

Informe de Gestión y Estados Financieros Consolidados

INFORME ANUAL INTEGRADO 2023

ferrovial
For a world on the move

Este documento es una traducción al español del Informe Anual Integrado original en inglés con el fin de facilitar la lectura al usuario. En caso de discrepancia, prevalece la versión inglesa.

El Informe

Informe de gestión

La sección y los capítulos siguientes constituyen el Informe de Gestión de acuerdo al artículo 2:391 del Código Civil neerlandés:

- Carta del Presidente.
- 1. En dos minutos, grandes cifras de la compañía en 2023 y modelo de negocio.
- 2. Creación de valor, incluida la estrategia y una descripción de la información sobre la evolución de los negocios.
- 3. Ferrovial en 2023, incluidos los resultados financieros y ESG.
- 4. Gobierno Corporativo, incluyendo el Informe de Gobierno Corporativo con una subsección sobre diversidad, gestión ética y responsable y la sección de Riesgos, pero excluyendo el Informe de Remuneraciones.
- 5. Anexo, incluidas las Medidas Alternativas de Rendimiento y el detalle de otros marcos no financieros, pero excluyendo el Informe de Verificación del auditor independiente.

El Informe de Gestión ha sido elaborado por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2024.

Informe de remuneraciones

El Informe de Remuneración según el artículo 2:135b del Código Civil neerlandés (y el código de gobierno corporativo neerlandés) se incluye en las páginas 196 a 227. Ha sido elaborado por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2024.

Cuentas Anuales Consolidadas

Las Cuentas Anuales Consolidadas, páginas 346 a 465, han sido preparados de conformidad con la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil neerlandés y las NIIF-UE, por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2024.

Cuentas Individuales

Los Cuentas Individuales, páginas 466 a 497, han sido elaboradas de conformidad con la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil neerlandés, por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2024.

Información adicional

Para el apartado "Otra información" según el artículo 3:392 del Código Civil neerlandés, consultar la página 498. Esta sección incluye el informe del auditor independiente y una representación de las disposiciones de los estatutos sobre la asignación de beneficios.

Información no financiera

El Informe Anual Integrado también se ha elaborado de conformidad con los requisitos de las leyes neerlandesa y española. Cumple los siguientes requisitos sobre información no financiera:

- Directiva 2014/95/UE de la UE sobre información no financiera implementada a través de la Besluit bekendmaking niet-financiële informatie (ley neerlandesa) y la ley 11/2018 de información no financiera y diversidad (ley española).
- Reglamento (UE) 2020/852 y los Reglamentos Delegados que lo complementan (Reglamento de Taxonomía), incluyendo cifras de Elegibilidad para los seis objetivos medioambientales, cifras de Alineación para los objetivos climáticos e información cualitativa sobre la Política Contable, Evaluación del cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852 e información contextual.

Asimismo, durante la elaboración del Informe Anual Integrado se han tenido en cuenta las siguientes normas y marcos:

- Recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), incluida información relativa a la gobernanza, la estrategia, la gestión de riesgos y los indicadores y objetivos relacionados con el cambio climático.
- GRI Sustainability Reporting Standards de la Global Reporting Initiative (GRI).
- Indicadores sectoriales del Consejo de Normas Contables de Sostenibilidad (SASB).

La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe, como la materialidad, el compromiso de los grupos de interés, la Taxonomía y la Estrategia de Sostenibilidad, se describen en el Anexo.

Este documento es la versión PDF/impresa del Informe Anual Integrado 2023 de Ferrovial, y se ha preparado para facilitar su uso. El Informe Anual Integrado 2023 se ha hecho público de conformidad con el artículo 5:25c de la Ley de Supervisión Financiera de los Países Bajos (Wet op het financieel toezicht), y se ha presentado ante la Autoridad de los Mercados Financieros de los Países Bajos en formato electrónico único europeo (el paquete ESEF). El paquete ESEF está disponible en el sitio web de la compañía en <https://www.ferrovial.com> e incluye una versión XHTML legible por humanos del Informe Anual Integrado 2023. En caso de discrepancias entre esta versión PDF y el paquete ESEF, prevalecerá este último.



Ferrovial SE es una compañía constituida conforme a las leyes de los Países Bajos. Su forma jurídica es la de Sociedad Anónima Europea. El domicilio social de la compañía se encuentra en los Países Bajos. La compañía está inscrita en el Registro Mercantil neerlandés de la Cámara de Comercio.

La compañía se constituyó originalmente como una Sociedad Anónima bajo las leyes de Inglaterra y Gales y se convirtió en una Sociedad Anónima Europea bajo las leyes de Inglaterra y Gales el 13 de diciembre de 2018. El 26 de marzo de 2019, la compañía trasladó su domicilio social a los Países Bajos. Ferrovial se convirtió en la sociedad matriz del Grupo Ferrovial, como resultado de la fusión transfronteriza inversa entre la anterior sociedad matriz, rebautizada como Ferrovial SE cuando la fusión se hizo efectiva. Mediante la Fusión, que se hizo efectiva el 16 de junio de 2023, la Sociedad adquirió la totalidad del patrimonio de Ferrovial, S.A. a título universal.

Durante 2022 concluyó la desinversión de los negocios de Servicios que estaban en proceso de venta. El resto de los negocios de Servicios no desinvertidos han pasado a reportarse dentro de la línea de negocio Ferrovial Infraestructuras Energéticas y Movilidad. Sin embargo, como se explica a lo largo del informe, en enero de 2024 se aprobó una reorganización parcial en virtud de la cual se fusionarán la línea de negocio de soluciones energéticas, que actualmente forma parte de la División de Construcción, y la línea de negocio de Infraestructuras Energéticas, que hasta enero de 2024 formaba parte de la División de Infraestructuras Energéticas y Movilidad. La División de Negocio resultante se denomina Ferrovial Energía. En adelante, la línea de negocio de movilidad y el resto de negocios de servicios, que hasta entonces formaban parte de la División de Negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, se gestionarán por separado.

La información no financiera del ejercicio 2022 incluye en el perímetro las sociedades de la división de Servicios sobre las cuales Ferrovial tenía control operacional durante el ejercicio anterior con el fin de informar sobre todos los aspectos e impactos del negocio.

En relación con el perímetro de consolidación, durante 2023 se alcanzó un acuerdo para vender el 89,2% de la autopista Azores, en Portugal, a los fondos de infraestructuras Horizon y RiverRock. La venta ha supuesto 39 millones de euros antes de impuestos en plusvalías para Ferrovial.

12	Grandes cifras
13	Hitos 2023
14	Principales mercados
16	Ferrovial en Bolsa
18	Modelo de negocio



22	Visión global
34	Autopistas
40	Aeropuertos
46	Energía
50	Construcción

58	Evolución de los Negocios
84	Personas
90	Seguridad, Salud y Bienestar
96	Medio Ambiente
108	Digitalización e Innovación
114	Ciberseguridad
122	Cadena de Valor
130	Valor Social

262	Medidas alternativas de rendimiento
282	Gestión de la sostenibilidad
284	Principios de reporte
289	Taxonomía Europea
302	Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD)
303	Cuadro de mando ESG
304	Contenidos de información no financiera y diversidad (ley neerlandesa)
306	Contenidos del estado de información no financiera (ley española)
310	Indicadores SASB
311	Indicadores GRI Standards
317	Anexo a indicadores GRI
336	Glosario de términos
340	Consejo de Administración
342	Informe de Verificación de Auditor Independiente

142	Informe de Gobierno Corporativo
184	Gestión Ética y Responsable
196	Informe de Remuneraciones
228	Riesgos



348 Cuentas Anuales Consolidadas

468 Cuentas Anuales Individuales

500 Disposiciones estatutarias sobre la asignación de beneficios
502 Informe del Auditor Independiente



INFORME, DE GESTIÓN





Rafael del Pino
Presidente

Estimado accionista:

Ferrovial obtuvo buenos resultados en 2023. Todos los activos registraron un crecimiento relevante del tráfico. Las autopistas de peaje en EE.UU. obtuvieron unos resultados notables. IRB en India consiguió importantes adjudicaciones. Los aeropuertos experimentaron un aumento del tráfico durante 2023, con Heathrow superando los 79 millones de pasajeros.

Las ventas se incrementaron un 12,8%, alcanzando los 8.514 M€, acompañadas de un aumento significativo del EBITDA ajustado, que alcanzó los 991 M€, lo que supone un crecimiento del 36,1% respecto a 2022. El resultado neto ascendió a 460 M€.

Construcción ha experimentado un incremento de los ingresos en 2023, completando la I-66 en Virginia y la NTE 3C en Dallas. La cartera cerró con una cifra récord de 15.632 M€.

Ha sido un año activo en inversiones, hasta alcanzar los 454 M€. Esta cifra incluye 214 M€ invertidos en la Nueva Terminal 1 del aeropuerto JFK de Nueva York, 53 M€ en la I-66 y 35 M€ en la NTE 3C.

En 2023, la compañía recibió 741 M€ en dividendos procedentes de sus proyectos de infraestructuras, de los que la 407 ETR aportó 281 M€ y las Express Lanes americanas, 397 M€. Ferrovial registró una Deuda Neta Consolidada ex sociedades de proyectos de infraestructuras de -1.121 M€.

La retribución al accionista incluyendo reparto de dividendos, recompra y amortización de acciones y autocartera discrecional, alcanzó los 250 M€. La acción de la compañía se revalorizó un 34,9% en 2023, superando la ganancia del 22,9% del índice IBEX 35.

En junio se hizo efectiva la fusión transfronteriza inversa, absorbiendo Ferrovial International SE a la matriz y logrando con éxito el objetivo de cotizar en Euronext Ámsterdam, lo que facilitó la negociación simultánea en España y Holanda. Esta doble cotización representa un hito significativo en nuestra estrategia de internacionalización, trazada por el Consejo de Administración a finales de febrero y respaldada de forma rotunda por los accionistas en la Junta General de Accionistas de abril de 2023. Además, Ferrovial ha iniciado el proceso de revisión reglamentaria para cotizar en el Nasdaq estadounidense.

La compañía sigue avanzando en el proceso de descarbonización de sus actividades. La reducción de emisiones en términos absolutos (Scope 1 y 2) fue del 29% respecto al año pasado, y seguimos comprometidos con alcanzar la neutralidad en carbono en 2050.

Garantizar la seguridad y el bienestar de nuestros empleados sigue siendo una prioridad absoluta, y no escatimamos esfuerzos en este empeño. En este sentido, el índice de frecuencia de lesiones graves y víctimas mortales se redujo un 20,3%. Sin embargo, nuestra aspiración es cero víctimas mortales y, aunque estamos más cerca, todavía no lo hemos conseguido.

El compromiso por mantener los máximos estándares en el ámbito medioambiental, social y de buen gobierno queda refrendado con la inclusión de Ferrovial por 22º año consecutivo en el Dow Jones Sustainability Index. Conservamos nuestra posición en índices como FTSE4Good, CDP, Sustainalytics, MSCI, Moody's, ISS ESG y Bloomberg Gender Equality.

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

Rafael del Pino



1. EN DOS MINUTOS



Grandes cifras

Hitos 2023

Principales mercados

Ferrovial en Bolsa

Modelo de negocio

GRANDES CIFRAS 2023

LIQUIDEZ TOTAL* (M€)

5.387

ex-infraestructuras.
Incluye líneas de liquidez
no dispuestas (788 M€)

DEUDA NETA CONSOLIDADA* (M€)

-1.121

ex sociedades de proyectos
de infraestructuras

* Más información en el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento, página 262.

VENTAS (M€)

8.514 7.551 +12,8%

2023 2022* respecto
a 2022

* Cifra excluyendo Servicios, clasificada como actividad discontinuada.

CARTERA CONSTRUCCIÓN (M€)

15.632

+6,0%

ÍNDICE DE FRECUENCIA DE ACCIDENTES
GRAVES Y FATALES⁽¹⁾

-20,3%

⁽¹⁾ SIF -FR = nº (accidentes graves + fatales)
*1.000.000/nº horas trabajadas. Incluye
empleados propios y contratistas

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

43,26

EMISIONES DE CO₂
Scope 1&2 tCO₂ eq

-45,6%

en términos absolutos
respecto a 2009

IMPUESTOS TOTALES* (M€)

1.027

*Soportados, pagados
y recaudados en 2023BENEFICIARIOS DE
PROYECTOS SOCIALES*

212.627

de beneficiarios de los
Programas Juntos Sumamos,
Infraestructuras Sociales y otros* Beneficiarios directos de programas sociales
de acuerdo a la metodología B4SI - LBG

PLANTILLA A CIERRE*

24.799

*a 31 de diciembre de 2023

HITOS 2023

ENERO

01

- Adjudicación del nuevo Data Center de Microsoft en España.
- Ferrovial calificada como "Top-Rated ESG company" por Sustainalytics.
- Adjudicación de dos contratos de agua en Texas (EE. UU.) por 166 M\$.

FEBRERO

02

- La nueva Terminal 1 del aeropuerto JFK, EE. UU., proyecto P3 del año según Project Finance International.
- Acuerdo con RWE en proyectos de energía eólica marina en España.
 - Bloomberg Gender-Equality Index (GEI) selecciona a Ferrovial.

MARZO

03

- Adjudicación de dos proyectos de energía fotovoltaica en Andalucía, España por 75 M€.
- Firma de los programas sociales de la compañía por importe de 600.000€ y 52.000 personas beneficiadas.

ABRIL

04

- Lanzamiento de un asistente pionero de inteligencia artificial generativa para empleados.
 - Respaldo de la Junta de Accionistas (93,3%) a la reorganización societaria.
- Adjudicación de una planta fotovoltaica flotante en Madrid, España, por 2,1 M€.

MAYO

05

- Adjudicación de tres contratos de ampliación de carreteras en Texas (EE.UU.) por 265 M\$.
- Adjudicación de la gestión del alumbrado de Santiago de Compostela, España, por 42 M€.
- Máximo galardón en infraestructuras de la HCCA (Asociación de Contratistas de Construcción) a la I-66 de Virginia (EE.UU.).

06

JUNIO

- Comienzo de cotización de las acciones de Ferrovial SE en Euronext Ámsterdam.
- Venta de la participación en la autopista de Azores por más de 43 M€.
- Inauguración del tramo 3C de la NTE 35W en Texas (EE.UU.) con una inversión de 1.000 M\$.

07

JULIO

- Adjudicación de un viaducto para el paso del ferrocarril sobre el Ebro, España, por 58,8 M€.
- Adjudicación de contrato de prolongación de la Línea 8 de FGC (Ferrocarriles de la Generalidad de Catalunya) en Barcelona, España, por 300 M€.
- Premio Top Wellbeing Company por su programa de salud y bienestar.

AGOSTO

08

- Ferrovial cierra la financiación de 400 M\$ para la mejora de la autopista NTE en Texas (EE.UU.). (Asociación de Contratistas de Construcción) a la I-66 de Virginia (EE.UU.).

09

SEPTIEMBRE

- Reconocimiento Top Employer 2023 como una de las mejores empresas para trabajar en España.
- Adjudicación de la nueva línea de alta velocidad en Letonia por 3.700 M€.
- Inauguración de la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Southampton, Reino Unido, por 15 M€.

10

OCTUBRE

- El aeropuerto de Aberdeen, Reino Unido, premiado como "UK Transport Hub of the year".
- Adjudicación del soterramiento de la línea R2 de cercanías en Barcelona, España por 540,4 M€.
- Premio de la Industria Británica de Construcción al túnel de Silvertown de Londres, Reino Unido.
- Ferrovial certificada "Top 50 Diversity Company" de Intrama en España.

11

NOVIEMBRE

- Premio Potencia 2023 en la categoría de 'Vías terrestres' a la Autopista I-66 de Virginia (EE.UU.).
- Premio Vocento por los resultados de la compañía.

12

DICIEMBRE

- Presencia en Dow Jones Sustainability Index por vigesimosegundo año consecutivo.
- Ferrovial Construcción obtiene la medalla de oro de EcoVadis.
- Máxima calificación "A" en CDP Climate y CDP Water.

PRINCIPALES MERCADOS

LATINOAMÉRICA

461 M€

VENTAS

-15 M€

RBE AJUSTADO*

5.191

PLANTILLA

POLONIA

2.160 M€

VENTAS

207 M€

RBE AJUSTADO*

6.349

PLANTILLA

REINO UNIDO

771 M€

VENTAS

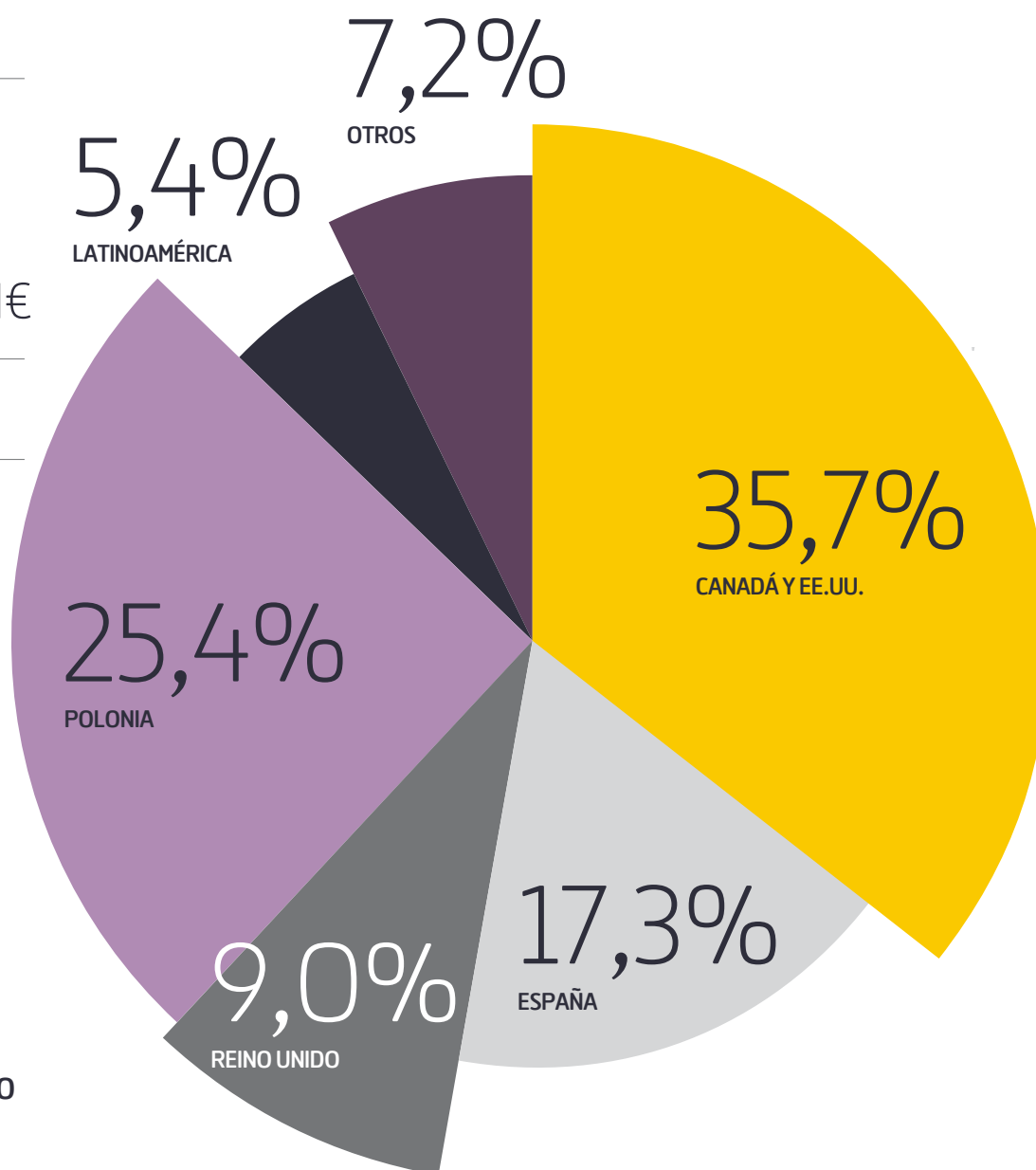
8 M€

RBE AJUSTADO*

1.140

PLANTILLA

VENTAS



CANADÁ

161 M€

VENTAS

8 M€

RBE AJUSTADO*

553

PLANTILLA

EE. UU.

