expansión térmica (agudo y crónico) En relación con el agua: <ul style="list-style-type: none"> Sequía (agudo) <p>Estos peligros climáticos podrían conllevar riesgos de aumento de las necesidades de mantenimiento, paradas y/o reparaciones extraordinarias. Encontrará más información sobre la evaluación de riesgos en la IRO-1 de la sección NEIS 2 Información general.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ADAPTARE: aplicación de una metodología y una herramienta para la identificación y el análisis de los riesgos climáticos físicos que tiene en cuenta las proyecciones climáticas a corto, medio y largo plazo del IPCC a nivel de proyecto. Existen múltiples medidas para garantizar la resistencia de las infraestructuras al cambio climático, definidas a través de décadas de experiencia en el diseño (como el uso de materiales con mayor resistencia a las altas temperaturas), la consideración de las variaciones en las condiciones climáticas, así como el desarrollo de planes de continuidad de la actividad y planes de mantenimiento adaptados (como los planes de invierno). Además, Ferroviario transfiere estos riesgos mediante un alto nivel de cobertura de seguros.

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

Escenarios de transición	Principales riesgos climáticos	Medidas de mitigación y/o adaptación
<ul style="list-style-type: none"> Escenario político declarado (STEPS, por sus siglas en inglés). Escenario de Compromisos Anunciados (APS, por sus siglas en inglés). Escenario de emisiones netas cero para 2050 (NZE, por sus siglas en inglés). 	<ul style="list-style-type: none"> Impacto en la cotización de Ferroviario. Resultados del incumplimiento de los objetivos de SBTi y su potencial efecto financiero en el valor de la acción por la reacción negativa del mercado. Aumento de los requisitos de información sobre emisiones y otros aspectos medioambientales. Pérdida de competitividad en los procesos de licitación por incumplimiento de los requisitos o compromisos medioambientales. Nuevas normativas que limitan o modifican el uso de determinados medios de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> Revisión y controles con los sistemas de gobernanza implantados en la Compañía (gestión de riesgos, compensación, etc.). Control y seguimiento del consumo de energía para garantizar el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones. Verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero de acuerdo con la norma internacional ISAE 3410 de Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements), que garantiza la fiabilidad de los datos. Desarrollo y aplicación de la Deep Decarbonization Path (DDP), un plan para reducir las emisiones internas mediante el

- Falta de disponibilidad de nuevas tecnologías.
 - Cambios en el comportamiento de los clientes y/o usuarios en el uso del transporte.
 - Aumento del coste de la electricidad y de otras materias primas específicas de la actividad.
 - Penalización o coste adicional por incumplimiento de los objetivos asociados al Bono Sostenible (Sustainability Linked Bond).
 - Pago de una prima sobre el margen de endeudamiento de la línea de crédito debido al incumplimiento de la puntuación DJSI ESG.
 - Donaciones potenciales en el programa de pagarés de empresa en euros (ECP) por incumplimiento de cada objetivo de sostenibilidad.
 - Estos riesgos podrían repercutir en los ingresos, la cotización de las acciones de la empresa o el acceso a nuevos contratos.
- uso de energías renovables, la generación de electricidad in situ, la eficiencia energética, el uso de combustibles alternativos o la sustitución de maquinaria y vehículos.
 - Diseño y aplicación de mecanismos de tarificación del carbono en la sombra para nuevas inversiones.
 - Previsión del aumento de los costes operativos asociados al cambio climático en los procesos de licitación.
 - Búsqueda de soluciones tecnológicas innovadoras para reducir el consumo de energía y las emisiones.
 - Estudio y colaboración con las principales partes interesadas en el desarrollo de proyectos que apoyen la transición a una economía baja en carbono.

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

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

Oportunidades relacionadas con el cambio climático			
Movilidad	Agua	Energía	Infraestructuras
<p>Soluciones innovadoras para mitigar las emisiones asociadas a la movilidad que incluyen la conectividad entre infraestructuras, vehículos y usuarios, el uso compartido de vehículos y la electrificación del transporte, reduciendo la congestión y la contaminación en las ciudades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Managed Lanes: Un servicio de movilidad ofrecido en corredores urbanos congestionados. La estructura de tarificación dinámica desconggestion el tráfico y permite circular a velocidades moderadas y constantes, lo que se traduce en una reducción relativa de las emisiones. • Puntos de recarga de vehículos: servicio ofrecido a gobiernos locales e instituciones públicas, empresas, propietarios de viviendas, etc., que promueve el uso de vehículos de bajas emisiones. 	<p>Cadagua ha abordado los efectos del cambio climático sobre los recursos hídricos, centrandose su negocio en el diseño, construcción, explotación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de agua, mejorando la disponibilidad en el medio natural y para el consumo humano.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR): tratamiento en instalaciones industriales y urbanas para garantizar el suministro de agua potable, proteger el medio ambiente y prevenir la contaminación. • Estaciones de tratamiento de agua potable (ETAP): depuración mediante una serie de procesos aplicados a las aguas superficiales o subterráneas para obtener agua. • Plantas desalinizadoras de agua de mar: la desalinización ofrece una solución a los problemas de abastecimiento, sobre todo en las zonas con escasez de agua. 	<p>Soluciones integrales para el desarrollo, construcción, gestión, y explotación de infraestructuras energéticas, así como servicios de gestión de la energía.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Servicios de eficiencia energética: ahorro sostenido y mejora continua de las instalaciones, reduciendo el consumo de energía y las emisiones. • Construcción y mantenimiento de infraestructuras de energías renovables: servicios avanzados de ingeniería, construcción, instalación y mantenimiento eléctrico y técnico para los sectores de las energías renovables. • Generación de energía renovable: desarrollo de centrales solares fotovoltaicas, parques eólicos e instalaciones de cogeneración en plantas de tratamiento de residuos, así como proyectos PPA (Power Purchase Agreement). La Compañía apuesta por la generación de energías renovables para acelerar la transición energética. • Electrificación: soluciones para el desarrollo y la gestión de redes de transporte de electricidad. • Renovación del edificio: transformación de los edificios mediante soluciones constructivas que reduzcan la demanda energética y faciliten el uso de energías renovables. 	<p>Nuevas oportunidades para el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que ofrezcan soluciones de adaptación al cambio climático, proporcionando ventajas competitivas a través de soluciones diferenciales.</p> <p>ADAPTARE. La Compañía, en colaboración con un experto del IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático), ha desarrollado una metodología propia para identificar, analizar y evaluar los riesgos físicos relacionados con el cambio climático y proponer medidas de adaptación para mitigar los impactos que puedan causar en las infraestructuras. Esta metodología se aplica a los distintos tipos de proyectos que la Compañía desarrolla y explota en todo el mundo. El análisis se realiza a corto, medio y largo plazo en diferentes escenarios climáticos.</p> <p>Tiene en cuenta el marco de riesgo definido por el IPCC, así como los criterios de adaptación establecidos en el Reglamento de Taxonomía de la UE.</p> <p>ADAPTARE automatiza esta metodología y facilita el análisis y la interpretación a los gestores y desarrolladores de proyectos.</p>

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

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

El **Comité de Calidad y Medio Ambiente**, presidido por el Director de Sostenibilidad (que también ejerce la secretaría del comité), es el órgano que ejecuta la estrategia corporativa de cambio climático en todos los negocios que componen la Compañía. Es el foro donde se debaten los resultados relacionados con los proyectos de cambio climático, se toman decisiones, se definen y revisan iniciativas, así como la aplicación de la política de Calidad y Medio Ambiente en toda la Compañía. Este comité analiza aspectos como la legislación, los nuevos retos legislativos en los países en los que opera la Compañía y las tendencias del mercado, así como las recomendaciones de organismos gubernamentales y otras organizaciones.

El Comité Directivo de Calidad y Medio Ambiente está compuesto, además del Director de Sostenibilidad Corporativa, por los máximos representantes de las empresas en este ámbito. Las reuniones del Comité se celebran al menos trimestralmente y pueden ser más frecuentes si es necesario.

La Estrategia Climática 2030 fue aprobada y es supervisada anualmente por el Consejo de Administración. Desde 2022 (ejercicio 2021), la Compañía está comprometida con la iniciativa "Say on Climate", que consiste en presentar el Informe Anual de Estrategia Climática de Ferrovial en la Junta General de Accionistas, para su votación consultiva. De este modo, en 2017 se convirtió en la primera compañía española en emprender este compromiso, y la primera de su sector a escala mundial.

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

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

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

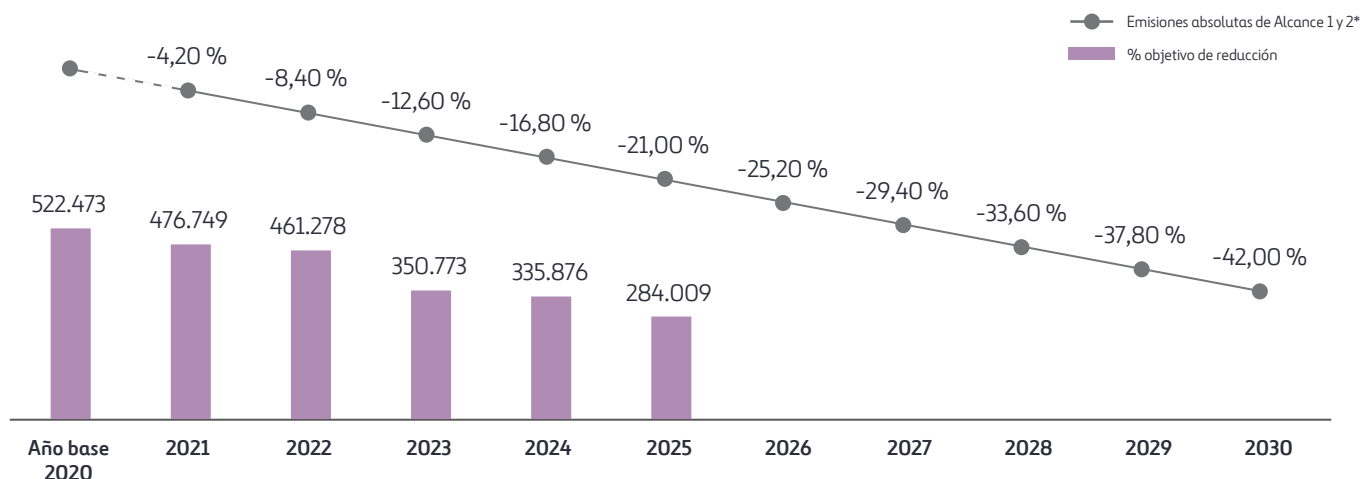
Emisiones bloqueadas:

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

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

Avances en la aplicación del Plan de Transición:

OBJETIVOS ABSOLUTOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE ALCANCE 1 Y 2



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

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

Políticas	Política de Calidad y Medio Ambiente
Descripción	Ferrovial, a través de su Política de Calidad y Medio Ambiente, pretende aportar valor a sus grupos de interés, desarrollando y operando infraestructuras y ciudades sostenibles, aprovechando el talento, la integridad, la seguridad, la excelencia y la innovación y garantizando el uso eficiente de los recursos disponibles y minimizando el impacto ambiental de sus actividades. Con esta política, gestiona los riesgos y oportunidades vinculados al cambio climático en todas sus actividades, ofreciendo infraestructuras y servicios resilientes y de bajas emisiones. Además, mediante el desarrollo de infraestructuras energéticas, servicios de eficiencia energética, y la generación de energías renovables, entre otros, la Compañía se compromete a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
Objetivo	Beneficiar a las partes interesadas creando infraestructuras y ciudades sostenibles mediante el talento, la integridad, la seguridad, la excelencia y la innovación. Ferrovial aborda los riesgos y oportunidades relacionados con el carbono y el clima en toda su cartera de actividades y se centra en proporcionar infraestructuras y servicios con bajas emisiones de carbono.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> Impactos materiales: Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y compensación de la huella de carbono, desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes, y emisiones de GEI generadas por las actividades de la empresa. Oportunidades: Desarrollo de infraestructuras energéticas, servicios de eficiencia energética, soluciones de generación renovable y mitigación de emisiones relacionadas con la movilidad, y desarrollo de infraestructuras y servicios sostenibles y resilientes que ofrezcan soluciones para la adaptación al cambio climático. Riesgos: Aumento y/o incumplimiento de los requisitos u objetivos legislativos relacionados con el cambio climático, disponibilidad limitada de nuevas tecnologías y aumento del mantenimiento y las reparaciones extraordinarias de las infraestructuras debido a fenómenos meteorológicos graves.
Proceso de seguimiento y remediación	Ferrovial despliega sus políticas a través de las estrategias de sostenibilidad de cada unidad de negocio, que establecen marcos de gobernanza e indicadores de desempeño, con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten controlar y evaluar de forma continua la gestión de los aspectos relacionados con la mitigación y adaptación al cambio climático.
Ámbito de la política	
Partes interesadas	<p>La visión de esta política es crear valor para la Compañía y sus clientes, inversores y empleados. También promueve el beneficio mutuo en la relación con clientes, proveedores y otras organizaciones externas para proteger y mejorar el medio ambiente. Para ello, se establecen canales de comunicación abiertos con el fin de fomentar sinergias, compartir experiencias y buenas prácticas, y aprovechar las oportunidades que permitan a la Compañía crear valor.</p> <p>En relación con el ámbito de aplicación, esta política se aplica a:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ferrovial SE y las sociedades que integran el Grupo, con independencia de su sector de actividad, localización geográfica o actividades Miembros de los órganos de gobierno de Ferrovial SE o de otras sociedades del Grupo (incluidos los consejos de vigilancia u órganos equivalentes) Empleados en cualquiera de las compañías del Grupo
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	El objetivo de la Política de Medio Ambiente y calidad es desarrollar y explotar infraestructuras y ciudades sostenibles, garantizando el uso eficiente de los recursos disponibles y minimizando el impacto ambiental de las actividades de la Compañía y la cadena de valor.
Exclusiones a la aplicación	No existen exclusiones de aplicación.
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	Los principios y valores de la política de sostenibilidad, aprobados por el Consejo de Administración, son la base del resto de políticas existentes en el Grupo Ferrovial con implicaciones en materia de sostenibilidad, que han sido aprobadas por la Compañía y siguen vigentes. La Política de Calidad y Medio Ambiente es aprobada por el Consejo de Administración, y el Comité de Calidad y Medio Ambiente es responsable de su aplicación.
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política se elabora de acuerdo con las recomendaciones 2.1.5 y 2.1.6 del Código de Gobierno Corporativo holandés y está alineada con el Código Ético y de Conducta Empresarial y las Políticas de Derechos Humanos, Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad de Ferrovial.
Compromiso de las partes interesadas	Ferrovial garantiza el intercambio continuo y permanente de información a través de canales de comunicación eficaces, aprovechando las nuevas tecnologías y manteniendo la cooperación y la transparencia con las autoridades competentes y los reguladores.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través de los canales de comunicación interna.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios.

