

ferrovia

ESTRATEGIA CLIMÁTICA FERROVIAL



2021



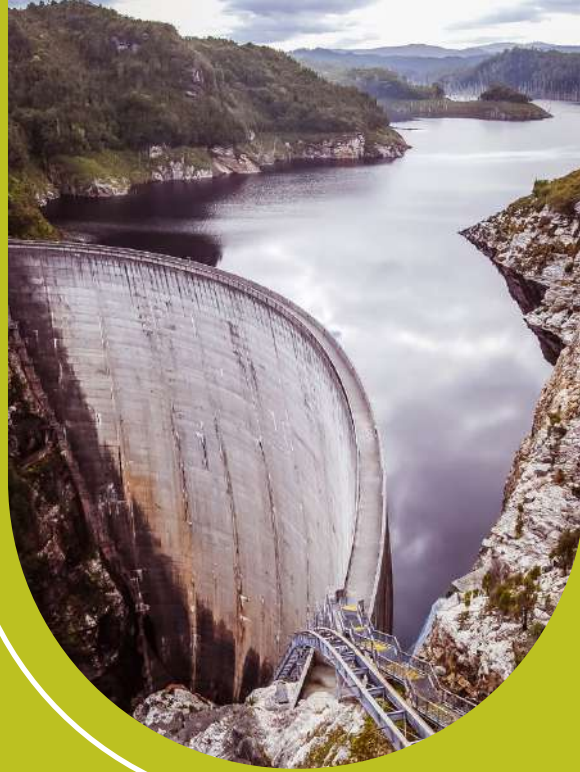
Edición ampliada

Dirección de Sostenibilidad

Índice

INTRODUCCIÓN	3	Consumos energéticos	32
GOBERNANZA	5	Evolución de emisiones	34
ESTRATEGIA	7	Emisiones GEI. Scope 3	36
FERROVIAL DE UN VISTAZO	9	En términos absolutos (tCO ₂ e)	36
Nuestros objetivos	11	Evolución de emisiones	37
Nuestros hitos	12	Emisiones “Biogenic CO ₂ ”	38
01. Reducción de emisiones aprobadas por Science-Based Target initiative	12	Emisiones evitadas	39
02. 100% de electricidad renovable al 2025	13	INFORME DE VERIFICACIÓN DE EMISIONES	41
03. Hacia el cero neto en 2050	14	CONCLUSIONES	45
04. TaskForce on Climate-related Financial Disclosures	16	ANEXO: METODOLOGÍA	47
Escenarios climáticos	16		
Riesgos	17	Alineamiento con las recomendaciones del TCFD (<i>TaskForce on Climate-related Financial Disclosure</i>) and CDSB (<i>Climate Disclosure Standards Board</i>).	
Oportunidades: Negocios sostenibles	19	Este informe incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, objetivos, métricas y evolución relacionados con el cambio climático, siguiendo así las recomendaciones del TCFD y CDSB.	
05. Alineamiento de la Estrategia con los ODS	21	Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) reportadas en este informe han sido verificadas bajo aseguramiento limitado por PwC, conforme a la norma NIEA 3410 del “Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements”. En esta revisión también se ha comprobado que el procedimiento interno “Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono”, aprobado por la Dirección de Ferrovial, ha sido preparado de acuerdo a lo señalado en el estándar internacional ISO 14064-1.	
Reconocimientos	23		
MÉTRICAS Y EVOLUCIÓN	24		
Emisiones GEI. Scope 1&2	26		
En términos absolutos (tCO ₂ e)	26		
En términos de intensidad (tCO ₂ e/millón €)	31		

ferrovial



1

INTRODUCCIÓN



Introducción

El cambio climático continúa situándose como el principal desafío ambiental al que se enfrenta la humanidad en la actualidad y requiere de una acción urgente en materia de mitigación y adaptación de las infraestructuras para frenar sus consecuencias. Los científicos lo han advertido en el sexto Informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), en el que han señalado la necesidad de una respuesta drástica y un llamamiento a la acción.

Esta apremiante necesidad de actuación está dando lugar al desarrollo de ambiciosas estrategias gubernamentales. Así, la Comisión Europea, a través del **Pacto Verde Europeo**, ha adoptado un conjunto de propuestas para adaptar las políticas de la UE con el fin de reducir de manera importante las emisiones en la próxima década y alcanzar la **neutralidad climática a mediados de siglo**. Este objetivo se ve, además, reforzado por la primera **Ley Europea del Clima**.

Con esta misión se lanza el **Reglamento sobre la Taxonomía**, como método de clasificación de los activos y actividades económicas sostenibles, que tiene como finalidad reorientar la inversión y financiación hacia actividades que contribuyan a alcanzar una economía neutra en carbono y sostenible en su conjunto.

Con la aprobación del **Pacto por el Clima de Glasgow**, casi 200 países se comprometieron a intensificar sus esfuerzos para cumplir con el Acuerdo de París y ayudar a las naciones más vulnerables, a la vez que reconocieron que la transición debía ser justa.

Esto da lugar a que nuestros grupos de interés requieran información de los compromisos y actuaciones en materia ambiental, social y de buen gobierno de la compañía, poniendo el foco en nuestros esfuerzos para descarbonizar la economía.

Con este informe damos respuesta a esta solicitud, dando a conocer las emisiones y evolución de gases de efecto invernadero, iniciativas implementadas, cumplimiento con los objetivos de reducción aprobados por *Science Based Target initiative* (SBTi), análisis de los riesgos climáticos y, por supuesto, el impulso y desarrollo de actividades que aporten un valor añadido y parte de la solución a este gran reto.

ferrovial



2

GOBERNANZA



Gobernanza

La Estrategia de Cambio Climático de Ferrovial forma parte de la estrategia corporativa de la compañía y, por ello, se trata y se toman decisiones al respecto en las reuniones del Comité de Dirección y en el Consejo de Administración regularmente.


El **Comité de Sostenibilidad** lo preside el Director de Sostenibilidad y está compuesto por representantes de las áreas de negocio y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Seguridad y Salud Laboral, Sostenibilidad, Riesgos, Innovación, Responsabilidad Corporativa, Estrategia y Relación con Inversores). El presidente del comité reporta al Consejo de Administración, al Comité de Dirección y al CEO. Por ello, este Comité en el que se articula la Estrategia de Sostenibilidad es el vínculo entre el negocio y la Alta de Dirección.

El **Q&E Steering Committe**, presidido por el Director de Sostenibilidad, es el órgano que articula la estrategia corporativa de cambio climático a lo largo de las empresas que constituyen

la compañía. Es donde se debaten, toman decisiones, establecen las iniciativas y revisan los resultados relacionados con proyectos en materia de cambio climático, así como la implementación de la política de Calidad y Medio Ambiente en toda la empresa. En este comité se analizan aspectos tales como legislación, nuevos retos legislativos en los países en los que opera la compañía y tendencias de mercado, así como recomendaciones de los organismos gubernamentales y otras organizaciones.

El Q&E Steering Committee está integrado, además de por el Director de Sostenibilidad corporativo, por los máximos representantes del negocio en la materia. Las reuniones del comité tienen una frecuencia mínima trimestral pudiéndose efectuar con mayor frecuencia si fuese necesario.

En este aspecto, la figura del Consejero Delegado toma una relevancia significativa al incluir en su agenda mensual el seguimiento y puesta en marcha de las iniciativas relacionadas con el cambio climático.



Los objetivos de los miembros del comité incluyen objetivos medioambientales y de cambio climático.

ferrovial



3

ESTRATEGIA



Estrategia

Ferrovial es uno de los principales operadores globales de infraestructura sostenibles, abarcando todo el ciclo de vida (diseño, financiación, construcción, operación, mantenimiento y rehabilitación), a la vez que desarrolla nuevas oportunidades de negocio basadas en movilidad, agua, energía y adaptación. Así lo recoge su Plan Estratégico “Horizon 24”.

Cuenta desde hace años con una firme **Estrategia Climática** enmarcada en el Plan Estratégico de la compañía y alineada con la Estrategia de Sostenibilidad y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Con el fin de cumplir con el Acuerdo de París y la Agenda 2030, nuestra estrategia recoge ambiciosos objetivos de reducción de emisiones, la hoja de ruta para alcanzar la neutralidad climática a mediados de siglo, el consumo de energías renovables **en detrimento de los combustibles fósiles**, a la vez que desarrolla nuevas líneas de negocio dirigidas a alcanzar la **descarbonización de la economía** y combatir los efectos del cambio climático.

Esta estrategia recoge nuestros objetivos de reducción avallados por la iniciativa *Science Based Target* (SBTi), la evolución de nuestras emisiones, el cumplimiento con la hoja de ruta establecida, el análisis de riesgos climáticos y el impulso de modelos de negocio sostenibles.



ferrovia

FERROVIAL DE UN VISTAZO

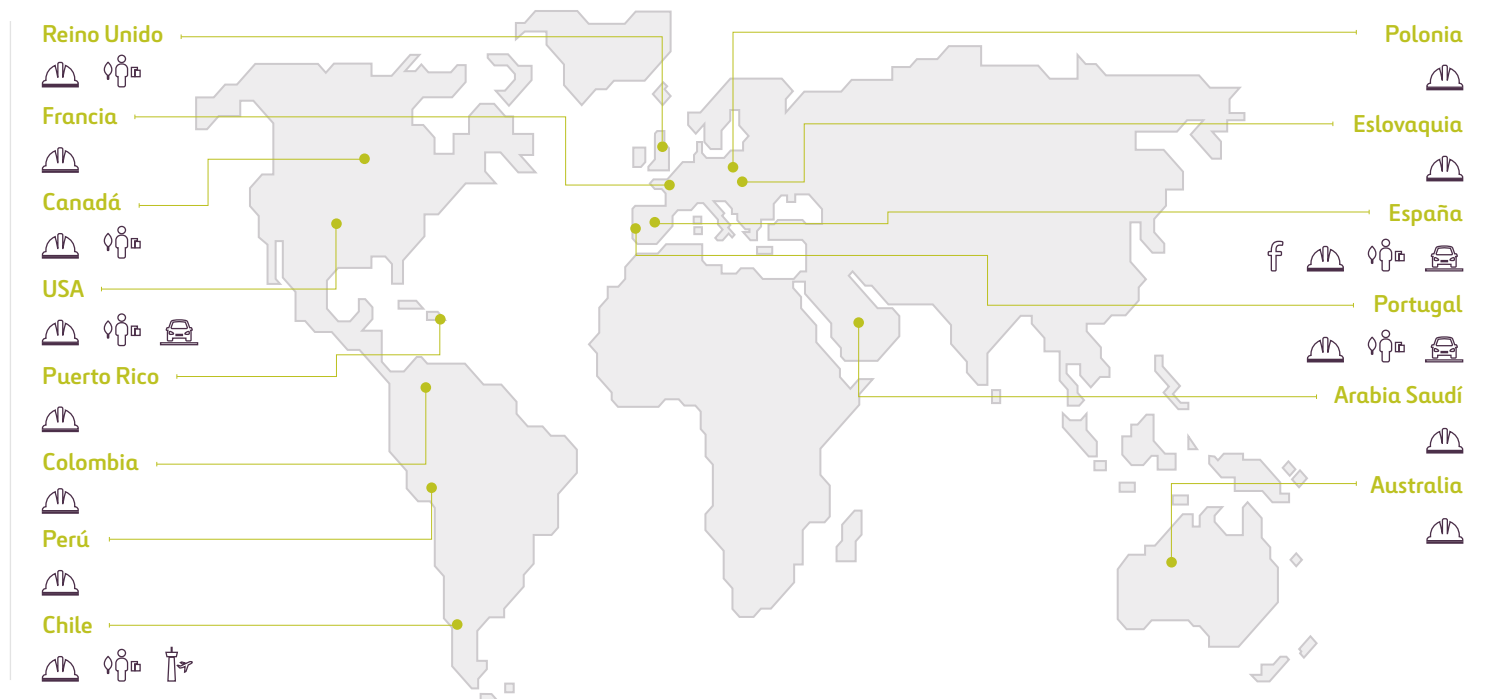


4



Ferrovial de un vistazo

Referente mundial en el sector de las infraestructuras y los servicios, ámbito en el que desarrollamos soluciones marcadas por la innovación y la sostenibilidad abarcando todas las fases del ciclo de vida.