2.879 M€

VENTAS

592 M€

RBE AJUSTADO*

4.817

PLANTILLA

ESPAÑA

1.475 M€

VENTAS

141 M€

RBE AJUSTADO*

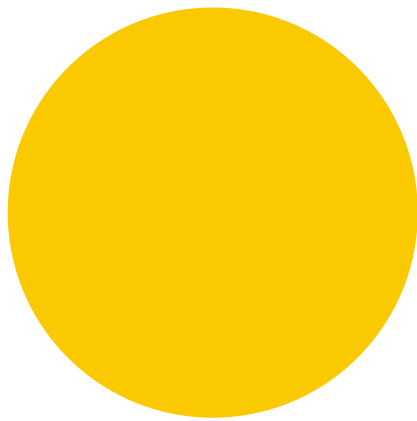
5.829

PLANTILLA

* Más información en el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento

VALORACIÓN ANALISTAS*

**Valoración de consenso de los analistas a diciembre de 2023. Se refiere a analistas de mercado que cubren Ferrovial y que comparten su valoración. El consenso se refiere a la media de las valoraciones por país.*



81%

EE.UU. & CANADÁ



10%

REINO UNIDO



5%

POLONIA



3%

ESPAÑA



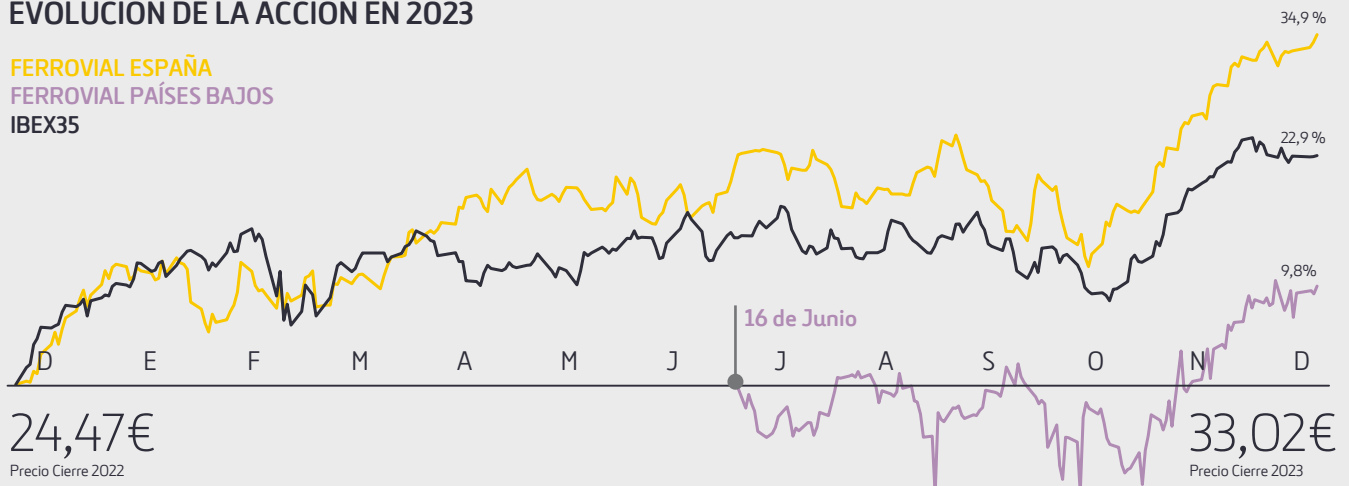
1%

RESTO DEL
MUNDO

FERROVIAL EN BOLSA

EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN EN 2023

FERROVIAL ESPAÑA
FERROVIAL PAÍSES BAJOS
IBEX35



Ferrovial comenzó a cotizar en Euronext Ámsterdam el día 16 de Junio de 2023

DATOS HISTÓRICOS DE LA ACCIÓN

	2023	2022	2021
PRECIO CIERRE (€)	33,02	24,47	27,56
MAX. (€)	33,02	27,72	27,75
MIN. (€)	24,53	22,82	19,81
VWAP (€)	28,71	24,77	24,15
EFFECTIVO MEDIO DIARIO (M€)	30,27	30,02	32,48
VOLUMEN MEDIO DIARIO (M ACC)	1,06	1,21	1,35
NÚMERO DE ACCIONES (M ACC)	740.688	727.443	733.602
CAPITALIZACIÓN DE MERCADO (M€)	24.458	17.801	20.218

CAPITALIZACIÓN (M€)

24.458

RETORNO AL ACCIONISTA (TSR)*

38,4%

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

CALIFICACIÓN CREDITICIA

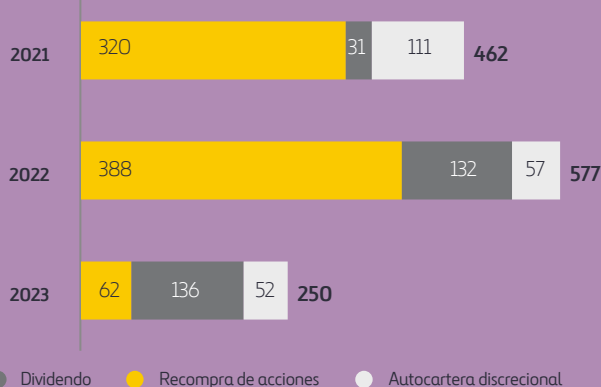
BBB

S&P Y FITCH

PRECIO OBJETIVO DE CONSENSO DE ANALISTAS

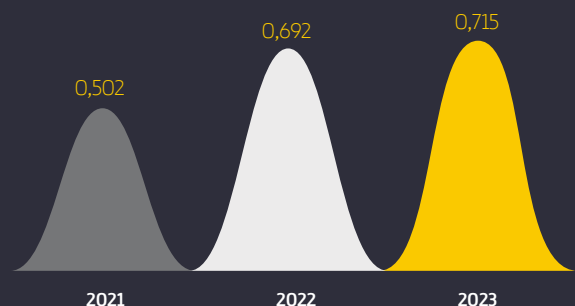
33,82€

REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



*En abril de 2023, se anula el Programa de recompra de acciones aprobado por el Consejo de Administración tras la fusión entre Ferrovial S.A. y Ferrovial Internacional SE. En noviembre de 2023, el Consejo de Administración aprobó un nuevo Programa de recompra de acciones por un importe de hasta 500 millones de euros.

DIVIDENDO FLEXIBLE (€/ACC) (SCRIP DIVIDENDO)

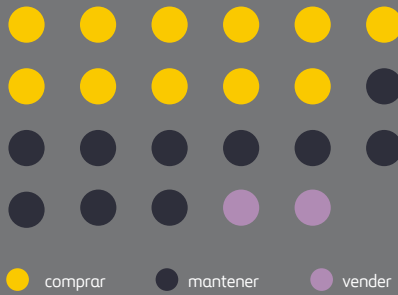


CONTACTO CON EL MERCADO

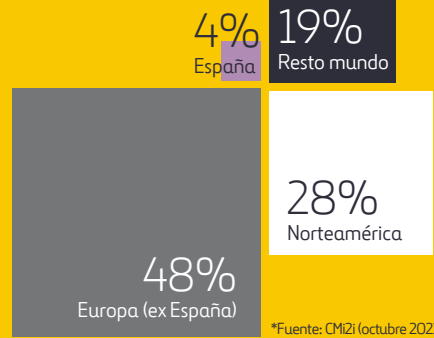
Más de 300 inversores contactados en múltiples reuniones, además de 22 roadshows

RECOMENDACIÓN ANALISTAS

23 analistas cubrían Ferrovial a 29 de diciembre de 2023

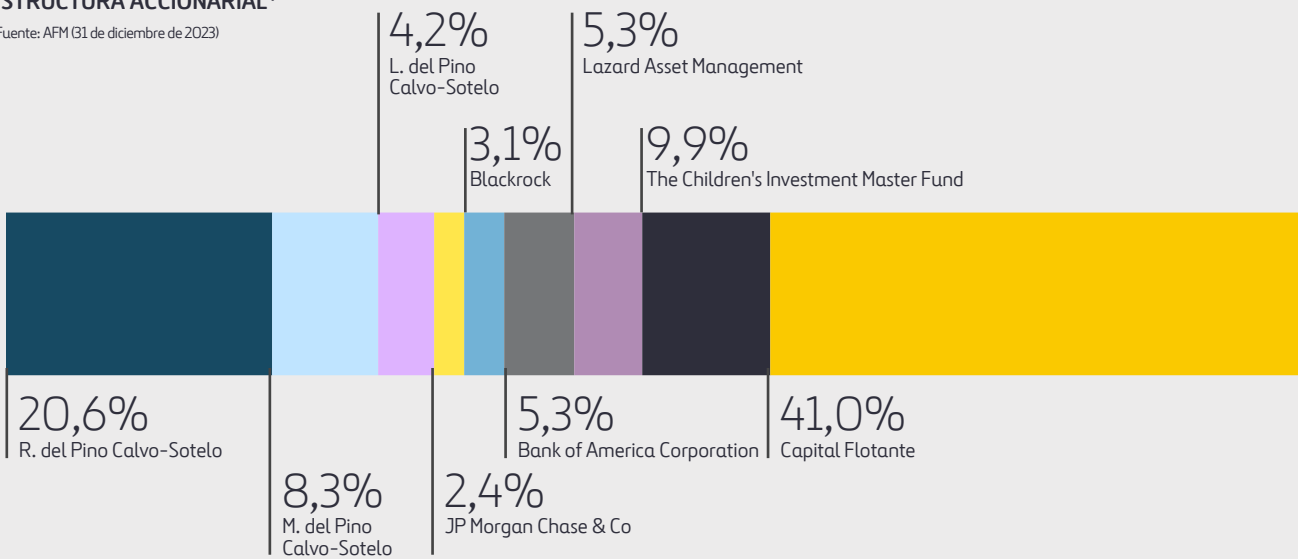


INVERSORES INSTITUCIONALES*



ESTRUCTURA ACCIONARIAL*

*Fuente: AFM (31 de diciembre de 2023)



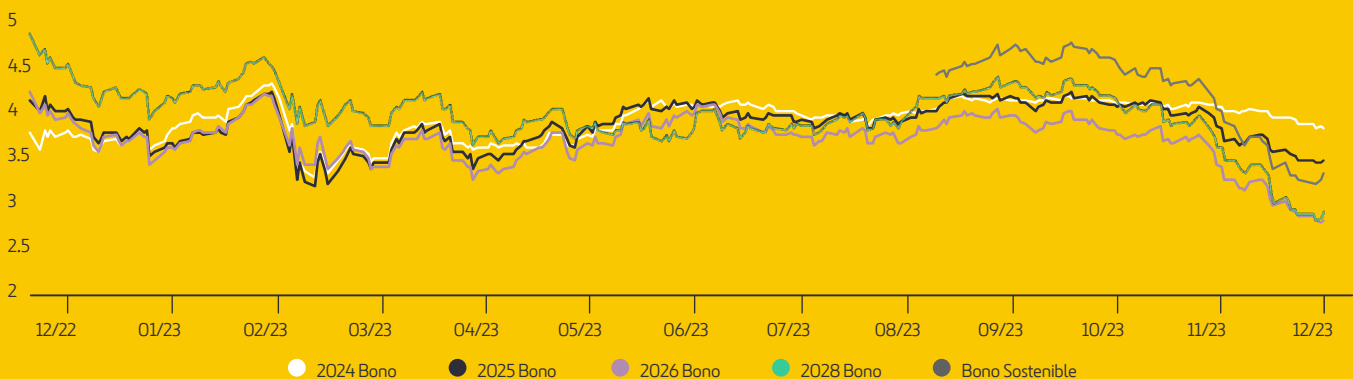
BONOS FERROVIAL EN EL MERCADO

FECHA DE VENCIMIENTO	CUPÓN	NOCIONAL (M€)	RENDIMIENTO AL VENCIMIENTO	COTIZACIÓN (29/12/2023)
15 de julio 2024	2,500%	300	3,877	99,261
31 de marzo 2025	1,375%	500	3,567	97,381
14 de mayo 2026	1,382%	780	2,980	96,403

FECHA DE VENCIMIENTO	CUPÓN	NOCIONAL (M€)	RENDIMIENTO AL VENCIMIENTO	COTIZACIÓN (29/12/2023)
12 de noviembre 2028	0,540 %	500	3,050	88,824
13 de septiembre 2030*	4,445 %	500	3,435	105,520

*Ferrovial SE anuncia la emisión de bonos sostenibles (sustainability-linked bonds) por importe de 500 millones de euros, con vencimiento el 13 de septiembre de 2030.

RENDIMIENTO A VENCIMIENTO BONOS FERROVIAL EN 2023



MODELO DE NEGOCIO

RECURSOS

PERSONAS

24.799

empleados

15,5

horas de formación por empleado

INNOVACIÓN

73,97

millones de inversión en Digitalización e I+D+i

158

proyectos desarrollados en I+D

PROVEEDORES LOCALES

44.386

proveedores

96,9%

de compras locales

POSICIÓN FINANCIERA

5.387

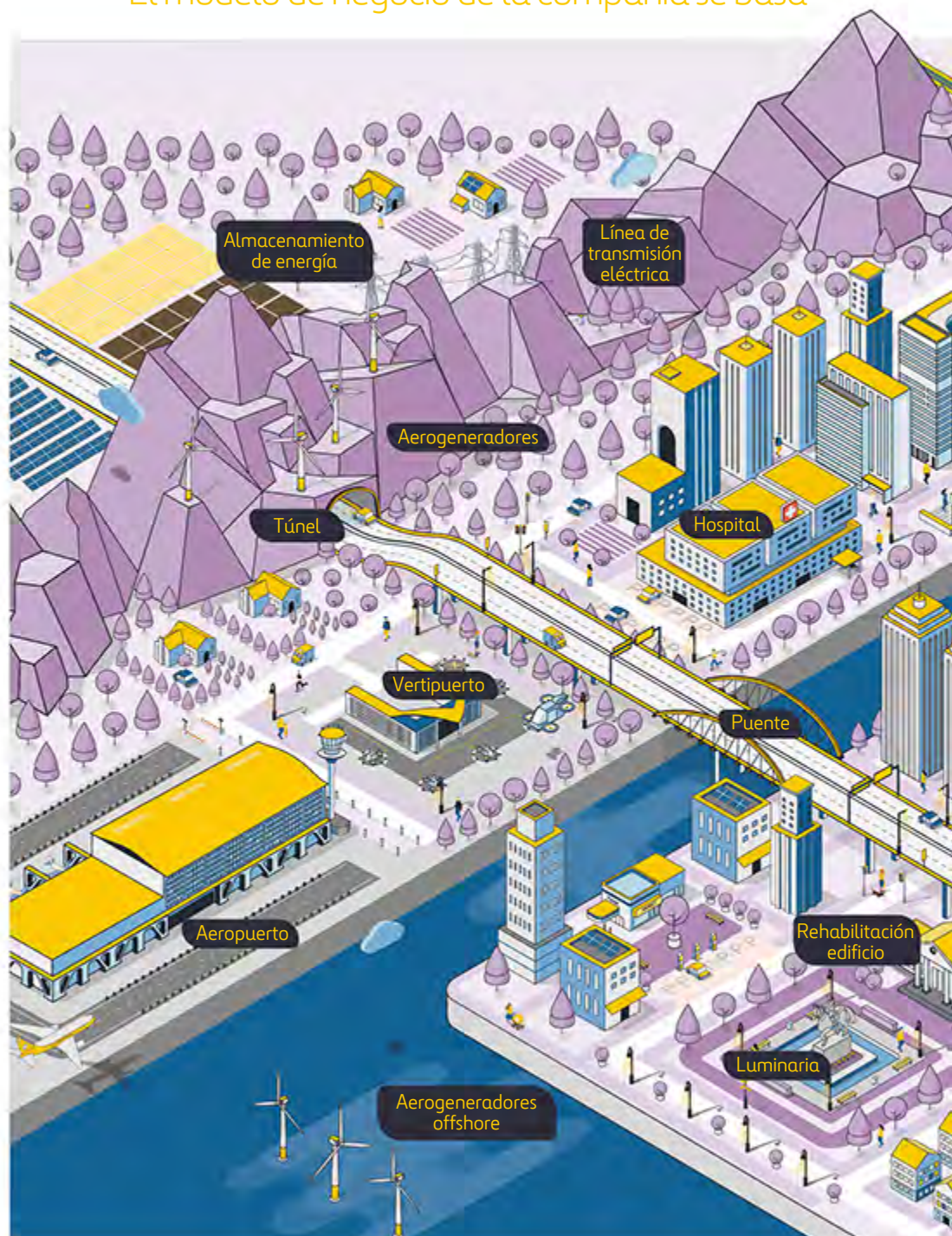
millones de euros de liquidez*

BBB

calificación crediticia según S&P y Fitch

* Más información en el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento

Ferrovial es una compañía global de infraestructuras centrada en el desarrollo y explotación de infraestructuras, con presencia principal en el sector del transporte. El modelo de negocio de la compañía se basa



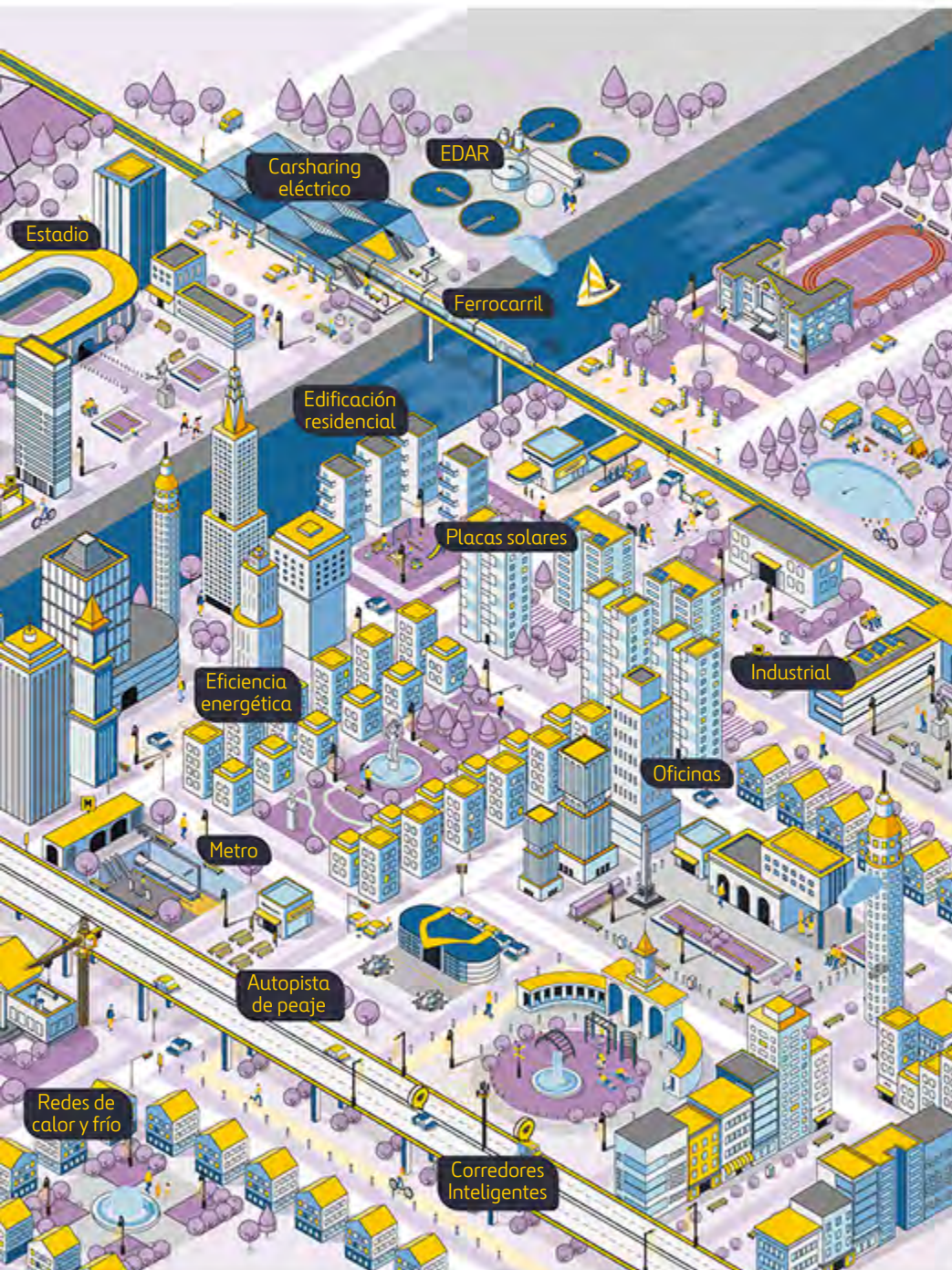
AUTOPISTAS

Se centra en el desarrollo de soluciones a la descongestión del tráfico, especialmente en Norteamérica. La división aprovecha su experiencia en ingeniería de infraestructuras de transporte para desarrollar activos nuevos minimizando el riesgo y beneficiándose de sinergias a través de la filial de Construcción, y mediante la capacidad de operar y gestionar la concesión durante el ciclo de vida restante del activo.