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

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

Palancas de descarbonización:

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

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

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

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

El Grupo gestiona de forma proactiva su proceso de adquisiciones, centrándose en la reducción del carbono integrado en toda la cadena de suministro, especialmente en las actividades de construcción. Entre las principales iniciativas y proyectos de la estrategia de descarbonización para las emisiones de Alcance 3 son:

- La promoción de productos bajos en carbono, en particular cemento y hormigón - Ferrovial trabaja en colaboración con sus proveedores más importantes para integrar progresivamente el cemento bajo en carbono a escala industrial. Ferrovial ha puesto en marcha un Programa de Colaboración con Proveedores para trabajar con ellos y conocer mejor sus perfiles de emisiones.
- El desarrollo de nuevas materias primas con menos carbono incorporado, utilizando nuevas tecnologías y enfoques innovadores (por ejemplo, reducir el contenido de carbono del betún asfáltico modificando introduciendo materiales reciclados).
- La utilización de un catálogo de contratación ecológica para promover la adquisición de productos sostenibles.
- El uso de diseño de ingeniería para reducir el uso de las materias primas más intensivas en carbono, lo que eficiencia en el proceso de construcción.
- El Grupo fomenta las compras locales, cuando los productos están disponibles, para minimizar las emisiones derivadas del transporte y la distribución de mercancías, y da prioridad a los modos de transporte con bajas emisiones de carbono, siempre que sea posible, animando a los proveedores clave a acelerar su adopción del transporte con bajas emisiones de carbono.
- Se esperan que estas acciones reduzcan 500.000-540.000 tCO₂eq.
- Utilización de un catálogo de contratación ecológica para promover la adquisición de productos sostenibles (reducción prevista: 15.000-20.000 tCO₂eq).
- La Compañía, a través de su Plan de Economía Circular, pretende aumentar las oportunidades de reciclaje y reutilización, especial en las actividades de construcción; el Plan incluye acciones como la reutilización de la excavación en obras civiles (principalmente proyectos de infraestructuras de transporte) y el reciclaje in situ del hormigón/asfalto procedente de los trabajos de demolición (reducción prevista: 80.000-85.000 tCO₂eq).

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

El despliegue de estas líneas de descarbonización no es lineal en el tiempo y dependerá de su viabilidad tecnológica y eficiencia económica. El plan de transición se revisa anualmente y la inversión necesaria para aplicarlo se incluye en la planificación financiera, con el fin de garantizar su viabilidad en el futuro. Para más información, véase la sección NEIS 2 Información general, Requisitos mínimos de divulgación (MDR-A).

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

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

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

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

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

Los objetivos validados son:

- Reducir las emisiones de Alcance 1 y 2 en un 42% en 2030 (año base 2020) en términos absolutos.
- Reducir las emisiones de Alcance 3³ en un 25% en 2030 (año base 2020) en términos absolutos.
- Reducir las emisiones de Alcance 1, 2 y 3 en un 90% en 2050 (año base 2020) en términos absolutos.

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

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

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

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

Aunque Ferrovial no cuenta con un proceso formalizado de colaboración directa con sus grupos de interés para determinar sus objetivos, la empresa evalúa continuamente la eficacia de sus objetivos e iniciativas de mitigación y adaptación al cambio climático mediante evaluación internas.

E1-5: CONSUMO Y COMBINACIÓN ENERGÉTICOS

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

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

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

Nota: La energía incluida como consumo eléctrico procedente de fuentes renovables cuenta con los correspondientes certificados de garantía de origen renovable establecidos con las empresas comercializadoras de electricidad. El consumo y la proporción de consumo de fuentes nucleares se calculan a partir de la mezcla residual. Ferrovial, como compañía que opera en el sector de las infraestructuras, tiene actividades en sus líneas de negocio que figuran en las Secciones A a H y en la Sección L de la NACE, consideradas como sectores de alto impacto climático (según se definen en el Reglamento (UE) 2019/2088 y en el Anexo 1 del Reglamento Delegado correspondiente). Por lo tanto, todas las actividades de Ferrovial se han incluido en el cálculo del consumo total de energía y de la intensidad energética. Los datos de 2024 se han ajustado debido a un nuevo cálculo del consumo de carbón.

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

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

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

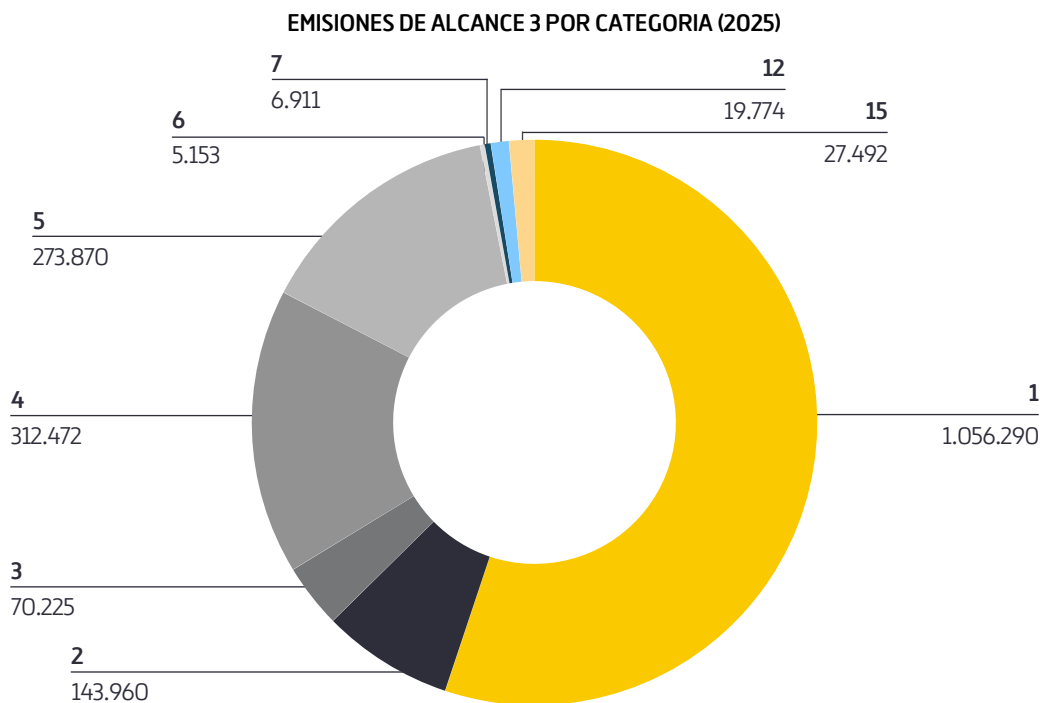
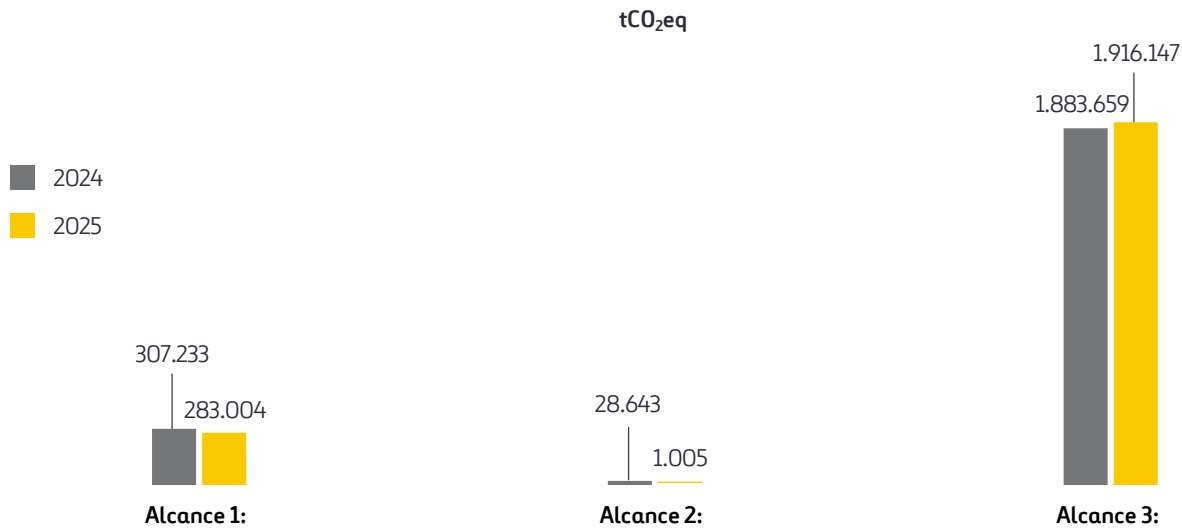
³ Incluye bienes y servicios adquiridos, transporte aguas arriba, residuos generados en las operaciones y combustible y energía. Los objetivos de alcance 1 y 2 están alineados con la limitación del aumento de la temperatura global a 1,5 °C. El objetivo de alcance 3 se sitúa en el umbral de "well below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

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

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

Nota:

- El objetivo total de emisiones indirectas brutas (alcance 3) de GEI incluye las categorías de objetivos de reducción de emisiones de SBTi. En el año de referencia, estas categorías representan el 84% de todo el Alcance 3. El valor de los bienes y servicios adquiridos incluye también el transporte aguas arriba.
- No se incluye la información sobre emisiones de GEI del proyecto HS2 Main Works, operado conjuntamente, en el que Ferrovial tiene una participación del 15% y que se consolida por el método de integración proporcional. Esta información no representa una desviación relevante en las métricas divulgadas.
- Para el cálculo de las emisiones en las categorías 1, 4 y 12, se ha aumentado el tipo de materiales considerados. Para la categoría 7, se amplió el alcance del cálculo incluyendo las oficinas centrales en Polonia. Por consiguiente, las emisiones asociadas a estas categorías se han vuelto a calcular para los años anteriores.



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

Nota: Los datos relativos a los ingresos totales de Ferrovial se han obtenido tal y como figuran en la cuenta de resultados consolidada para el año 2025. Las cifras de 2024 se han actualizado debido a los nuevos cálculos del Alcance 3.

Metodología

Desde 2009, la huella de carbono (alcance 1 y 2) se ha calculado y comunicado para el 100% de actividades bajo el enfoque de control operativo como límite organizativo. En relación con los requisitos de NEIS, el alcance de la huella de carbono incluye todo el perímetro de consolidación financiera, con la excepción de dos empresas conjuntas operadas por la Compañía en el Reino Unido, cuyo impacto no se considera material. Las emisiones de GEI de Alcance 1 y Alcance 2 incluyen todas las entidades del grupo contable consolidado. La metodología de cálculo se basa en el Protocolo de GEI (WRI&WBCSD), manteniendo el cumplimiento de la norma ISO 14064-1:2018. Sin embargo, se aplican metodologías adicionales para abordar aspectos específicos del negocio, como la metodología DEFRA del Reino Unido y las operaciones de Alcance 3, y la metodología EPER para estimar las emisiones difusas de los vertederos.

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

Las emisiones de GEI generadas por las actividades de Ferrovial se clasifican del siguiente modo:

EMISIONES DIRECTAS (ALCANCE 1)

Las procedentes de fuentes que sean propiedad de la Compañía o estén bajo su control. Proceden principalmente de:

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

EMISIONES INDIRECTAS (ALCANCE 2)

Generadas como resultado del consumo de compras de electricidad, calor y refrigeración a otras compañías que la producen o controlan.

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

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

EMISIONES INDIRECTAS (ALCANCE 3)

Desde 2012, Ferrovial calcula todas las emisiones de Alcance 3 siguiendo las directrices establecidas en el Estándar Corporativo de Contabilidad y Reporte de la Cadena de Valor (Alcance 3) publicado por GHG Protocol Initiative, WRI y WBCSD. Ferrovial calcula 9 de las 15 categorías incluidas en la Cadena de Valor Corporativa (Alcance 3), el documento estándar de contabilidad y la información de la Compañía. El 92% de las emisiones GEI de Alcance 3 se han calculado utilizando datos primarios. Las categorías que no se aplican son:

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

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

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

5	Residuos generados en las operaciones	Las emisiones de esta sección están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la empresa que se han declarado durante el año. Los factores de emisión DEFRA se aplican a cada una de las cantidades de estos residuos. Esta sección incluye: <ul style="list-style-type: none"> Residuos de construcción y demolición Residuos no peligrosos: residuos urbanos asimilables, madera, residuos vegetales. Residuos peligrosos. La tierra excavada depositada en vertederos.
6	Viajes de negocio	Esta categoría incluye las emisiones asociadas a los viajes de negocios, ya sea en tren, avión, taxi o vehículos alquilados utilizados para los desplazamientos. Para esta categoría se utilizan datos facilitados por la agencia de viajes o datos contables como el tipo de viajes, desplazamientos o gastos. Los factores de emisión DEFRA se aplican a estos datos para obtener las emisiones asociadas a cada tipo de viaje. Se incluyen las emisiones de <i>well-to-tank</i> (WTT) y de <i>tank-to-wheel</i> (TTW).
7	Desplazamientos de los trabajadores	Esta categoría incluye las emisiones de los empleados que se desplazan entre su domicilio y el lugar de trabajo. Ferrovial calcula las emisiones de los empleados de las funciones de construcción, infraestructuras y oficinas centrales de todo el Grupo Ferrovial en España y Polonia. La información requerida es: <ul style="list-style-type: none"> Número de empleados. Distancia del domicilio de los empleados a la oficina. Tipo de transporte utilizado cuando no se desplaza a pie: coche, moto, metro, autobús o tren. Para obtener información sobre el tipo de modos de transporte utilizados y las distancias, se realizaron encuestas sobre la movilidad de los empleados. Los factores de emisión DEFRA se aplican a estos datos para calcular las emisiones relacionadas con cada tipo de viaje. Se incluyen las emisiones de un pozo al depósito (WTT, o 'well to tank') y del depósito a la rueda (TTW, o 'tank to - wheel').
12	Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos:	Esta categoría incluye las emisiones procedentes de la eliminación de los residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de referencia. Ferrovial ofrece servicios y productos. Los servicios, al basarse en la mano de obra, no generan emisiones asociadas a esta categoría. En cuanto a los productos vendidos, corresponden a activos de infraestructura construidos. En este caso, los materiales más relevantes, desde el punto de vista medioambiental y por volumen, que se incluyen en la construcción de infraestructuras son la madera, el papel, las barreras, el asfalto y el hormigón. Por tanto, al final de la vida útil de las infraestructuras, los residuos que deben gestionarse les corresponden. Estos productos están sujetos a los factores de emisión DEFRA para obtener las emisiones procedentes de la eliminación de los residuos generados al final de la vida útil de la infraestructura.
15	Inversiones	Contabiliza las emisiones de GEI de Alcance 1 y Alcance 2 relacionadas con inversiones en autopistas sobre las que Ferrovial no tiene control operativo.
	Emisiones biogénicas	Según el IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático) y el Protocolo para la cuantificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de actividades de gestión de residuos, el CO ₂ procedente de la combustión de biogás capturado y canalizado que se quema en antorchas, en procesos de cogeneración o en calderas debe declararse como cero. Esto se debe a que este gas procede de la descomposición de productos que contienen materia orgánica de origen animal o vegetal que previamente fue captada por organismos vivos y, por tanto, pertenece a un ciclo neutro de carbono. Estas emisiones también incluyen la incineración de materia orgánica en plantas incineradoras.

E1 - 7: ABSORCIONES DE GEI Y PROYECTOS DE MITIGACIÓN DE GEI FINANCIADOS MEDIANTE CRÉDITOS DE CARBONO

En el último ejercicio, la empresa se ha fijado el objetivo de alcanzar las emisiones netas cero en 2050 o antes a través del SBTi para las emisiones directas mediante la reducción de las emisiones y la compensación voluntaria de las que no puedan reducirse. La compensación se lleva a cabo mediante acciones de neutralización y mitigación fuera de la cadena de valor, apoyándose en soluciones basadas en la naturaleza.

Para garantizar que las compensaciones cumplen los principios de adicionalidad, permanencia y prevención de la doble contabilidad, Ferrovial adquiere créditos de carbono de normas de calidad reconocidas, como VCS Standard y Gold Standard.