AUTOPISTAS

Promoción, inversión y operación de infraestructuras sostenibles en entornos urbanos cada vez más congestionados.

- Cintra

CORPORACIÓN

CONSTRUCCIÓN

Desarrollo de infraestructuras singulares en los ámbitos de obra civil, industrial, edificación y gestión de agua.

- Ferrovial Construcción
- Budimex
- Webber
- Cadagua

SERVICIOS

Prestación eficiente de servicios urbanos y medioambientales, y mantenimiento de infraestructuras e instalaciones.

- Amey
- Ferrovial servicios

AEROPUERTOS

Ferrovial es inversor, sin control operacional, de los aeropuertos británicos de Heathrow, Southampton, Glasgow y Aberdeen. Adicionalmente, opera líneas de transmisión eléctrica en Chile.

- Transchile

Nuestros objetivos

01

Objetivos de reducción de emisiones aprobadas por *Science-Based Targets initiative*

- Scope 1&2: -35,3% en términos absolutos y -42,9% en términos de intensidad (tCO₂e/millón €) con respecto al 2009.
- Scope 3: -20% en términos absolutos con respecto al 2012.



SCIENCE
BASED
TARGETS

DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

02

100% de electricidad renovable al 2025

03

Hacia el cero neto en 2050

04

Task Force on Climate-related Financial Disclosures

TCFD

TASK FORCE ON
CLIMATE-RELATED
FINANCIAL
DISCLOSURES

05

Alineamiento de la Estrategia con los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible)

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

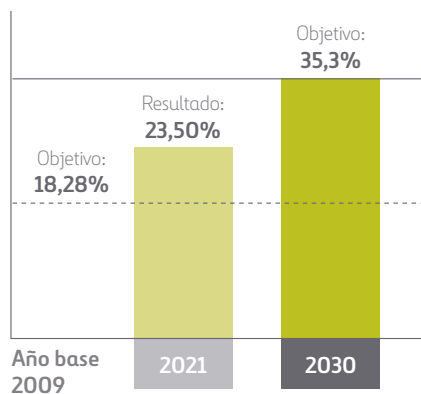
Nuestros hitos

01 Objetivos de reducción de emisiones aprobadas por *Science-Based Targets initiative*

Scope 1&2 en términos absolutos

(tCO₂ e)

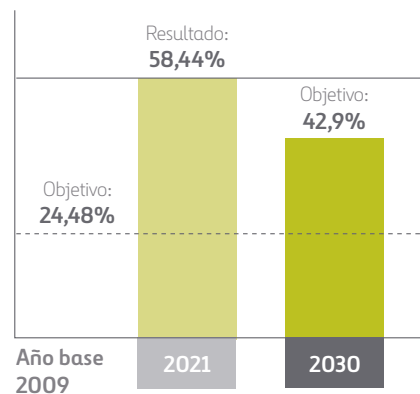
% Reducción



Scope 1&2 en términos de intensidad

(tCO₂ e/millón €)

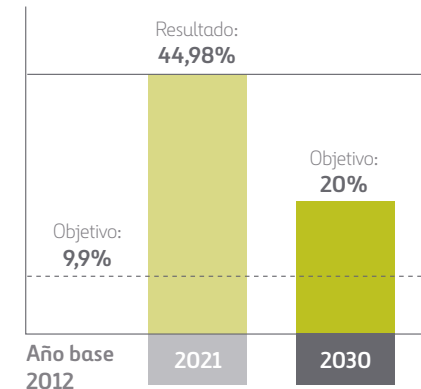
% Reducción



Scope 3 en términos absolutos

(tCO₂ e)

% Reducción



Estamos cumpliendo con la hoja de ruta establecida para reducir las emisiones del Scope 1&2&3 cumpliendo con los objetivos de reducción a 2030, aprobados por SBTi.

Ferrovial ha sido la primera empresa de su sector a nivel mundial en establecer y tener avalados sus objetivos de reducción de emisiones por *Science Based Targets initiative*.

En este ejercicio, se ha colaborado con la iniciativa *SBTi* en la definición de **Net-Zero Standard** y el desarrollo de la herramienta de cálculo de los objetivos de reducción de emisiones.

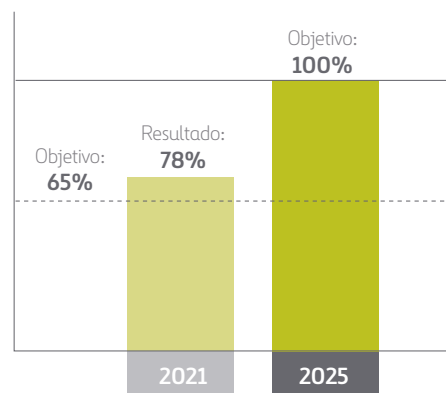
De manera pionera, Ferrovial es una de las primeras empresas del IBEX 35 que ha presentado y aprobado el **Plan de Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero** para los horizontes 2030 y 2050 en la última Junta General de Accionistas.

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

02 100% de electricidad renovable al 2025

Electricidad renovable

% Consumo



Estamos cumpliendo con la hoja de ruta establecida para que el 100% de la electricidad consumida en 2025 proceda de fuentes renovables.

Ferrovial va a construir y operar una **planta fotovoltaica de 50MWp** en España para abastecer de electricidad procedente de fuentes renovables a su actividad en España y Portugal.



03

Hacia el cero neto en 2050

Ferrovial establece el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050 mediante la reducción de emisiones y compensación voluntaria de aquellas emisiones que no se puedan abatir, a través de la neutralización en proyectos de reforestación y mitigación más allá de la cadena de valor.

El plan **Deep Decarbonization Path** recoge la hoja de ruta para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones al 2030, conforme a la iniciativa **SBTi**, y alcanzar la neutralidad a mediados de siglo, excluyendo el área de servicios.

El Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico ha concedido a Ferrovial el máximo reconocimiento alcanzado a su labor por **“Calcular”, “Reducir” y “Compensar”**.

Ha sido gracias al **proyecto Compensa**, una solución basada en la naturaleza focalizada en la restauración forestal de zonas incendiadas o agrícolas con el fin de absorber emisiones. Esta iniciativa llevada a cabo en Torremocha de Jarama, en Madrid, busca recuperar la vegetación de una zona agrícola carente de arbolado, convirtiéndola en un **bosque de absorción de CO₂**. Con su desarrollo, se repoblarán 7,7 hectáreas en tres años (4,8 en 2019, 1,8 en 2020 y 1,1 en

2021). Se plantarán un total de 4.000 árboles, que durante los próximos 50 años absorberán unas 2.000 toneladas de CO₂.

Además de apoyar en la lucha contra el cambio climático y ser una iniciativa clave en materia medioambiental, **el proyecto también es social**: ha dado trabajo a 10 personas locales anualmente, dando prioridad a aquellas que se encuentran en situación desfavorecida o pertenecen a colectivos en riesgo de exclusión. Todos reciben formación y se encargan de replantar su propio bosque, sumando un valor social añadido a su trabajo.

Además, a través del **proyecto de Generación Eléctrica**, basado en Energía Eólica en Gujarat (India), se compensarán progresivamente en los próximos cuatro años hasta el 10% de las emisiones emitidas, sin considerar la actividad de servicios.



Estamos cumpliendo con la hoja de ruta establecida para alcanzar la neutralidad en 2050.

Deep Decarbonization Path

Medidas low carbon

100%

Electricidad procedente de fuentes renovables (2025)

33%

Renovación de flota a cero emisiones (% del total; 2030)

20%

Eficiencia energética en plantas de asfalto (2025)

10%

Eficiencia energética en maquinaria de obra (2026)

Objetivos de reducción de emisiones

Reducción	Año	Emisiones remanentes (tCO ₂)
28,1%	2025	200.131
35,3%	2030	179.811
44%	2035	155.874
52%	2040	133.606
66%	2045	94.638
80%	2050	55.669

Compensación de emisiones remanentes

Compensación	Año	tCO ₂ compensadas
10%	2025	20.013
20%	2030	35.962
35%	2035	54.556
50%	2040	66.803
75%	2045	70.978
100%	2050	55.669

04 Task Force on Climate Related Financial Disclosures

Ferrovial es una de las primeras empresas en implementar las recomendaciones de TCFD en su Informe Anual Integrado. La compañía realiza periódicamente un análisis y cuantificación de los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático en todos sus negocios y geografías.



Escenarios climáticos

Se realiza un análisis de riesgos y oportunidades contemplando tanto escenarios transicionales enfocados en el grado de implementación de las políticas ligadas a la lucha frente al cambio climático, como escenarios físicos que recogen diversas casuísticas de concentración de emisiones de gases de efecto invernadero y sus impactos físicos en el clima.

Escenarios transicionales

Hasta la fecha el estudio ha contemplado los siguientes escenarios:

- **Current Policies Scenario (CPS).** Considera el impacto de aquellas políticas y medidas que están firmemente consagradas en la actualidad. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +3/4 °C a 2100.
- **New Policies Scenario (NPS).** No sólo incorpora las políticas y medidas anunciadas, sino también los efectos de su implantación. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +2/3 °C a 2100.
- **Sustainable Development Scenario (SDS).** Este escenario es consistente con la dirección necesaria de descarbonización de la economía para alcanzar el Acuerdo de París. Se considera un incremento de las temperaturas con respecto a niveles preindustriales de 2 °C o menos.