AEROPUERTOS

Facilita el transporte aéreo mejorando la conectividad de las personas. Cuenta con más de 25 años de experiencia en la gestión de aeropuertos de todo el mundo. Actualmente está desarrollando la construcción de la Nueva Terminal 1 (NTO) en el aeropuerto JFK de Nueva York, cuya apertura está prevista para 2026. Recientemente se anunció la desinversión de la participación del 25% en el aeropuerto de Heathrow, en línea con la estrategia de rotación de activos maduros.

en una estructura integrada con el objetivo de desarrollar proyectos de infraestructuras de alto valor añadido. La actividad de Ferrovial se desarrolla a través de cuatro unidades de negocio: Autopistas, Aeropuertos, Construcción y Energía.



ENERGÍA

La división de energía se centra en el desarrollo de proyectos para la transición energética. Se centra en ofrecer soluciones innovadoras para la promoción, construcción y explotación de infraestructuras de generación y transmisión de energía, así como para la eficiencia energética.

CONSTRUCCIÓN

Pilar clave en la creación de valor de Ferrovial. Da soporte a los negocios concesionales gracias a sus capacidades técnicas, de ingeniería y producción que hacen a la compañía más competitiva a la hora de licitar nuevos proyectos de infraestructuras. La división es capaz de gestionar los riesgos desde la fase de licitación y diseño hasta la entrega del proyecto.

VALOR AÑADIDO

PERSONAS

10.495

nuevas contrataciones

1.599

M€ en sueldos y salarios

INNOVACIÓN

47

proyectos con startups

27

nuevas tecnologías aplicadas

MEDIO AMBIENTE

28,97%

de reducción de emisiones absolutas scope 1&2 con respecto a 2022

144

veces compensada la huella hídrica

INVERSIÓN Y FISCALIDAD

250 M€

de dividendos repartidos

1.027 M€

impuestos pagados

2. CREACIÓN DE VALOR



The image is a full-page background photograph of a construction site. In the upper half, a yellow crane is lifting a large, rectangular concrete slab. The crane's arm and cables are visible against a bright, hazy sky. Below the crane, a massive stack of identical concrete slabs is arranged in a tiered, overlapping fashion, creating a strong sense of depth and repetition. The slabs are light gray with some darker lines and small circular indentations. The overall color palette is dominated by the yellow of the crane and the light gray of the concrete, with a warm, golden light filtering through the scene.

ESTRATEGIA GLOBAL

VALOR COMPARTIDO

Ferrovial ha completado el cuarto año de su plan estratégico Horizon 24, consolidando su estrategia en el desarrollo y explotación de infraestructuras sostenibles con foco en Norteamérica.

Según el estudio *Global Infrastructure Outlook*, existe un déficit de infraestructuras que requiere una inversión adicional de 1,5 billones de dólares anuales (hasta 2040) en los países en los que Ferrovial tiene presencia. En Estados Unidos, se estima que la inversión total requerida para infraestructuras alcanzará los 4 billones de dólares hasta 2040, con una parte muy significativa destinada a carreteras y aeropuertos, sectores clave en los que la compañía desarrolla su actividad.

En 2023, los conflictos geopolíticos causaron gran incertidumbre para la economía mundial. Las perspectivas macroeconómicas podrían deteriorarse rápidamente si estas tensiones se acabaran extendiendo a otras regiones. A lo largo del año, el crecimiento económico se ha desacelerado tanto en Estados Unidos como en Europa, aunque sin recesión y con una inflación menor. Esto se ha logrado gracias a las políticas monetarias aplicadas, así como a la gradual implementación de paquetes públicos de estímulo, como el *Inflation Reduction Act* y *CHIPS Act* en EE. UU., y *REPowerEU* y *NextGen* en Europa.

En este contexto dinámico, a Ferrovial se le presentan diferentes oportunidades y retos:

- El crecimiento de las ciudades y el aumento de la congestión requieren nuevas infraestructuras de transporte y alternativas de movilidad sostenible.
- La evolución del tráfico aéreo ha registrado un sólido crecimiento en todos los mercados, alcanzando niveles prepandémicos en algunas regiones.
- Los objetivos de transición energética generan una mayor demanda de nuevas infraestructuras energéticas, aunque se enfrentan a los retos de la cadena de suministro y al aumento de los costes de financiación.
- Los elevados niveles de déficit ofrecen al sector privado la oportunidad de apoyar el desarrollo de infraestructuras, lo que permite destinar fondos públicos a otras alternativas.
- La inteligencia artificial generativa contribuye a mejorar la eficiencia, pero también presenta riesgos que exigen una nueva regulación y un incremento de la ciberseguridad.

ESTRATEGIA

Ferrovial es una compañía global de infraestructuras centrada en el desarrollo y explotación de infraestructuras sostenibles, con presencia principal en el sector del transporte. El modelo de negocio de la compañía se basa en la integración de sus unidades de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Construcción y Energía). Un ejemplo de esta integración sería la participación temprana de la división de Construcción en las fases de diseño de las nuevas concesiones de autopistas de peaje, lo que refuerza las capacidades de la compañía y aumenta su competitividad.

Ferrovial ha finalizado su cuarto año del plan estratégico Horizon 24, centrándose en el continuo desarrollo de sus negocios principales, especialmente en Norteamérica. La compañía anunció su reorganización societaria para cotizar en Nueva York (Nasdaq), reforzando así su objetivo de aumentar su actividad en Estados Unidos. En 2023 ha inaugurado un nuevo tramo de autopistas en la NTE 35W y ha continuado desarrollando nuevas oportunidades de infraestructuras. Asimismo, en el año 2023 Ferrovial ha finalizado el ciclo de inversión en HAH como socio estratégico desde 2006, tras haber contribuido significativamente a la transformación del aeropuerto.

Prioridades estratégicas:

Además de Norteamérica, Ferrovial sigue centrándose en sus otros mercados principales: España, Polonia, India, Chile y Reino Unido. La compañía también identificará oportunidades de forma selectiva en otros países.

Ferrovial mantiene sus cuatro prioridades estratégicas:



- **Personas:** garantizar los más altos estándares de seguridad y salud en sus operaciones e implantar tecnologías innovadoras para prevenir accidentes de usuarios y empleados. Ferrovial seguirá atrayendo, desarrollando y reteniendo talento, fomentando la diversidad y manteniendo su compromiso con los empleados.
- **Crecimiento sostenible:** desarrollar y operar infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes con un alto valor concesional.
 - En **Autopistas**, continuar desarrollando las *Express Lanes* en Norteamérica y seguir impulsando proyectos a futuro de forma proactiva. La compañía también continuará con proyectos seleccionados en otros países como la India, donde cuenta con una sólida alianza con IRB.
 - En **Aeropuertos**, desarrollar y gestionar los activos en cartera mientras el tráfico aéreo aumenta hasta los niveles previos a la pandemia. La compañía se centra en la construcción y puesta en marcha de la Nueva Terminal 1 del aeropuerto JFK, al mismo tiempo que continúa explorando nuevas oportunidades de crecimiento.
 - En **Construcción**, apoyar el negocio de infraestructuras centrándose en proyectos de transporte innovadores, y desarrollar capacidades locales adicionales en países clave.
 - En **Energía**, desarrollar proyectos para la transición energética: líneas de transmisión, proyectos renovables de rotación, y ampliar el negocio de eficiencia energética en mercados seleccionados.



- **Excelencia operativa:** continuar mejorando la eficiencia, aumentar la generación de caja, reforzar los procesos básicos y la gestión de riesgos.

El compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad tiene como objetivo mejorar el futuro mediante el desarrollo y la operación de infraestructuras sostenibles. La compañía se compromete a proteger el medioambiente y mejorar la vida en las comunidades donde opera, aumentando la seguridad, la satisfacción de los usuarios y reduciendo los tiempos de desplazamiento. En este sentido, Ferrovial está presente en los principales índices de sostenibilidad, como el *Dow Jones Sustainability*, *Sustainalytics*, *FTSE4Good*, *Moody's*, *STOXX* y *Carbon Disclosure Project*.



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

- **Innovación:** apoyar el negocio principal de Ferrovial, acelerar su transformación digital, fomentar una cultura de ciberseguridad adecuada y desarrollar casos de uso de inteligencia artificial.

*LBJ en 2021 y NTE 35W en 2023 repartieron un dividendo extraordinario.

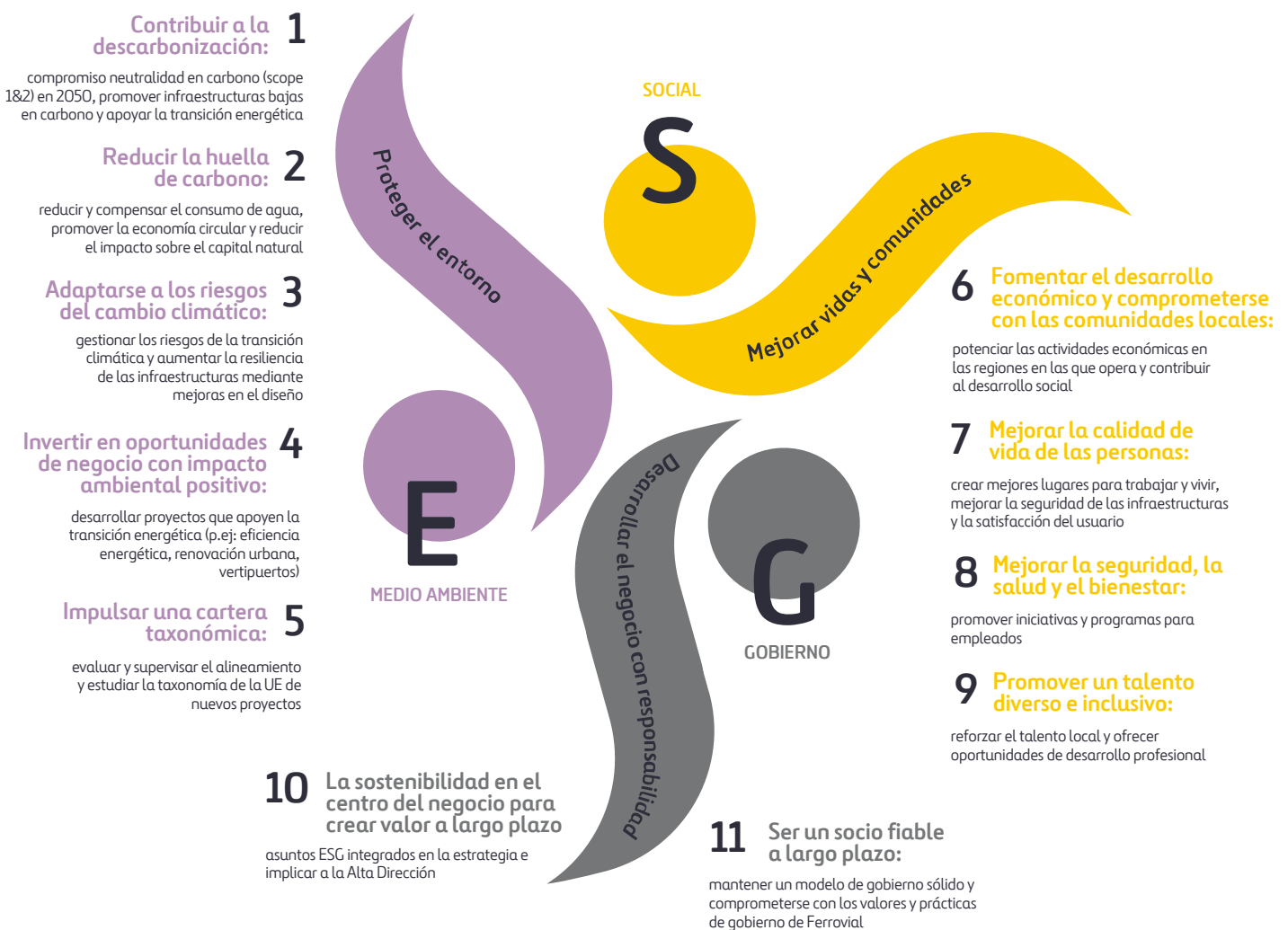
An aerial photograph of a modern multi-lane highway bridge spanning a deep, lush green valley. The bridge is supported by tall concrete pillars. Several vehicles, including a red truck and a white bus, are visible on the bridge. In the background, a large, forested mountain rises, partially shrouded in mist or low clouds. The overall scene conveys a sense of sustainable infrastructure integrated with nature.

INFRAESTRUC- TURAS SOSTENIBLES PARA UN MUNDO EN MOVIMIENTO

La sostenibilidad para Ferrovial es un factor clave embebido en su plan estratégico Horizon 24.

Este año, la estrategia de sostenibilidad se ha actualizado para integrar el contexto ESG, que ha cambiado significativamente, en particular en lo que respecta a las mayores expectativas de la comunidad financiera, incluidos los inversores, accionistas, asesores de voto, entre otros, y las regulaciones más exigentes en términos de divulgación no financiera. Esta revisión garantiza que la sostenibilidad siga estando en el centro de la compañía, contribuyendo al desarrollo del negocio, ayudando a abordar los retos a los que se enfrenta la sociedad y a generar nuevas oportunidades estratégicas, así como a generar confianza entre sus grupos de interés.

LOS TRES VECTORES DE LA ESTRATEGIA



La estrategia cuenta con indicadores clave (más información en la página 30) que sirven para evaluar el grado de implementación de la Política de Sostenibilidad de Ferrovial, así como el grado de consecución de los objetivos marcados en la Estrategia en el corto, medio y largo plazo.

La Política de Sostenibilidad se inspira en la Agenda 2030 y en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), así como en acuerdos y resoluciones internacionalmente aceptados relacionadas con la materia para consolidar la posición de la compañía como un actor que contribuye a una economía más sostenible, innovadora, inclusiva y baja en carbono.

De los principios y valores de la Política de Sostenibilidad emanan el resto de las políticas existentes en la compañía que tienen implicaciones en materia de sostenibilidad, velando porque dichos principios se respeten en las distintas entidades que componen el Grupo y en todas las sociedades en las que participa. Tanto la Política como la Estrategia de Sostenibilidad sirven para integrar y dotar de consistencia a todas ellas, asegurando un despliegue coordinado de las diferentes áreas de actuación.

Ferrovial ha establecido un marco de seguimiento del impacto en los ODS en sus operaciones y la cadena de valor, habiendo renovado este año la certificación de AENOR sobre el alineamiento de la Estrategia de Sostenibilidad con los ODS.

El Consejo de Administración ha aprobado la Política de Sostenibilidad y supervisa su evolución a través de la Estrategia de Sostenibilidad y el grado de progreso que se derivan de ella. Periódicamente, al menos una vez al año, la Dirección de Sostenibilidad reporta al Consejo de Administración el avance de la Estrategia y el nivel de cumplimiento de los objetivos, así como el avance de los proyectos o actuaciones más relevantes. El Comité de Dirección también realiza el seguimiento cada cuatro meses.

El Comité de Sostenibilidad lo preside el Director de Sostenibilidad y está compuesto por representantes de las áreas de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Energía y Construcción) y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Seguridad, Salud y Bienestar, Sistemas de Información e Innovación, Comunicación y Responsabilidad Social Corporativa, Estrategia, Relación con Inversores, Cumplimiento y Riesgos, y Compras de Construcción). Con carácter anual, el presidente del comité reporta al Consejo de Administración.

El Comité de Sostenibilidad constituye el nexo entre las áreas de negocio y la corporación con la Alta Dirección, informando sobre los avances y resultados, y proponiendo acciones al Comité de Dirección, así como al resto de la compañía. El objetivo principal de este comité es definir el Plan Estratégico de Sostenibilidad y velar por su seguimiento. Sus funciones se pueden resumir en las siguientes:

- Diseñar, actualizar y, en su caso, mejorar la Estrategia de Sostenibilidad.
- Supervisar y evaluar el desempeño de la compañía en el ámbito de la sostenibilidad a partir de indicadores y planes de acción establecidos.
- Proponer grupos de trabajo sobre asuntos específicos.
- Compartir buenas prácticas de cada una de las áreas en asuntos de sostenibilidad.
- Proporcionar información sobre sostenibilidad para su divulgación interna y externa.
- Información sobre sostenibilidad para divulgar interna y externamente.
- Analizar y evaluar las tendencias de sostenibilidad, así como los nuevos riesgos y oportunidades de negocio.

Para hacer frente a los retos actuales, la Estrategia de Sostenibilidad 2030 proporciona guías para desarrollar infraestructuras innovadoras, eficientes y sostenibles teniendo siempre en cuenta tres dimensiones fundamentales: ambiental, social y de gobernanza.