Créditos de carbono cancelados en el año de referencia	2024	2025
Total (tCO₂eq)	26.842	29.062
Proporción de proyectos de eliminación (%)*	6,5 %	7,5 %
Proporción de proyectos de reducción (%)	93,5 %	92,5 %
Verra VCS (%)	86,5 %	23,2 %
Gold Standard (%)	12,2 %	75,3 %
Otros**	1,3 %	1,5 %
Proporción de proyectos dentro de la UE (%)	1,3 %	1,5 %
Proporción de créditos de carbono que pueden considerarse ajustes correspondientes (%)	0	0

*Los proyectos de eliminación proceden de sumideros biológicos.

** Proyectos de compensación realizados en España y reconocidos por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).

Los créditos de carbono que Ferrovial espera cancelar en periodos futuros ascienden a 63.973 tCO₂eq para 2026 en función de los acuerdos contractuales. Esta futura cancelación es una estimación de alto nivel y está sujeta a cambios. De este modo, Ferrovial aborda el cambio climático fuera de su cadena de valor y contribuye a la reducción de las emisiones globales de CO₂e, complementando la actual estrategia climática.

La Compañía también lleva a cabo el proyecto Compensa, que consiste en la reforestación de zonas quemadas o agrícolas en la Comunidad de Madrid. Este proyecto genera un doble impacto positivo, medioambiental y social, ya que restaura tierras degradadas a la vez que fomenta el empleo local. Se ha desarrollado en Torremocha del Jarama, donde se han reforestado 7,7 hectáreas con un total de 4.000 árboles, que absorberán aproximadamente 2.000 tCO₂eq. El proyecto se desarrolló de acuerdo con los requisitos, principios y metodologías establecidos por el MITECO para el registro de proyectos de eliminación de GEI.

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



E1 - 8: SISTEMA DE FIJACIÓN DEL PRECIO INTERNO DEL CARBONO

Precio del carbono en la sombra

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

1. Determinar los precios del carbono actuales o vigentes en distintos países y sectores, teniendo en cuenta tanto los mecanismos explícitos (como los impuestos sobre el carbono y los regímenes de comercio de derechos de emisión) como los implícitos (como los impuestos sobre los combustibles).
2. Definición de un precio óptimo del carbono basado en los estudios de la Agencia Internacional de la Energía (IEA) y la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA).

A partir de esta información, se calcula el precio sombra del carbono, lo que da lugar a precios diferentes para cada país, sector y periodo de tiempo, que luego se combinan para obtener un precio sombra medio del carbono para cada tipo de proyecto. Para 2025, el precio medio del carbono es de 34 euros por tonelada de CO₂*.

Ferrovial ha implantado una herramienta en la que la dirección responsable de cada proyecto introducirá en la herramienta información que incluya unidad de negocio, tipo de infraestructura, país, fecha de inicio, fecha de finalización y emisiones de alcance 1 y Alcance 2. Tras un estudio caso por caso, las emisiones asociadas a las emisiones de Alcance 3 se incluyen cuando procede.

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

Más concretamente, permite calcular:

- i. la huella de carbono neta del proyecto (definida como el aumento o la disminución de las emisiones atribuibles al proyecto en comparación con la situación preexistente o la situación que se produciría si no se ejecutara el proyecto)
- ii. la distribución anual neta de la huella a lo largo del horizonte de tiempo considerado en el proyecto de inversión, y
- iii. los precios del carbono aplicables, que dependerán del tipo de proyecto, de las actividades implicadas y del país o región geográfica donde se implemente.

**Dado que las inversiones analizadas con la tarificación del carbono en la sombra se referían a inversiones futuras, no se han identificado emisiones bloqueadas para este periodo de referencia. Este precio se utiliza como información de apoyo a la toma de decisiones sobre nuevas inversiones y no se reconoce en los estados financieros.*

HORIZONTES TEMPORALES

2030 - 2040 - 2050

TIPO DE PROYECTO

Aeropuertos

Autopistas

Gestión de residuos

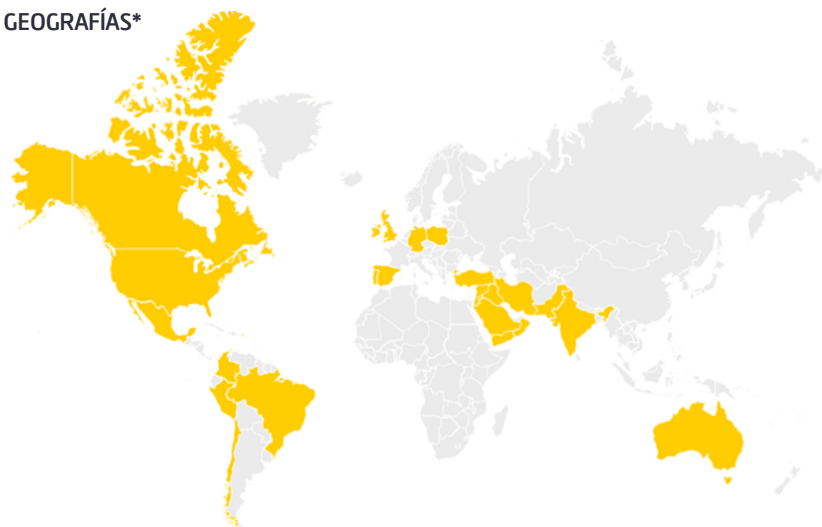
Gestión del agua

Activos energéticos (gas natural)

Centros de datos

Construcción

GEOGRAFÍAS*



**Geografías incluidas en la metodología: Australia, Brasil, Canadá, Chile, Alemania, Irlanda, México, Oriente Próximo, Perú, Polonia, Portugal, España, Reino Unido, EE.UU., India, Colombia*

PRECIO MEDIO DE LAS EMISIONES DE FERROVIAL:

2030
62€

2040
118€

2050
178€

NEIS E3 AGUA Y RECURSOS MARINOS

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

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

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

E3 - 1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON AGUA Y RECURSOS MARINOS

Política	Política del agua
Descripción	<p>Ferrovial, a través de su Política del Agua, reconoce el agua como un recurso natural finito e insustituible y el acceso al agua como un derecho humano fundamental, directamente relacionado con el cambio global y un elemento necesario y clave dentro de la economía circular.</p> <p>Una vez identificado su valor tanto para los procesos de la empresa como para el medio ambiente, centra su estrategia de gestión del agua en la disponibilidad del recurso, su calidad y el equilibrio de los ecosistemas en los que se encuentra.</p> <p>La Política del Agua, tal y como se muestra en la tabla, aborda las siguientes cuestiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumplimiento de la legislación y reglamentación aplicable en materia de agua, así como las especificaciones de las normas internacionales de referencia y las establecidas internamente por la organización, orientando su gestión hacia la consecución de los más altos estándares de calidad. • Apoyo al desarrollo de marcos normativos orientados al uso eficiente y sostenible del agua. • Gestión responsable y eficiente del recurso, teniendo en cuenta su ciclo integral, fomentando el desarrollo social y la conservación del ecosistema. Esto incluye el compromiso de reducir el consumo de agua en todas las zonas en las que opera Ferrovial, incluidas las expuestas a riesgos relacionados con el agua. • Identificación de soluciones a la creciente demanda de agua potable y al deterioro de su calidad debido a la contaminación.
Objetivo	El objetivo de esta política consiste en definir y establecer los principios y criterios que rigen las actuaciones en materia de uso y gestión del agua.
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> • Impactos materiales: Aumento de la disponibilidad de agua, consumo eficiente y mejora de la calidad del agua, y extracción, consumo y vertido de agua en zonas de estrés hídrico (aguas superficiales y recursos marinos). • Oportunidad: diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de aguas, y apoyo a la disponibilidad del recurso en el entorno natural y para el consumo humano.
Proceso de seguimiento y remediación	Ferrovial despliega sus políticas a través de las correspondientes estrategias, que a su vez definen esquemas de gobernanza e indicadores con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten monitorizar y evaluar de forma continua la gestión eficiente del ciclo integral del agua y su uso responsable en las operaciones directas de la Compañía, optimizando el balance que resulta en la huella hídrica del Grupo.
Ámbito de la política	
Partes interesadas	<p>Ferrovial promueve los principios de la Política del Agua entre todos sus grupos de interés. En términos de ámbito de aplicación, esta política se aplica a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ferrovial SE y las empresas del Grupo, independientemente de su actividad, ubicación geográfica u operaciones; • Miembros de los órganos de gobierno de Ferrovial SE o de otras sociedades del Grupo (incluidos los consejos de supervisión u órganos equivalentes); • Empleados en cualquiera de las compañías del Grupo.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	Dado que afecta a todas las partes interesadas, el ámbito de aplicación de esta política abarca toda la cadena de valor.
Exclusiones a la aplicación	No existen exclusiones de aplicación.

Flujo de aprobación de la política

Parte responsable

El Consejo de Administración aprueba la Política de Sostenibilidad, que se aplica a través de otras políticas más específicas, como la Política de Calidad y Medio Ambiente y la Política del Agua (la aplicación de ambas políticas es supervisada por el Comité de Calidad y Medio Ambiente).

Otras cuestiones a reportar (si procede)

Coherencia con instrumentos o normas de terceros	La política de agua de Ferrovial está alineada con estándares reconocidos internacionalmente, adhiriéndose a los principios establecidos en The Water Footprint Assessment Manual, la Global Water Tool (GWT) y la Global Reporting Initiative (GRI-G4). Estos marcos guían la metodología de la empresa para calcular e informar sobre su huella hídrica, garantizando un análisis exhaustivo de los riesgos y oportunidades relacionados con el agua en todas sus operaciones.
Compromiso de las partes interesadas	La Política del Agua de Ferrovial incorpora los intereses de los grupos de interés abordando los requisitos normativos, el uso sostenible de los recursos hídricos y la eficiencia operativa. Ferrovial también tiene en cuenta las necesidades de las comunidades locales aplicando medidas para reducir el consumo de agua, mejorar la eficiencia y minimizar su impacto en los recursos hídricos compartidos. Además, la política promueve la transparencia mediante el seguimiento y reporte del uso del agua de acuerdo con marcos reconocidos, garantizando la transparencia a inversores, clientes y otras partes interesadas.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través de los canales de comunicación interna.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios.

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

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

En un contexto de creciente demanda de agua potable y deterioro de la calidad debido a la contaminación, la Compañía, a través de su filial Cadagua, desempeña un papel clave en la gestión del agua, contribuyendo a resolver los principales retos de abastecimiento, calidad, saneamiento y contaminación, especialmente en zonas con escasez de agua.

Además, en línea con la estrategia global de promoción de infraestructuras sostenibles, la Compañía respalda el desarrollo de infraestructuras que fomentando el acceso a derechos básicos como el agua a comunidades vulnerables a través de las iniciativas de infraestructuras sociales, que proporcionan acceso a agua potable y saneamiento a poblaciones de países en desarrollo.

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

- La gestión responsable y eficiente de los recursos de agua, teniendo en cuenta todo su ciclo integral, promueve el desarrollo social y la conservación del ecosistema.
- Se ha integrado el uso y la gestión del agua en la estrategia de gestión de riesgos de la Compañía.
- Se han establecido indicadores, objetivos, procedimientos de seguimiento y estrategias que permiten una gestión eficiente del ciclo integral del agua, y su uso responsable en las operaciones directas de la Compañía se supervisa y evalúa, optimizando el equilibrio que resulta en la huella hídrica del Grupo.

Además, la metodología establecida para el cálculo de la huella hídrica permite una gestión eficiente de los recursos hídricos en cada región geográfica, teniendo en cuenta el nivel de estrés hídrico específico de cada país. A nivel local, se evalúan tanto las extracciones de fuentes de agua como los destinos de vertido para minimizar impacto ambiental. Los proyectos aplican medidas locales destinadas a reducir el consumo de agua a lo largo del ciclo de vida de la infraestructura, fomentando la reutilización de agua. Todo ello incluye la adopción de estrategias para evitar la contaminación del agua durante las fases de construcción y operativas de edificios e infraestructuras. Como ejemplo de estas acciones, puede incluirse la instalación y el mantenimiento de dispositivos y mecanismos necesarios para garantizar la calidad del agua que puede verse afectada por las actividades, como las balsas de retención de contaminantes y las barreras de sedimentos.

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

Como usuario de recursos hídricos y proveedor de recursos relacionados con el agua, la Compañía gestiona el agua de forma responsable y eficiente, teniendo en cuenta todo el ciclo del agua, desde las aguas subterráneas y superficiales hasta las aguas residuales, promoviendo tanto el desarrollo social como la preservación de los ecosistemas.

A través de su filial Cadagua, la Compañía desempeña un papel clave en la gestión de los recursos hídricos, contribuyendo a afrontar importantes retos relacionados con el abastecimiento, la calidad, el saneamiento y la contaminación, especialmente en zonas con escasez de agua. En este sentido, la Compañía trabaja en la aplicación de tratamientos avanzados para eliminar aquellos contaminantes que suscitan más preocupación, así como las bacterias resistentes a los antibióticos.

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

Actividades de construcción

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

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

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

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

Cadagua, actividades de tratamiento de aguas

- **ETAP DEL TER:** En relación con la mejora y optimización de los procesos de tratamiento del agua, Cadagua, junto con su socio, ha iniciado la ejecución de las obras de ampliación y rehabilitación de la Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP) del Ter, la mayor planta potabilizadora de Cataluña (España), con una capacidad de tratamiento de 8 metros cúbicos por segundo (8 m³/s) y cuatro depósitos capaces hasta 557.664 m³. La concesión tiene un presupuesto de 102 millones de euros y un periodo de ejecución de 48 meses.

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

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

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

Estas acciones forman parte del compromiso más amplio de Ferrovial con la sostenibilidad y la preservación del entorno natural, alineándose con su estrategia de sostenibilidad y gestión de los recursos hídricos.