En la actual revisión se están teniendo en cuenta los nuevos escenarios recomendados por la Agencia Internacional de la Energía recogidos en su informe **World Energy Outlook 2021**:

- **Stated Policies Scenario (STEPS).** Considera las políticas actuales definidas a nivel sectorial, así como aquellas que han sido anunciadas por los países. Este escenario

supondría un aumento de la temperatura global de 2.4/2.8°C en 2100.

- **Announced Pledges Scenario (APS).** Escenario en el que se asume que todos los compromisos climáticos fijados por los gobiernos de todo el mundo, incluidas las contribuciones determinadas a nivel nacional y objetivos cero neto a largo plazo, se cumplirán en tiempo y forma. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de 1.9/2.3°C en 2100.
- **Sustainable Development Scenario (SDS).** Escenario con visión holística que contempla el objetivo de garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables, sostenibles y modernos para 2030, reducir sustancialmente la contaminación atmosférica y tomar medidas eficaces para combatir el cambio climático. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de 1.4/1.7°C en 2100.
- **Net Zero Emissions by 2050 Scenario (NZE).** Muestra un camino difícil pero alcanzable en el que el sector energético mundial logra las emisiones netas de CO₂ en 2050, con las economías avanzadas alcanzando esa meta antes que las demás. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de 1.3/1.5°C en 2100.

Escenarios físicos

Se están teniendo en cuenta los **escenarios incluidos en el 5º informe del IPCC** –RCP 2.6, RCP 4.5, RCP 6 y RCP 8.5–. Para ello, se han considerado parámetros e indicadores relacionados con la temperatura, el viento, el agua y las masas sólidas en diferentes geografías y horizontes temporales.

- **RCP 2.6.** Contempla una trayectoria estricta de emisiones en la que se alcanzan las emisiones cero netas después de 2050. La temperatura se estabiliza en torno a 1.8°C en 2100.
- **RCP 4.5.** Las emisiones alcanzan su punto máximo alrededor de 2040 y luego disminuyen. En este escenario la temperatura podría llegar a los 2.6°C en 2100.
- **RCP 6.** Las emisiones siguen aumentando hasta 2080 y empiezan a reducirse. La temperatura podría alcanzar los 3.1°C en 2100.
- **RCP 8.5.** Las emisiones continúan incrementando hasta duplicarse en 2050, se conoce como el escenario business as usual. La temperatura media global supera los 4.4°C en 2100.

Riesgos

- **Riesgos de transición** relacionados con un aumento del coste de operaciones derivado del incremento de los precios de las materias primas, aumento de tasas a los combustibles fósiles, pago por las emisiones producidas o incorporación de alguna actividad dentro del mercado de derechos de emisión. Aspectos tales como las restricciones de política sobre las emisiones, imposición de impuestos sobre el carbono, restricciones de agua y cambios en la demanda y oferta de servicios o interrupción de las operaciones son consideradas.
- **Riesgos físicos** asociados a daños físicos de las infraestructuras que pueden ocasionar una parada temporal de la actividad o una disminución de productividad en condiciones climáticas extremas o retraso de la entrega de los servicios y productos, además de un aumento de la prima de riesgos son algunos de los identificados.

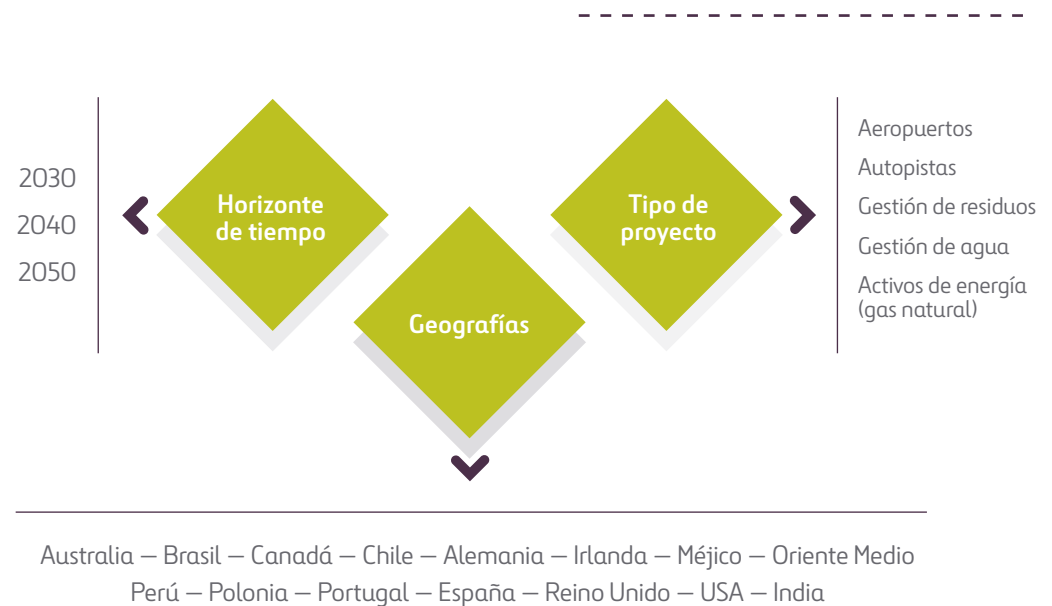


En este ejercicio se ha trabajado en el desarrollo de una metodología y una herramienta que permite identificar los riesgos físicos, evaluar las vulnerabilidades, valorar su impacto, formular soluciones de adaptación y determinar la resiliencia de dichas infraestructuras. Este análisis da respuesta, además, al apartado de adaptación conforme al reglamento de taxonomía de la Unión Europea.

La probabilidad de ocurrencia de los riesgos físicos es más alta en escenarios en que se espera una subida alta de la temperatura global consecuencia de una ausencia de políticas climáticas ambiciosas. Sin embargo, la evolución de los de transición es inversa.

Los riesgos climáticos se han incorporado a la matriz de riesgos del sistema corporativo de gestión de riesgos FRM (Ferrovia Risk Management) para su revisión con carácter bianual.

El grupo está aplicando una metodología para cuantificar el riesgo climático de sus inversiones más relevantes en la modalidad «Shadow Carbon Pricing» con el objetivo de reorientar a modelos de negocio más descarbonizado. Esta herramienta considera precios variables de la tonelada de carbono para diferentes horizontes temporales, geografías y tipos de proyecto, cuantificando así el riesgo económico potencial existente en los proyectos.



Media del precio de las emisiones:



Oportunidades: Negocios sostenibles

En cuanto a las oportunidades, la tendencia global hacia una economía baja en emisiones está dirigiendo la inversión y la financiación hacia negocios que ayuden a combatir el cambio climático y cumplir con los objetivos del acuerdo de París. Con este fin, Ferrovial lleva años posicionándose como una empresa que ofrece infraestructuras y que pone el foco en **nuevas oportunidades de negocio relacionadas con la movilidad, el agua y la electrificación**.

En este sentido, Ferrovial se convierte en un socio estratégico en la consecución de los objetivos de mitigación de emisiones y adaptación a los efectos del cambio climático aportando soluciones a través de sus **modelos de negocio “low carbon”**.



Movilidad Sostenible

Ferrovial aporta soluciones innovadoras para **mitigar las emisiones asociadas a la movilidad** e incorpora soluciones de adaptación que reducen los riesgos climáticos físicos materiales respecto a su actividad. Estas soluciones consideran la conectividad entre infraestructuras, vehículos y usuarios, el uso compartido de vehículos y la electrificación del transporte y busca reducir la congestión y contaminación de las ciudades. Algunas de estas soluciones son:

- **Managed Lanes:** Han demostrado ser la forma más eficiente y sostenible de responder a la creciente demanda de movilidad urbana de manera fácil, rápida y eficiente. Se utiliza una **estructura tarifaria** orientada a la gestión de la demanda y a la reducción de la congestión en la que, además, se dan incentivos a la utilización de los vehículos compartidos. La compañía está analizando incorporar a su política tarifaria elementos que favorezcan el uso de vehículos más eficientes energéticamente.
- **Vertipuertos:** Se planea desplegar una red de más de 25 vertipuertos en Reino Unido y otra red adicional de en torno a 10 en Florida (Estados Unidos). El objetivo es **diseñar, construir y explotar las infraestructuras** que necesitan los aviones eléctricos de despegue vertical (eVTOL).
- **Zity:** Servicio de **coche eléctrico compartido cero emisiones** al ser recargados con energía procedente de fuentes renovable.



Infraestructuras energéticas

La compañía proporciona soluciones integrales para el desarrollo, construcción y gestión de infraestructuras energéticas. Para potenciar esta línea se ha creado la división de **Infraestructuras Energéticas y Movilidad**. En la actualidad se dispone de 408 km de línea de transmisión de electricidad en operación y 518 km en construcción que permite la inyección de generación renovable al sistema eléctrico chileno.

Adicionalmente, en línea con el objetivo de consumo de electricidad 100% renovable para 2025, Ferrovial va a construir y operar una **planta fotovoltaica de 50 MWp** que suministrará energía a las actividades desarrolladas en España y Portugal.





Eficiencia energética

Bajo el modelo concesional, se opera como **empresa de servicios energéticos**, aportando un ahorro constante y una mejora continua de las instalaciones del cliente durante toda la duración del acuerdo.

Además, en el área de construcción, la compañía busca mejorar la eficiencia energética de los edificios que construye y rehabilita tanto en las fases de diseño como de construcción. Proporciona criterios de diseño bioclimático, así como técnicas y materiales innovadores para ofrecer soluciones innovadoras y diferenciadoras a sus clientes conforme a las necesidades del nuevo reglamento de la taxonomía europea.



Agua

La empresa ayuda a **solventar las consecuencias del cambio climático sobre el recurso hídrico** a través de sus plantas de agua potable para el consumo humano (ETAP), estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR), estaciones depuradoras de aguas residuales industriales (EDARI), plantas de secado térmico de fangos de las depuradoras urbanas y desaladoras de agua de mar (IDAM).

La **Política de Agua** de la compañía reconoce el recurso hídrico como natural limitado e irremplazable y el acceso como un derecho humano fundamental, relacionado directamente con el cambio global y elemento necesario dentro de la economía circular.

Además, para cuantificar el impacto en los recursos hídricos que la compañía ocasiona por su actividad, ha desarrollado una **metodología de cálculo de la huella hídrica** teniendo en cuenta aspectos tales como la fuente de procedencia del agua, el estrés hídrico del país y la calidad del agua y los vertidos, además de considerar el equilibrio de los ecosistemas en los que se emplaza.

El objetivo de Ferrovial es reducir un 20% el BWI a 2030 y compensar el BWI en 30 veces anualmente (WTI+WAI > 30BWI).

Se ha alcanzado una reducción del 31,23% del BWI con respecto al año base (2017), y una compensación anual de 50 veces el BWI.