ENVIRONMENTAL

Ferrovial cuenta desde hace años con una Estrategia Climática enmarcada en el Plan Estratégico de la compañía y alineada con la Estrategia de Sostenibilidad y los ODS. Con el fin de cumplir con el Acuerdo de París y la Agenda 2030, la estrategia recoge objetivos ambiciosos 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 los objetivos de la compañía de reducción avalados por la iniciativa *Science Based Target* (SBTi), la evolución de sus emisiones, el cumplimiento con la hoja de ruta establecida, el análisis de riesgos climáticos y el impulso de modelos de negocio sostenibles. Asimismo, es una de las primeras empresas del mundo en someter a aprobación anual con carácter consultivo en la Junta General de Accionistas su Estrategia Climática y el Plan de Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero 2030 y la proyección a 2050.

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

En cuanto al capital natural y la biodiversidad, Ferrovial está trabajando en el alineamiento con un nuevo estándar relacionado con la naturaleza: *Taskforce on Nature-related Financial Disclosures* (TNFD). El objetivo consiste en incorporar asuntos materiales relacionados con la naturaleza en las decisiones financieras de la compañía. Para ello evaluamos dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza.

Ferrovial también cuenta con un Plan de Economía Circular en el que se determinan las bases para la gestión de los residuos y el uso eficiente de los materiales con el objetivo de adoptar los principios de la economía circular en todos los procesos.

REDUCCIÓN DE EMISIONES GEI SCOPE1&2

-45,6%

en términos absolutos con respecto a 2009

REDUCCION DE EMISIONES GEI SCOPE 3*

-28,9%

en términos absolutos con respecto a 2012

*Excluyendo las categorías purchased goods and services

ELECTRICIDAD CONSUMIDA PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES

68,5%

objetivo del 100% a 2025

SOCIAL

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

La incorporación del mejor talento en todas las áreas de la organización es una de las prioridades de Ferrovial. La estrategia de atracción de talento de la compañía se basa en la captación de talento STEM, con especial foco en ingeniería y tecnología. En esta línea, se han llevado a cabo actuaciones como acuerdos de colaboración con importantes universidades, escuelas de negocio y otros organismos. Así como el desarrollo de iniciativas segmentadas para fortalecer la atracción de talento y el refuerzo como marca empleadora.

Durante 2023 se recibieron un total de 112.626 candidaturas a las 3.003 ofertas de empleo publicadas en diferentes canales, de las que el 29,77% fueron cubiertas por candidaturas internas.

El Plan Estratégico Horizon 24, establece como objetivo contar con una plantilla más diversa y representativa, así como la promoción de un entorno inclusivo, donde se potencie la inteligencia colectiva para el incremento de la competitividad y la sostenibilidad. Por ello, Ferrovial cuenta con una Política de Diversidad e Inclusión, que establece los objetivos principales y grandes líneas de actuación en estas materias.

La compañía está incrementando progresivamente la presencia de mujeres en posiciones de liderazgo, pasando del 20% en 2020 hasta el 24% en 2023, en línea con el objetivo de contar con el 30% de mujeres en este colectivo a cierre de 2025. Por otro lado, la compañía vela por el cumplimiento de la igualdad retributiva entre hombres y mujeres, para lo que se han desarrollado diferentes acciones para vigilar la brecha salarial.

Por otro lado, Ferrovial enfoca sus esfuerzos en que todos los empleados interioricen la seguridad, salud y bienestar como valores clave en el trabajo diario, punto crítico para crear entornos de trabajo seguros y saludables. Todo esto se articula a través de la Estrategia de Seguridad, Salud y Bienestar, aprobada por el Consejo de Administración de Ferrovial en 2019 y recientemente ampliada hasta 2026.

La estrategia, basada en los pilares de Liderazgo, Competencia, Resiliencia y Compromiso, se ha completado y ajustado para adaptarla a los cambios que se han producido en la compañía desde su aprobación, incorporando un planteamiento operativo basado en tres capas de protección. Su objetivo es establecer la hoja de ruta para alcanzar los objetivos de la compañía, con especial énfasis en la reducción del número de accidentes graves y fatales.

En 2022 se aprobó una nueva Política de Derechos Humanos que abarca toda la cadena de valor, y ha continuado con la evaluación de su cadena de suministro, formada por más de 44.000 proveedores, a través del procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética y teniendo muy presente el Código Ético de Proveedores, renovado en 2023; ambos procedimientos recogen criterios ESG. Con un objetivo marcado del 100% de compras locales, alcanzó el pasado ejercicio un 96,9%.

Ferrovial persigue contribuir con sus infraestructuras al desarrollo económico de las geografías en las que opera. En este sentido, Cintra contribuye a una mayor creación de empleo y al desarrollo socioeconómico local (cadena de suministro), como recoge el informe denominado *Economic and Community Impact of Ferrovial Toll Roads*, de impacto económico publicado por una consultora externa. Dicho estudio, que incluye información del año 2022, aflora que en EE. UU., la división de autopistas aportó a dicha economía 42.700 millones de dólares, mientras que los procesos asociados a la construcción, mantenimiento y gestión de los activos generaron 228.100 puestos de trabajo a tiempo completo.

El compromiso con las comunidades locales va más allá y cuenta con diferentes programas sociales centrados en los colectivos más vulnerables en los mercados donde opera. La compañía ha donado desde 2011 un total de 7,3 millones de euros para el desarrollo de infraestructuras de agua y saneamiento en comunidades vulnerables en América Latina, África y Asia, que han permitido que 336.255 personas en 12 países tengan acceso al agua en condiciones dignas. Desde el año 2012, la compañía ha llevado a cabo 55 intervenciones para mejorar las infraestructuras que facilitan el acceso a la alimentación en España, con un presupuesto aproximado de un millón de euros. Además, la compañía mantiene un firme compromiso con la educación de calidad, prestando especial atención al fomento de vocaciones STEM.

COMPRAS LOCALES

96,9%

durante 2023

GOBIERNO

CONSEJEROS INDEPENDIENTES

75%

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

La compañía cuenta con un Consejo de Administración compuesto por 12 miembros, que facilita un funcionamiento eficaz y participativo, con un 75% de Independientes. La reelección de los consejeros se produce cada 3 años, lo que permite a los accionistas validar cada poco tiempo su gestión. Los Consejeros Ejecutivos tienen atribuidos elementos de componente variable en la remuneración que incluyen objetivos cualitativos relativos a factores ambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG).

REPRESENTACIÓN FEMENINA EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

33%

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

La compañía lleva a cabo dos veces al año una evaluación de riesgos, Ferrovial Risk Management (FRM), en función de la naturaleza de sus actividades. Los riesgos se analizan de acuerdo con las mejores prácticas internacionales y se priorizan según su potencial impacto y probabilidad de ocurrencia. Los resultados de las evaluaciones de riesgos, las medidas implantadas para su mitigación y las propuestas de mejora continua se presentan periódicamente a la Comisión de Auditoría y Control y al Consejo de Administración.

Por su parte, el Código de Ética y Conducta Empresarial de Ferrovial ha sido actualizado en 2023 con objeto de alinearlo a las últimas tendencias normativas. El código establece la obligatoriedad de denunciar cualquier incumplimiento de la legislación o de la normativa interna a través del Canal Ético, un sistema confidencial y completamente anónimo, si el remitente así lo desea, que garantiza a los informantes la ausencia de represalias. Durante el ejercicio 2023, se recibieron 167 comunicaciones a través de las diferentes vías disponibles.

MEDICIÓN DE OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA SOSTENIBILIDAD

La Estrategia de Sostenibilidad cuenta con un conjunto de indicadores clave de rendimiento, que sirven para evaluar los avances y el nivel de aplicación de la estrategia, así como el grado de consecución de los objetivos fijados. Asimismo, la compañía ha establecido un marco de seguimiento del impacto en los ODS y la Agenda 2030. El modelo cuenta con la certificación de AENOR, que reconoce las acciones de la compañía en materia de sostenibilidad y su contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Los resultados de 2023 y plazos para cada objetivo son:



Salud y bienestar	3	4,35	1,67
Igualdad de género	5	5,00	2,50
Agua limpia y saneamiento	6	4,35	1,88
Energía asequible y no contaminante	7	4,35	2,22
Industria, innovación e infraestructura	9	5,00	2,50
Ciudades y comunidades sostenibles	11	4,51	2,24
Producción y consumo responsable	12	4,61	2,79
Acción por el clima	13	4,61	2,61
Vida submarina	14	4,02	1,67
Vida de ecosistemas terrestres	15	4,02	1,67

	Indicadores de rendimiento	ODS	2023	Objetivo final	Horizonte
E	1. Emisiones de GEI: Emisiones absolutas Scope 1 y 2 (tCO2)*	13	-45,6%	-35,3% (vs 2009)	2030 (carbon neutral by 2050)
	2. Emisiones de GEI: Emisiones absolutas Scope 3 (tCO2)**	13	-28,9%	-20% (vs 2012)	2030
	3. Consumo de electricidad procedente de fuentes renovables	7, 13, 17	68,5%	100%	2025
	4. Reciclaje anual de residuos de construcción y demolición	12	94,4%	>70%	2023-on
	5. Consumo de agua	6, 12	-31,3%	-20% (vs 2017)	2030
	6. Actividades taxonómicas (% de Capex alineado)	3, 6, 7, 11, 13	16,2%	80%	2025
	7. Actividades taxonómicas (% de ventas alineadas)	3, 6, 7, 11, 13	32,8%	60%	2025
S	8. Salud y seguridad: Índice de frecuencia de accidentes graves y fatales (incluidos subcontratistas: [(Número x 1.000.000) / Horas trabajadas])	3	-20,3%	-27,1% (vs 2022)	2025
	9. Seguridad vial (menor número de accidentes en comparación con una red alternativa o similar)	3, 11	-47,5%	-30%	2023-on
	10. Talento femenino: % de mujeres en puestos de liderazgo	5	23,7%	30%	2025
	11. Ahorro de tiempo: ahorro de tiempo anual monetizado de las Express Lanes frente a los carriles de uso general en hora punta	11	25,9%	+50% (vs 2022)	2030
ESG	12. Digitalización e innovación: cartera que contribuye directa e indirectamente a mejorar ESG (% de inversión sobre el total de la cartera)	9	40,0%	60%	2025

*Las emisiones Scope 2 se calculan mediante el método market-based.

**No se incluyen las categorías capital goods y purchased goods del Scope 3..

NOTA: El perímetro de consolidación de estos indicadores no coincide en todos los casos con el perímetro de consolidación de la información No-Financiera incluida en este reporte. Para más información, ver página 284

Las líneas de negocio de Ferrovial han integrado los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad corporativa en sus actividades con objeto de alinearse en su cumplimiento. Las principales líneas de acción de cada una de ellas son las siguientes:



AUTOPISTAS

Visión: desarrollar carreteras que mejoren la seguridad vial, permitan tiempos de viaje rápidos y fiables que contribuyan a la descarbonización.

- Fomentar el bienestar social: mejorar la productividad al aliviar la congestión del tráfico y mejorar la calidad de vida en las regiones en las que la compañía opera.
- Priorizar la seguridad y salud de los usuarios.
- Fomentar la inclusión económica mediante la creación de empleos y oportunidades de formación.
- Impulsar la descarbonización de la movilidad y el transporte por carretera
- Utilizar la tecnología y la innovación para lograr beneficios y soluciones disruptivas que generen eficiencias en la compañía.

Visión: contribuir a que la aviación se consolide como una fortaleza del grupo y crecer hasta convertirse en uno de los principales inversores y operadores aeroportuarios del mundo.

- Centrarse en reducir las emisiones de carbono para alcanzar Net Zero.
- Los aeropuertos como centros de energía alternativa in situ: energías renovables para el autoconsumo, desarrollo de infraestructuras para el suministro de SAF e hidrógeno.
- Empoderar a las comunidades aeroportuarias y ofrecer empleo digno a largo plazo con una plantilla diversa.
- Posicionar a la empresa como un socio de confianza a largo plazo incorporando las mejores prácticas de gobierno corporativo.



AEROPUERTOS



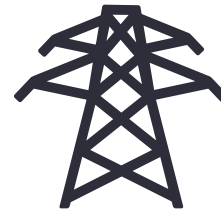
CONSTRUCCIÓN

Visión: promover la construcción sostenible, la protección del medio ambiente y el impacto positivo de los proyectos en las comunidades locales.

- Promover la descarbonización (incluida nuestra cadena de suministro y nuestros clientes) y reducir la huella ambiental mediante la gestión proactiva de los riesgos ambientales in situ.
- Fomentar métodos de construcción e infraestructuras sostenibles (renovación urbana, transición energética y adaptación al riesgo climático).
- Garantizar los más altos niveles de Salud, Seguridad y Bienestar.
- Reforzar el atractivo de la construcción para la captación de nuevos talentos, garantizando la diversidad e igualdad de la plantilla en las obras.

El área de Energía, de reciente creación, aunque se encuentra centrado en la consolidación de su negocio, también ha elaborado sus directrices en materia de sostenibilidad:

- Estrategia de descarbonización, evaluación del impacto en el capital natural, adaptación de infraestructuras a los riesgos del cambio climático, estrategia de seguridad y salud, y contribución social a las comunidades locales.



ENERGÍA

ÍNDICES DE SOSTENIBILIDAD

Ferrovial es evaluada por analistas que tienen en cuenta su desempeño ESG. En 2023 la compañía formó parte de los principales índices de sostenibilidad:

- **Dow Jones Sustainability Index (DJSI), elaborado por S&P Global:** Ferrovial ha formado parte de este índice durante los últimos 22 años de manera consecutiva.
- **FTSE4Good:** la compañía forma parte de este índice en sus últimas 20 ediciones de manera continuada.
- **CDP:** máxima calificación “A” en CDP Climate y CDP Water.
- **MSCI:** calificación “A”.
- **Sustainalytics Morningstar:** en mayo de 2023, Ferrovial, S.A. recibió una calificación de 26,2 en el ESG Risk Rating, siendo evaluada por Sustainalytics como de riesgo medio de experimentar impactos financieros materiales derivados de factores ESG. Esta calificación sitúa a Ferrovial en el 7% superior de las compañías del sector Construction and Engineering calificadas por Sustainalytics. Además, en 2023 Ferrovial fue reconocida por Sustainalytics como ESG Industry Top-Rated Company dentro de su sector.
- **MOODY'S:** miembro del selectivo Euronext-Vigeo Europe 120.
- **ISS ESG:** categoría Prime.
- **GRESB:** 92 puntos, máxima calificación “A”.
- **ECOVADIS:** medalla de oro, con una calificación de 71/100.

AUTOPISTAS

UN MODELO DE NEGOCIO SÓLIDO



La línea de negocio de Autopistas de Ferrovial desarrolla proyectos que mejoran la calidad de vida de los usuarios mediante la reducción de la congestión urbana y su contribución al desarrollo socioeconómico de las regiones donde opera.

Cintra, línea de negocio de Autopistas de Ferrovial, concentra su actividad en mercados desarrollados con alta demanda de infraestructuras de transporte. Estos mercados incluyen Norteamérica, Europa y Australia, donde la compañía encuentra marcos regulatorios seguros y perspectivas de crecimiento futuro. Además, la compañía busca oportunidades de inversión en geografías específicas donde su modelo de negocio pueda generar ventajas competitivas únicas y valor para los accionistas. De este modo, Cintra se enfoca en ofrecer proyectos sostenibles para solucionar problemas de congestión de tráfico en zonas urbanas, incluyendo concesiones *greenfield* complejas. Así, permite a los usuarios ahorrar tiempo, mejorar la certeza de sus desplazamientos diarios y aumentar la productividad económica, lo que a su vez genera nuevas oportunidades de crecimiento, en las regiones donde Cintra opera.

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

Durante 2023, a pesar del complejo entorno en el que se ha desarrollado el negocio, los principales activos de Cintra han repartido dividendos por valor de 704 millones de euros (388 millones de euros en 2022), donde destaca la distribución del primer dividendo en junio de la NTE35W por un importe de 435 millones de dólares (de los que 233 correspondieron a Ferrovial). Estas cifras reflejan la solidez financiera del modelo de negocio de Ferrovial.

El tráfico ha aumentado en 2023 en todos los activos por encima de los niveles de 2022, ejercicio en el que el tráfico se vio afectado debido a la variante ómicron de la COVID-19, que impactó a la movilidad a principios de aquel año, especialmente en Canadá. Desde entonces, el tráfico ha experimentado una sólida recuperación en todos los activos, alcanzando cifras muy por encima de 2022 y en algunos casos volúmenes superiores a los registrados antes de la irrupción de la pandemia.

En junio se produjo la apertura anticipada al tráfico del segmento 3C al Norte de la NTE 35W en Texas (EE. UU.). Este tramo, de 6,7 millas (10,7 kilómetros) ha supuesto para Ferrovial una inversión de más de 1.000 millones de euros.

También en 2023 se ha completado la financiación de la North Tarrant Express (NTE), en Texas, en una operación valorada en más de 400 millones de dólares estadounidenses, con el objetivo de completar su ampliación dentro del Acuerdo de Desarrollo Integral con el Departamento de Transporte de Texas. Esta nueva inversión, que se desarrolla sin coste alguno para los contribuyentes texanos, es una muestra más de la apuesta de Ferrovial por el mercado estadounidense.

NORTEAMÉRICA

96%

valoración de Cintra según
el Consenso de analistas

KILÓMETROS

1.169

de autopistas bajo gestión

INVERSIÓN GESTIONADA* (M€)

21.906

93% internacional

CONCESIONES

21

en 10 países

DIVIDENDOS (M€)

704

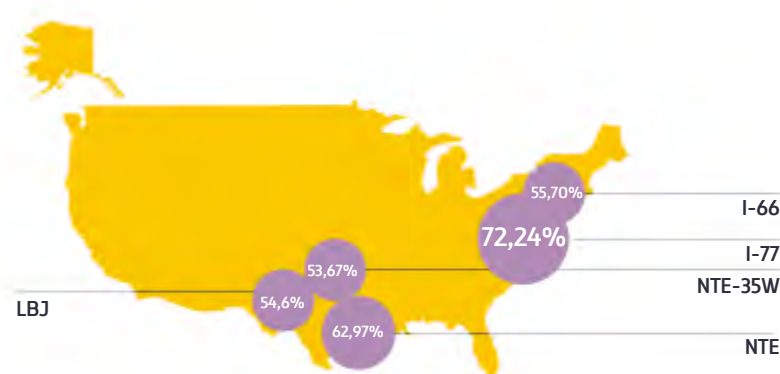
(*) No se incluye información relativa de inversión gestionada y número de concesiones de los activos de IRB (India)

ACTIVOS

Cintra posee un 43,23% de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá); un 62,97%, 54,60% y 53,67% de las *Express Lanes* NTE, LBJ y NTE 35W en Texas (EE. UU.), respectivamente. Asimismo, en Carolina del Norte (EE. UU.), Cintra cuenta con un 72,24% de la I-77 y el 55,704% de la I-66, en Virginia (EE. UU.).

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

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



CREACIÓN DE VALOR

Proyectos *greenfield* de alta complejidad

Cintra está especializada en proyectos *greenfield* complejos por su alto potencial de creación de valor. Su capacidad para evaluar y asumir un mayor nivel de riesgo asociado al proyecto en la fase de licitación (construcción, financiación, explotación y gestión del tráfico) le permite optar a mayores tasas de rentabilidad (TIR). La creación de valor se logra al disminuir la tasa de descuento de los flujos de caja futuros según se van eliminando los riesgos del proyecto en la fase de construcción o se van reduciendo (tráfico/financiación) a medida que avanza el plazo de la concesión. Un ejemplo de la eliminación de riesgos de construcción es la apertura del tramo 3C en la NTE 35W en Dallas en junio de 2023.