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

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

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

E3 - 3: METAS RELACIONADAS CON AGUA Y RECURSOS MARINOS

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

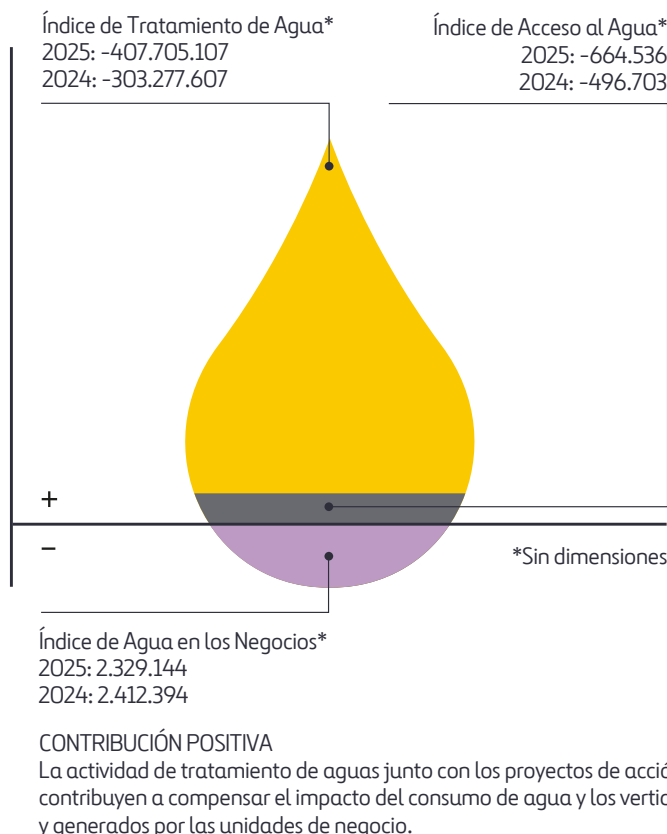
La Compañía ha establecido los siguientes objetivos en relación con su huella hídrica:

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

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

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

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



E3 - 4: CONSUMO DE AGUA

EXTRACCIÓN DE AGUA (INDICADORES ESPECÍFICOS DE LA ENTIDAD)

	2022	2023	2024	2025
	Extracción total de agua	Extracción total de agua	Extracción total de agua	Extracción total de agua
Red de abastecimiento (m ³)	931.346	1.115.436	1.362.930	1.416.596
Agua dulce superficial (m ³)	343.306	328.462	204.525	74.556
Agua subterránea (m ³)	658.167	629.316	717.009	599.495
Agua de lluvia (m ³)	6.580	181	0	2.882
Agua procedente de aguas residuales (m ³)	0	0	21	0
Agua pretratada en Cadagua (m ³)	4.699.448	4.321.764	4.668.729	4.328.765
Agua reciclada - reutilizada (m ³)	21.899	43.765	65.960	45.023
Total	6.660.746	6.438.924	7.019.174	6.467.317

Nota:

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

⁵Para más información véase NEIS S2, BP-2

VERTIDO DE AGUA*

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

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

CONSUMO DE AGUA*

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

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

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

Notas:

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

Ferrovial tiene un compromiso con las prácticas sostenibles y la gestión responsable de los recursos hídricos. La metodología establecida para el cálculo de la huella hídrica permite una gestión eficiente de los recursos hídricos en cada zona geográfica, teniendo en cuenta el nivel de estrés hídrico específico de cada país. A nivel local, se evalúan tanto la extracción de fuentes de agua como los destinos del vertido para minimizar impacto ambiental. Además, los proyectos aplican medidas para reducir el consumo de agua y fomentar su reutilización, incluidas medidas para prevenir su contaminación.

La metodología de cálculo es propiedad de Ferrovial y se ha desarrollado de acuerdo con los principios de The Water Footprint Assessment Manual (WFM) y la Global Water Tool (GWT), dos referencias reconocidas internacionalmente para el cálculo de la evaluación de la huella hídrica. Esta metodología tiene en cuenta la fuente de captación del agua, asignando distintos pesos en función de su origen, el estrés hídrico del país y el destino de los vertidos y su calidad según el tratamiento que hayan recibido. Se compone de tres índices:

- Índice de Agua de los Negocios (BWI): mide el impacto negativo por actividades como consecuencia del consumo de agua y los vertidos generados.
- Índice de Tratamiento de Agua (WTI): mide el impacto positivo de los procesos de tratamiento de aguas llevados a cabo en las plantas de Cadagua.
- Índice de Acceso al Agua (WAI): determina el impacto positivo de los proyectos de acción social destinados a mejorar el acceso al agua y el saneamiento en comunidades vulnerables.

Los datos sobre el agua según las distintas fuentes se obtienen directamente de los contratos de cada una de las líneas de negocio, utilizando los distintos sistemas de información existentes, dada la diversidad de actividades operativas. Los datos se consolidan a nivel corporativo con la herramienta de huella hídrica utilizada para elaborar este informe. A efectos de reporte, el límite organizativo considerado es el control financiero. En relación con los requisitos de la NEIS, el alcance de la huella hídrica incluye todo el perímetro de consolidación financiera según este enfoque, la empresa contabiliza los datos de aquellas fuentes sobre las que tiene plena autoridad para introducir y aplicar sus políticas operativas, independientemente de su participación en la empresa.



NEIS E4 BIODIVERSIDAD Y ECOSISTEMAS

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

Para identificar los impactos materiales, dependencias, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio, Ferrovial ha seguido la Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) y su enfoque LEAP (Localizar, Evaluar, Analizar y Preparar).

De acuerdo con la metodología LEAP, la Compañía ha identificado sus líneas de negocio que impactan negativamente en áreas sensibles para la biodiversidad (carreteras, plantas de tratamiento de residuos y vertederos, plantas de tratamiento y desalinización de agua, parques solares fotovoltaicos, parques eólicos y líneas de transmisión) y ubicaciones prioritarias para toda la Compañía.

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

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

Lugares prioritarios

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

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

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

Estas ubicaciones prioritarias son aquellos activos de infraestructuras en los que Ferrovial es promotor, propietario y/o concesionario a largo plazo (más de 20 años). Se han localizado geográficamente para identificar posteriormente su relación con las zonas sensibles. En consecuencia, Ferrovial tiene las siguientes localizaciones prioritarias:

Ubicación	País	Ubicación	País
Isle of Wight	Reino Unido	Bio Bio - Araucanía	Chile
Milton Keynes	Reino Unido	Coquimbo	Chile
Calatayud - Alfajarín	España	Gerena	España
San Cugat del Vallés-Manresa	España	Utebo (Zaragoza)	España
Beltway-Gainesville	Estados Unidos	Ceuta	España
Dallas	Estados Unidos	Drachowo	Polonia
Dalaman	Turquía	Kamieńsk	Polonia

Además de los lugares prioritarios, Ferrovial interactúa con la naturaleza en otros lugares considerados sensibles en infraestructuras en las que no tiene la propiedad, o el proyecto es de menor duración. Estas otras localidades que podrían verse afectadas incluyen aproximadamente 254 localidades (154 en 2024). Puede accederse a información detallada al respecto en la siguiente sección. Más información sobre la evolución de otros lugares que interactúan con la naturaleza en la sección BP-2.

Impactos y dependencias

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

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

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

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

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

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

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

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

Consciente del papel clave que desempeña la biodiversidad en la prestación de servicios que sustentan la economía y el bienestar social, Ferrovial reconoce su responsabilidad con la naturaleza y se compromete con su protección y conservación. El objetivo de la Política de Biodiversidad es definir y establecer los principios y criterios que rigen las acciones con respecto a la biodiversidad en las actividades de la Compañía y en la cadena de valor.

De este modo, la empresa integra las consideraciones relacionadas con la naturaleza en su estrategia y toma de decisiones, con una Política de Biodiversidad integrada en el sistema de gestión que rige los procesos organizativos y operativos de todos sus contratos. El objetivo de esta política es definir y establecer los principios y criterios que rigen las acciones con respecto a la biodiversidad en las actividades y la cadena de valor de la Compañía. Esta política articula los principios de la organización en materia de:

- Conservación y protección de especies y ecosistemas naturales
- Aplicación de criterios de jerarquía de mitigación para impactos negativos
- Uso responsable de los recursos naturales
- Lucha contra la deforestación
- Soluciones basadas en la naturaleza
- Integración del capital natural en la gestión de riesgos
- "No pérdidas netas", trabajando para lograr un "impacto positivo neto"

ANÁLISIS DE RESILIENCIA

Para analizar su resiliencia, Ferrovial ha seguido las recomendaciones del TNFD, para lo que se ha desarrollado una metodología basada en el enfoque LEAP (Localizar, Evaluar, Valorar, Preparar). Esta metodología tiene un amplio alcance que incluye tanto las operaciones directas como la cadena de valor, y se centra en la evaluación de los riesgos físicos, sistémicos y transitorios, considerando también ubicaciones específicas y áreas prioritarias para la conservación de la biodiversidad y los ecosistemas.

En primer lugar, Ferrovial identificó sus ubicaciones prioritarias y para ello consideró los activos de infraestructuras de los que es promotor, propietario o tiene una concesión a largo plazo (superior o igual a 20 años) y evaluó su interacción con la naturaleza (las denominadas áreas sensibles a la biodiversidad). Estas infraestructuras corresponden a las diferentes actividades de la Compañía (las localizaciones prioritarias se pueden encontrar en este informe en la sección "NEIS E4 E4 Requisito de divulgación: impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio").

Los impactos y las dependencias se identificaron y evaluaron utilizando herramientas públicas como ENCORE o el WWF Risk Filter, junto con la experiencia de los expertos ambientales de la Compañía. Los impactos y las dependencias se priorizaron con el fin de identificar los riesgos y oportunidades relacionados para todas las actividades de la Compañía.

El análisis tuvo en cuenta los riesgos físicos, de transición y sistémicos, así como el impacto de la Compañía y las medidas de gestión de riesgos en la estrategia corporativa. La evaluación de riesgos se llevó a cabo siguiendo el proceso Ferrovial Risk Management (FRM).

Para abordar este análisis de resistencia, y a falta de escenarios normalizados pertinentes, se han utilizado las orientaciones proporcionadas por el TNFD. El análisis de escenarios propuesto por este marco define una serie de futuros plausibles definidos por incertidumbres críticas y basados en el cumplimiento del Marco Mundial para la Biodiversidad de Kunming-Montreal. Estos escenarios son los siguientes:

#Ahead of the game

- Legislación a favor de la protección de la naturaleza.
- Presiones sociales y financieras para que las empresas adopten medidas pertinentes para evitar el "nature-neutral".
- Presión social a favor de la transparencia y la trazabilidad de los impactos.



- Los riesgos relacionados con la naturaleza se sitúan al final de la lista de prioridades porque los costes asociados a ellos son muy bajos.
- Los proyectos de mitigación y compensación de impactos son más pertinentes en las economías emergentes que dependen más de los recursos naturales.
- En lugar de desarrollar estrategias de gestión de la naturaleza, las empresas cambian de ubicación, adaptan y diversifican sus modelos de negocio para evitar la interacción con la naturaleza.

#Back of the list

Los escenarios se han analizado teniendo en cuenta tres horizontes temporales:

- Situación actual
- A medio plazo (2030)
- A largo plazo (2050)

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



+



-

#Go fast or go home

- La naturaleza está muy degradada y las empresas se ven afectadas por la escasa prestación de servicios ecosistémicos.
- La legislación y los financiadores indican que la naturaleza es una prioridad y exigen a las empresas que tomen las medidas pertinentes. Las empresas tienen que justificar muy bien por qué hacen lo que hacen.
- La acción de las empresas debe ser rápida a corto plazo, pero estratégica y sistemática a medio y largo plazo. Los grandes compromisos "neutros para la naturaleza" no valen gran cosa.



- Los activos medioambientales se degradan rápidamente.
- La legislación y los financiadores no establecen claramente que la naturaleza sea un problema importante.
- No existen indicadores claros de información en relación con la naturaleza.
- Las empresas deben tomar medidas para resolver sus problemas más críticos a corto plazo.

#Sand in the gears

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

Riesgos físicos: Los riesgos físicos derivan de la degradación de la naturaleza (como los cambios en el equilibrio de los ecosistemas, incluida la calidad del suelo y la composición de las especies) con la consiguiente pérdida de servicios ecosistémicos de los que depende la actividad económica.

Escenarios naturales	Principales riesgos naturales	Medidas de mitigación y/o adaptación
<ul style="list-style-type: none"> Ahead of the game Go fast or go home Sand in the gears Back of the list 	<ul style="list-style-type: none"> Infraestructuras afectadas por fenómenos extremos y factores físicos externos: tormentas extremas, corrimientos de tierras o escorrentías. <p>Estos riesgos podrían repercutir en los costes operativos o en los costes extraordinarios ordinarios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ferrovial utiliza ADAPTARE, una herramienta interna que permite evaluar los riesgos físicos en diferentes escenarios y horizontes temporales, abarcando así diversas infraestructuras. Esta metodología tiene en cuenta los riesgos climáticos físicos, que también incluyen los riesgos relacionados con la naturaleza (corrimientos de tierras, tormentas extremas, entre otros), la vulnerabilidad de los activos (su sensibilidad y capacidad de adaptación), así como la exposición de los sistemas humanos y naturales. El análisis tiene en cuenta distintos horizontes temporales, lo que permite adaptar la evaluación en función de la duración de los contratos.

Riesgos de transición: Los riesgos de transición relacionados con la naturaleza son riesgos para una organización derivados de un desajuste de los agentes económicos con las acciones destinadas a proteger, restaurar y/o reducir los impactos negativos sobre la naturaleza.

Escenarios naturales	Principales riesgos naturales	Medidas de mitigación y/o adaptación
<ul style="list-style-type: none"> Ahead of the game Go fast or go home Sand in the gears Back of the list 	<ul style="list-style-type: none"> Riesgos tecnológicos relacionados con la adaptación del diseño o los materiales para ofrecer una mayor resistencia Riesgos para la reputación debidos a la alteración de hábitats de especies protegidas Riesgos jurídicos debidos a un endurecimiento de la normativa medioambiental relacionada con la protección del hábitat o la gestión de residuos. <p>Estos riesgos podrían repercutir en los costes operativos, en los costes extraordinarios o en la cotización de las acciones de la Compañía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Evaluación Integrada del Capital Natural (INCA o Integrated Natural Capital Assessment): para garantizar una gestión responsable de la biodiversidad, Ferrovial ha desarrollado una metodología y una herramienta interna de cálculo de la deuda neta de capital natural denominada INCA, basada en la automatización del cálculo del impacto de las infraestructuras sobre la biodiversidad y los servicios ecosistémicos. INCA evalúa el impacto de los proyectos y evalúa alternativas que minimicen el impacto sobre la biodiversidad y los ecosistemas. Ferrovial cuenta con un procedimiento denominado "Go - No Go" aprobado este año con el objetivo de definir una serie de criterios medioambientales que se tendrán en cuenta a la hora de tomar decisiones sobre la realización o no de un nuevo proyecto.

Además de las medidas de mitigación mencionadas, la empresa gestiona sus riesgos e impactos a través de su proceso FRM. Además, Ferrovial cuenta con una Política de Biodiversidad que aborda la conservación de especies y ecosistemas, la jerarquía de mitigación de impactos, el uso responsable de los recursos naturales y la integración del capital natural en la gestión de riesgos, y que se guía por el principio de "no pérdida neta" trabajando hacia un "impacto neto positivo".

FORMULACIÓN DE SUPUESTOS

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

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

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

3. **Metodología INCA:** La Compañía se guía por la premisa de que es posible evaluar eficazmente las alternativas de diseño y selección de emplazamientos utilizando la metodología INCA (Evaluación Integrada del Capital Natural). Esta herramienta permite a la empresa medir los impactos sobre la biodiversidad y evaluar las opciones para minimizarlos. Se considera que el análisis integrado del capital natural permite tomar decisiones que mitiguen los impactos sobre los ecosistemas.
4. **El cambio climático como factor adicional:** El cambio climático se considera un elemento que agrava la vulnerabilidad de los ecosistemas y la biodiversidad. Este escenario incluye una evaluación de cómo los futuros cambios climáticos, como las temperaturas extremas y los cambios en los patrones de precipitación, afectarán a la biodiversidad y, por tanto, a la resiliencia de las infraestructuras que Ferrovial opera y gestiona.
5. **Participación y consulta de las comunidades locales:** Otra hipótesis relevante es que la participación activa de las comunidades locales y otras partes interesadas contribuye positivamente a la planificación y gestión de proyectos que afectan a la biodiversidad. La consulta y la colaboración se consideran fundamentales para garantizar un planteamiento integrador y sostenible. La participación de los grupos de interés tiene lugar principalmente a través de consultas cuando Ferrovial desempeña un papel de promotor, y a través de la colaboración, especialmente en proyectos en los que la empresa actúa como constructora, garantizando que las perspectivas locales se integren en los procesos de toma de decisiones.