Contribución positiva

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

05

Alineamiento de la Estrategia con los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible)

Somos la primera compañía en **certificar** el alineamiento de nuestra Estrategia de Sostenibilidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Cada año se realiza un seguimiento del grado de cumplimiento de los objetivos propuestos de contribución a los ODS. La senda de desempeño anual se cumple en todos los objetivos y en aquellos que no se han conseguido se establecen planes de remediación oportunos.

Los resultados totales del grado de cumplimiento de 2021 y los ODS a los que aportamos una mayor contribución se reflejan el gráfico siguiente:

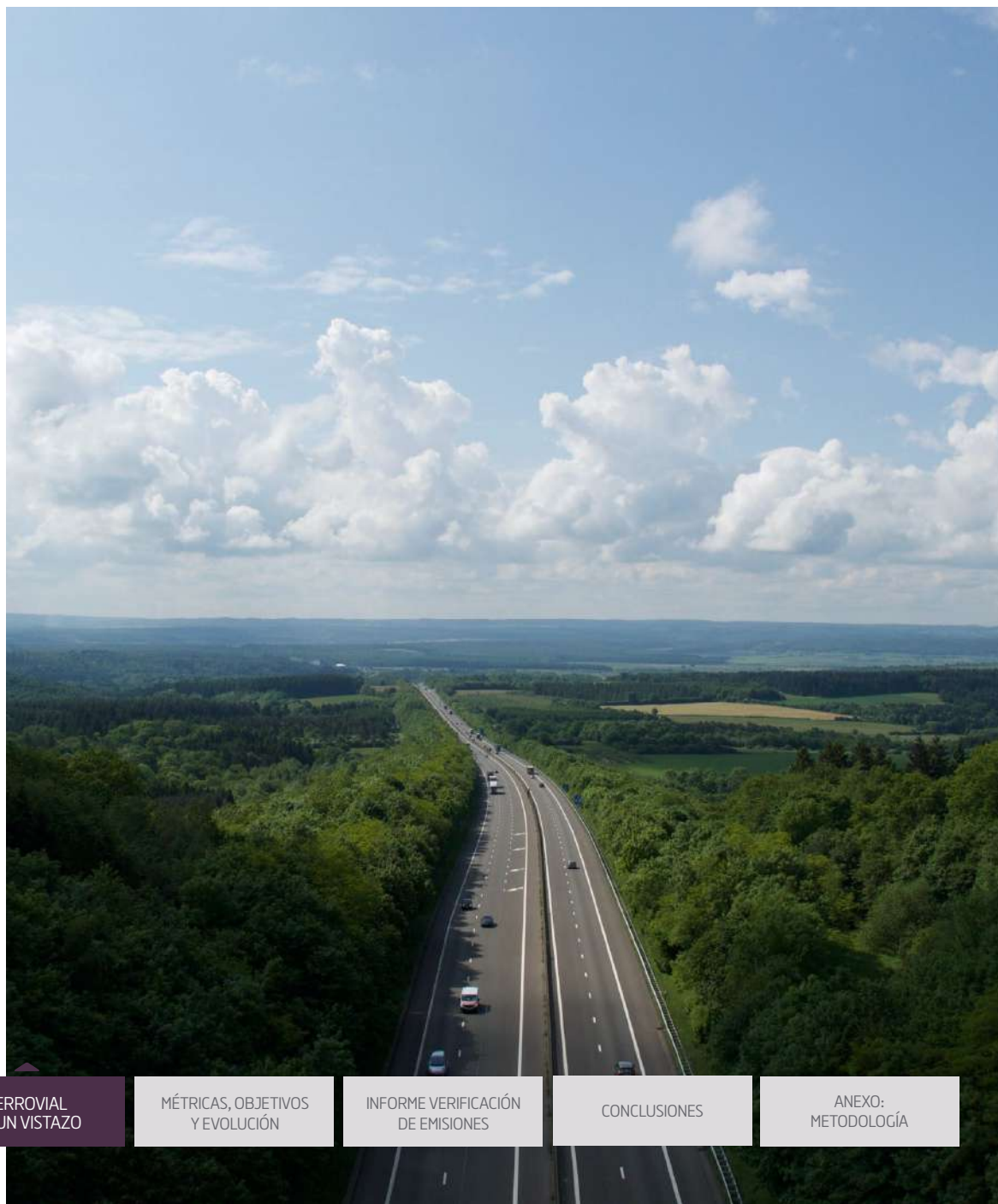


Enmarcada en el Plan Horizon 24, la **Estrategia de Sostenibilidad 2030** es el eje central de la compañía, la herramienta que ayuda a abordar los desafíos a los que se enfrenta la sociedad y a generar nuevas oportunidades de negocio. Con el foco puesto en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, este plan establece las guías para desarrollar infraestructuras innovadoras, eficientes y sostenibles teniendo siempre en cuenta los pilares en materia ambiental, social y de gobernanza.

Dentro de cada una de las tres dimensiones se han identificado áreas clave que sirven como palanca para impulsar un impacto positivo:

- **Ambiental:** estrategia climática, huella hídrica, capital natural, economía circular, movilidad sostenible e innovación para la sostenibilidad.
- **Social:** igualdad de oportunidades, talento local, salud y bienestar, seguridad laboral e inversión en la comunidad.
- **Gobernanza:** buen gobierno, sostenibilidad en la gobernanza y cadena de suministro.

Ferrovial ostenta **cargos de decisión en organismos impulsores de la sostenibilidad** nacional e internacional como Fundación SERES, Forética, Red Española del Pacto Mundial, Comisión de RSC de la CEO o Asociación Española para la Calidad (AEC). En 2021, Ferrovial ha ostentado la presidencia del Grupo Español de Crecimiento Verde y el Consejero Delegado de Ferrovial ha empezado a formar parte del Comité Ejecutivo de Fundación Seres. Asimismo, la compañía colabora con otros organismos impulsores de la sostenibilidad en diferentes ámbitos, como Green Building Council (GBCe), Climate-KIC, Corporate Leaders Group, Pacto por la Economía Circular, EU Green Growth Group, Fundación Empresa y Clima, We Mean Business, European Climate Pact o Women Sustainability Action (WAS).



Reconocimientos

Ferrovial reconocida como empresa líder por su estrategia climática, siendo premiada un año más por **Carbon Disclosure Project (CDP)** e incluida en la categoría Leadership Climate **A list**, en la que lleva presente desde 2010.

En 2021 la compañía formó parte, además, de los principales índices de sostenibilidad:

- **Dow Jones Sustainability Index (DJSI):** Miembro de este índice selectivo durante los últimos 20 años. Recientemente ha recibido la distinción Silver en el Sustainability Yearbook 2022.
- **FTSE4Good:** La compañía forma parte de este índice en sus últimas 18 ediciones.
- **MSCI:** Calificación “A”.
- **SUSTAINALYTICS:** En 2021 se recibió una calificación “Top-Rated” dentro del sector de la Construcción e Ingeniería, situándose en el 7% de las empresas mejor valoradas por el índice.
- **VIGEO:** Miembro de los selectivos Euronext-Vigeo Eurozone 120 y Europe 120.
- **STOXX:** La compañía forma parte de este índice por séptimo año consecutivo.
- **ISS ESG:** Categoría Prime.



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



FTSE4Good



ferrovia

MÉTRICAS, OBJETIVOS Y EVOLUCIÓN



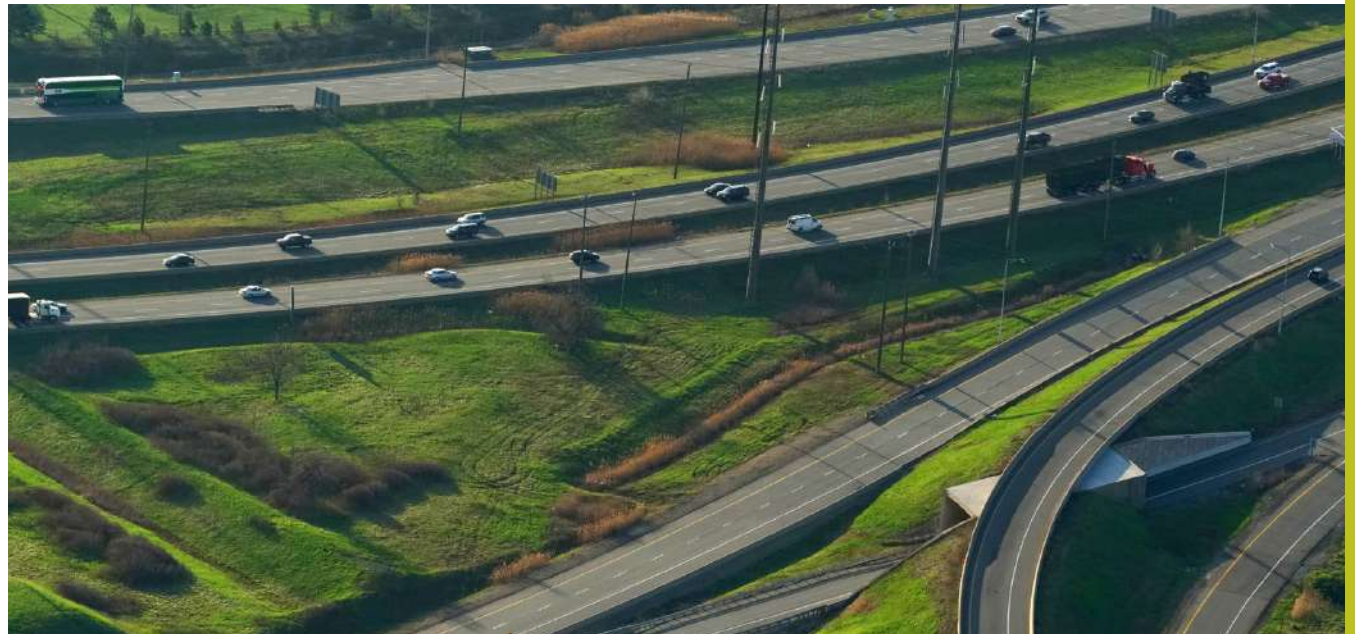
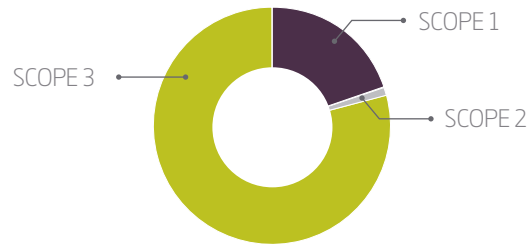
5