DALLAS

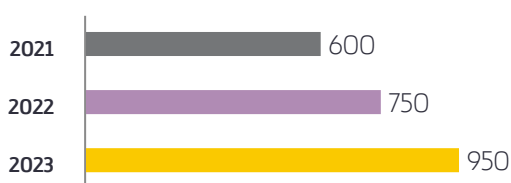
NTE 35W

apertura del tramo 3C

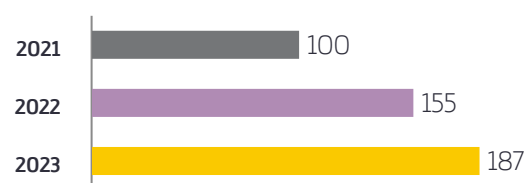
Rotación de activos maduros

La creación de valor se materializa con la venta de proyectos maduros, cuyos ingresos se invierten en nuevos activos con mayor potencial de creación de valor. Una muestra de esta estrategia es el acuerdo alcanzado en junio para la desinversión en la autopista Euroscut Azores con *Horizon Equity Partners* and *River Rock* por 43,3 millones de euros.

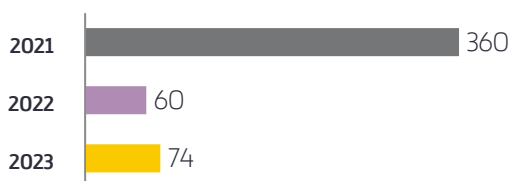
407 ETR (CANADÁ)
DIVIDENDOS
MCAD



NTE (EE.UU.)
DIVIDENDOS
M\$



LBJ (EE.UU.)
DIVIDENDOS
M\$*



NTE 35W (EE.UU.)
DIVIDENDOS
M\$



Apertura del tramo 3C de la NTE35W

Ferrovial anunció en junio la finalización del tercer tramo del proyecto NTE 35W en Fort Worth, Texas, que se ha inaugurado tres meses antes de lo previsto. Con una inversión de más de 1.000 millones de dólares, este tramo de 6,7 millas, (10,7 kilómetros) de la I-35W, que conecta North Tarrant Parkway con Eagle Parkway en Fort Worth, ha incorporado mejoras con la reconstrucción de los carriles principales, la ampliación de las vías de servicio y la incorporación de vías de peaje TEXpress.

A través de esta colaboración público-privada, el proyecto del Tramo 3C de la NTE 35W no ha supuesto ningún desembolso para el Estado de Texas. En la actualidad, la inversión total de Ferrovial en autopistas tejanas bajo esta fórmula asciende a más de 7.000 millones de dólares, que han sido destinados a las autopistas LBJ, NTE y NTE35W.

AIVIA Smart Roads

En julio de 2023, el equipo de innovación de Cintra en EE. UU. presentó con éxito su iniciativa *AIVIA Smart Roads* en un tramo de la I-66 en el norte de Virginia a la *Intelligent Transportation Society of America* (ITSA).

La plataforma AIVIA se caracteriza por contar con una lógica propia que permite integrar los datos obtenidos por múltiples sensores, además de filtrar aquellos falsos positivos y proporcionar información precisa tanto a los Centros de Gestión del Tráfico como a los conductores.

El principal objetivo de AIVIA es el desarrollo de una infraestructura y tecnología que garanticen que los vehículos convencionales y autónomos puedan coexistir en armonía, y poder obtener las máximas ventajas de todos los tipos de vehículos automatizados y autónomos, mejorando la seguridad y experiencia de viaje de los usuarios.

*LBJ en 2021 y NTE 35W en 2023 repartieron un dividendo extraordinario.



Eficiencia operativa comprometida con el medio ambiente

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

Usuarios: excelencia en el servicio

Cintra pone el foco en la satisfacción del cliente y en su propuesta de fiabilidad, ahorro de tiempo, seguridad y sostenibilidad. La respuesta de los clientes, con niveles crecientes de tráfico en prácticamente todos los activos, avala la eficacia de esta estrategia.



Empleados: apoyo al mérito

Cintra ofrece oportunidades para el desarrollo profesional de todos sus empleados fomentando la movilidad interna y garantizando que el mérito sea el factor determinante en su carrera. Durante 2023, un 15% de los empleados ha tenido la oportunidad de cambiar de puesto o ubicación, y una de cada cuatro personas trabaja en una asignación internacional.

Activos que crean valor

Ferrovial, en colaboración con *Steer*, ha presentado las conclusiones del estudio “*Economic and Community Impact of Ferrovial Toll Roads*”, que analiza el impacto socioeconómico de las autopistas gestionadas por su filial Cintra. El análisis realizado incluye los 34 activos en los que la compañía tiene participación en Estados Unidos, Canadá, España, Portugal, Irlanda, Reino Unido, Australia, Eslovaquia, Colombia e India, revelando el impacto de estas autopistas en las economías regionales desde el inicio de cada concesión hasta el 31 de diciembre de 2022.

El informe concluye que los activos mejoran la movilidad, reducen el tráfico y contribuyen al desarrollo sostenible de las regiones donde están ubicados. En conjunto, los activos de Ferrovial han aportado más de 64.300 millones de dólares a las economías locales y han creado más de 344.000 empleos. En el ámbito regional, el impacto económico de las autopistas en Norteamérica ascendió a 42.700 millones de dólares, mientras que su construcción, mantenimiento y gestión generaron 228.100 puestos de trabajo a tiempo completo.

Estas cifras reflejan que la actividad de Ferrovial tiene un impacto positivo significativo en las comunidades en las que se encuentra, creando un valor duradero y sirviendo de motor para el crecimiento económico.

Para más información, consultar: https://newsroom.ferrovial.com/es/notas_prensa/autopistas-ferrovial-contribucion-pib/

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2024

Para 2023, se esperaba que el tráfico de todos los activos se situara en niveles superiores a los de 2022, así como los ingresos por peajes asociados a los activos más importantes. Estas expectativas se han cumplido y tanto el tráfico como los ingresos por peajes han superado los niveles de 2022. También se esperaba estar por encima de los datos previos a la Covid-19 para algunos activos estadounidenses, y cumpliendo estas expectativas, el tráfico ha estado por encima de los niveles de 2019 para todos los activos estadounidenses excepto la LBJ, debido principalmente a las obras de construcción que se están llevando a cabo en la zona.

En 2024, se espera que el tráfico de los activos de la compañía continúe la senda de recuperación de 2023 y aumente en todos ellos, no obstante, se espera que el tráfico en NTE se vea impactado por las obras que se están realizando para aumentar la capacidad del activo.

En términos de dividendos, se espera continuar con la distribución de dividendos y que la NTE35W comience a distribuir el primer dividendo una vez que el segmento 3C se abra al tráfico. El segmento 3C se abrió antes de lo previsto en junio, y el proyecto distribuyó un dividendo de 435 millones de euros. Los dividendos percibidos por el grupo en 2023 fueron de 704 millones de euros, frente a los 388 millones del año anterior.

En 2024, se espera que los principales activos de infraestructuras sigan distribuyendo dividendos de forma consistente en función de su rendimiento operativo. Cintra centrará sus esfuerzos en maximizar la calidad del servicio prestado, optimizando sus ingresos y costes, dentro del marco permitido por los contratos de concesión.

Durante 2023 la división finalizó las inversiones de capital en el proyecto de la autopista de peaje I-66 y en la NTE 35W segmento 3C. Actualmente no se prevén nuevos compromisos de inversión en estos proyectos durante 2024. Sin embargo, a lo largo del año se analizarán nuevas oportunidades potenciales como el Anillo Vial Periférico en Perú, SR400 Managed Lanes en Atlanta, Georgia e India.

En 2023 Cintra ejecutó las operaciones de financiación de los bonos a 5 años de la NTE 35W que serán utilizados para los prepagos de la parte principal del préstamo TIFIA de 2023 y 2024 y la refinanciación de los PABs de 2013. En cuanto a 2024, se seguirán analizando posibles oportunidades para maximizar la estructura financiera de los proyectos.

La evolución prevista por geografías es la siguiente:

- En **Canadá**, la 407 ETR seguirá centrándose en medidas de optimización y control de costes sin abandonar el desarrollo de su estrategia de generación de valor para el usuario. La autopista mantendrá su inversión en el *Data Lab* para conocer mejor el comportamiento de los usuarios y poder personalizar sus propuestas de valor, así como mejorar sus sistemas de gestión de clientes, lo que le permitirá ofrecer una atención individualizada a través de ofertas específicas.
- En **Estados Unidos**, todas las autopistas han mostrado un sólido crecimiento del tráfico, así como un crecimiento en el ingreso medio por transacción. El contexto inflacionario actual implicará un incremento de los ingresos de las *Express Lanes* de Dallas, donde el *soft cap* aumentará en 2024 respecto al año anterior. En este sentido, la apertura del segmento 3C de la NTE35W incrementará notablemente los ingresos en el mercado estadounidense. Durante 2024, y gracias al éxito del proyecto North Tarrant Express, se desarrollarán obras de ampliación de la autopista antes de lo inicialmente previsto en el acuerdo de desarrollo que la compañía tiene con el Departamento de Transporte de Texas. Se espera que concluyan en 2027.
- En **Australia**, Cintra seguirá gestionando la autopista *Toowoomba* y el proyecto *Western Roads Upgrade*, que se abrió totalmente al tráfico en noviembre de 2021.
- En **India**, donde IRB *Infrastructure Developers Ltd.* gestiona 24 proyectos de autopistas de peaje con una longitud total de más de 15.000 kilómetros de carril, se espera que durante 2024 alcance hitos significativos dentro de su cartera de proyectos en desarrollo.
- En el **resto de mercados**, Cintra continuará operando los activos ya en explotación, incluyendo la autopista D4R7 en Eslovaquia, que se abrió al tráfico en su totalidad en octubre de 2021. También completará la apertura al tráfico de varios tramos de la Ruta del Cacao, en Colombia, y continuará con la ejecución de la construcción de Silvertown, en Reino Unido.

La compañía continuará su actividad licitando en las regiones objetivo (Norteamérica, Europa, Australia, Colombia, Chile y Perú), centrándose en proyectos *greenfield* complejos, dado su alto potencial de creación de valor, incluyendo la SR400 *Express Lanes* en Atlanta (Georgia), para la que ha sido precalificada; así como en India a través de IRB.

DIVIDENDOS 2023

704

millones de euros

AEROPUERTOS

CONECTANDO EL MUNDO



Ferrovial Aeropuertos integra todas las actividades de gestión aeroportuaria de la compañía y es uno de los principales operadores privados del mundo. Cuenta con participaciones en Heathrow y AGS (Reino Unido), Dalaman (Turquía) y en la futura nueva Terminal 1 del Aeropuerto John F. Kennedy en Nueva York (Estados Unidos).

Todos los aeropuertos experimentaron un aumento significativo del tráfico durante 2023, y algunos de ellos superaron los niveles de 2019. La recuperación es visible en todas las áreas geográficas y tanto en los viajes de negocios como de ocio. Se espera que siga aumentando el apetito por viajar en un futuro próximo.

Durante 2023 la unidad de negocio de Aeropuertos de Ferrovial ha incrementado sus operaciones colaborando activamente en los distintos proyectos para la recuperación del tráfico tras la pandemia.

HEATHROW

79,2

millones de pasajeros

AGS

10,4

millones de pasajeros

DALAMAN

5,2

millones de pasajeros

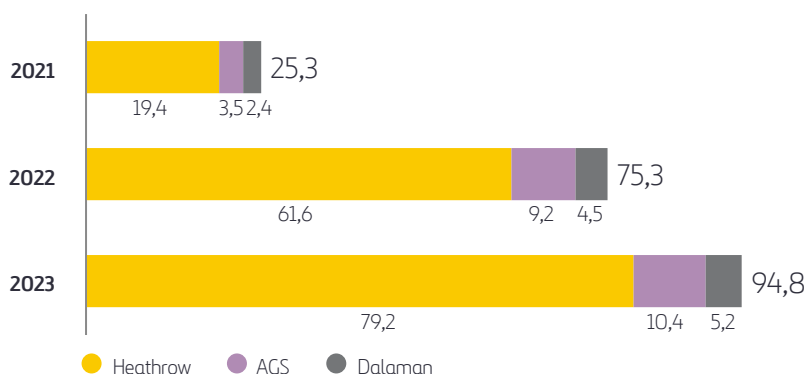
PRINCIPALES ACTIVOS

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

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

TRÁFICO

Mill pax.



Nueva Terminal 1 (NTO) en el Aeropuerto Internacional JFK

El proyecto de la NTO anunció en mayo de 2023 una nueva alianza con Korean Airlines. El acuerdo con la aerolínea se suma a la cartera de aerolíneas internacionales de primera clase que ya han firmado con NTO, incluidas Air France, KLM, Etihad Airways y LOT Polish Airlines, mientras la nueva terminal sigue acogiendo a la comunidad de aerolíneas internacionales durante su proceso de construcción. Actualmente NTO mantiene conversaciones con la comunidad de aerolíneas internacionales que operan en JFK para asegurar nuevos contratos en los próximos años de cara a la apertura de la terminal. Este grado de compromiso, de compañías que ya están presentes en JFK desde hace años, supone una prueba de la voluntad de las principales compañías para asegurarse acceso a instalaciones de máxima calidad en el aeropuerto de JFK. Al final de 2023, la obtención por parte de NTO de compromisos por aproximadamente el 25%* del tráfico estimado para 2027 a través de acuerdos a largo plazo, supone una validación de la industria al plan de negocio de la empresa, y el apetito de las aerolíneas a pagar tasas y cargos en línea con las expectativas de NTO.

La construcción de la primera fase comenzó en junio de 2022 y está previsto que finalice en junio de 2026. Desde el comienzo de los trabajos, se han realizado importantes progresos, alcanzándose hitos relevantes como la completa demolición del garaje verde y de la antigua Terminal 2; el inicio de la construcción de la estructura metálica y forjados, de la cual ya se puede percibir un avance significativo en la zona central del edificio cuya cimentación ya está completada; el cerramiento de las vías del *AirTrain* a su paso por el terminal; la activación del desvío de la calzada de la fachada existente de la Terminal 1 (C-loop) que ha permitido unificar el área de construcción manteniendo la operativa del terminal 1 existente, así como el desvío de todos los principales servicios afectados permitiendo el progreso sin obstrucción de las cimentaciones. Asimismo, se están iniciando los trabajos de cerramiento del edificio central, divisiones interiores y trabajos previos para la instalación del sistema automático de equipajes.

(*) A fecha de publicación de este informe (febrero de 2024), Korean Air y Asian Airlines están considerando una fusión. El valor del 25% mencionado arriba presupone que la fusión finalmente se firma. En caso contrario, el % de tráfico comprometido sería de alrededor de un 23%.

AGS

AGS también ha registrado una notable recuperación del tráfico, con 10,41 millones de pasajeros en el año (un 13,54% superior a 2022 pero un -23,4% respecto a 2019, cifra impactada por la suspensión de actividad de Flybe). En septiembre, el aeropuerto de Southampton celebró la inauguración oficial de la ampliación de su pista como parte de su compromiso de ampliar la capacidad del aeropuerto y ofrecer a las aerolíneas llegar a nuevos destinos. El proyecto consistió en la ampliación de 164 metros del extremo norte de la pista, con una inversión de 15 millones de libras (17,4 millones de euros).

Heathrow

El tráfico de Heathrow experimentó una fuerte recuperación durante el año, a medida que el sector de la aviación se ha ido recuperando del impacto de la pandemia.

Durante 2023, 79,2 millones de pasajeros viajaron a través de Heathrow, lo que representa un incremento del 28,6% con respecto al año anterior, alcanzando prácticamente a cierre de año los niveles de 2019 (-2,15% para el año completo). El aeropuerto fue nombrado en 2023 aeropuerto más interconectado del mundo según el índice “Megahubs 2023. Most Connected Airports in the World”, elaborado por la *Official Airline Guide (OAG)*.

En el último trimestre del año, Ferrovial anunció que se ha alcanzado un acuerdo para la venta de la totalidad de su participación (25%) en FGP Topco, sociedad matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por 2.368 millones de libras. El valor en libras actual de la participación de Ferrovial en Heathrow Airport Holdings Ltd., según las cuentas consolidadas de Ferrovial, es cero. El acuerdo se ha alcanzado con dos compradores diferentes, Ardian y The Public Investment Fund (PIF), que adquirirían la participación de Ferrovial en un 15% y un 10% respectivamente, a través de vehículos separados.

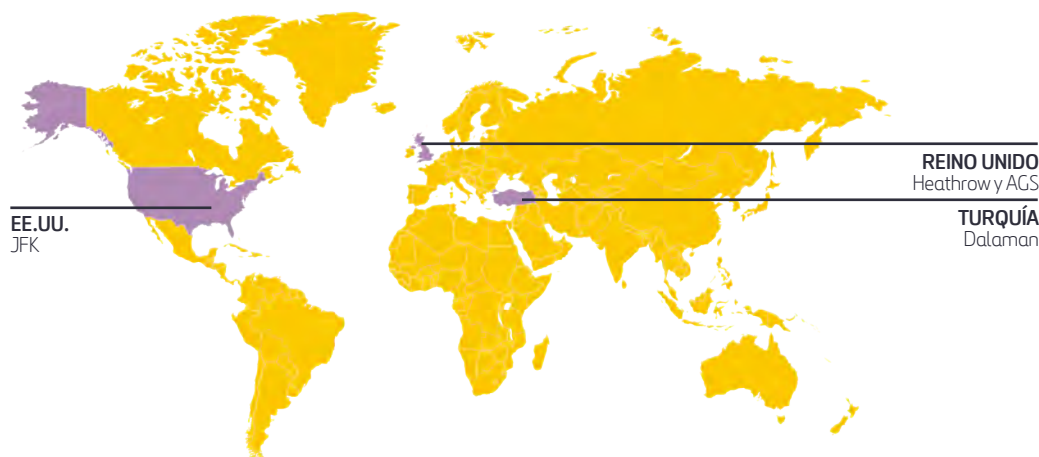
La operación está sujeta al cumplimiento de los derechos de primera oferta (ROFO) y de acompañamiento (*tag-along rights*), que pueden ser ejercidos por el resto de los accionistas de FGP Topco de conformidad con el Acuerdo de Accionistas y los Estatutos de la compañía, y el cierre total de la adquisición también está sujeta al cumplimiento de las condiciones regulatorias aplicables.

De conformidad con el proceso de derecho de acompañamiento, algunos de los accionistas de FGP Topco han ejercido sus derechos de acompañamiento sobre acciones que representan el 35% del capital social de FGP Topco (*tagged shares*). El acuerdo de compraventa de las acciones de la filial de Ferrovial SE en FGP Topco sigue en vigor, aunque se establece como condición para la venta de las acciones que también se vendan las *tagged shares*. Las partes están trabajando para satisfacer dicha condición analizando diferentes opciones para cumplir dicho requisito.

La finalización de la transacción sigue supeditada a la satisfacción de la condición del derecho de acompañamiento, así como de los requisitos reglamentarios aplicables y, en consecuencia, no puede garantizarse que la transacción se lleve a cabo.