Estos supuestos se integran en la estrategia de sostenibilidad de Ferrovial y en la planificación de sus proyectos, garantizando que los riesgos relacionados con la biodiversidad se gestionan eficazmente para contribuir a la resiliencia a largo plazo de sus operaciones y actividades.

Estos resultados reflejan el compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad y la protección del medio ambiente, alineando sus actividades y procesos operativos con las mejores prácticas para garantizar la conservación de la biodiversidad y la resiliencia de sus operaciones frente a los riesgos medioambientales.

E4 - 2: POLÍTICAS RELACIONADAS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS

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

Política	
Política de Biodiversidad	
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> Impactos materiales: la conservación, la protección y el respeto del entorno natural, de acuerdo con el principio de "no pérdida neta", minimizando y compensando los impactos negativos de las actividades, los impactos sobre las zonas protegidas y las especies amenazadas, el principio de "no pérdida neta", la integración de los riesgos para la biodiversidad y el capital natural, y el seguimiento de las estrategias y la mejora continua de los procesos de gestión. Riesgos: riesgos jurídicos, tecnológicos y/o de reputación, y dependencias (escasez de determinados servicios ecosistémicos, como recursos naturales, regulación del clima y estructura del suelo).
Proceso de seguimiento y remediación	Ferrovial despliega sus políticas a través de las correspondientes estrategias, que a su vez proporcionan esquemas de gobernanza e indicadores con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten una supervisión y evaluación continuas de la gestión de la biodiversidad. Estas incluyen medidas para reducir los impactos, así como para restaurar y compensar los efectos negativos sobre los ecosistemas, aplicando una jerarquía de mitigación que prioriza evitar, minimizar, restaurar y compensar los impactos.
Ámbito de la política	
Grupos de interés	<p>La visión de esta política es crear valor para la Compañía y sus clientes, inversores y empleados.</p> <p>También fomenta el compromiso y la colaboración con distintas partes interesadas para promover estrategias y acciones globales de concienciación y protección de la biodiversidad.</p> <p>En términos de ámbito de aplicación, esta política se aplicará a:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ferrovial SE y las compañías del Grupo, con independencia de su sector de actividad, localización geográfica o actividades; Miembros de los órganos de gobierno de Ferrovial SE o de otras sociedades del Grupo (incluidos los consejos de supervisión u órganos equivalentes); Empleados en cualquiera de las compañías del Grupo.
Áreas geográficas	<p>Global.</p> <p>La Política de Biodiversidad abarca los emplazamientos operativos propiedad de Ferrovial, arrendados o gestionados por Ferrovial, incluidos los situados en zonas sensibles para la biodiversidad o en sus proximidades. La política, aprobada por el Comité Director de Calidad y Medio Ambiente, está integrada en el sistema de gestión y rige los procesos operativos de todos los contratos.</p>
Aplicación en la cadena de valor	El objetivo de la Política de Biodiversidad es definir y establecer los principios y criterios que rigen las acciones con respecto a la biodiversidad en las actividades de la Compañía y en la cadena de valor.
Exclusiones a la aplicación	No existen exclusiones de aplicación.
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	El Consejo de Administración aprueba la Política de Sostenibilidad, que se aplica a través de otras políticas más específicas, como la Política de Calidad y Medio Ambiente y la Política del Biodiversidad (la aplicación de ambas políticas es supervisada por el Comité de Calidad y Medio Ambiente).
Otras cuestiones a reportar (si procede)	
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Convenio de las Naciones Unidas sobre la Diversidad Biológica, Grupo de trabajo sobre divulgación de información financiera relacionada con la naturaleza (TNFD), Marco Global de Biodiversidad de Kunming-Montreal (GBF), Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES).
Compromiso de las partes interesadas	Fomento de la relación con las distintas partes interesadas para promover estrategias y acciones globales de sensibilización, medidas de conservación y protección de la biodiversidad.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través de los canales de comunicación interna correspondientes.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios.

Esta política aborda de forma exhaustiva los principales **impactos y dependencias** de la Compañía sobre el entorno natural, como son:

- Impacto sobre las **especies amenazadas y las zonas protegidas**.
- Ocupación y degradación del suelo** como consecuencia de las actividades de construcción e infraestructuras.
- Dependencia de **recursos naturales clave**, como el agua y los servicios ecosistémicos relacionados con la regulación del clima y la estructura del suelo (erosión).

La política establece como **eje central la jerarquía de mitigación**, que orienta las acciones de la Compañía hacia la evitación, **minimización y compensación** de impactos ambientales, asegurando el cumplimiento de la normativa vigente, incluyendo **las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA)** y otros documentos equivalentes.

Además, la política integra los riesgos **relacionados con la naturaleza** en la gestión **global** de **riesgos** de la Compañía a través del modelo de Gestión de Riesgos de Ferrovial. De este modo, **la gestión de la biodiversidad y el capital natural** se incorpora de forma estructurada a la estrategia y la toma de decisiones de la organización, lo que permite identificar y mitigar de forma proactiva los riesgos medioambientales.

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

En definitiva, esta política refleja una visión integrada y estratégica que combina la protección de la naturaleza, la gestión responsable de los recursos y el diálogo continuo con los grupos de interés, contribuyendo eficazmente a la sostenibilidad de las operaciones de Ferrovial y al mantenimiento de los ecosistemas en los que opera.

E4 - 3: ACTUACIONES Y RECURSOS RELACIONADOS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS

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

En concreto, la Compañía ha puesto en marcha acciones para hacer frente a los retos medioambientales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas. Cuando un proyecto cuenta con una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), Ferrovial aplica las medidas requeridas de acuerdo con la jerarquía de mitigación de impactos, algunas de las cuales son compensatorias. Sin embargo, Ferrovial no ha aplicado ninguna medida de compensación de biodiversidad como parte de sus planes de acción hasta la fecha. Estas acciones se llevan a cabo de forma continua en función del tipo de proyecto.

Destacan las siguientes acciones llevadas a cabo en 2025:

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

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

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

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

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

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

Construcción de un arrecife artificial en el Port Olímpic de Barcelona

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

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

1. Diseño avanzado de biotopos:

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

2. Construcción y logística sostenibles:

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

3. Seguimiento y evaluación del impacto regenerador:

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

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

Estas acciones forman parte del compromiso más amplio de Ferrovial con la sostenibilidad y la preservación del entorno natural, en línea con su estrategia de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático. Las medidas implementadas por la empresa están directamente relacionadas con los impactos potenciales de la empresa sobre la naturaleza, siguiendo los principios de la Política de Biodiversidad de la empresa (como el principio de jerarquía de mitigación) y se centran en la consecución de los siguientes objetivos:

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

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

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

E4 - 4: OBJETIVOS RELACIONADOS CON LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS

Ferrovial ha establecido varias metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas como parte de su Estrategia de Sostenibilidad y su Política de Biodiversidad. La naturaleza engloba y conecta intrínsecamente todas las cuestiones medioambientales cruciales para la sostenibilidad del planeta y, en última instancia, para la conservación y protección de los ecosistemas. En otras palabras, la naturaleza no solo incluye, sino que interconecta todas las dimensiones medioambientales.

Por este motivo, Ferrovial se ha fijado múltiples objetivos vinculados a los principales factores medioambientales de cambio que afectan al estado de la naturaleza. Estos objetivos están relacionados con la reducción de las emisiones de GEI, la neutralización del 100 % de las emisiones residuales de GEI para 2050 mediante soluciones basadas en la naturaleza, objetivos de huella hídrica y objetivos relacionados con la economía circular y el uso eficiente de los recursos (para más información, véanse las secciones E1-4, E3-3 y E5-3). Además, la Compañía se ha fijado objetivos específicos relacionados con la naturaleza:

1. **OBJETIVO 1:** Iniciar y profundizar las divulgaciones sobre la naturaleza alineadas con el TNFD en el ejercicio 2025, integrando las consideraciones relativas a la naturaleza en la gobernanza, la estrategia, la gestión de riesgos y las métricas en consonancia con su Política de Biodiversidad. El objetivo abarca las operaciones globales y las actividades materiales de la cadena de valor ascendente y descendente, y los avances se miden con respecto a una base de referencia de 2024, cuando se publicó el primer informe alineado con el TNFD, y 2025 se centra en perfeccionar las divulgaciones en virtud del Marco Global de Biodiversidad de Kunming-Montreal (GBF) y las recomendaciones del TNFD (incluido su enfoque LEAP).

Dado el compromiso de Ferrovial con la lucha contra la deforestación y la protección y conservación de especies y ecosistemas (principios y objetivos de la Política de Biodiversidad), Ferrovial publicó su primer informe en 2024 siguiendo las recomendaciones del TNFD. Durante 2025, el TNFD reconoció los esfuerzos de Ferrovial por integrar la naturaleza en los procesos de toma de decisiones, y el informe de la empresa fue aprobado e incluido en la lista de ejemplos de informes del TNFD, destacando los avances de Ferrovial en la integración de la biodiversidad en sus decisiones estratégicas.

2. **OBJETIVO 2:** neutralización al 100% de las emisiones residuales de gases de efecto invernadero para 2050 mediante soluciones basadas en la naturaleza.

Ferrovial, firmemente comprometida en la lucha contra la deforestación, se fijó el objetivo de promover soluciones basadas en la naturaleza para compensar sus emisiones residuales. En la actualidad, Ferrovial desarrolla proyectos de absorción de emisiones (proyectos de reforestación en zonas afectadas por incendios o usos agrícolas, como el Proyecto Compensa en Torremocha del Jarama, Madrid) y otros proyectos de compensación basados en la naturaleza que, a su vez, mejoran la biodiversidad local, teniendo en cuenta las necesidades reales del ecosistema y de las comunidades locales (proyectos de conservación y gestión forestal sostenible).

Este objetivo se revisa anualmente en función del porcentaje de emisiones compensadas durante el ejercicio con proyectos basados en la naturaleza (como conservación, gestión forestal sostenible, proyectos de reforestación, etc.) y no tiene año base. En 2025, Ferrovial ha compensado 29.062 tCO₂e, de las que el 24,7% corresponden a proyectos de soluciones basadas en la naturaleza.

3. **OBJETIVO 3:** Aplicación del procedimiento "Go / No go" al 100% de los proyectos de las filiales controladas por Ferrovial cuando superan un presupuesto significativo.

Dado que Ferrovial está comprometida con la protección y conservación de especies y ecosistemas (principios y objetivos de la Política de Biodiversidad) los impactos potenciales relacionados con la ocupación de áreas protegidas, Ferrovial se marcó el objetivo de definir una serie de criterios ambientales a tener en cuenta a la hora de tomar decisiones sobre la realización o no de un nuevo proyecto. Este procedimiento evalúa la validez de la ubicación del proyecto en el contexto de determinadas zonas protegidas (para más información sobre este procedimiento, véase

la sección "NEIS E4-SBM-3: IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES MATERIALES Y SU INTERACCIÓN CON LA ESTRATEGIA Y EL MODELO DE NEGOCIO").

Este objetivo se revisa anualmente mediante la identificación de los proyectos susceptibles de ser sometidos a este procedimiento (por el tipo de proyecto en función de un presupuesto determinado) y, debido a su naturaleza, no tiene hitos, objetivos intermedios ni año base.

Estas metas están en consonancia con la Estrategia de Sostenibilidad de la Compañía. Además, están en continuo desarrollo para establecer otros objetivos que puedan ser relevantes para Ferrovial y la naturaleza.

La Compañía evaluó y alineó estos objetivos con impactos, dependencias y riesgos significativos, tales como:

- Impacto en las emisiones de GEI
- Ocupación de zonas protegidas
- Impacto sobre las especies protegidas
- Dependencia de la regulación climática
- Dependencia del agua
- Dependencia de la protección contra inundaciones y tormentas y de la estabilización de masas

Los objetivos de biodiversidad y el ecosistema tienen un alcance global en todas las geografías en las que opera la Compañía y están directamente relacionados con los aspectos más significativos identificados a través del análisis de doble materialidad, que a su vez tuvo en cuenta la participación de los grupos de interés (tal y como se describe en la sección "Requisito de divulgación relacionado con la divulgación NEIS E4-1: descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas". La Compañía analiza las tendencias y exigencias de analistas e inversores, que tiene en cuenta a la hora de fijar estos objetivos, y evalúa continuamente la eficacia de sus objetivos e iniciativas en materia de biodiversidad y ecosistemas mediante evaluaciones internas.

Las metas pueden clasificarse en distintos niveles de la jerarquía de mitigación de impactos:

Nivel jerárquico de mitigación	Objetivo
Prevención	Aplicación del procedimiento "Go / No go" al 100% de los proyectos de las filiales controladas por Ferrovial cuando superan un presupuesto significativo.
	Objetivos de reducción de emisiones de GEI.
	Objetivos de la huella hídrica: Reducción del Índice de Agua de los Negocios (BWI).
Minimización	Objetivos relacionados con la economía circular y el uso eficiente de los recursos: <ul style="list-style-type: none"> • Recuperación del 70% de los residuos no peligrosos de construcción y demolición procedentes de las actividades de construcción. • Objetivo anual del 80% de reutilización del suelo.
	Compromiso de iniciar divulgaciones alineadas con las recomendaciones del TNFD para el ejercicio 2025.
Restauración y rehabilitación	Neutralización al 100% de las emisiones residuales de gases de efecto invernadero para 2050 mediante soluciones basadas en la naturaleza.
Compensaciones o contrapartidas	Neutralización al 100% de las emisiones residuales de gases de efecto invernadero para 2050 mediante soluciones basadas en la naturaleza.
	Objetivos de la huella hídrica: compensación anual de 70 veces el Índice de Agua de los Negocios.

Para desarrollar estos objetivos, Ferrovial utilizó el Marco Global de Biodiversidad (GBF) de Kunming-Montreal, así como la Estrategia de Biodiversidad 2030 de la UE; sin embargo, no se aplicaron umbrales ecológicos. La Compañía está trabajando en la alineación del TNFD para establecer otros objetivos que puedan ser relevantes, así como la posibilidad de utilizar objetivos basados en la ciencia para la naturaleza (SBTN).

La Compañía no ha utilizado compensaciones de biodiversidad a la hora de fijar objetivos.

Puede accederse a más información sobre estos objetivos en la sección "Requisito de divulgación E1-4": Objetivos relacionados con la mitigación y adaptación del cambio climático", "Requisito de Divulgación E3-3: Objetivos relacionados con agua y recursos marinos" y "Requisito de Divulgación E5-3: Objetivos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular".



E4-5: MÉTRICAS RELACIONADAS CON LOS CAMBIOS DE LA BIODIVERSIDAD Y DE LOS ECOSISTEMAS

Las métricas relacionadas con los principales impactos son las siguientes:

- Especies que figuran en la Lista Roja de la UICN y en las listas nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentran en zonas afectadas por las operaciones.

Estado de conservación de las especies	2024		2025	
	Lista Roja de la UICN	Lista regional o local	Lista Roja de la UICN	Lista regional o local
En peligro crítico (CR)	15		14	
En peligro (EN)	25		20	
Vulnerable (VU)	35		41	
Casi amenazada (NT)	46		41	
Preocupación menor (LC)	407		436	
Otras categorías		102	4	114
TOTAL	528	102	556	114

Lugares prioritarios

Ferrovial identificó los lugares prioritarios y otros lugares que interactuaban con la naturaleza, analizando si se encontraban dentro o cerca de zonas sensibles desde el punto de vista de la biodiversidad. En 2025, Ferrovial detectó 113 emplazamientos dentro o cerca de áreas protegidas o clave para la biodiversidad, con un total de 9.457 hectáreas.⁶ Para más información sobre cómo se definen los lugares prioritarios, véase la sección NEIS SBM-3: Impactos, Riesgos y Oportunidades Materiales y Su Interacción Con La Estrategia y el Modelo De Negocio.