Métricas y evolución

Emisiones de gases de efecto invernadero 2021 (Scope 1&2&3)*

En términos absolutos por tipo de fuente



761.314 Scope 1 (tCO₂e)

257.863
Estacionarias

271.764
Difusas

231.445
Móviles

243
Fugitivas

36.752 Scope 2 (tCO₂e)

2.849.892 Scope 3 (tCO₂e)

1.010.324
Others

1.144.190
Purchased goods
and services

445.526
Investments

249.853
Use of sold product

* Información verificada conforme a ISAE 3410

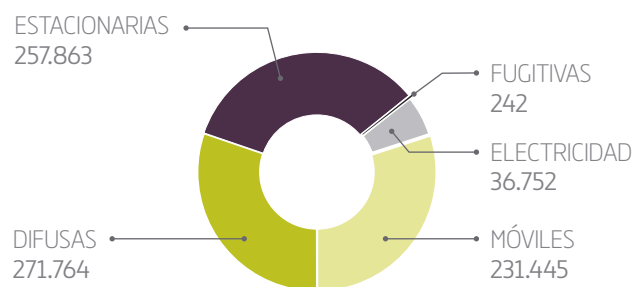
Emisiones GEI. Scope 1&2

En términos absolutos (tCO₂e)

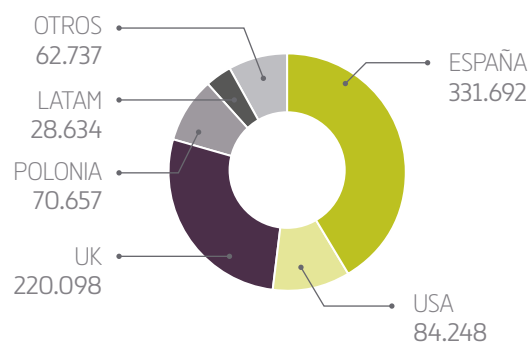
	2009	2019	2020	2021	2021vs2009	2021vs2020
Construcción	251.375	227.451	223.874	191.573	-23,79 %	-14,43 %
Budimex	47.665	80.326	71.964	70.657	48,24 %	-1,82 %
Cadagua	63.221	6.642	3.048	2.139	-96,62 %	-29,80 %
Ferrovial construcción	74.934	95.861	99.044	87.169	16,33 %	-11,99 %
Webber	65.555	44.622	49.819	31.607	-51,79 %	-36,56 %
Corporación	896	579	516	539	-39,90 %	4,41 %
Ferrovial corporación	896	579	516	539	-39,90 %	4,41 %
Infraestructuras	26.030	9.616	3.954	2.670	-89,74 %	-32,48 %
Cintra	26.030	9.616	3.954	2.670	-89,74 %	-32,48 %
Aeropuertos	45	18	13	13	-71,33 %	-3,91 %
Transchile	45	18	13	13	-71,33 %	-3,91 %
Total sin servicios	278.346	237.664	228.358	194.794	-30,02 %	-14,70 %
Servicios	764.909	711.869	614.435	603.272	-21,13 %	-1,82 %
Amey	267.290	235.778	231.792	217.102	-18,78 %	-6,34 %
Ferrovial servicios	497.620	476.091	382.643	386.170	-22,40 %	0,92 %
Total con servicios	1.043.255	949.532	842.793	798.066	-23,50 %	-5,31 %

Distribución de las emisiones (tCO₂e) de los Scope 1&2

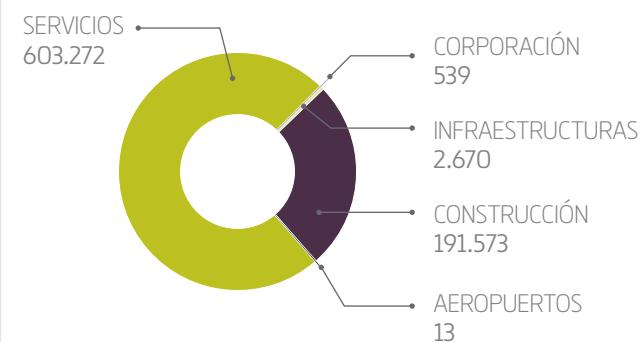
Tipo de fuente de emisión



Región



Área de negocio



Emisiones de Scope 1 (tCO₂e)

		2009	2019	2020	2021	2021vs2009	2021vs2020
Scope 1 (tCO ₂ e)	Construcción	163.232	192.325	192.539	169.737	3,99 %	-11,84 %
	Budimex	27.744	64.373	55.237	55.631	100,51 %	0,71 %
	Cadagua	18.669	699	477	606	-96,75 %	27,11 %
	Ferrovial construcción	61.287	85.681	90.193	84.000	37,06 %	-6,87 %
	Webber	55.532	41.572	46.632	29.500	-46,88 %	-36,74 %
	Corporación	375	219	151	166	-55,91 %	9,48 %
	Ferrovial corporación	375	219	151	166	-55,91 %	9,48 %
	Infraestructuras	6.024	2.053	2.018	1.784	-70,39 %	-11,59 %
	Cintra	6.024	2.053	2.018	1.784	-70,39 %	-11,59 %
	Aeropuertos	41	17	13	13	-68,51 %	-3,91 %
	Transchile	41	17	13	13	-68,51 %	-3,91 %
	Total sin servicios	169.672	194.614	194.722	171.699	1,19 %	-11,82 %
	Servicios	722.624	694.356	600.795	589.614	-18,41 %	-1,86 %
	Amey	252.999	233.669	231.707	217.000	-14,23 %	-6,35 %
	Ferrovial servicios	469.624	460.687	369.089	372.614	-20,66 %	0,96 %
Total con servicios	892.296	888.971	795.517	761.314	-14,68 %	-4,30 %	

Emisiones de Scope 2 (tCO₂e)

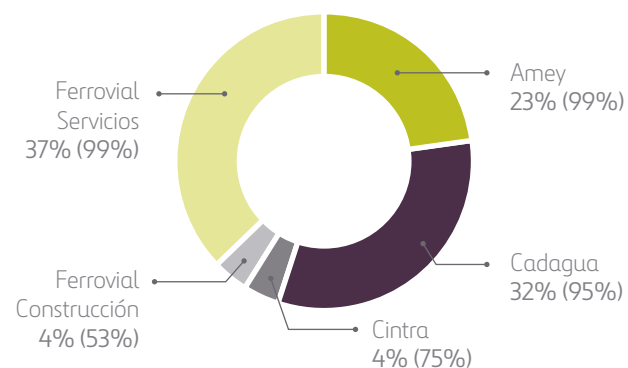
		2009	2019	2020	2021	2021vs2009	2021vs2020
Scope 2 (tCO ₂ e)	Construcción	88.143	35.126	31.335	21.836	-75,23 %	-30,32 %
	Budimex	19.921	15.953	16.726	15.026	-24,57 %	-10,16 %
	Cadagua	44.552	5.943	2.571	1.533	-96,56 %	-40,36 %
	Ferrovial construcción	13.647	10.180	8.851	3.169	-76,78 %	-64,19 %
	Webber	10.023	3.050	3.187	2.107	-78,98 %	-33,89 %
	Corporación	521	360	365	373	-28,36 %	2,30 %
	Ferrovial corporación	521	360	365	373	-28,36 %	2,30 %
	Infraestructuras	20.006	7.563	1.936	886	-95,57 %	-54,25 %
	Cintra	20.006	7.563	1.936	886	-95,57 %	-54,25 %
	Aeropuertos	4	1	0	0	-100,00 %	-
	Transchile	4	1	0	0	-100,00 %	-
	Total sin servicios	108.674	43.049	33.636	23.095	-78,75 %	-31,34 %
	Servicios	42.286	17.512	13.639	13.657	-67,70 %	0,13 %
	Amey	14.291	2.108	85	102	-99,29 %	19,45 %
	Ferrovial servicios	27.995	15.404	13.554	13.555	-51,58 %	0,01 %
	Total con servicios	150.959	60.562	47.276	36.752	-75,65 %	-22,26 %

	2009	2019	2020	2021	2021vs2009	2021vs2020
Market Based ¹	150.959	60.562	47.276	36.752	-75,7%	-22,3%
Location Based ²	158.586	125.031	117.293	109.266	-31,1%	-6,8%

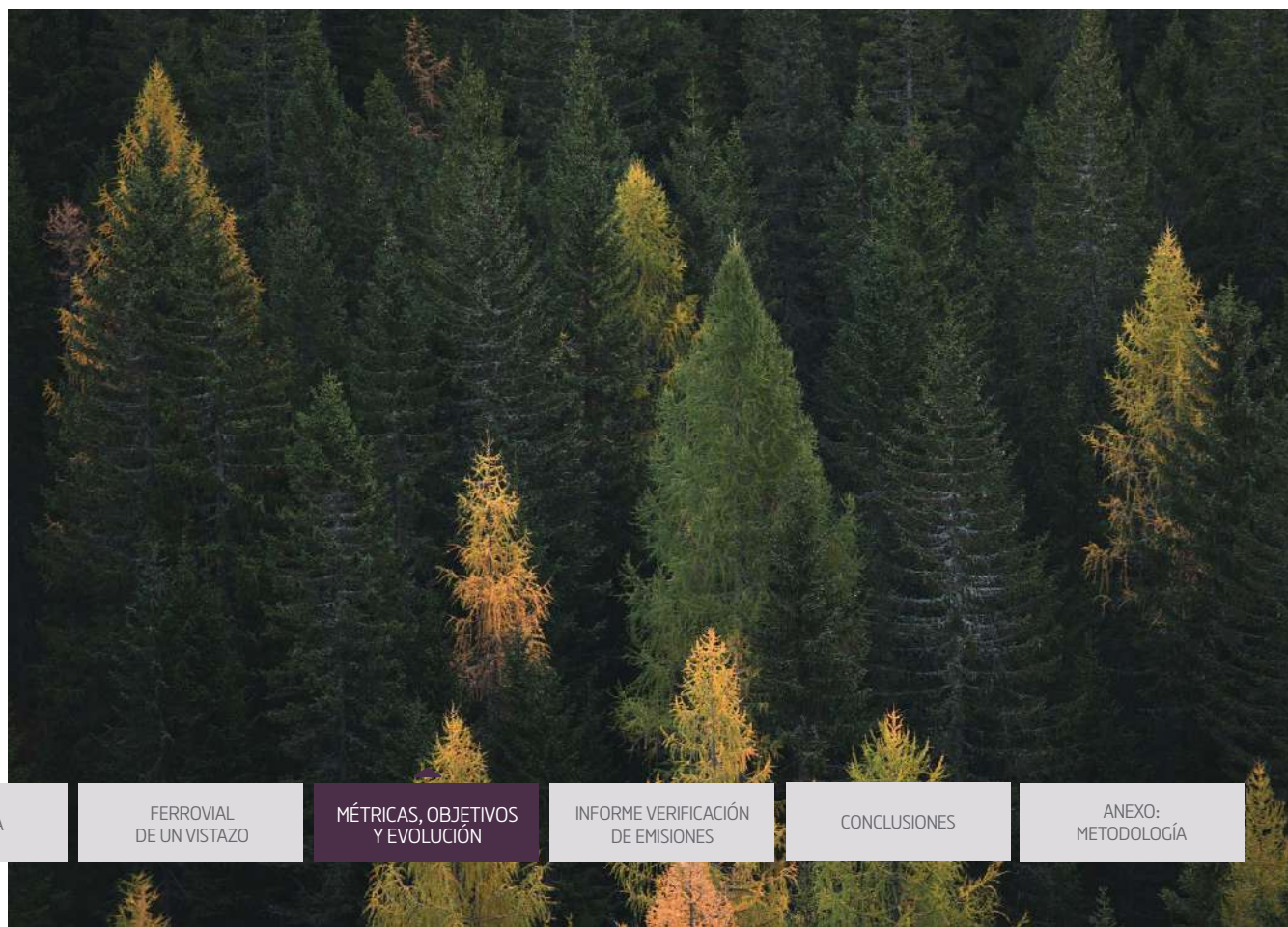
1. **Market based** es el método utilizado para calcular las emisiones del Scope 2 que tiene en cuenta el mix eléctrico residual para la energía eléctrica no renovable en aquellos países donde está disponible y el factor de conversión de la electricidad procedente de fuentes renovables con certificado de origen es cero.
2. **Location based** es el método utilizado para calcular las emisiones del Scope 2 teniendo en cuenta el mix eléctrico nacional y la cantidad total de energía consumida.