Dalaman

El aeropuerto de Dalaman sigue siendo un importante destino de vacaciones para los viajeros nacionales e internacionales en Turquía, con un tráfico por encima de los niveles anteriores a la pandemia. 5,2 millones de pasajeros viajaron a través de Dalaman en 2023 (+15,54% con respecto a 2022 y +6,84% con respecto a 2019).



CREACIÓN DE VALOR



Sostenibilidad

La sostenibilidad sigue siendo uno de los principales focos de atención de Ferrovial Aeropuertos, donde la compañía lidera iniciativas muy importantes para reducir las emisiones, tanto de los aviones como de las terminales. Algunos ejemplos son el impulso de los vuelos con combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés), la instalación de paneles solares para incrementar el autoconsumo y reducir emisiones, o el aumento del uso de autobuses / equipos eléctricos para diferentes actividades en el ámbito aeroportuario.

La descarbonización del sector de la aviación continúa siendo la prioridad en este ámbito, donde el uso de SAF es un pilar fundamental. Este combustible, fabricado a partir de productos residuales, permite ahorrar hasta un 70% de las emisiones de CO₂ durante su ciclo de vida, al tiempo que funciona como el combustible de aviación tradicional al que sustituye. En esta línea, en 2023 partió desde Heathrow a Nueva York el primer vuelo transatlántico de Virgin alimentado al 100% con SAF. Además, Heathrow lanzó el primer bono sostenible que cubre las emisiones "en el aire".

Por su parte, AGS prosigue con el plan de descarbonización de sus operaciones e infraestructuras para mediados de la década de 2030. El aeropuerto de Aberdeen adquirió un autobús eléctrico para trasladar pasajeros entre la terminal y el aparcamiento. Se calcula que con estos nuevos vehículos se evitará la emisión de unas 30 tCO₂ al año.

A principios de 2023, el aeropuerto de Dalaman entró en el programa *Airport Carbon Accreditation* (ACA) del Consejo Internacional de Aeropuertos de Europa (ACI Europe). El aeropuerto recibió directamente el Certificado de Emisiones de Carbono de Nivel 2, que reconoce los esfuerzos de Dalaman por gestionar y reducir sus emisiones de CO₂.



Innovación

Entre los principales proyectos de innovación puestos en marcha por Ferrovial Aeropuertos en 2023, destacan:

- Liderazgo por parte del Aeropuerto de Glasgow de un consorcio que probará la viabilidad de un centro de producción, almacenamiento y distribución de hidrógeno para los vuelos de cero emisiones en el aeropuerto.
- Realización exitosa de pruebas de vuelo de la primera red de drones médicos con objeto de garantizar una entrega más eficaz de suministros médicos críticos, también en el Aeropuerto de Glasgow.
- Establecimiento de canales digitales en el Aeropuerto de Dalaman para mejorar la experiencia de los pasajeros y agilizar el viaje en la infraestructura.



Premios

Durante 2023, Heathrow, AGS y NTO recibieron numerosos reconocimientos, entre los que destacan los siguientes:

Heathrow:

Premio *Business Traveler* 2023:

- Mejor Aeropuerto de Europa.
- Tercer Mejor Aeropuerto del Mundo.
- Mejor aeropuerto para ir de compras.

AGS

- Aberdeen, nombrado *Hub* del año en los *National Transport Awards 2023*
- Glasgow, galardonado como Aeropuerto escocés de Año en los *Scottish Transport Awards 2023*.

NTO

- *Project Finance International*, reconocida como la operación P3 del año en América.

Emisión de Bonos Verdes en NTO

La Nueva Terminal 1 del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York anunció una exitosa emisión de bonos por valor de 2.000 millones de dólares, tras la gran acogida de la comunidad inversora. Los bonos de la serie 2023 *Special Facilities Revenue Bonds* recibieron una sobresuscripción, incluso después de aumentar la transacción en 500 millones de dólares debido a la demanda de los inversores. Este hito mitiga casi un tercio del riesgo de refinanciación, quedando aún 3 años para el reembolso del préstamo bancario inicial. Una parte de la emisión (800 millones de USD) fue asegurada por *Assured Guaranty Municipal Corp* ("AGM").

Subrayando el compromiso del proyecto con la sostenibilidad, los bonos fueron designados como Bonos Verdes por Kestrel Verifiers, un proveedor independiente que confirmó que los usos de los bonos se ajustan a los principios de los Bonos Verdes.

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2024

En 2024, se espera que el tráfico aumente en todos los aeropuertos, y que en algunos de ellos se alcancen cifras cercanas a las de 2019 e incluso superiores.

- **Heathrow:** 81,4 millones de pasajeros (100,4% de los niveles de 2019), tal y como se recoge en su último *Investor Report* publicado, en diciembre 2023.
- **ACS:** 12,1 millones de pasajeros (89% de los niveles de 2019).
- **Dalaman:** 5,5 millones de pasajeros (+11,6% con respecto a los niveles de 2019).

Se espera que los resultados financieros sigan las tendencias del tráfico, así como un aumento de los ingresos comerciales por pasajero en todos los aeropuertos.

La estrategia de Vertipuertos para el ejercicio 2024 se centrará en continuar estableciendo relaciones sólidas y duraderas con los principales grupos de interés del sector, así como en dar forma a las primeras fases de su desarrollo.

La distribución de dividendos en los próximos años dependerá en gran medida de la recuperación del tráfico y de la evolución del negocio (los activos de Ferrovial Aeropuertos no distribuyeron dividendos en 2023).

Durante 2024, Ferrovial Aeropuertos continuará analizando oportunidades de inversión selectivas a nivel mundial, haciendo hincapié en infraestructuras sostenibles y de alto valor concesional.

ENERGÍA

APUESTA POR LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA



A finales de 2021 Ferrovial decidió explorar oportunidades de negocios sostenibles creando la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad (FEIM). En 2023 se han sentado las bases de la futura actividad, así como la continuación de las actividades de economía circular en Reino Unido y de servicios en Chile y España.

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

ENERGÍA SOLAR FOTOVOLTAICA

50MW_p

en operación

LÍNEAS DE TRANSMISIÓN

924

kilómetros* en construcción
y operación

ECONOMÍA CIRCULAR

800.000

toneladas anuales
de RSU gestionadas

68

kilómetros de
nueva adjudicación

(*) Proyecto Transchile: 408 km en operación (2x220 kV – 204 km); Proyecto Centella: 504 km en construcción (2x220 kV – 252 km); Proyecto Tap Mauro: 12 km en construcción (4x220 kV – 3 km); Proyecto Gabriela: aprox. 68 km (2x154 V – 34 km)

ACTIVIDADES

Chile y España son los dos principales mercados para **Infraestructuras Energéticas**. Ferrovial cuenta con una línea de transmisión (Transchile*) ya operativa en Chile, que fue adquirida en 2016, y otras dos en construcción, incluidas dentro del denominado proyecto Centella. Asimismo, y confirmando su interés en seguir creciendo en el segmento de transmisión, a lo largo de 2023 la compañía ha seguido presentando ofertas en distintas licitaciones, habiendo sido adjudicataria de nuevos proyectos de obra nueva y obras de ampliación en el marco del plan de expansión anual de transmisión chileno, a la espera de la emisión del decreto de adjudicación por parte del Ministerio de Energía de Chile.

En España, como hito más relevante del ejercicio destaca el proyecto El Berrocal, planta fotovoltaica de 50 MWp ubicada en Gerena (Sevilla), que inició su operación en el último trimestre del año cerrándose de manera paralela su financiación. Por otro lado, Ferrovial sigue trabajando en la ampliación de su cartera donde cuenta, a día de hoy, con activos en sus primeras fases de desarrollo por una capacidad instalada superior a los 2 GW en proyectos diseñados para la hibridación de distintas tecnologías de generación renovable.

Asimismo, durante 2023 se ha materializado la creación de BxF, una *Joint Venture* entre Ferrovial y Budimex, cuyo principal propósito es el desarrollo y la promoción de activos relacionados con las infraestructuras energéticas en Polonia. Esta sociedad de nueva creación ya ha iniciado sus actividades y dispone de un equipo propio de desarrollo con un pipeline de proyectos *greenfield* de distintas tecnologías por una potencia instalada cercana a los 200MW en la región.

En el negocio de **Movilidad**, Ferrovial y Grupo Renault llegaron a un acuerdo en diciembre 2023 para la venta de la totalidad del 50% de la participación del servicio de *carsharing* eléctrico Zity a su socio, Renault. Por su lado, Ferrovial centrará sus inversiones en actividades vinculadas a su actividad principal, el desarrollo y la operación de infraestructuras sostenibles.

PROYECTO EL BERROCAL

50

MWP
Planta fotovoltaica, en Gerena (Sevilla)



La **Economía Circular** es otro ámbito importante en la actividad de esta división. Cuenta con cuatro centros de tratamiento de residuos sólidos urbanos (RSU), situados en Yorkshire, Milton Keynes, Cambridge e Isla de Wight. Cada uno de ellos está asociado a un contrato concesional con diferentes autoridades locales. En su conjunto tienen una capacidad para tratar unas 800.000 toneladas anuales. Este negocio proviene de su antigua división de Servicios, al igual que lo hacen los de Chile y España. En el país andino, su actividad continúa centrada en la prestación de servicios a la gran minería de cobre, tales como mantenimiento, izaje o gestión del *loop* eléctrico. Y en España conserva una participación del 24,7% en Serveo, empresa enfocada en la prestación de servicios auxiliares a clientes públicos y privados.

ESTRATEGIA

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

* Proyecto Transchile: 408 km en operación (2x220 kV – 204 km); Proyecto Centella: 504 km en construcción (2x220 kV – 252 km); Proyecto Tap Mauro: 12 km en construcción (4x220 kV – 3 km); Proyecto Gabriela: aprox. 68 km (2x154 V – 34 km)



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

ENTORNO

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

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

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

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2024

En Infraestructuras Energéticas, conviene distinguir entre generación y transmisión:

- En el área de generación de electricidad renovable, Ferrovial continuará con la ejecución de proyectos *greenfield* en los mercados principales, con un enfoque independiente desde el punto de vista tecnológico. La compañía seguirá buscando adquisiciones rentables que le ayuden a acelerar su crecimiento y aprendizaje en este sector.
- En cuanto a transmisión, la compañía continuará centrándose en la expansión de sus activos, principalmente en Chile, participando en licitaciones públicas y privadas, aprovechando su presencia actual y acelerando su integración en toda la cadena de valor.

Por último, durante 2024 y con el objetivo de potenciar el negocio relacionado con la transición energética y desarrollar de forma más rápida y eficiente nuevas capacidades en esta área, se van a fusionar las diferentes actividades de Energía que venían desarrollándose por el área de Soluciones Energéticas dentro del negocio de Construcción y las incluidas en el negocio de Infraestructuras Energéticas, creando con ello una nueva unidad de negocio bajo el nombre de Ferrovial Energía.

El resto de las actividades no vinculadas al área de Energía, como son los negocios de Servicios en Chile (Veltis), de Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia), otros intereses en negocios de Servicios y las actividades de Movilidad se gestionarán fuera del ámbito de esta línea de negocio.

En el negocio de Movilidad, Ferrovial conserva un porcentaje minoritario en el capital de *Inspiration Mobility*, compañía norteamericana que invierte en el sector del vehículo eléctrico, tanto en coches como en infraestructuras de recarga asociada, lo que representa un proyecto de futuro.

CONSTRUCCIÓN

PROYECTOS COMPLEJOS



Ferrovial Construcción es la unidad de negocio que desarrolla las actividades de construcción de obra civil, edificación, plantas de tratamiento de agua, obra industrial y proyectos de soluciones energéticas, con la visión puesta en el desarrollo de infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes.

La división de Construcción es esencial en la consecución de la estrategia de negocio de Ferrovial, recogida en el Plan Horizon 24, que apuesta firmemente por el desarrollo de infraestructuras sostenibles que tengan un impacto positivo en el medio ambiente y las comunidades. Durante 2023, la compañía ha realizado numerosas aportaciones en el camino hacia la descarbonización de la economía, destacando la ejecución de nuevas plantas de energía renovable y de tratamiento de agua, iniciativas para el uso de biocombustibles en su equipamiento y maquinaria, o la implementación de estrategias de sostenibilidad específicas en sus principales filiales.

ENTORNO

Ferrovial Construcción ha incrementado nuevamente su facturación en 2023 y ha mantenido su rentabilidad en niveles positivos, a pesar del impacto negativo de los trabajos de finalización en grandes proyectos de Estados Unidos, marcados por modificaciones y requerimientos de los clientes no previstos en el programa de trabajos. La compañía ha iniciado el proceso de reclamaciones para la recuperación de dichos costes.

De cara al futuro, se mantiene el criterio selectivo en la licitación de proyectos y geografías, apostando por nuevos modelos de contratación más colaborativos, como la adjudicación del contrato *Construction Management at Risk* de la Planta de Tratamiento de Agua de Pflugerville, en Texas.

Las expectativas continúan siendo positivas, con la cartera en máximos históricos, y con un sólido pipeline de proyectos en los principales mercados (Estados Unidos, Polonia y España), donde están previstas fuertes inversiones no solo en infraestructuras de transporte, sino también en proyectos de agua, transmisión eléctrica o eficiencia energética derivadas de planes plurianuales como los fondos *NextGen* en Europa o el *Infrastructure Investment & Jobs Act* de Estados Unidos.

Además, destaca en Polonia la implementación de nuevos planes nacionales de inversión de carreteras y ferrocarriles hasta 2030-33, mientras que en Texas (EE. UU.), el *Department of Transportation* ha establecido un récord de inversión para los próximos diez años con el plan de carreteras *Unified Transportation Program*. En estas geografías y mercados, Budimex, Webber y PLW son líderes, en sus respectivas áreas.

CREACIÓN DE VALOR

La consecución de la estrategia de Ferrovial pasa por Construcción. La línea de negocio continúa apostando por la innovación y tecnología para minimizar su huella ambiental, generar un impacto positivo en la sociedad y garantizar la seguridad de usuarios y trabajadores. Junto a su propia rentabilidad y capacidad de generación de caja, aporta valor añadido con la coordinación del diseño y construcción de concesiones de infraestructuras en las que participan otras divisiones inversoras de Ferrovial, como muestra la reciente adjudicación para la ampliación de la capacidad de la Autopista NTE 1&2W en Texas, actualmente operada por Cintra.

Diversificación de cartera e internacionalización selectiva

La diversificación sectorial permite a Construcción mantener sus calificaciones técnicas y disponer de equipos materiales y humanos continuamente preparados, como demuestra la variedad de adjudicaciones obtenidas por Budimex en Polonia durante 2023. Destacan los trabajos en las terminales portuarias de Gdansk y Swinoujście, la planta fotovoltaica de Kamelia, las infraestructuras anti-inundaciones de Nysa Kłodzka y Opole, o el edificio singular de Opera Nova en Bydgoszcz.

Estados Unidos y Polonia, además de España como mercado de origen, se mantienen como los principales mercados de la división, representando en torno al 80% de las ventas. Otras geografías con presencia estable son Reino Unido, Chile, Australia o Canadá.

Destaca Webber, filial en Estados Unidos, que ha alcanzado su máximo histórico en la adjudicación de proyectos, como las carreteras de Texas IH-10 en el condado de Colorado y US-59 en el condado de San Jacinto, o la entrada en el estado de Florida a través de tres nuevos contratos, la I-95 en el Condado de Escambia, la I-95 en el condado de Duval y la SR-8 en el condado de Escambia, lo que consolida la presencia de la compañía en la costa este del país.



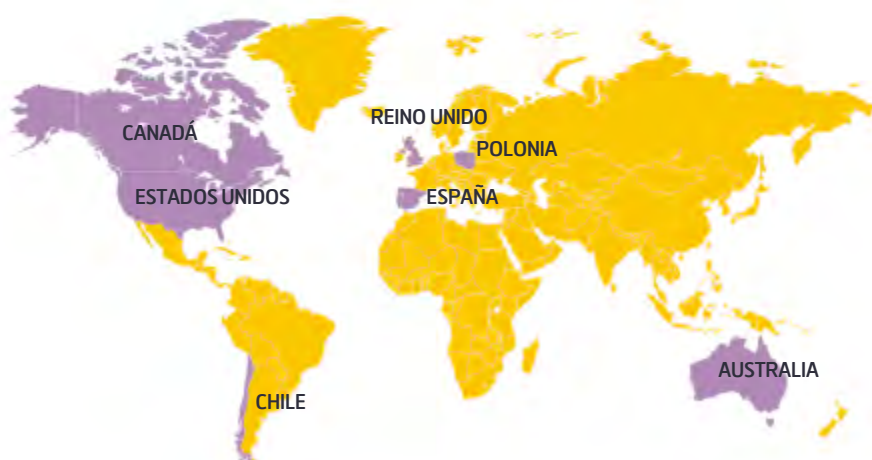
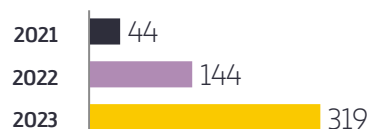
CARTERA (M€)



VENTAS (M€)



FLUJO DE CAJA DE ACTIVIDADES OPERATIVAS (M€)*



*Excluyendo impuesto de sociedades

Máximo histórico de contratación en Webber en 2023

Webber, la filial de Construcción de obra civil con sede en Texas, Estados Unidos, ha alcanzado su máximo histórico de contratación, con más de 2.000 millones de euros en contratos adjudicados en 2023. Este logro refleja la favorable evolución de Webber en los últimos años, en los que ha demostrado un desempeño financiero positivo y una exitosa estrategia de expansión geográfica hacia los estados de la costa este de EE. UU. También ha diversificado su cartera de proyectos, incluyendo plantas de tratamiento de agua, de energía renovable y servicios de operación y mantenimiento de carreteras, implementado además nuevos modelos contractuales de diseño y construcción, de tipología A+B de coste y plazo, o colaborativos como los CMAR.

Respeto al medio ambiente, calidad y seguridad

Construcción desarrolla sus operaciones bajo estrictas líneas de actuación para minimizar su impacto ambiental. Su aproximación a los proyectos incluye la identificación de riesgos ambientales mediante planes individuales de gestión para favorecer la conservación de la biodiversidad, el uso eficiente de energía potenciando el autoconsumo, la descarbonización y las energías renovables, y la promoción de la economía circular mediante la valorización de residuos y la incorporación de materiales reciclados. Todo ello con el objetivo de reducir progresivamente la huella de carbono y alcanzar la neutralidad en emisiones en 2050. Buenos ejemplos de esto son la construcción del “túnel verde” de *Greatworth* en el proyecto HS2 de Londres a Birmingham en Reino Unido, que se ha ejecutado con el método de corte y recubrimiento, y que será enterrado con árboles, arbustos y setos plantados en la parte superior para su integración con el paisaje y flora local, o el proyecto de los humedales de la autopista I-66 en Virginia, en el que se ha diseñado y construido una nueva balsa acuática y cinco celdas de humedales como medida compensatoria frente a la pérdida de hábitats naturales, aportando una funcionalidad similar e incrementando el valor ecológico.

El compromiso de Construcción con la calidad de sus proyectos queda patente con la adjudicación de un segundo *Data Center* para Microsoft en Meco (España), que se suma al adjudicado en 2022 en San Sebastián de los Reyes (España). Este último ha obtenido la certificación *Leed Gold* tras seguir los más estrictos criterios de calidad y sostenibilidad, que otorga el *Green Building Council*.