Lugares prioritarios			
Nombre de la zona protegida	País	Nombre de la zona protegida	País
Zona de excepcional belleza natural de la Isla de Wight	Reino Unido	Ecological Corridor of the Guadiamar River	España
Parkhurst Forest	Reino Unido	Groves and Mejanas del Ebro	España
Floodplain Forest Nature Reserve	Reino Unido	El Castellar	España
Hoces del Jalón and Jalón River Gorges	España	Calamocarro-Benzú	España
Muelas del Jiloca: El Campo and La Torreta	España	Maritime-terrestrial area of Monte Hacho	España
Sierra de Vicort	España	Rocky Run Stream Valley	EE.UU.
Montes de Alfajarín - Saso de Osera	España	Cub Run Stream Valley	EE.UU.
Sant Llorenç del Munt i l'Obac	España	Dalaman Wetland	Turquía
Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat	España	Dalaman Plain Irrigation	Turquía
Otros lugares en los que se interactúa con la naturaleza			
Ubicación	País	Ubicación	País
Yacimiento arqueológico	Chile	The buffer zone of the Tri-City Landscape Park	Polonia
Yacimiento arqueológico HA-DG-02	Chile	The Middle Vistula Valley	Polonia
Cerro Santa Inés and Costa de Pichidanguí	Chile	The valley of the Soła River	Polonia
Chilean Palm Area of Monte Aranda	Chile	The Warta and Lower Noteć Valleys	Polonia
Choapa River Mouth	Chile	Tri-City Landscape Park with buffer zone	Polonia
Choros Island - Damas Island	Chile	Trzebiatów Coast	Polonia
Conchalí Lagoon	Chile	Tuchola Forest	Polonia
Estero Derecho	Chile	Vistula Landscape Park	Poland
Fray Jorge Forests	Chile	Warsaw Protected Landscape Area	Polonia
Gaviota Island	Chile	Warta Valley Poznań section	Polonia
Historical Monument "Pampa Unión"	Chile	West Pomeranian Coasts	Polonia
Humboldt Penguin	Chile	Bosques del oeste de Zielona Góra	Polonia
Lagunillas Gorge (Adelaide Lagoon)	Chile	Wisłok Środkowy with tributaries	Polonia
Los Almendros Gorge to Pachingo Gorge (Tongoy Bay)	Chile	Zakol Zakroczymskie	Polonia
Mouth of the Limarí River	Chile	91EO Florestas aluviais of Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	Portugal

⁶ Debido a cambios metodológicos, no fue posible obtener datos precisos de este indicador para 2024. Para más información, véase Acerca de este informe, sección BP-2 - Errores de reporte de información en periodos anteriores.

Pichasca	Chile	9230 Carvalhais gallego-portugués de Quercus robur y Quercus pyrenaica	Portugal
Reserva Marina de Punta Choros	Chile	92AO Bosques-galerías de Salix alba y Populus alba	Portugal
Punta Teatinos - Caleta Hornos	Chile	Río Guaynabo	Puerto Rico
Punta Teatinos a la ría de El Culebrón	Chile	Río Puerto Nuevo	Puerto Rico
Quebrada de Culimo	Chile	1410 Pastizales salinos mediterráneos (Juncetalia maritimi)-hábitat de interés	España
Quebrada Llau	Chile	1510 Estepas salinas mediterráneas (Limonietalia)-hábitat de interés	España
Desembocadura del río Quilimarí	Chile	1520 Vegetación gipsícola ibérica (Gypsophiletalia)-hábitat prioritario	España
Raja de Manquehua - Poza Azul	Chile	4090 Endémico oro-mediterráneos endémicos con hábitats de aliaga de interés	España
Glaciar rocoso en el municipio de Salamanca	Chile	5330 Matorrales termomediterráneos y preestépicos	España
Garganta de Socotoco	Chile	6220 Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea-hábitat de interés	España
Colina Talinay	Chile	6310 Pastizales periófilos de Quercus spp-hábitat de interés	España
Las Chinchillas	Chile	6430 Megaforbia higrófila eutótrofa de los bordes de llanura y de los pisos montano a alpino	España
El Salar de Huentelauquén	Chile	92AO Bosques-galerías de Salix alba y Populus alba	España
Estuario de Tongoy y quebrada El Romeral	Chile	9340 Encinares de Quercus ilex y Quercus rotundifolia	España
Humedales de Tongoy	Chile	Arroyo de la Salina y río Almanzora.	España
TSB-3 huella tropera	Chile	Riberas del río Arlanzón y afluentes (ES4120072)	España
Vegas de Quebrada Las Hualtatas	Chile	Riberas del río Tebas y afluentes	España
Vegas de Tambo	Chile	Arroyos Barbaon y Calzones (Arroyo Grande)	España
Geoparque Nacional de las Montañas de Hierro	República Checa	Barranco de La Aldea	España
Parque Natural del Valle de Krounky y Novohradky	República Checa	Barranco de La Palma	España
Biocentro local en MVN Kutřín	República Checa	Barranco del Risco. Lomo de los Canarias-Playa del Risco	España
Biocentro regional Šilingův dům	República Checa	Barranquillo de los Moros	España
Biocorredor regional Šilingův důl - Otradov	República Checa	Cabezo Gordo	España
El valle aluvial del arroyo Končinský	República Checa	Zona marítima de Cabo Roig	España
Curso de agua y bosque	República Checa	Campo de Cartagena	España
3150-2 Brazo muerto y pequeñas masas de agua	Polonia	Acantilados del Monte Hacho	España
6510-1 Pradera de ryegrass	Polonia	Colada de la Gloria	España
91E0-3 Bosque ribereño de tierras bajas	Polonia	Colada de las Galeras	España
Bosque de Augustów Valle de Biebrza	Polonia	Colada del Camino Real	España
Bosque de Augustów-Borecka	Polonia	Colada del Llano de Llevas	España
Bahía de Puck	Polonia	Cordel de L Pozalvez	España
Biała Łądecka	Polonia	Cordel de la Pinilla	España
Marismas de Biebrza	Polonia	Cordel del Priego	España
Parque Nacional de Biebrza	Polonia	Cuenca Alta del Parque Regional del Manzanares	España
Refugio de Biebrza	Polonia	Parque Natural del Estuario de Domingo Rubio	España
Valle de Biebrza	Polonia	Río Ebro	España
Valle de Biebrza-Bosque de Borecka	Polonia	Brezales secos europeos (4030)	España
Valle de Biebrza-Bosque de Knyszyn	Polonia	Gaztelugatxeko Doniene/San Juan de Gaztelugatxe	España
Valle de Bóbr	Polonia	Geoparque de Granada	España
Bosque Borecka - Bosque Piska	Polonia	Zona arqueológica de Guayedra (BIC)	España
Bosques de Brodnica - Valle del Vístula	Polonia	Barranco de Guayedra	España

Valle de Brzozówka	Polonia	Ruta Guayedra de Valor Histórico	España
Bosque de Bydgoszcz	Polonia	Monumento Natural de la Montaña de Guaza	España
Valle Central de Wietcisa	Polonia	Barranco de Cüi - Cüi Grande	España
Parque paisajístico de Chelmno	Polonia	Meseta Ibérica	España
Composiciones paisajísticas cistercienses de Rudy Wielkie	Polonia	Parque Nacional de Kaminowski	España
Bosques de Czernikowskie	Polonia	Parque Natural de La Mata	España
Valle de Dolna Sota	Polonia	Parque Natural de las Lagunas de Palos y las Madres	España
Distritos lacustres de Drawskie y Połczyńskie	Polonia	Arroyo de las Andas, río Dilar	España
La naturaleza de Dresde	Polonia	Colada de lava del Link Branch	España
Río Drwęca	Polonia	Lava de Gabia la Chica a Granada	España
Valle del Drwęca	Polonia	Lomo de La Aulaga	España
Zona Oriental Protegida del Bosque de Tuchola	Polonia	Redil del barranco de Altabaca	España
Bosques orientales de Tuchola	Polonia	Mala Wash	España
Borde del Valle del Vístula Zona	Polonia	Cuenca del Manzanares	España
Distrito del Lago Ełk	Polonia	Área marina de la Ría de Mundaka-Cabo de Ogoño	España
Parque paisajístico de las montañas Elk	Polonia	Marjal dels Moros	España
Bosque en el río Gwda	Polonia	Lagunas de Mata y Torrevieja	España
Islas ribereñas de Głogów	Polonia	Praderas con molinos sobre sustratos calcáreos, turbosos o limoarcillosos (6410)	España
Praderas en Hački	Polonia	Dunas del Odriel	España
Reserva de Kacze Łęgi	Polonia	Humedal protegido denominado Humedal de Baza (IHA614025)	España
Bosque de Kampinos	Polonia	Protección del Mar Menor	España
Parque Nacional de Kampinos	Polonia	Rambla de Azohía	España
Parque Nacional de Kampinos con zona tampón	Polonia	Rambla de Chela	España
Kampinos Valle del Vístula	Polonia	Rambla del Mergajón	España
Zona Paisajística Protegida de Kartuzy	Polonia	Rambla del Predrero	España
Kashubia	Polonia	Ribera del Jarama	España
Parque paisajístico de Kashubian	Polonia	Riera de Rubí	España
Kashubian Sur	Polonia	Royal Holm Oak String	España
Prados de Kuzuńskie	Polonia	Rasca y Guaza	España
Reserva Kiełpińskie Ławice	Polonia	Río Sella	España
Bosque Knyszyńska - Bosque Augustów	Polonia	Serres de Busa-els Bastets-Lord	España
Refugio Kozienicka	Polonia	Parque Natural de Ses Salines	España
Colinas de Łębork	Polonia	Sierra Alto de Almagro	España
Zona Tampón Łosiowe Błota	Polonia	Sierra de la Culebra	España
Reserva Łosiowe Błota	Polonia	Sierra Escalona y Dehesa Campoamor	España
Zona Paisajística Protegida del Bajo Gwda	Polonia	Parque Regional del Suroeste de la Comunidad Autónoma de Madrid	España
Valle del Bajo Noteć	Polonia	Franja Costera Sumergida de la Región de Murcia	España
Valle del Bajo Vístula	Polonia	Parque Natural de Tamadaba	España
Media - centro Lubuskie	Polonia	Embalse Tibi	España
Mite	Polonia	Pueblo Torrepacheco	España
Fuertes de Modlin	Polonia	Reserva de la Biosfera de Urdaibai	España
Reserva Natural "Rotuz"	Polonia	Red fluvial de Urdaibai	España
Valle Vístula Nieszawska	Polonia	Ría de Urdaibai/Itsasadarra/Urdaibai	España
Valle del Noteć	Polonia	Vereda de Cantarranas	España
Zona Paisajística Protegida del Valle del Noteć	Polonia	Vereda de la Cabra	España
Avenida del Roble - Reitweg	Polonia	Vereda de Lucena	España
Zona Paisajística Protegida del Valle del Oleckie	Polonia	Vereda Fuente Álamo	España
Polesie - Roztocze	Polonia	Vereda de los Villares	España
Estanques en Brzeszcze	Polonia	Corredor migratorio occidental gallego-cantábrico	España

Potametumpectianati comb knotweed syndrome en el río Gostynia	Polonia	Zona Especial de Protección Medioambiental de Fethiye-Göcek	Turquía
Zona Paisajística Protegida Powidzko-Bieniszewski	Polonia	Reserva Natural Local de Barnes Meadow	Reino Unido
Bosques de Powisle	Polonia	Parque Ecológico de Bow Creek SINC	Reino Unido
Pradolina Reda - Łeba	Polonia	Campamento 4 - Sitio de biodiversidad HAL	Reino Unido
Zona Paisajística Protegida - Gawik	Polonia	Zona de excepcional belleza natural del Área de Chilterns	Reino Unido
Zona Paisajística Protegida del Borde del Valle del Vístula	Polonia	East India Dock Basin SINC	Reino Unido
Zona Paisajística Protegida de la Región de los Lagos de Etł	Polonia	El emplazamiento de Gravesend forma parte del Sitio de Especial Interés Científico (SEIC) y del Sitio Ramsar del Estuario y Marismas del Támesis	Reino Unido
Zona Paisajística Protegida del Distrito de los Lagos de Watecki	Polonia	Mayfield Farm - Sitio de Biodiversidad HAL	Reino Unido
Zona Paisajística Protegida de Przywidzki	Polonia	SEIC de Mid Colne Valley	Reino Unido
Valle de Radunia	Polonia	SEIC de Radstone and Helmdon Disused Railway	Reino Unido
Reserva del río Jar Radunia	Polonia	Hábitat del río Cherwell	Reino Unido
Riparian Stare Stawy	Polonia	Hábitat del río Great Ouse	Reino Unido
Valle de Rospuda (Bosque de Augustów - Bosque de Borecka)	Polonia	Hábitat del río Támesis	Reino Unido
Parque paisajístico de Śnieżnica	Polonia	Río Támesis y tributarios mareales - Sitio de Importancia para la Conservación de la Naturaleza	Reino Unido
Corredor Sur - Bosques de Pszczyna	Polonia	Muelle Royal Victoria	Reino Unido
Corredor Sur - Bosques de Racibórz-Bosques de Pszczyna	Polonia	Sitio de especial interés científico (SEIC) del bosque de Sheephouse	Reino Unido
Zona Especial de Conservación del Hábitat Embalse de Goczałkowicki - Estuario del Vístula y Bajerki	Polonia	Tilbury sealing end compound (SEIC) en el Local Wildlife Site (LWS) de la central eléctrica de Tilbury	Reino Unido
Bosques de Świętokrzyska - Valle del Vístula	Polonia	Upper Nene Gravel Pits	Reino Unido
Parque paisajístico de Szczepieszyn	Polonia	Upper Nene Valley Gravel Pits	Reino Unido
Szumleś	Polonia	Servicio de Pesca y Vida Silvestre de Estados Unidos (USFWS)	EE.UU.
Parque paisajístico de Tenczyński	Polonia	WOTUS - Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU	EE.UU.
Zona tampón del Parque Paisajístico Kozienice	Polonia	Reserva Nacional Pampa del Tamarugal	Chile

- Acciones de restauración relevantes para el valor ecológico del hábitat o la singularidad de la restauración: Ferrovial lleva a cabo la restauración ecológica de los hábitats afectados por la construcción y explotación de sus infraestructuras de acuerdo con la normativa vigente en cada país, introduciendo mejoras siempre que sea posible más allá de los requisitos mínimos.

En 2025, Ferrovial desarrolló 73 acciones de restauración (89 en 2024) (para más información, véase la sección "E4-3: Acciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas").

Proyectos con Declaración de Impacto Ambiental o documento equivalente: En 2025, Ferrovial trabajó en 30 nuevos proyectos (42 en 2024) sujetos a Declaración de Impacto Ambiental (o documento equivalente que contenga medidas para reducir el impacto sobre el medio ambiente), de acuerdo con el marco legal de cada país.

Cambio de uso del suelo

Dado que las actividades de Ferrovial tienen un impacto en el uso del suelo, la empresa puede contribuir al cambio de uso del suelo dependiendo de su papel en cada proyecto. En los casos en que Ferrovial no actúa como promotor, el cambio de uso del suelo no se atribuye a la empresa, ya que no tiene autoridad para tomar decisiones sobre la selección de emplazamientos o el diseño de infraestructuras.