En 2021 el 78% de la electricidad consumida de proviene de electricidad renovable.

Esta es la distribución por empresa*:



* El primer porcentaje de cada valor indica el porcentaje de consumo de electricidad renovable por cada empresa respecto al total de electricidad renovable usada por el Grupo. Los porcentajes entre paréntesis indican el consumo de electricidad renovable respecto de la electricidad total consumida por la propia empresa.



En términos de intensidad (tCO₂e/millón €)

Los datos de intensidad reflejan el desacoplamiento entre emisiones y crecimiento de la compañía.



	2009	2019	2020	2021	2021Vs2009	2021Vs2020
Construcción	46,22	43,20	43,07	32,70	-29,3%	-24,1 %
Corporación	10,43	46,87	72,86	74,70	616,2%	2,5 %
Infraestructuras	60,26	15,61	10,12	4,87	-91,9%	-51,9 %
Aeropuertos	6,29	2,60	2,00	1,92	-69,5%	-3,9 %
Total sin servicios	162,36	75,55	72,01	30,33	-81,32%	-57,87%
Servicios	230,75	105,04	108,35	111,62	-51,6%	3,0 %
Total con servicios	162,36	75,55	72,01	67,48	-58,44%	-6%

Consumos energéticos

		Mwh				
		2009	2019	2020	2021	
Combustibles fósiles	Estacionarias	Diésel	851.446	1.403.343	1.528.742	1.202.402
		Fuel	344.186	137.269	100.551	77.191
		Gasolina	13.447	7.328	7.236	8.397
		Gas Natural	400.727	207.710	144.565	86.015
		Carbón	0	361.701	268.802	309.389
		Queroseno	4.097	1.995	1.559	807
		Propano	17.540	22.793	20.972	35.733
		LPG	175	58	2	64
	Móviles	Diésel	3.629.217	2.825.602	2.683.716	2.501.469
		Fuel	219	0	0	0
		Gasolina	664.171	557.001	622.083	645.343
		Gas Natural	473.922	94.895	93.218	87.629
		Etanol	0	0	0	3.177
		LPG	932	4.542	3.258	2.919
TOTAL		6.400.080	5.624.238	5.474.704	4.960.535	

		Mwh			
		2009	2019	2020	2021
Consumo electricidad procedente de fuentes no renovable	Construcción	761.769	261.867	218.961	130.383
	Corporación	5.359	4.239	3.837	3.926
	Infraestructuras	230.072	61.360	18.901	10.817
	Aeropuertos	30	4	0	0
	Servicios	360.101	148.033	98.511	98.934
	TOTAL	1.357.331	475.503	340.210	244.060
Consumo electricidad procedente de fuentes renovable	Construcción	599	313.748	297.444	315.124
	Corporación	0	0	0	0
	Infraestructuras	0	4.058	28.356	33.150
	Aeropuertos	0	0	0	0
	Servicios	25.772	438.589	469.646	514.025
	TOTAL	26.371	756.395	795.445	862.299

		Mwh					
		España	USA	UK	Polonia	LATAM	Otros
Consumo energético NO renovable		1.978.369	1.061.270	594.005	796.533	383.602	390.805
Consumo energético renovable		582.961	33.150	231.884	0	0	14.303

Evolución de emisiones

Nuestro objetivo, conforme a la iniciativa SBTi, establece reducir nuestras emisiones de Scope 1&2 en un 35,3% en términos absolutos (tCO₂e) y un 42,9% en intensidad (tCO₂e/millón €), al 2030 respecto al año base 2009.

En 2021, se han **reducido las emisiones de Scope 1&2 un 23,50%**, en términos absolutos, **y un 58,44%**, en intensidad, frente al año base. Se trata de una reducción del 5,31% y del 6,29% de tCO₂e, respectivamente, comparado con el ejercicio anterior, lo que supone **cumplir con la hoja de ruta establecida por la compañía** gracias a la velocidad de implementación de la medida para este ejercicio de consumo de electricidad procedente de fuentes renovables recogida en el plan **Deep Decarbonization Path**.



Consumo de energía eléctrica de origen renovable

La compañía promueve el consumo de energía eléctrica con garantía de origen renovable y avanza rápidamente hacia el objetivo del 100% en 2025 establecido en su plan. Como muestra de este compromiso, Ferrovial va a construir y operar una planta fotovoltaica en Sevilla (España) para suministrar electricidad renovable para los consumos de la compañía en España y Portugal. **El 78% de la energía eléctrica consumida procede de fuentes renovables**, llegando casi al 100% en Amey, Cadagua, Ferrovial Servicios España y Cintra en Estados Unidos. Esto ha permitido alcanzar una reducción del Scope 2 superior al 75% respecto al año base.





Construcción

El indicador de intensidad (tCO₂e/millón €) se ha reducido un 29,3% respecto al año base, lo que refleja el desacoplamiento entre emisiones y crecimiento económico. Ello demuestra que los procesos son más eficientes y las actividades menos intensivas energéticamente.

En términos absolutos (tCO₂e), las emisiones también arrojan una tendencia descendente, un 23,79% menos respecto al mismo año. Sólo Budimex y Ferrovial Construcción tienen una evolución ascendente, en concreto en fuentes móviles y estacionarias, asociada a un gran crecimiento de la actividad. Sin embargo, ambas empresas han reducido sus emisiones respecto al ejercicio anterior.

En el sector de la construcción, la demanda energética está fuertemente ligada al volumen de contratación, tipo de obra y a la ejecución de los trabajos con medios propios o subcontratados. La compañía trabaja en la implementación de medidas de eficiencia energética dando prioridad, en los próximos años, a la descarbonización de fuentes móviles y estacionarias como se recoge en el **Deep Decarbonization Path**.



Servicios

El indicador de intensidad (tCO₂e/millón €) se ha reducido un 51,6% respecto al año base y un 21,13% en términos absolutos (tCO₂e).

El 45% de las emisiones de esta área están ligadas al biogás en las plantas de tratamiento. Por ello, el foco a lo largo de los últimos años se ha centrado en reducir los residuos destinados a vertedero, potenciando la selección previa y mejorando los procesos de captación de biogás, principios claves de la Economía Circular. Esto ha supuesto una reducción del 18%.



Cintra

El consumo de electricidad destinada a iluminación de las autopistas es la principal fuente de consumo energético asociado a esta actividad y representa en torno al 75% de las emisiones asociadas a este tipo de infraestructuras. En respuesta a esta situación, la principal apuesta es el consumo de electricidad procedente de fuentes renovables, además de la implementación de medidas de eficiencia energética que permiten reducir los consumos.

En este ejercicio, el 75% de la electricidad consumida procede de fuentes renovables, que contribuyen a reducir un 60% las emisiones de Cintra en el año.

Cumpliendo
con nuestros objetivos
de reducción
del Scope 1&2&3

Emisiones GEI. Scope 3

En términos absolutos (tCO₂e)

Scope 3	2012	2019	2020	2021	2021Vs2012	2021Vs2020
Investments*	1.364.372	864.782	774.570	445.526	-67,35 %	-42,48 %
Purchased goods and services	1.756.724	1.102.148	1.021.375	1.144.190	-34,87 %	12,02 %
Use of sold product	478.824	499.904	209.022	249.853	-47,82 %	19,53 %
Capital Goods	569.407	118.081	411.535	191.884	-66,30 %	-53,37 %
Upstream transportation and distribution	560.420	477.374	476.642	552.731	-1,37 %	15,96 %
Waste generated in operations	191.948	141.389	125.990	99.220	-48,31 %	-21,25 %
Fuel and energy related activities	191.927	136.217	121.965	102.406	-46,64 %	-16,04 %
End of life treatment of sold products	57.368	31.667	23.152	59.894	4,40 %	158,70 %
Business travel	6.606	7.232	1.796	2.515	-61,93 %	40,07 %
Upstream leased assets	1.405	0	0	0	-100,00 %	-
Employee commuting	792	1.763	1.645	1.673	111,29 %	1,71 %
	5.179.792	3.380.558	3.167.692	2.849.892	-44,99%	-10,03 %

* Los consumos y emisiones recogidos en esta categoría asociados a los aeropuertos se basan en información verificada externamente por los mismos. En el caso de aeropuertos la última información disponible corresponde al ejercicio 2020.

Evolución de emisiones

Nuestro objetivo avalado por SBTi contempla reducir nuestras emisiones de Scope 3 en un 20% en términos absolutos (tCO₂e) al 2030, excluyendo “Capital goods” and “Purchased goods and services”, respecto al 2012. Siguiendo este criterio se han alcanzado reducciones del 46,98% y, en el caso de considerar todas las categorías, del 44,99% respecto al año base.

Los efectos de la pandemia de la COVID 19, especialmente las medidas de restricción de la movilidad, han tenido un impacto relevante en las emisiones asociadas a autopistas y aeropuertos recogidas en las categorías **Investments** y **Use of sold Products**.

Desde el año base, los principales materiales considerados en la categoría **Purchased goods & services** son materiales de construcción. La evolución de emisiones asociadas a estas compras se ha ido reduciendo a lo largo de estos años y, por tanto, aquellas asociadas al transporte (**Upstream transportation and distribution**) y uso final (**End of life treatment of sold products**) también.

Se observa una disminución de un 21,25% de las emisiones asociadas a la categoría **Waste generated in operations**. Se trabaja en la incorporación de los principios de economía circular a través de la reducción del uso de recursos naturales no renovables, la reutilización de residuos como materias primas, el reciclaje y la incorporación de criterios de ecodiseño. La actividad de Construcción ha establecido un objetivo anual de reutilización de tierras del 80%, así como un 70% en RCDs.