La seguridad de las personas es un pilar esencial de Ferrovial Construcción, siendo clave poner la tecnología a su servicio para garantizarla. A las iniciativas innovadoras en seguridad y salud puestas en marcha en los últimos años, durante 2023 se ha probado con éxito en distintos mercados como Estados Unidos, España o Portugal un sistema de *wearables* que ayuda a mejorar las condiciones de seguridad de los trabajadores de las obras, con la instalación de sensores de proximidad en chalecos, cascos y otros dispositivos conectados, para prevenir interferencias e interacciones involuntarias del personal con maquinaria pesada, y así, minimizar accidentes.

Fruto de esta estrategia en materia de sostenibilidad y responsabilidad social corporativa, Ferrovial Construcción ha recibido el premio medalla de Oro otorgado por ECOVADIS, en el que se evalúan a más de 100.000 empresas de todo el mundo, destacando el compromiso adquirido respecto a medioambiente, prácticas laborales, bienestar social, salud mental, derechos humanos y ética empresarial. Este reconocimiento posiciona a Ferrovial Construcción en el 5% de empresas mejor valoradas en su sector.





Innovación como posicionamiento competitivo

En el marco del Plan Estratégico *Abacus*, Ferrovial Construcción, continúa apostando por la I+D+i y la transformación digital. Algunos ejemplos son la implementación del uso de realidad aumentada *Trimble SiteVision* en la ampliación de la carretera I-35 NEX Central en Texas, para identificar conflictos entre los modelos 3D y la construcción real, o el impulso del proyecto *Earthworks* que monitoriza y analiza el movimiento de tierras mediante dispositivos IoT adheridos a la maquinaria, permitiendo la toma de decisiones para la optimización de la producción, y la prevención de incidentes ambientales y de seguridad. Esta última iniciativa que ya se utiliza en obras de España, Australia o EE. UU., está siendo escalada para su comercialización.



Gestión del talento

Ferrovial Construcción está comprometido con la promoción del talento, la igualdad y la diversidad de todos sus empleados. En su continua apuesta por el desarrollo profesional de los mismos, la compañía ha implementado nuevas iniciativas como los programas *Go Further o Grow*, focalizados en el crecimiento del talento joven y femenino.

Silvertown: *ground freezing* y rotación de 180° de la tuneladora más grande de Reino Unido

Ferrovial Construcción, junto a sus socios en la ejecución del túnel de carretera urbano de doble tubo *Silvertown Tunnel* bajo el río Támesis, han empleado destacadas técnicas innovadoras como la congelación artificial del subsuelo para el control de aguas subterráneas, o la rotación de 180° de la tuneladora más grande de Reino Unido (82 metros de longitud, 11,8 metros de diámetro y 2.000 toneladas) mediante la colocación de patines de hidrógeno, lo que ha permitido la construcción del segundo túnel paralelo reutilizando la misma tuneladora inmediatamente después de completar la primera perforación. Este proceso ha supuesto un importante ahorro de tiempo, costes y emisiones de CO₂, constituyendo un modelo para proyectos de túneles futuros. Gracias a esta solución innovadora, el proyecto ha sido reconocido en 2023 con el premio *Temporary Works Initiative of the Year* otorgado por la *British Construction Industry Awards*, y con cuatro galardones en los *NCE Tunneling Awards*, entre los que destaca el *Tunnelling Contractor of the Year*.

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA ACTIVIDAD EN 2024

OBJETIVO 2024

3,5%

margen EBIT ajustado

La evolución de la actividad de Construcción en 2024 se prevé que estará marcada por la priorización de la rentabilidad y la estabilidad en el nivel de ventas. Se mantiene el objetivo para el próximo año del 3,5% de EBIT ajustado establecido en el Plan Estratégico Horizon 24. La mejora en márgenes prevista respecto a 2023 se basa en las medidas de control de riesgos y los mitigantes adoptados para controlar la inflación y en las contingencias específicas incluidas en la nueva contratación, favorecidas por la finalización de grandes proyectos de Estados Unidos que tuvieron un impacto negativo en la rentabilidad, debido a modificaciones y requerimientos no previstos en el programa de trabajos. Las perspectivas para 2024, por mercados, son las siguientes:

- En **España** se estima que continúe la tendencia creciente en ventas gracias a la relevante contratación en ferrocarriles y para clientes privados de los dos últimos ejercicios. A medio plazo, la aplicación de los fondos europeos *NextGen* mantendrá el impulso de la licitación, a lo que se suma la buena dinámica de iniciativas públicas ferroviarias y sanitarias, que incluyen fórmulas de revisión de precios implantadas por la administración, y de iniciativas privadas en proyectos industriales, logísticos y tecnológicos, de edificación y de energía renovable.
- En **Estados Unidos y Canadá** proseguirá la favorable inversión en infraestructuras de transporte de los estados y provincias destacando, entre otros, programas como el nuevo plan de carreteras de Texas, *Unified Transportation Program 2024*, el *Moving Forward* para grandes proyectos en Florida, o el *Major Mobility Investment Program* para contratos P3/DBF en Georgia. Asimismo, a medio plazo el *pipeline* sigue siendo elevado, favorecido por el plan federal *Infrastructure Investment & Job Act*, que duplica los fondos en infraestructuras de transporte. En 2024 se prevé un nivel de ventas estable gracias tanto al mayor ritmo de ejecución de la *Ontario Line* del Metro de Toronto, como a la favorable evolución de Webber tras las importantes adjudicaciones de los últimos años, a pesar de la terminación de proyectos relevantes como las autopistas I-66 en Virginia, I-285/400 en Georgia, o el proyecto *High Speed Rail* en California.
- En **Polonia**, la licitación pública mantiene buenas perspectivas gracias a los planes nacionales de inversión de carreteras y ferrocarriles hasta 2030-33, respaldados por el nivel elevado de asignación de fondos bajo el marco financiero plurianual de 2021-27 de la UE, que garantiza estabilidad futura de la inversión en el país. En 2024 se prevé una facturación estable, y se continuará con la estrategia de licitación selectiva, priorizando la rentabilidad, tras las tensiones derivadas del aumento del coste en las materias primas y de los problemas en la cadena de suministro ocasionados por la incertidumbre de la guerra en Ucrania, y ampliando la diversificación en sectores como energía, renovables o terminales portuarias.
- En el **resto de mercados**, en Chile se anticipa una caída moderada en la facturación debido principalmente a la menor producción en proyectos relevantes como la línea de transmisión eléctrica Centella Pan de Azúcar o la autopista Rutas del Loa, con fecha de finalización prevista en 2024. Otras geografías, entre las que destacan Australia y Reino Unido, mantendrán un nivel estable de ventas gracias a la ejecución de grandes proyectos adjudicados en años anteriores, como el *Coffs Harbour Bypass* en Nueva Gales del Sur o el *Silvertown Tunnel* en Londres. Asimismo, continúan las buenas perspectivas en licitación, manteniendo un enfoque selectivo, destacando obras relevantes de túneles, ferrocarriles y energía en Australia y Reino Unido, mientras que en Latinoamérica predominarán proyectos concesionales de carreteras, de plantas de tratamiento de agua y de líneas de transmisión eléctrica, junto a otras divisiones de Ferrovial.

3. FERROVIAL EN 2023

The background of the slide features a large number of wooden spools, likely for cable or wire, arranged in neat rows. The spools are made of light-colored wood and have a radial pattern of spokes. The entire image is overlaid with a semi-transparent yellow filter, which makes the text stand out. The text is in a clean, white, sans-serif font.



Evolución de los Negocios

Personas

Seguridad, Salud y Bienestar

Medio Ambiente

Digitalización e Innovación

Ciberseguridad

Cadena de Valor

Valor Social

Resultados de Ferrovial enero-diciembre 2023

- **El tráfico en 407 ETR se incrementó en un +14,6% en 2023 frente a 2022**, debido principalmente a un aumento de la movilidad y de los desplazamientos a los lugares de trabajo en 2023 vs 2022, cuando se eliminaron todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 (1T 2022). En 2023, el crecimiento del tráfico también se vio favorecido por un aumento de las actividades de construcción de rehabilitación en la Autopista 401. Las ventas fueron de 1.495 millones de dólares canadienses, aumentando un +12,7% debido a la tendencia positiva de los volúmenes de tráfico.
- **Las Managed Lanes mostraron un fuerte crecimiento del tráfico en 2023.** Todas las Managed Lanes (MLs) registraron un sólido crecimiento en el ingreso medio por transacción vs 2022 con las ML en Texas superando la última actualización del *soft cap* (+6,5% en 2023): NTE 35W +15,4%, LBJ +10,7% y NTE +9,0%. Este mismo indicador se incrementó en un +28,1% en la I-77, esta autopista no tiene límite tarifario. I-66 alcanzó unos ingresos medios por transacción de 5,5 dólares en 2023, con el tráfico y los ingresos en periodo de *ramp up*.
- **El tráfico en Heathrow y Dalaman se situó en niveles superiores a pre-pandemia en el mes de diciembre.** Heathrow mostró una fuerte recuperación con 79,2 millones de pasajeros en 2023 (+28,6% vs 2022 y -2,1% vs 2019), el tercer año más alto de la historia de Heathrow. AGS mostró una evolución positiva del tráfico vs 2022 (+13,5%), mientras que el tráfico respecto a los niveles de 2019 sigue mejorando (-23,4%). Dalaman mostró un fuerte crecimiento (+15,5% vs 2022), superando 2019 (+6,8%).
- **El Resultado de Explotación ajustado de Construcción se situó en 77 millones de euros** frente a los 63 millones de euros en 2022, principalmente por la evolución de Budimex (RE ajustado +41,0%), parcialmente compensado por las obras de finalización de los grandes proyectos en las fases finales en EE.UU. y el impacto negativo del desprendimiento de tierras en Colombia (Ruta del Cacao). El margen RE ajustado alcanzó el 1,1% vs 1,0% en 2022. La cartera alcanzó 15.632 millones de euros (+5,5% comparable), un nuevo máximo histórico, sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 1.900 millones de euros.
- **Sólida situación financiera:** altos niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructuras hasta los 5.387 millones de euros y una deuda neta ex proyectos de infraestructuras de -1.121 millones de euros, impactado positivamente por los 741 millones de euros de dividendos procedentes de proyectos de infraestructura, incluido el primer año de distribución de dividendos de NTE 35W (251 millones de euros) y una mejora significativa del flujo de caja operativo de Construcción. El consumo de caja proviene de las inversiones que alcanzaron -454 millones de euros, derivadas de las aportaciones de capital (I-66, NTE 3C y New Terminal One), junto con la remuneración al accionista (-250 millones de euros).
- **Otros aspectos destacados de 2023:**
 - Acuerdo alcanzado para la venta del 25% de la participación en FGP Topco (sociedad matriz de Heathrow) por 2.368 millones de libras, aunque el acuerdo está sujeto al cumplimiento de los derechos de acompañamiento de los socios.
 - Venta completada del 89,2% de participación de Azores en diciembre 2023, como parte de la estrategia de rotación de activos maduros.
 - NTE 3C (ampliación de la NTE 35W) abrió al tráfico en junio de 2023 (antes de lo previsto).
 - Desde el 16 de junio de 2023, las acciones de Ferrovial cotizan simultáneamente en las bolsas de valores de España y de Países Bajos.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	2023	2022
Ventas	8.514	7.551
RBE Ajustado*	991	728
Amortización de inmovilizado	-401	-299
RE Ajustado*	590	429
Deterioros y enajenación de inmovilizado	35	-6
Resultado operativo	625	423
Resultado financiero	-184	-320
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	215	165
Resultado antes de impuestos Actividades Continuas	656	268
Impuesto sobre beneficios	-42	-30
Resultado Neto Actividades Continuas	614	238
Resultado Neto Actividades Discontinuas	16	64
Resultado Neto del ejercicio	630	302
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-170	-117
Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante	460	185

VENTAS

(Millones de euros)	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Autopistas	1.085	780	39,0%	42,1%
Aeropuertos	80	54	47,9%	9,7%
Construcción	7.070	6.463	9,4%	9,9%
Infraestructuras energéticas y movilidad	334	296	12,8%	13,2%
Otros	-55	-43	-30,3%	-28,8%
Ventas	8.514	7.551	12,8%	13,2%

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Autopistas	799	550	45,2%	48,3%
Aeropuertos	22	-2	n.s.	n.s.
Construcción	218	176	23,5%	19,6%
Infraestructuras energéticas y movilidad	10	13	-23,7%	171,1%
Otros	-57	-9	n.s.	n.s.
RBE Ajustado*	991	728	36,1%	40,6%

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Autopistas	586	391	49,9%	49,9%
Aeropuertos	2	-9	127,5%	60,2%
Construcción	77	63	22,8%	11,9%
Infraestructuras energéticas y movilidad	-10	0	n.s.	69,4%
Otros	-66	-16	n.s.	n.s.
RE Ajustado*	590	429	37,4%	45,4%

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-23	DIC-22
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-1.121	-1.439
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.100	7.219
Autopistas	6.688	6.852
Resto	411	367
Deuda Neta Consolidada*	5.979	5.781

TRÁFICO

	vs 2022	vs 2019
407 ETR**	14,6%	-7,5%
NTE***	9,0%	16,7%
LBJ***	9,2%	-10,1%
NTE 35W***	20,1%	27,6%
I-77***	18,4%	n.s.
Heathrow****	28,6%	-2,1%
AGS****	13,5%	-23,4%
Dalaman****	15,5%	6,8%

**VKT (kilómetros recorridos)

***Transacciones

****Pasajeros

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.

RESULTADO CONSOLIDADO

- Las **ventas** se situaron en 8.514 millones de euros (+13,2% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Autopistas (+42,1% comparable) y de Construcción (+9,9% comparable).
- El **Resultado Bruto de Explotación (RBE)** alcanzó 991 millones de euros (+40,6% comparable) apoyado en una mayor contribución de Autopistas (+48,3% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE ajustado de 741 millones de euros. Junto con una mayor contribución de Construcción (+19,6% comparable).

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas crecieron un +42,1% comparable y el RBE ajustado un +48,3% comparable. El RBE ajustado se situó en 799 millones de euros.

- Las **Managed Lanes en Texas:** mostraron un fuerte crecimiento del tráfico en 2023 vs 2022, NTE +9,0%, LBJ +9,2% y NTE 35W +20,1%, esta última positivamente impactada por la apertura al tráfico del segmento 3C el 20 de junio. El tráfico en la NTE 35W excluyendo el impacto del segmento 3C registró un incremento de +6,9% en 2023. El tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE y NTE 35W, mientras el tráfico de LBJ continúa por debajo de los niveles de 2019, principalmente por las obras de construcción desarrolladas en la zona. Todas las MLs lograron crecimiento significativo en el ingreso medio por transacción frente a 2022: NTE 35W +15,4%, LBJ +10,7% y NTE +9,0%.
- NTE** generó unas ventas de 289 millones de dólares (+19,0%), apoyado en un mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ajustado ascendió a 255 millones de dólares (+19,5%). El margen RBE ajustado fue de 88,3% (87,9% en 2022).
- LBJ** registró unas ventas de 193 millones de dólares (+20,9%), apoyado en mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ajustado ascendió a 158 millones de dólares (+23,5%), con un margen RBE ajustado de 81,9% (80,1% en 2022).
- NTE 35W** alcanzó unas ventas de 234 millones de dólares (+39,4%) apoyado en mayor tráfico (apertura del segmento 3C) y tarifas más altas. El RBE ajustado ascendió a 195 millones de dólares (+40,3%), con un margen RBE ajustado del 83,1% (82,6% en 2022).
- I-77** registró un incremento del tráfico de +18,4% frente a 2022. Las ventas alcanzaron 91 millones de dólares (+50,5% vs 2022) con un incremento significativo en el ingreso por transacción (+28,1% vs 2022). El RBE ajustado fue de 66 millones de dólares, y un margen RBE ajustado del 72,0% (62,9% en 2022).
- En **I-66**, las ventas y el tráfico continúan en periodo de *ramp up*. Las ventas alcanzaron 167 millones de dólares en 2023. El RBE ajustado ascendió a 129 millones de dólares, 76,9% margen RBE ajustado.
- 407 ETR** mostró un aumento del tráfico en 2023 (+14,6% vs 2022), debido a un aumento de la movilidad. El crecimiento del tráfico se vio favorecido por un aumento de las actividades de construcción de rehabilitación en la Autopista 401. Las ventas fueron de 1.495 millones de dólares canadienses, incrementándose un +12,7% debido a la continua recuperación de los volúmenes de tráfico cuando se levantaron las restricciones en 1T 2022. El RBE ascendió a 1.284 millones de dólares canadienses (+12,7%) con un margen RBE de 85,9%.

Aeropuertos: el tráfico ha mostrado una mejora notable en 2023 vs 2022 en todos los activos. El tráfico de Heathrow en 2023 acabó ligeramente por debajo de la cifras de 2019 (-2,1%).

- Heathrow:** las ventas se incrementaron un +26,6% y el RBE ajustado un +32,3% vs. 2022. Heathrow recibió 79,2 millones de pasajeros en 2023 aumentando un +28,6% respecto al 2022.
- AGS:** las ventas se incrementaron +18,9% vs. 2022 impulsado por el mayor tráfico en los aeropuertos (+13,5% vs. 2022) junto con mayor rentabilidad. El RBE ajustado registró un fuerte crecimiento del +42,0% vs 2022.

- Dalaman** registró unas ventas de 71 millones de euros apoyadas por la evolución positiva del tráfico debido a la prolongación de la temporada alta. El RBE ajustado se situó en 55 millones de euros. El tráfico alcanzó un máximo histórico de 5,2 millones de pasajeros (+15,5% vs 2022).

Construcción incrementó las ventas un +9,9% comparable. El RE ajustado alcanzó 77 millones de euros vs. 63 millones de euros en 2022, debido a la sólida evolución de Budimex (+7,6% margen RE ajustado), parcialmente compensado por las obras de finalización de los grandes proyectos en fases finales en EE.UU. y el impacto negativo de un corrimiento de tierras en Colombia. El margen RE ajustado alcanzó el 1,1% vs 1,0% en 2022. La cartera alcanzó 15.632 millones de euros (+5,5% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 1.900 millones de euros.

DIVIDENDOS DE PROYECTOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 741 millones de euros en 2023 (475 millones de euros en 2022) destacando:

- 407 ETR:** Ferrovial recibió 281 millones de euros en 2023 (237 millones de euros en 2022).
- Managed Lanes de Texas:** Ferrovial recibió 397 millones de euros (123 millones de euros en 2022), incluyendo el primer reparto de dividendos de NTE 35W (251 millones de euros), junto con NTE (109 millones de euros) y LBJ (37 millones de euros).
- Resto Autopistas:** 26 millones de euros en 2023 (28 millones de euros en 2022), destacando 9 millones de euros de las autopistas australianas, 8 millones de euros de las autopistas españolas y 2 millones de euros de las autopistas irlandesas.
- Infraestructuras energéticas y movilidad:** 11 millones de euros de Serveo y 18 millones de euros relacionados con la devolución de un préstamo intragrupo tras el proceso de refinanciación de deuda bancaria en la planta fotovoltaica de Berrocales.

POSICIÓN FINANCIERA

A 31 de diciembre de 2023, la deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructura ascendió a -1.121 millones de euros vs. -1.439 millones en diciembre 2022. La deuda neta consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras se situó en 7.100 millones de euros (7.219 millones de euros en diciembre 2022). La deuda neta consolidada alcanzó 5.979 millones de euros (5.781 millones de euros en diciembre 2022).