Ferrovial identificó 9 activos en los que se había producido un cambio de uso del suelo desde el inicio de cada proyecto. La mayoría de los lugares en los que la empresa desempeña un papel decisivo no suponen cambios significativos en el uso del suelo, ya que los proyectos se sitúan principalmente en zonas urbanas. En las ubicaciones no urbanas, los principales cambios de uso del suelo identificados a lo largo del tiempo consistieron principalmente en transiciones de tierras de cultivo y forestales a asentamientos y, en menor medida, de pastizales a asentamientos.

NEIS E5 USO DE LOS RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR

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

	Fase de la cadena de valor*	Descripción	Probabilidad de ocurrencia	Horizontes temporales
Entradas de recursos, incluida la utilización de los recursos				
(-) Impacto	OP, S	Aumento del consumo de materias primas y mayor generación de residuos en la construcción.	Actual	C
Residuos				
(+) Impacto	OP, S	Uso eficiente de los recursos: reducción, reutilización o reciclado de residuos en la construcción.	Actual	C
Oportunidad	OP, S, CL	Nuevas vías de desarrollo del negocio de Ferrovial Construcción a través de la gestión autorizada de residuos.		C

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

E5-1: POLÍTICAS RELACIONADAS CON EL USO DE LOS RECURSOS Y LA ECONOMÍA CIRCULAR

Política	Política de Calidad y Medio Ambiente
Descripción	<p>Ferrovial, a través de su Política de Calidad y Medio Ambiente, aplica principios de ecoeficiencia en las actividades de la Compañía mediante el uso eficiente de los recursos y la reducción, reutilización o reciclado de residuos. También trata de reducir los residuos generados por sus actividades, al tiempo que explora nuevas oportunidades de desarrollo de negocio en el campo de la gestión de residuos, promoviendo la mejora continua y la transparencia.</p> <p>Los principios de la economía circular también se incluyen en la Política de Calidad y Medio Ambiente, que establece el uso eficiente de los recursos naturales y las materias primas, utilizando materiales reciclados siempre que sea posible, así como la reducción de la generación de residuos en las actividades desarrolladas. De este modo, la política de Ferrovial fomenta la transición hacia el abandono del uso de recursos vírgenes mediante el aumento del uso de recursos secundarios, el abastecimiento sostenible y el uso de recursos renovables.</p>
Objetivo	<p>La visión de la Política de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial es mejorar el futuro mediante el desarrollo y la explotación de activos de infraestructuras y ciudades sostenibles, al tiempo que se compromete con los más altos niveles de excelencia operativa e innovación. Esta política pretende establecer los principios y valores de calidad y medio ambiente que Ferrovial velará por el cumplimiento en todas las empresas de su perímetro de consolidación. Estos principios y valores incluyen los relacionados con el uso de los recursos y la economía circular.</p>
Impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados	<ul style="list-style-type: none"> Impactos materiales: uso eficiente de los recursos, reducción, reutilización o reciclaje de residuos para la ejecución de las actividades de la empresa, y aumento del consumo de materias primas y generación de residuos. Oportunidades: nuevas oportunidades de desarrollo de negocio mediante la gestión autorizada de residuos.
Proceso de seguimiento y remediación	<p>Ferrovial despliega sus políticas a través de las estrategias específicas de negocio, que a su vez establecen esquemas de gobernanza e indicadores con objetivos y procedimientos de seguimiento que permiten monitorizar y evaluar de forma continua la gestión de los asuntos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular.</p>
Ámbito de la política	
Partes interesadas	<p>La visión de esta política es crear valor para la Compañía y sus clientes, inversores y empleados. También promueve la creación de valor mutuo en la relación con clientes, proveedores, y otras organizaciones externas para proteger y mejorar el medio ambiente. Para ello, se establecen canales de comunicación abiertos con el fin de crear sinergias, compartir experiencias y buenas prácticas, aprovechando las oportunidades que nos permitan crear valor para la Compañía.</p> <p>En términos de ámbito de aplicación, esta política se aplica a:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ferrovial SE y las compañías del Grupo, con independencia de su sector de actividad, localización geográfica o actividades; Miembros de los órganos de gobierno de Ferrovial SE o de otras sociedades del Grupo (incluidos los consejos de supervisión u órganos equivalentes); Empleados en cualquiera de las compañías del Grupo.
Áreas geográficas	Global
Aplicación en la cadena de valor	<p>El objetivo de la Política de Medio Ambiente y calidad es desarrollar y explotar infraestructuras y ciudades sostenibles, garantizando el uso eficiente de los recursos disponibles y minimizando el impacto ambiental de las Operaciones de la Compañía y la cadena valor.</p>

Exclusiones a la aplicación	No existen exclusiones de aplicación.
Flujo de aprobación de la política	
Parte responsable	Los principios y valores de la política de sostenibilidad, aprobados por el Consejo de Administración, son la base del resto de políticas existentes en el Grupo Ferrovial con implicaciones en materia de sostenibilidad, que han sido aprobadas por la Compañía y siguen vigentes. La Política de Calidad y Medio Ambiente es aprobada por el Consejo de Administración, y el Comité de Calidad y Medio Ambiente es responsable de su aplicación.
Coherencia con instrumentos o normas de terceros	Esta política se elabora de acuerdo con las recomendaciones 2.1.5 y 2.1.6 del Código de Gobierno Corporativo neerlandés y está alineada con el Código Ético y de Conducta Empresarial y las Políticas de Derechos Humanos, Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad de Ferrovial.
Compromiso de las partes interesadas	Ferrovial garantiza el intercambio continuo y permanente de información a través de canales de comunicación eficaces, aprovechando las nuevas tecnologías y manteniendo la cooperación y la transparencia con las autoridades competentes y los reguladores.
Cómo se proporciona	Esta política está disponible en la página web de Ferrovial (ferrovial.com) y a través de los canales de comunicación interna correspondientes.
Cambios importantes en la política	N/A - no se han realizado cambios.

E5 - 2: ACTUACIONES Y RECURSOS RELACIONADOS CON EL USO DE LOS RECURSOS Y LA ECONOMÍA CIRCULAR.

Plan de Economía Circular	
Objetivo	Establecer principios de economía circular en todos los procesos operativos de la Empresa, promoviendo la reutilización y el reciclaje de residuos, y el uso eficiente de los recursos aplicando criterios de circularidad, ya sea mediante la reutilización o el reciclaje de materiales en las actividades
Principios de jerarquía de residuos	La Política de Calidad y Medio Ambiente y el Plan de Economía Circular establecen los mecanismos para la aplicación de los principios de jerarquía de residuos bajo los cuales Ferrovial prioriza los siguientes métodos de gestión de residuos: <ol style="list-style-type: none"> 1. Evitar la generación de residuos siempre que sea posible. 2. Aumentar las tasas de reutilización y reciclaje mediante una correcta segregación in situ para la reutilización de los residuos (principalmente in situ) o su reciclaje mediante la entrega a gestores autorizados. 3. Utilizar otros tipos de recuperación (incluida la energía), cuando sea posible. 4. Y como último recurso, la eliminación de residuos.

Para contribuir a la consecución de los objetivos fijados en el Plan de Economía Circular, se llevaron a cabo una serie de acciones en el ámbito de la gestión de residuos y la economía circular, destinadas a reducir la generación de residuos y, en consecuencia, las emisiones de gases de efecto invernadero al evitar el transporte de materiales. Estas acciones principales se llevan a cabo de forma continuada en función del tipo de proyecto. A continuación, se detallan algunas de las principales buenas prácticas:

- **CERTIFICACIÓN DE RESIDUOS CERO:** Ferrovial, a través de su división de Construcción, ha renovado la certificación "Residuo Cero" en 2025 por su buen rendimiento en la gestión de residuos en proyectos en España, Portugal, Reino Unido, Australia y Estados Unidos. Este reconocimiento, concedido por la Société Générale de Surveillance (SGS), líder mundial en certificación y verificación, avala el compromiso de la empresa con la gestión responsable de los residuos y la economía circular.

Ferrovial ha demostrado una gestión trazable, eficiente y alineada con estrictas normas técnicas, cumpliendo requisitos como:

- Recuperación mínima del 90% de los residuos generados (máximo del 10% enviado a vertedero)
- Un inventario de residuos rastreable y detallado por tipo y tratamiento
- Definición de objetivos de reducción y recuperación respaldados por planes de acción
- Cumplimiento de la normativa
- Procedimientos documentados que garanticen el control y la mejora continua

Ferrovial ha incorporado herramientas digitales para la trazabilidad y el control de los residuos, reforzando la innovación tecnológica aplicada a la sostenibilidad. Además, este reconocimiento añade valor a los clientes y proyectos, mejorando la confianza y el cumplimiento de los criterios ESG, e implica a los proveedores y subcontratistas, extendiendo la cultura de la economía circular a lo largo de toda la cadena de valor.

Con este hito, Ferrovial reafirma que la gestión responsable de los residuos es posible, escalable y esencial para construir un futuro sostenible.

- **ECONOMÍA CIRCULAR, PROYECTO DEL TÚNEL ALBERTIA:** Un gran ejemplo de aplicación de la economía circular es la obra del Túnel de Albertia, que forma parte de la línea ferroviaria de alta velocidad vasca en los territorios de Álava y Gipuzkoa (País Vasco, España). Se identificaron medidas de economía circular que permitieron valorizar parte de los residuos de construcción generados en la obra, concretamente el hormigón, así como la mejora medioambiental que supone la reutilización de las aguas de proceso industrial del túnel, que deben ser tratadas en la depuradora antes de su vertido.

Un gestor de residuos autorizado ha colaborado con el proyecto y ha instalado in situ una planta trituradora móvil para triturar y cribar los residuos de hormigón generados. Este material triturado cumple con los requisitos técnicos del proyecto para ser utilizado como material de machaqueo en el relleno de los falsos túneles (cut-and-cover) del túnel de Albertia, cumpliendo con los requisitos medioambientales exigidos por la legislación vigente para su valorización. La planta móvil está equipada con un separador de acero que separa eficazmente cualquier resto de armadura de acero incrustado en el hormigón.

El proyecto finalizó en 2025 con el logro de reutilizar más de 15.000 toneladas de hormigón in situ. La recuperación del hormigón residual ha aumentado la circularidad del proyecto y reducido el impacto ambiental, destacando la reducción del consumo de recursos minerales, ya que estaba previsto que el relleno se realizara con material adquirido en una cantera.

La acción más relevante en el sentido de reducir la huella hídrica ha consistido en un acuerdo con el proveedor de hormigón, que tiene una planta de hormigón exclusiva en las instalaciones. Desde entonces, el 100% del hormigón de la obra se fabrica con agua reutilizada de la planta de tratamiento in situ, lo que evita tener que utilizar agua procedente del medio ambiente. Según las necesidades específicas pendientes, se ha calculado que se han reutilizado 8.000.000 de litros de agua desde el inicio de las obras en agosto de 2023.

Por último, estas aguas residuales también se utilizan in situ para otras actividades como la prevención del polvo, la prevención de incendios y la refrigeración de los equipos de perforación, donde se reutilizarán al menos 2.000.000 de litros de agua, además de los anteriores.

- ALAMO NEX CONSTRUCTION I-35 (ANC): En el proyecto de construcción de la I-35 de Alamo Nex Construction (ANC), en San Antonio (Texas, EE.UU.), se han aplicado varias prácticas de gestión de residuos:
 - Reciclado de hormigón - Se aplican varias medidas en el reciclado del hormigón usado. La medida de reciclaje más reciente consistió en obtener un permiso de trituradora de hormigón y triturar los restos de hormigón y utilizarlos in situ como base de flexión. La cantidad generada para su reutilización in situ por Concrete Crusher fue de 13.165 toneladas durante 2025.
 - Reciclaje del asfalto - Para dar paso a la nueva superficie y alineación de la carretera, se retira y fresa el asfalto. En 2025, se han fresado y reutilizado in situ 2.532 toneladas de asfalto.
 - Reciclado de metales - ANC ha realizado un esfuerzo concertado para garantizar que todo el metal generado durante el proyecto se recicle. Esto incluye, pero no se limita a, barras de refuerzo, barandillas y señalización. En 2025 se reciclaron 5.000 toneladas de metal.

Cadagua, actividades de tratamiento de aguas

- PROYECTO BOKAR: El proyecto BOKAR (iniciado este año y cuya finalización está prevista para 2027), liderado por CADAGUA, ejemplifica una fuerte apuesta por la energía circular y la reducción de la huella hídrica a través de la valorización de lodos de depuradora para la producción de biocarbón. Mediante procesos avanzados de pirólisis y carbonización hidrotérmica, CADAGUA, en colaboración con el centro tecnológico Tecnalia, transforma los lodos -tradicionalmente considerados un residuo problemático- en un recurso de alto valor: el biocarbón funcionalizado. Tras someterse a una activación fisicoquímica, este material adquiere propiedades de adsorción comparables a las del carbón activado de origen fósil, lo que permite su uso directo en plantas de tratamiento de aguas residuales para la eliminación eficaz de contaminantes emergentes como los productos farmacéuticos y los compuestos orgánicos persistentes.

Esta estrategia no solo reduce la dependencia de materias primas importadas y de origen fósil, sino que también cierra el ciclo de los recursos dentro de la propia planta de tratamiento, minimizando la generación de residuos y las emisiones asociadas al transporte y la eliminación. Además, el proyecto incluye la investigación sobre el uso del biocarbón como materia prima en aplicaciones de construcción, como el asfalto y el hormigón, lo que añade valor estratégico al permitir el secuestro biogénico de CO₂ y reducir aún más la huella de carbono de estos materiales. El uso de biocarbón contribuye así a la autosuficiencia de las instalaciones, mejora la calidad del agua tratada y facilita el cumplimiento de las normas medioambientales más estrictas.

En definitiva, BOKAR posiciona a CADAGUA como un referente en innovación y sostenibilidad, impulsando la economía circular en el sector del agua y demostrando que la gestión avanzada de lodos puede convertirse en una solución integral para la protección de los recursos hídricos y la transición hacia modelos productivos más responsables y eficientes.

Estas acciones forman parte del compromiso más amplio de Ferrovial con la sostenibilidad y la preservación del entorno natural, alineándose con su estrategia de sostenibilidad y su plan de economía circular. Las medidas aplicadas por la empresa están directamente relacionadas con los impactos potenciales de la empresa, siguiendo los principios de la Política de Calidad y Medio Ambiente de la empresa, y se centran en la consecución de su objetivo de utilizar los recursos naturales y materiales de forma eficiente y reducir la producción de residuos.

Mediante la puesta en marcha de estas acciones, se promueve el carácter circular de las operaciones de la Compañía, aumentando los niveles de eficiencia de los recursos en el uso de materiales técnicos y agua, así como de materias primas significativas, al tiempo que se busca alcanzar mayores tasas de utilización de materiales reutilizados y reciclados.

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

E5 - 3: METAS RELACIONADAS CON EL USO DE LOS RECURSOS Y LA ECONOMÍA CIRCULAR

El Plan de Economía Circular establecido incluye objetivos, que siguen los principios de la jerarquía de residuos (reutilización, reciclado y valorización), e indicadores de rendimiento:

En línea con los requisitos de la Taxonomía de la UE, la Compañía pretende reciclar al menos el 70% de los residuos no peligrosos de construcción y demolición generados anualmente en las actividades de construcción, habiendo recuperado el 76% de estos residuos en 2025 (75% en 2024), cumpliendo el objetivo establecido.