La implementación de medidas de eficiencia energética y el aumento del consumo de electricidad procedente de fuentes renovables ha favorecido reducir las emisiones de la categoría **Fuel and energy related activities**.

Emisiones “Biogenic CO₂”



	2009	2019	2020	2021	2021Vs2009	2021Vs2020
Construcción	768	54.678	128.792	62.404	8024 %	-52 %
Servicios	729.776	733.912	941.046	649.827	-11 %	-31 %
	730.544	788.590	1.069.838	712.231	-2,51 %	-33,43 %



Emisiones evitadas

Las principales bolsas de reducción de emisiones están asociadas a:

Renovación de flota

La gran mayoría de la flota se gestiona mediante acuerdos de hasta tres años, lo que ha permitido una renovación completa de la flota por vehículos más eficientes, produciéndose una reducción sustancial y continuada en los niveles de emisiones. Se tiene el objetivo de alcanzar un 33% de vehículos de flota cero emisiones en 2030, tal como establece el plan **Deep Decarbonization Path** de nuestra estrategia.

Compra de electricidad de origen renovable

El 78% de la electricidad total consumida procedió de fuentes renovables, siendo un 87% comprada y un 13% de autoconsumo.

	2009	2019	2020	2021
Renovación de flota	2.489	5.498	11.025	6.927
Compra de electricidad renovable	4.543	55.891	62.184	67.567
Por la actividad de triaje y captación de biogás en vertederos	710.056	1.678.298	1.699.737	1.729.734
Por la captación de biogás en plantas de tratamiento de agua	0	422.724	406.842	502.028
Por generación de energía en vertederos	44.271	72.951	83.057	78.592
Por generación de energía en plantas de tratamiento de agua	18.603	34.429	45.533	52.435
	779.962	2.269.791	2.308.379	2.437.282

Emisiones evitadas en la actividad de triaje y captación de biogás en vertederos

Respecto a la gestión de los residuos a través de la actividad de triaje, se prioriza la valorización frente a la eliminación, con el objeto de reducir el volumen de rechazo que se deposita en vertedero y que, por tanto, genera emisiones de GEI. Cuando los residuos finales son depositados en el vertedero, se producen emisiones de biogás por descomposición

de éstos. Este biogás se capta mediante redes colectoras para evitar la emisión directa de metano (CH₄) a la atmósfera y facilitar su aprovechamiento a través de la producción de energía. La tendencia de la compañía es llevar a cabo una constante inversión en tecnología tanto en la actividad de triaje como en la captación de biogás con lo que se ha permitido reducir en los últimos años las emisiones de GEI.

Emisiones evitadas por generación de energía en plantas de tratamiento de agua

En los procesos de secado térmico de fangos de las estaciones depuradoras de aguas residuales gestionadas por Cadagua, se han implantado plantas de cogeneración que producen energía térmica para el secado de fangos y que además produce energía eléctrica. Por su parte, en las plantas de depuración se capta el biogás generado y se aprovecha para generar electricidad.

Emisiones evitadas por generación de energía en vertederos

El biogás captado en los vertederos, metano principalmente, se utiliza en plantas de cogeneración para la producción de electricidad y energía térmica. En 2021, entre los vertederos y plantas de tratamiento de Ferrovial Servicios y Amey se han generado 323.955 MWh de energía procedente de fuentes renovables. Por el proceso de captación no solo se evitan la emisión de GEI a la atmósfera, sino que además se genera energía procedente de fuentes renovables.

Emisiones evitadas por generación de energía en las plantas de tratamiento de agua

El biogás captado en las EDAR (Estación de Depuración de Aguas Residuales) se destina para generar electricidad con la combustión del biogás generado. Esto junto con el proceso de cogeneración en los secados térmicos han generado 142.043 MWh.

ferrovia

INFORME VERIFICACIÓN DE EMISIONES



6





Ferrovial Corporación, S.A. y sociedades dependientes

Informe de Aseguramiento Limitado Independiente del
Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)
31 de diciembre de 2021



Informe de Aseguramiento Limitado Independiente del Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

A la Dirección de Ferrovial Corporación S.A.:

Alcance del trabajo

Hemos llevado a cabo un encargo de aseguramiento limitado del inventario GEI de Ferrovial Corporación, S.A. y sus filiales dependientes Budimex, Cadagua, Ferrovial Construcción, Webber, Cintra, Amey, Ferrovial Servicios y Transchile (en adelante "Ferrovial") correspondiente al ejercicio financiero anual terminado el 31 de diciembre de 2021, que se incluye en el Anexo de este documento. Este encargo ha sido realizado por un equipo de auditoría experto en materia de sostenibilidad y cambio climático.

Responsabilidad de la Dirección de Ferrovial

La Dirección de Ferrovial es responsable de la preparación del Inventario GEI 2021, de acuerdo con su procedimiento interno, "Cálculo y reporte de la Huella de Carbono" de Ferrovial, descrito en el informe "Estrategia Climática Ferrovial 2021", (disponible en <https://www.ferrovial.com/es/sostenibilidad/medio-ambiente/huella-carbono>). Esta responsabilidad incluye el diseño, la implantación y el mantenimiento de los sistemas de control interno relevantes para permitir que el Inventario GEI esté libre de incorrecciones materiales, debido a fraude o a error.

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

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión de aseguramiento limitado sobre el inventario de GEI de Ferrovial, basado en los procedimientos que hemos realizado y en las evidencias que hemos obtenido. Hemos realizado nuestro encargo de aseguramiento limitado de acuerdo con la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3410, (NIEA 3410), "Encargos de Aseguramiento sobre Gases de Efecto Invernadero", emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC). Esta norma requiere que planifiquemos y ejecutemos nuestro encargo con el fin de obtener una seguridad limitada de que el Inventario GEI 2021 de Ferrovial está libre de incorrecciones materiales.

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

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., Torre PwC, Pº de la Castellana 259 B, 28046 Madrid, España
Tel.: +34 915 684 400 / +34 902 021 111, Fax: +34 915 685 400, www.pwc.es

1

R. M. Martín, Ido. 07/2021, f. 60/75, IMA 2101, IMA 2104, IMA 2107
Iscrito en el R.C.A.C. con el número 52042 - C.V. 07/2019



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

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

- A través de consultas y reuniones con el personal de las diversas áreas de Ferrovial involucradas en la elaboración del Inventario GEI, obtenido un entendimiento del ambiente de control de Ferrovial y de los sistemas de información relevantes para la cuantificación de las emisiones y presentación de informes, pero no hemos evaluado el diseño de determinadas actividades de control, ni hemos obtenido evidencias acerca de su aplicación, ni tampoco hemos probado su efectividad operativa.
- Evaluado si los métodos de Ferrovial para desarrollar estimaciones son apropiados y han sido aplicados en forma consistente. Sin embargo, nuestros procedimientos no han incluido pruebas sobre los datos en los que se han basado las estimaciones ni hemos calculado nuestras propias estimaciones para compararlas con las de Ferrovial.
- Comprobado, mediante pruebas analíticas y sustantivas en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa (datos de actividad, cálculos e información generada) para la determinación del Inventario GEI 2021 de Ferrovial, y su adecuada compilación de acuerdo con el procedimiento interno aplicado.

Los procedimientos realizados en un encargo de aseguramiento limitado varían en naturaleza y plazos, y son menos extensos que para un encargo de aseguramiento razonable. Por consiguiente, el nivel de garantía obtenido en un encargo de aseguramiento limitado es sustancialmente inferior a la garantía que se habría obtenido si hubiéramos realizado un aseguramiento razonable.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA), que incluye los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética basados en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesional, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene en consecuencia un exhaustivo sistema de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

Conclusión de Aseguramiento Limitado

Como resultado de los procedimientos que hemos realizado y de las evidencias que hemos obtenido, no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que el Inventario GEI de Ferrovial correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2021, no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con el procedimiento interno aplicado, "Cálculo y reporte de la Huella de Carbono" de Ferrovial, descrito en el Informe "Estrategia Climática Ferrovial 2021".

2



Uso y distribución

Nuestro informe se emite únicamente a la Dirección de Ferrovial, de acuerdo con los términos de nuestra carta de encargo. No asumimos ninguna responsabilidad frente a terceros distintos de la Dirección de Ferrovial. Nuestro informe debe leerse conjuntamente con el informe "Estrategia Climática Ferrovial 2021" de Ferrovial.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L

Pablo Bascones Mundain

10 de marzo de 2022

3



Anexo

**INVENTARIO DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI)
CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO TERMINADO EL
31 DE DICIEMBRE DE 2021**

De Ferrovial Corporación S.A. y sus filiales dependientes Budimex, Cadagua, Ferrovial
Construcción, Webbar, Cintra, Amey, Ferrovial Servicios y Transchile

Inventario GEI 2021	tCO2eq
Alcance 1	761.314
• Construcción	169.737
• Corporación	166
• Infraestructuras	1.784
• Servicios	589.614
• Aeropuertos	13
Alcance 2	36.792
• Construcción	21.836
• Corporación	373
• Infraestructuras	985
• Servicios	13.657
• Aeropuertos	-
Alcance 3	2.849.692
1. Compra de bienes y servicios	1.144.135
2. Bienes de capital	191.034
3. Actividades relacionadas con los combustibles y energía no incluidas en los Alcances 1 y 2	102.408
4. Transporte y distribución de bienes aguas arriba	852.731
5. Generación de residuos	89.220
6. Viajes de negocio	2.515
7. Desplazamientos al trabajo	1.673
8. Activos arrendados aguas arriba	0
9. Transporte y distribución de bienes aguas abajo ¹	N/A
10. Procesamiento de productos ¹	N/A
11. Uso de productos	249.883
12. Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos	59.894
13. Activos arrendados aguas abajo ¹	N/A
14. Franquicias ¹	N/A
15. Inversiones ²	445.528
Biogénico CO2	712.231

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

² De las inversiones en participadas, se cuantifican las emisiones derivadas de las inversiones de Cintra en autopistas sin control operacional, que suman 226.919 ton CO2eq. Adicionalmente se contabilizan las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos, de los cuales, a fecha de la publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes a 2021 por lo que se han considerado las emisiones de 2020, siendo éstas un total de 218.607 ton CO2eq.



El Inventario GEI 2021 de Ferrovial ha sido calculado a partir de los siguientes consumos energéticos:

Consumos energéticos en términos absolutos 2021	GJ
Combustibles utilizados en fuentes estacionarias y móviles	4.960.536
• Diesel	3.703.871
• Fuel	77.191
• Gasolina	653.740
• GN	173.644
• Carbón	309.389
• Queroseno	807
• Propano	35.733
• Etanol	3.177
• LPG	2.963
Consumo de electricidad no renovable	244.060
• Servicios	96.934
• Construcción	130.383
• Infraestructuras	10.617
• Corporación	3.926
• Aeropuertos	0
Consumo de electricidad renovable	882.299
• Servicios	514.025
• Construcción	315.124
• Infraestructuras	33.150
• Corporación	0
• Aeropuertos	0

Criterio de cuantificación

El Inventario GEI 2021 de Ferrovial se ha preparado de acuerdo con el procedimiento "Cálculo y reporte de la Huella de Carbono" descrito en el informe "Estrategia Climática Ferrovial 2021".