En el sector de la construcción, el objetivo anual es valorizar el 80% de las tierras de excavación. En 2025, se valorizó el 87% de las tierras excavadas (90% en 2024).

Las depuradoras de Cadagua se comprometen a la valorización del 80% de los lodos de depuradora generados para su uso agrícola, compostaje o secado térmico, habiéndose recuperado el 85% de los lodos generados (76% en 2024).

Los objetivos de Ferrovial se aplican al perímetro de consolidación financiera de la empresa y se fijaron de forma voluntaria. Al fijar estos objetivos se tuvieron en cuenta los análisis de tendencias y los requerimientos de analistas e inversores. Además, se establecieron objetivos de acuerdo con los principios de la Política de Calidad y Medio Ambiente, centrándose en el uso eficiente de los recursos naturales y la utilización de materiales reciclados, reduciendo los residuos. Además, la empresa evalúa continuamente la eficacia de sus objetivos e iniciativas relacionados con el agua mediante revisiones internas.

La promoción de mayores tasas de uso de materiales circulares se consigue a través de las políticas de reutilización y recuperación integradas en estos objetivos. El Plan de Economía Circular está diseñado para integrar los principios de la economía circular en los procesos de la Compañía, fomentando la reutilización y el reciclaje de residuos, optimizando así la eficiencia de los recursos mediante la aplicación de criterios de circularidad - ya sea a través de la reutilización o el reciclaje de materiales en las operaciones- o a través de la gestión de la cadena de suministro para abastecerse de materiales con contenido reciclado, todo ello reduciendo el impacto medioambiental.

Minimizar el uso de materias primas primarias es posible gracias a las estrategias de reutilización y recuperación vinculadas a estos objetivos. Al dar prioridad a la reutilización de materiales, se reduce considerablemente el consumo de estos recursos.

La promoción de una gestión eficaz de los residuos se ajusta a las políticas y procedimientos internos destinados a garantizar su cumplimiento. Los residuos se separan para facilitar su correcta manipulación y recuperación, ya sea reutilizándolos in situ o enviándolos a un gestor de residuos autorizado para su reciclado

E5 - 4: ENTRADAS DE RECURSOS.

MATERIALES COMPRADOS POR PESO O VOLUMEN*

	2021	2022	2023	2024	2025
Áridos (t)**	-	9.509.101	9.187.753	11.071.325	9.855.839
Hormigón (t)	7.178.860	6.177.323	5.338.501	5.471.617	4.497.840
Aglomerado asfáltico (t)**	-	765.162	782.783	737.731	1.037.578
Cemento (t)**	-	168.752	149	271.732	246.416
Acero corrugado (t)	182.651	128.921	121.552	127.706	184.587
Betún (t)	464.342	106.329	48.279	77.909	76.519

*Los materiales biológicos no son significativos en las compras de Ferrovial.

** La verificación de estos tres materiales quedó fuera del alcance en 2021.

Nota: La información relativa a los materiales adquiridos para el proyecto operado conjuntamente HS2 Main Works, en el que Ferrovial posee una participación del 15% y que se consolida de forma proporcional, no está incluida.

El volumen de recursos utilizados por Ferrovial Construcción se concentra principalmente en actividades relacionadas con la construcción de infraestructuras, en particular la compra de áridos, hormigón, asfalto y acero. La estrategia de sostenibilidad y economía circular de la empresa demuestra un firme compromiso con la reducción del impacto ambiental y la optimización de los recursos, promoviendo activamente la integración de materiales reciclados y reutilizados en sus proyectos. En 2024, el consumo total de recursos ascendió a 17.758.020 toneladas, y la cifra para 2025 se situó en 15.898.779 toneladas.

La metodología utilizada para calcular el consumo de recursos se basa en el análisis de las compras realizadas para cada proyecto. Las cantidades se registran en el sistema de gestión con sus unidades originales de peso o volumen, utilizando valores de referencia que garanticen la coherencia y la conversión exacta entre unidades volumétricas y de masa.

E5 - 5: SALIDAS DE RECURSOS

Tipo de residuo	Tratamiento	2022	2023	2024	2025
Residuos no peligrosos	DESVIADOS DE LA ELIMINACIÓN (t)	20.094.690	23.727.847	31.165.808	24.451.578⁷
	Preparación para la reutilización (t)	18.099.015	21.750.885	28.497.438	19.600.754
	Reciclado (t)	1.837.497	1.837.497	2.603.789	1.635.398
	Otras operaciones de valorización (t)	158.178	139.465	64.581	3.215.426
	DIRIGIDOS A ELIMINACIÓN (t)	2.782.270	2.805.547	4.199.361	3.988.146
	Vertedero (t)	2.748.871	2.775.523	4.151.002	3.870.948
	Incineración (t)	33.399	30.024	48.359	91.655
	Otras operaciones de eliminación (t)	0	0	0	25.543
	TOTAL	22.876.960	26.533.394	35.365.169	28.439.724

⁷ La reducción de la generación de residuos no peligrosos en comparación con el año anterior se debe a la menor generación de residuos de construcción y demolición procedentes de las actividades de construcción de la empresa.

	DESVIADOS DE LA ELIMINACIÓN (t)	17.114	18.577	1.626	15.778
	Preparación para la reutilización (t)	0	0	0	0
	Reciclado (t)	5.635	7.387	1.418	12.108
	Otras operaciones de valorización (t)	11.479	11.190	208	3.670
Residuos peligrosos	DIRIGIDOS A ELIMINACIÓN (t)	3.824	5.848	6.172	1.111
	Vertedero (t)	0	0	0	0
	Incineración (t)	0	0	0	15
	Otras operaciones de eliminación (t)	3.824	5.848	6.172	1.096
	TOTAL	20.938	24.425	7.798	16.889⁸
TOTAL	DESVIADOS DE LA ELIMINACIÓN (t)	20.111.804	23.746.424	31.167.434	24.467.356
	DIRIGIDOS A ELIMINACIÓN (t)	2.786.094	2.811.395	4.205.533	3.989.257
	TOTAL	22.897.898	26.557.819	35.372.967	28.456.613

Nota:

- Los datos de residuos de 2024 se han reexpresado debido a la inclusión de los residuos de construcción y demolición de Webber. Estos datos se han extrapolado teniendo en cuenta los residuos de construcción y demolición de Webber de 2025 y el volumen de negocio de los años 2024 y 2025.
- Este año se han incluido en la tabla de residuos totales las tierras de excavación y los residuos de construcción y demolición.
- No se incluye la información que se consolida proporcionalmente relativa a los indicadores de residuos de los proyectos operados conjuntamente HS2 Main Works, Ontario Transit Group Constructor GP y Metro Paris Ligne 3A JV. Esta información no representa una desviación relevante en las métricas divulgadas.

Cantidad total de residuos no reciclados	2022	2023	2024	2025
Cantidad total de residuos no reciclados	21.054.766	24.712.935	32.767.761	26.809.107
Porcentaje de residuos no reciclados	92 %	93 %	93 %	94 %
Porcentaje de residuos desviados de la eliminación	88 %	89 %	88 %	86 %

Ferrovial reporta voluntariamente los datos sobre tierras de excavación y residuos de construcción y demolición en tablas separadas, ya que constituyen los flujos de residuos más representativos de la Compañía.

RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN		2022	2023	2024	2025
	DESVIADOS DE LA ELIMINACIÓN (t)	3.213.352	3.157.554	1.704.911	1.614.439
	DIRIGIDOS A ELIMINACIÓN (t)	1.088.926	386.492	572.387	504.174
Residuos de construcción y eliminación	Vertedero (t)	1.088.926	386.492	572.387	485.760
	Incineración (t)	0	0	0	0
	Otra eliminación o tratamiento desconocido (t)	0	0	0	18.414
	TOTAL	4.302.278	3.544.046	2.277.298	2.118.613

TIERRAS DE EXCAVACIÓN		2022	2023	2024	2025
	DESVIADOS DE LA ELIMINACIÓN (t)	26.570.509	31.794.582	29.191.451	22.640.275
	DIRIGIDOS A ELIMINACIÓN (t)	2.882.829	4.059.200	3.393.053	3.281.858
Tierras de excavación	Vertedero (t)	2.882.829	4.059.200	3.393.053	3.274.890
	Incineración (t)	0	0	0	0
	Otra eliminación o tratamiento desconocido (t)	0	0	0	6.968
	TOTAL	29.453.339	35.853.782	32.584.504	25.922.133

Nota: No se incluye la información relativa a los indicadores de residuos de los proyectos operados conjuntamente HS2 Main Works, Ontario Transit Group Constructor GP y Metro Paris Ligne 3A JV, que se consolidan proporcionalmente. Esta información no representa una desviación relevante en las métricas divulgadas.

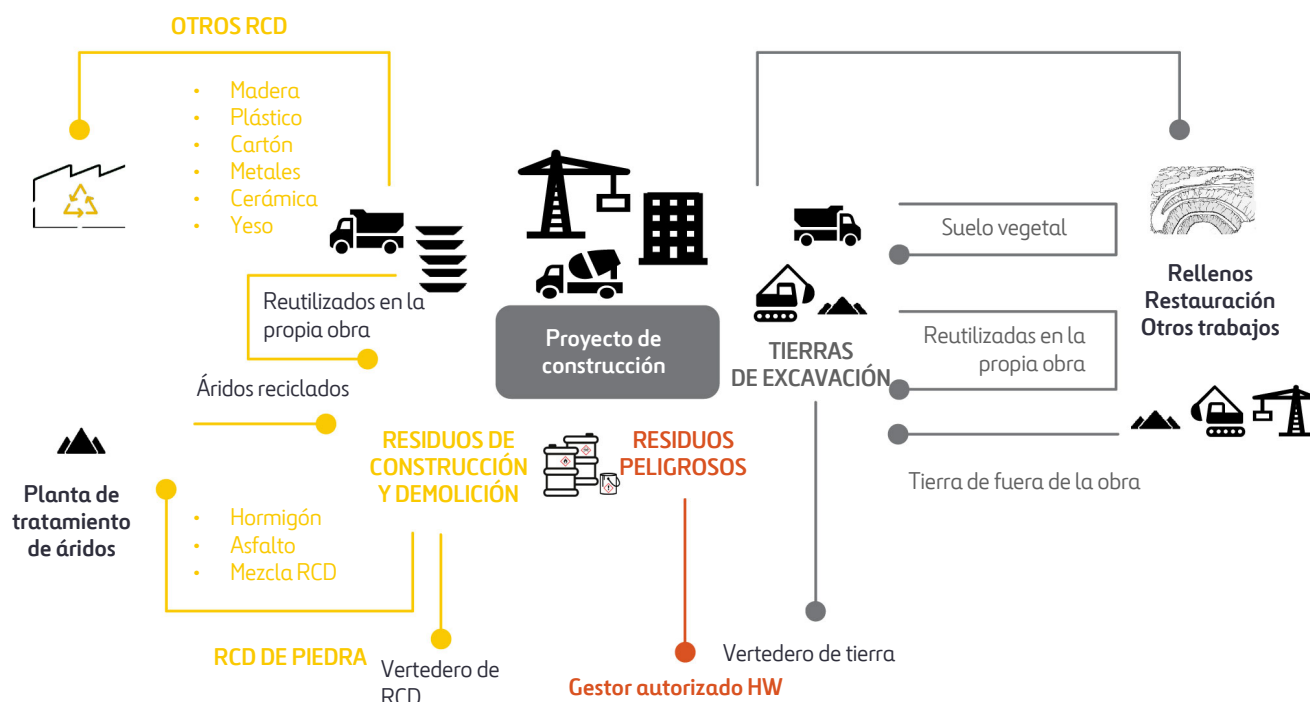
Composición de los residuos y materiales presentes

Los flujos de residuos más relevantes de las actividades de Ferrovial proceden de las actividades de construcción:

- Los Residuos de Construcción y Demolición (RCD), que se componen principalmente de:
 - RCD de piedra (hormigón, asfalto y una mezcla de RCD). Estos residuos pueden reutilizarse in situ mediante su reutilización directa tras su segregación o su procesamiento previo en una planta de tratamiento de áridos, y también pueden enviarse a otros emplazamientos.
 - Otros RCD (madera, plásticos, cartón, metales, cerámica y yeso). Una vez segregados estos residuos in situ, pueden aprovecharse reutilizándolos in situ o enviándolos a un gestor autorizado para su reciclado.

⁸ El aumento de los residuos peligrosos con respecto al año anterior se debe a que en 2024 una de las empresas constructoras generó una cantidad muy baja de residuos peligrosos.

- La tierra de excavación también es un recurso importante dentro de las obras, cuya gestión debe incorporar criterios de circularidad. Las tierras pueden gestionarse reutilizándolas in situ o enviándolas a otros lugares como relleno o para su restauración. También se puede traer tierra de otros sitios para utilizarla.
- En cuanto a la gestión de los RCD y las tierras de excavación, el objetivo es garantizar que la eliminación en un vertedero siga siendo la última opción siguiendo la jerarquía de residuos.
- En cuanto a los residuos peligrosos y no peligrosos (distintos de los RCD y la tierra), se realiza una correcta segregación y almacenamiento de los residuos, tal y como indica la normativa de cada zona en la que opera la Empresa, y posteriormente se envían a un gestor autorizado.



El resto de materiales presentes en los residuos generados por las actividades de Ferrovial son muy similares, a pesar de los residuos específicos generados por las plantas de tratamiento de aguas (es decir, lodos de depuradora, arenas, grasas y aceites). En la siguiente tabla se detallan los materiales presentes en los residuos de Ferrovial:

Residuos de construcción y demolición	Residuos no peligrosos	Residuos peligrosos
Hormigón	Residuos urbanos aprovechables: - Envases - Papel y cartón - Vidrio - Materia orgánica - Otros residuos no reciclables	Envases de productos peligrosos (pintura, disolvente, etc.)
Mezclas asfálticas y bituminosas	Madera	Absorbentes contaminados
Escombros	Voluminosos	Aceites usados contaminados
Madera	Residuos vegetales	Filtros de aceite
Plástico	Chatarra	Sprays y aerosoles
Cartón	Arena	Equipos eléctricos y electrónicos, baterías
Metales	Grasas y aceites	Agua con hidrocarburos
Cerámica	Lodos de depuradora	Tierra contaminada
Yeso		Fibrocemento (amianto)
Neumáticos usados		

*La actividad de Ferrovial no genera residuos radiactivos

Todas las líneas de negocio informan anualmente de los residuos producidos, incluyendo tanto su generación como el tipo de tratamiento que reciben. A efectos de reporte, el control operativo se considera un límite organizativo. Según este enfoque, una empresa contabiliza los datos de aquellas fuentes sobre las que tiene plena autoridad para introducir y aplicar sus políticas operativas, independientemente de su participación en la Compañía. La Compañía dispone de una herramienta corporativa específica de reporte a través de la cual los responsables medioambientales de cada unidad de negocio reportan sus datos. Las empresas también tienen sus propios métodos para registrar los residuos. Los residuos se consolidan por tipo de residuo y se desglosan por tipo de tratamiento. Cuando se desconoce el tipo de tratamiento, la empresa adopta el peor escenario posible, suponiendo que los residuos se destinan a eliminación. No se han realizado estimaciones, ya que los datos proceden de la información de los gestores de residuos autorizados. Ningún otro organismo externo ha participado en la validación de esta métrica.