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

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

ferrovial



7

CONCLUSIONES



Conclusiones

**01**

La Estrategia Climática está integrada en la Estrategia Corporativa.

02

Objetivos de reducción de las emisiones del **Scope 1&2&3** avalados por SBTi.

03

Objetivo de alcanzar el **100% de la electricidad renovable** en 2025.

04

Objetivo de alcanzar la **neutralidad** a mediados de siglo.

05

Cumplimiento de la hoja de ruta establecida en el cumplimiento de nuestros objetivos.

06

100 % de las emisiones verificadas conforme a la NIEA 3410.

07

Se han incorporado las recomendaciones del **Task Force on Climate Financial Disclosure** en nuestros informes de reporte.

08

Riesgos y Oportunidades relacionadas con el Cambio Climático analizados e integrados en el sistema corporativo de riesgos.

09

Descarbonizando la economía con nuestros productos y servicios.

ferrovial

ANEXO: METODOLOGÍA



8

Metodología

Ferrovial mide desde 2009 el 100% de las emisiones de gases de efecto invernadero originadas por sus actividades en todo el mundo. La metodología de cálculo está basada principalmente en el GHG Protocol (WRI&WBCSD) por ser la más aceptada internacionalmente, manteniendo además la conformidad con la ISO14064-1. Sin embargo, se han utilizado otras metodologías para tener en cuenta aspectos específicos del negocio como, por ejemplo, la metodología DEFRA y DECC para las operaciones en Reino Unido, y la metodología EPER para la estimación de las emisiones difusas de vertederos.

Para el cálculo se considera el control operacional como límite organizacional. Bajo este enfoque una empresa contabiliza las emisiones de aquellas fuentes sobre las que tiene autoridad plena para introducir e implementar sus políticas operativas, con independencia de su participación accionarial en la sociedad.

Las emisiones de GEI que se generan en las actividades de Ferrovial se clasifican en:

- **Emisiones directas (Scope 1).** Aquellas procedentes de fuentes que son propiedad o están controladas por la empresa. Principalmente proceden de:
 - **Combustión de combustibles** en equipos estacionarios (calderas, hornos, turbinas...) para producir electricidad, calor o vapor. Combustión de combustibles en vehículos que son propiedad o están controlados por la empresa.

- **Emisiones difusas.** Aquellas no asociadas a un foco emisor determinado, tales como las emisiones de biogás procedentes de vertedero.
- **Emisiones canalizadas.** Emisiones de gases de efecto invernadero generadas a través de un foco, excluidas las que proceden de combustión de combustibles.
- **Emisiones fugitivas.** Refrigerantes.
- **Emisiones indirectas (Scope 2).** Generadas a consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan. Se ha seguido la “GHG Protocol Scope 2 Guidance” publicada en enero del 2015 y el método de “Market based” en lugar de “Location based”. “Market based” considera el mix energético del proveedor y “Location Based” tiene en cuenta el mix energético del país.
- **Emisiones indirectas (Scope 3).** Ferrovial calcula la totalidad de las emisiones del Scope 3 siguiendo las pautas recogidas en el Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard publicado por GHG Protocol Initiative, el WRI y el WBCSD. Ferrovial calcula 11 de las 15 categorías recogidas en el documento Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard. Las categorías que no son de aplicación son:
 - **Downstream transportation and distribution.** Ferrovial no vende productos que sean transportados o almacenados.

- **Processing of sold products.** Ferrovial no tiene productos que vayan a ser transformados o incluidos en otro proceso para la obtención de otro producto.
- **Downstream leased assets.** Ferrovial no dispone de activos que alquile a otras empresas.
- **Franchises.** Ferrovial no actúa como franquiciador.

A continuación, se detalla el método de cálculo de las categorías que son de aplicación:

Investments

Contabiliza las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos y autopistas sobre las que no se tiene el control operacional. Considerando la participación que se tiene en la mismos para las siguientes fuentes:

- Scope 1&2.
- Las partidas del Scope 3 más significativas, siendo estas: Air traffic movements, Employee Commuting y Passenger transport en el caso de los aeropuertos y las emisiones producidas por el uso de la autopista por los vehículos.

Todos los aeropuertos llevan a cabo una verificación externa independiente de sus emisiones. Una vez verificados los datos (consumos y emisiones), estos son proporcionados a Ferrovial para ser incorporados en su inventario.

Purchased goods and services

En este apartado se incluyen las emisiones relacionadas con los materiales comprados por Ferrovial para su uso en productos o servicios que la empresa ofrece. Incluye las emisiones procedentes de las distintas fases del ciclo de vida: extracción, procesamiento previo y fabricación. Excluye la fase de uso y transporte. En esta categoría se han considerado los materiales más relevantes desde el punto de vista medioambiental y de volumen de compra como el papel, madera, agua, hormigón, asfalto, acero y aglomerado asfáltico.

La metodología consiste en aplicar un factor de conversión específico de Defra a la cantidad comprada de estos materiales.

Use of sold products

Ferrovial calcula las emisiones procedentes del uso de las infraestructuras de transporte por los usuarios gestionadas por Cintra.

La metodología utilizada depende de la ubicación de las autopistas:

- En cuanto a las autopistas europeas, la herramienta de cálculo necesita los siguientes datos de entrada: Longitud, IMD, % de vehículos ligeros y pesados y la velocidad máxima por la que se permite circular en la autopista.
- En cuanto a las autopistas americanas, la herramienta de cálculo necesita los siguientes datos de entrada:

Longitud, IMD, % de vehículos ligeros y pesados y la velocidad máxima por la que se permite circular en la autopista, el estado, el condado y el tipo de autopista.

Capital goods

Esta categoría incluye todas las emisiones aguas arriba (es decir, de la cuna a la puerta) de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la compañía en el año.

La metodología consiste en aplicar un factor de conversión específico de Defra a la cantidad invertida en equipos, maquinaria, proyectos de construcción y equipos y mobiliario de oficina.

Upstream transportation and distribution

Incluye las emisiones procedentes del transporte y la distribución de los productos reportados en la categoría de Purchased good and services. Para el cálculo se utiliza la hoja del GHG Protocol.

La información requerida para calcular esta categoría es:

- Cantidad de los productos y materiales más relevantes desde el punto de vista medioambiental.
- Origen de los materiales y cantidad comprada en cada país.
- Tipo de transporte utilizado.
- Distancia.

Waste generated in operations

Las emisiones en este apartado están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la empresa que han sido reportados en el ejercicio. A cada una de las cantidades de estos residuos se les aplica un factor de conversión de Defra. En esta sección se incluyen:

- Residuos de Construcción y Demolición.
- Residuos no Peligrosos: Asimilables a urbanos, madera, residuos vegetales.
- Residuos Peligrosos.
- Tierras de excavación llevadas a vertederos.

Fuel and energy related activities (not included in Scope 1 or 2)

Dentro de este apartado se considera la energía que es necesaria para producir los combustibles y la electricidad que la empresa consume, así como las pérdidas de la electricidad en el transporte y distribución.

Para calcular las emisiones correspondientes a los combustibles (gasolina, gasóleo, gas natural, propano, LPG...) y electricidad comprados se aplican unos factores de conversión, según la fuente "Well-to-tank" de Defra. En cuanto a la pérdida de la electricidad por el transporte el factor de conversión aplicado es específico para cada país y proviene de la Agencia Internacional de la Energía.

End of life treatment of sold products

Esta categoría incluye las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de reporte.

Ferrovial ofrece servicios y productos. Los servicios al ser mano de obra no generan emisiones asociadas a esta categoría. En cuanto a los productos vendidos, estos se corresponden con la construcción de infraestructuras. En este caso los materiales más relevantes, desde el punto de vista medioambiental y por volumen, que son incluidos en la construcción de infraestructuras son la madera, el papel, la barrera, el asfalto y el hormigón. Por ello, al final de la vida útil de las infraestructuras los residuos que hay que gestionar se corresponden con los mismos.

A estos productos se les aplica un factor de conversión de Defra para obtener las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de las infraestructuras.

Business travel

Se incluyen las emisiones asociadas a viajes de empresa, ya sea en tren, avión, taxis o vehículos utilizados alquilados para realizar viajes.

Para esta categoría, se utilizan datos proporcionados por la agencia de viajes o bien de contabilidad tales como tipo de viajes, recorridos o gastos. A estos datos se les aplican unos factores de conversión para obtener las emisiones relaciona-

das con cada tipo de desplazamiento. La fuente de los mismos varía según el país.

Upstream leased assets

Incluye las emisiones relacionadas con el consumo de electricidad de aquellos edificios de sus clientes en los que Amey lleva el mantenimiento y limpieza.

A estos consumos energéticos se les aplica un factor de conversión de Defra para obtener las emisiones relacionadas.

Employee commuting

Esta categoría incluye emisiones procedentes del desplazamiento de los empleados desde sus domicilios hasta sus puestos de trabajo. Ferrovial dentro de este apartado calcula las emisiones de los empleados de construcción, servicios, infraestructuras y Grupo Ferrovial que trabajan en oficinas centrales.

La información requerida es:

- Número de trabajadores.
- Distancia desde los domicilios de los empleados a la oficina.
- Tipo de transporte utilizado en caso de no llegar andando a las oficinas: coche, moto, metro, bus o tren.

Para obtener la información del tipo de transporte utilizado y distancias, se realizaron encuestas. A estos datos se les aplican unos factores de conversión, utilizando la hoja del GHG Protocol, para obtener las emisiones relacionadas con cada tipo de desplazamiento.

- **Emisiones “Biogenic CO₂”.** De acuerdo con el IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) y el estándar “Protocol for the quantification of greenhouse gas emissions from waste management activities”, el CO₂ procedente de la combustión del biogás captado y canalizado que es quemado en antorcha, en procesos de cogeneración o en calderas debe ser reportado 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 fue anteriormente capturado por los organismos vivos y, por tanto, pertenece a un ciclo neutro de carbono. Dentro de estas emisiones también se incluye la incineración de materia orgánica en las plantas de incineración.

Ferrovial en su procedimiento de “Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono” recoge que su año base es 2009 y que procederá al recálculo de su inventario siempre que haya un cambio estructural o nuevas actividades relevantes para la compañía, un cambio en la metodología de cálculo (factores de emisión, enfoque...) o cambios en los consumos anuales, con el objetivo de asegurar la comparabilidad de la información entre los diferentes años.

ferrovial

ferrovial

ferrovial