OPERACIONES CORPORATIVAS

- El 28 de noviembre de 2023, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo para la venta de toda su participación (en torno al 25%) en FGP Topco, la sociedad matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por un importe de 2.368 millones de libras. Se ha llegado al acuerdo con dos compradores diferentes, Ardian y The Public Investment Fund, que adquirirían la participación de Ferrovial de aproximadamente el 15% y el 10% respectivamente, mediante vehículos separados. Algunos de los accionistas de FGP Topco han ejercido sus derechos de acompañamiento (tag-along) con respecto a las acciones que representan el 35% del capital social de FGP Topco (Acciones sobre las que se ha ejercido el derecho de acompañamiento). El acuerdo de compraventa de las acciones de la filial de Ferrovial SE en FGP Topco continúa vigente, aunque es condición para la venta de las acciones que las Acciones sobre las que se ha ejercido el derecho de acompañamiento se vendan también. Las partes están trabajando para que se cumpla dicha condición explorando diferentes opciones para cumplirla.
- En diciembre, Ferrovial y Renault Group alcanzaron un acuerdo para vender toda la participación del 50% de Ferrovial en Zity by Mobilize a su socio Renault Group.
- En diciembre, Ferrovial vendió la participación del 89,2% en nuestra concesión de autopistas portuguesas Euroscut Azores a los fondos de infraestructuras Horizon Equity Partners y RiverRock por un precio de 43 millones de euros.

PRINCIPALES HITOS DE SOSTENIBILIDAD

- Ferrovial ha sido reconocida como **una de las principales empresas ambientales del mundo por el CDP (Proyecto de Divulgación de Carbono)**. Ha sido incluida en la "Lista A" para el Cambio Climático y en la "Lista A" para el agua, lo que la convierte en una de las empresas con mejor desempeño.
- Ferrovial recibió el reconocimiento de **Top 'Employer' 2023** como una de las mejores empresas para trabajar en España.
- Ferrovial emitió su **primer bono sostenible** (500 millones de euros).
- Ferrovial presentó la **Estrategia Climática** a votación consultiva de la Junta de Accionistas de 2022 con más del 90% de aprobación.
- Ferrovial ha sido incluida en el **S&P Global's Sustainability Yearbook 2023**.
- Ferrovial ha sido incluida en el índice global FTSE4Good por **vigésimo año consecutivo**.
- Ferrovial ha firmado su **programa anual de ayudas sociales**, el cual contará con más de 52.000 beneficiarios. El objetivo es mejorar el acceso al agua potable, contribuir a la lucha contra la inseguridad alimentaria y paliar la pobreza.
- Heathrow continúa impulsando la implementación del **combustible de aviación sostenible (SAF)**. Tras el éxito de 2022, se ha aumentado el incentivo del 0,5% al 1,5% en 2023, experimentando una vez más un exceso de demanda.
- Heathrow es el **primer aeropuerto en recibir la validación por parte de SBTi de sus objetivos de reducción de las emisiones de carbono para 2030**.



Autopistas

Ventas	1.085 M€	+42,1%	Comparable*
RBE Ajustado*	799 M€	+48,3%	Comparable*

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

La información financiera anual aquí presentada correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 se basa en, y está en consonancia con, los estados financieros consolidados auditados de 407 ETR correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, publicados el 22 de febrero de 2024.

TRÁFICO

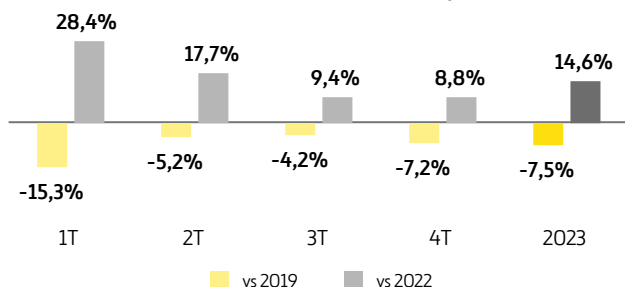
	2023	2022	VAR.
Longitud media (km)	22,87	22,55	1,4%
Trafico/trayecto (mn)	110,84	98,11	13,0%
VKTs (mn)	2.535	2.213	14,6%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,23	13,32	-0,7%

VKT (kilómetros recorridos)

En 2023, los VKTs aumentaron un +14,6% frente a 2022, debido principalmente a un aumento de la movilidad y de los desplazamientos a los lugares de trabajo en 2023 vs 2022, cuando se eliminaron todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 (1T 2022). El crecimiento del tráfico también se vio favorecido por un aumento de las actividades de construcción de rehabilitación en la Autopista 401.

En comparación con 2019, los volúmenes de tráfico en 2023 siguieron siendo inferiores (-7,5%), pero mostraron una tendencia positiva gracias al aumento de movilidad en la zona.

Evolución del tráfico trimestral frente a 2022 y 2019



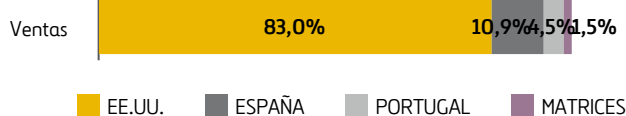
PyG

(Millones de dólares canadienses)	2023	2022	VAR.
Ventas	1.495	1.327	12,7%
RBE	1.284	1.139	12,7%
Margen RBE	85,9%	85,8%	
RE	1.187	1.039	14,2%
Margen RE	79,4%	78,3%	

Las ventas se incrementaron un +12,7% en 2023, alcanzando 1.495 millones de dólares canadienses.

- **Ingresos de peajes** (92,2% del total): +14,0% hasta 1.379 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los viajes y los VKTs respecto a 2022.
- **Ingresos de cuota** (6,9% del total): -7,9% a 103 millones de dólares canadienses, debido a la reversión de provisiones en 2022 y a la disminución de los intereses de cuentas deudoras.
- **Ingresos por contratos** (0,9% del total) alcanzaron 14 millones de euros en 2023, relacionados con la reconfiguración de la tecnología de peaje en carretera relacionado con la cancelación del peaje de las autopistas 412 y 418. El contrato se completó el 1 de junio de 2023.

OPEX (+12,3%), mayores gastos de operaciones de sistemas debido a mayores costes de consultoría y licencias, principalmente relacionados



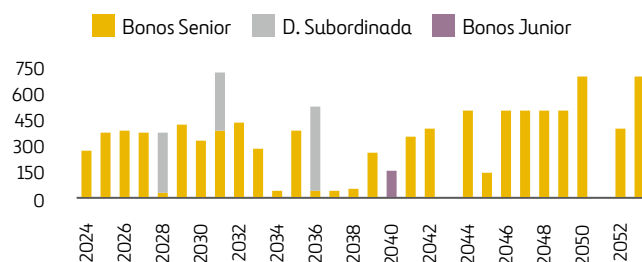
con el proyecto de planificación de recursos empresariales y gestión de relaciones con los clientes de la compañía. Mayores costes de operaciones con clientes derivados de una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro, debido a mayores ventas.

RBE +12,7%, como resultado del aumento del tráfico y las ventas. El margen RBE se incrementó un +0,1% (85,9% vs 85,8% en 2022).

Dividendos: 950 millones de dólares canadienses se abonaron a los accionistas en 2023, frente a 750 millones de dólares canadienses en 2022. Los dividendos abonados a Ferrovial fueron de 281 millones de euros en 2023 (237 millones de euros en 2022).

Deuda neta a cierre de diciembre: 9.464 millones de dólares canadienses (coste medio 4,20%). Un 53% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años o más. Los próximos vencimientos de bonos: 273 millones de dólares canadienses en 2024, 374 millones en 2025 y 381 millones en 2026.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR (dólares canadienses)



Calificación crediticia de 407 ETR

- **S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) reafirmada el 31 de julio de 2023.
- **DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 28 de junio de 2023.

Tarifas 407 ETR

En diciembre de 2023, 407 ETR anunció el fin de la congelación de tarifas de los últimos cuatro años (febrero de 2020), al informar de la aplicación de una nueva lista de tarifas a partir del 1 de febrero de 2024. Para más información sobre las nuevas tarifas, visite la página web de la 407 ETR en 407etr.com.

Schedule 22

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

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

El aumento de tarifa de 407 ETR mencionado, en vigor desde el 1 de febrero de 2024, pone fin al evento de Fuerza Mayor, de tal manera que el pago del Schedule 22 aplica a partir de 2025, y se pagaría a la Provincia en 2026. No se aplica pago de Schedule 22 para el año 2024.

*Medida financiera distinta de la NIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

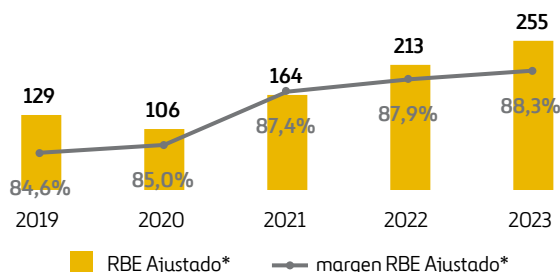
NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 2023, el tráfico se incrementó un **+9,0%** vs 2022. El tráfico ha mejorado gracias a una mayor movilidad en la zona.

(Millones de dólares americanos)	2023	2022	VAR.
Transacciones (mn)	40	36	9,0%
Tarifa media por transacción (dólares)	7,3	6,7	9,0%
Ventas	289	243	19,0%
RBE Ajustado*	255	213	19,5%
Margen RBE Ajustado*	88,3%	87,9%	
RE Ajustado*	227	185	22,7%
Margen RE Ajustado*	78,5%	76,1%	

La **tarifa media por transacción** en 2023 alcanzó los 7,3 dólares frente a los 6,7 dólares en 2022 (+9,0%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de NTE (millones de dólares)



Dividendos: NTE distribuyó dos dividendos en 2023 (junio y diciembre), por un importe total de 187 millones de dólares al 100% (109 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 2022, NTE repartió 155 millones de dólares (92 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La **deuda neta de NTE** a diciembre de 2023 alcanzó los 1.263 millones de dólares (1.223 millones en diciembre de 2022), con un coste medio de 4,46% (incluyendo la financiación de los trabajos de ampliación de capacidad de NTE).

Cierre financiero de los trabajos de ampliación de capacidad de NTE: el consorcio NTE, dirigido por Cintra, emitió 414,2 millones de dólares mediante Private Activity Bonds (PABs). Los fondos principalmente están destinados a la financiación de la construcción de determinadas mejoras de capacidad que exige el Acuerdo de Desarrollo Integral con el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT). Debido al éxito del proyecto, estas mejoras de capacidad se aplicarán antes de lo previsto inicialmente. Las obras comenzaron a finales de 2023, y se prevé que la construcción comience en 2024 y finalice a principios de 2027. Ferrovial Construcción y Webber actuarán como contratista del diseño y construcción.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa1	Baa1
FITCH	BBB	BBB

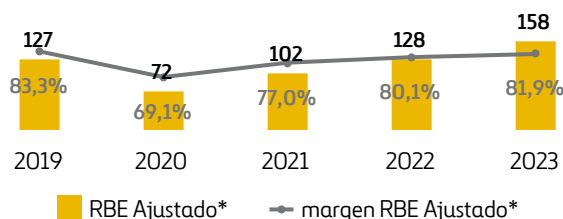
LBJ (54,6%, consolidación global)

En 2023, el tráfico se incrementó un **+9,2%** vs 2022, pero aún está por debajo de los niveles de 2019. El tráfico ha mejorado gracias a una mayor movilidad, aunque se ha visto afectado negativamente por las obras en la zona (I-635).

(Millones de dólares americanos)	2023	2022	VAR.
Transacciones (mn)	43	40	9,2%
Tarifa media por transacción (dólares)	4,4	4,0	10,7%
Ventas	193	159	20,9%
RBE Ajustado*	158	128	23,5%
Margen RBE Ajustado*	81,9%	80,1%	
RE Ajustado*	130	101	28,2%
Margen RE Ajustado*	67,2%	63,4%	

La **tarifa media por transacción** en 2023 alcanzó los 4,4 dólares frente a los 4,0 dólares en 2022 (+10,7%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de LBJ (millones de dólares)



Dividendos: LBJ distribuyó dos dividendos en 2023 (junio y diciembre), por un importe total de 74 millones de dólares al 100% (37 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 2022, LBJ repartió 60 millones de dólares (31 millones de euros a la participación de Ferrovial).

Deuda neta de LBJ a diciembre de 2023 alcanzó los 2.018 millones de dólares (2.020 millones en diciembre de 2022), con un coste medio de 4,03%.

Calificación crediticia

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

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.

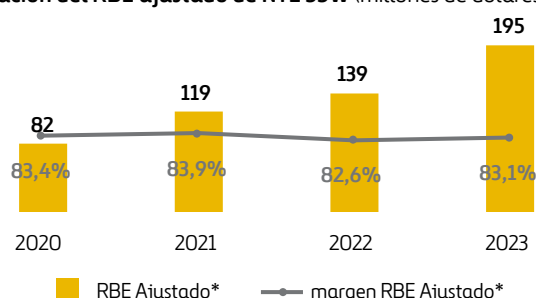
NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 2023, el tráfico de NTE 35W se incrementó +20,1% vs 2022, mostrando una evolución positiva gracias a la apertura al tráfico de NTE 3C el 20 de junio. El tráfico en la NTE 35W excluyendo el impacto del segmento 3C registró un incremento de +6,9% en 2023.

(Millones de dólares americanos)	2023	2022	VAR.
Transacciones (mn)	42	35	20,1%
Tarifa media por transacción (dólares)	5,6	4,8	15,4%
Ventas	234	168	39,4%
RBE Ajustado*	195	139	40,3%
Margen RBE Ajustado*	83,1%	82,6%	
RE Ajustado*	156	115	35,0%
Margen RE Ajustado*	66,4%	68,6%	

La **tarifa media por transacción** en 2023 alcanzó 5,6 dólares frente a 4,8 dólares en 2022 (+15,4%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de NTE 35W (millones de dólares)



Dividendos: En 2023, NTE 35W distribuyó dividendos por primera vez con un dividendo extraordinario en junio por importe de 435 millones de dólares al 100% (216 millones de euros a la participación de Ferrovial) y un dividendo regular en diciembre por valor de 70 millones de dólares (35 millones de euros a la participación de Ferrovial), por un total de 505 millones de dólares (251 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La **deuda neta de NTE 35W** a diciembre 2023 alcanzó los 1.624 millones de dólares (1.233 millones en diciembre de 2022), con un coste medio de 4,67% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

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

I-77 (72,2%, consolidación global)

En 2023, el tráfico se incrementó +18,4% frente a 2022, mostrando una sólida evolución gracias a un aumento de la movilidad.

(Millones de dólares americanos)	2023	2022	VAR.
Transacciones (mn)	41	35	18,4%
Tarifa media por transacción (dólares)	2,2	1,7	28,1%
Ventas	91	61	50,5%
RBE Ajustado*	66	38	72,4%
Margen RBE Ajustado*	72,0%	62,9%	
RE Ajustado*	55	30	83,2%
Margen RE Ajustado*	59,8%	49,2%	

La **tarifa media por transacción** en 2023 alcanzó 2,2 dólares frente a los 1,7 dólares de 2022 (+28,1%), impactado por mayores tarifas.

La **deuda neta de I-77** a diciembre de 2023 alcanzó 202 millones de dólares (257 millones de dólares en diciembre 2022), con un coste medio de 3,65%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB

I-66 (55,7%, consolidación global)

En 2023, el tráfico alcanzó 29 millones de transacciones, con el tráfico en periodo de *ramp up*.

(Millones de dólares americanos)	2023
Transacciones (mn)	29
Tarifa media por transacción (dólares)	5,5
Ventas	167
RBE	129
Margen RBE	76,9%
RE	70
Margen RE	41,9%

La **tarifa media por transacción** en 2023 alcanzó 5,5 dólares.

La **deuda neta de I-66** a diciembre de 2023 alcanzó los 1.622 millones de dólares (1.644 millones en diciembre de 2022), con un coste medio de 3,57%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB	BBB

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.



IRB (24,86%, puesta en equivalencia)

De acuerdo con la legislación india, la última información disponible corresponde al cierre del tercer trimestre del ejercicio fiscal de IRB (desde abril de 2024 hasta marzo de 2024), que comprende desde abril de 2023 hasta marzo de 2023. A efectos comparativos, los estados financieros consolidados de Ferrovial incluyen la aportación de la sociedad correspondiente a los doce meses de 2023 (de enero a diciembre).

(Millones de euros)	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	828	802	3,2%	11,5%
RBE Ajustado*	406	427	-4,9%	2,7%
Margen RBE Ajustado*	49,1%	53,2%		
RE Ajustado*	301	330	-9,0%	-1,7%
Margen RE Ajustado*	36,3%	41,2%		

En 2023, IRB logró hitos significativos al adjudicársele cuatro proyectos:

- Un proyecto BOT (construcción-operación-transferencia) en el estado de Guyarat que logró el cierre financiero en septiembre de 2023 y recibió la *appointed date* (luz verde para iniciar la construcción) en diciembre de 2023.
- Tres proyectos TOT (peaje-operación-transferencia), destacando el proyecto adjudicado en el estado de Telangana, que es el segundo mayor proyecto TOT de un único activo después de Mumbai-Pune.

OTRAS AUTOPISTAS

Azores (Portugal): En diciembre de 2023, Ferrovial ha completado la venta de su participación del 89,2% a los fondos de infraestructuras Horizon y RiverRock. La transacción asciende a 43 millones de euros. Ferrovial seguirá prestando servicios técnicos a la concesionaria durante dos años prorrogable de común acuerdo.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	59	27	1.474	
Ruta del Cacao	59	0	299	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	27	1.175	22,5 %

- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas autopistas de peaje, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción estaban completos en un 98,2% a 31 de diciembre de 2023.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que las obras finalicen en 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 85,6% a 31 de diciembre de 2023.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- Pre-calificación en SR400 Managed Lanes en Atlanta (Georgia).
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados. (Virginia, Tennessee y Carolina del Norte). Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.

Además de en EE.UU, Cintra se encuentra activa en otras zonas geográficas en las que podría realizar inversiones selectivas. Un ejemplo es la propuesta no solicitada del proyecto Anillo Vial Periférico (Perú).

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.



Aeropuertos

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

La información financiera anual aquí presentada correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 se basa y está en consonancia con los estados financieros consolidados auditados de Heathrow (SP) Limited correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, publicados el 21 de febrero de 2024.

Tráfico

(Millones de pasajeros)	2023	2022	VAR.
Reino Unido	4,2	3,4	23,5%
Europa	31,5	25,7	22,6%
Intercontinental	43,4	32,5	34,3%
Total	79,2	61,6	28,6%

Heathrow recibió 79,2 millones de pasajeros en 2023 (+28,6% vs 2022), lo que supone un aumento sustancial del tráfico, y el tercer año más alto de la historia de Heathrow, incluyendo un periodo navideño muy favorable en el que Heathrow registró el mayor tráfico de su historia en diciembre, y un 97,9% de niveles pre-pandemia.

Los mercados de Heathrow continuaron demostrando un sólido rendimiento, especialmente las rutas transatlánticas de Heathrow. Nueva York (JFK) se convirtió en el destino más popular y prestó servicios a más de 3 millones de pasajeros. En total, Heathrow tenía 24 rutas que prestaron servicios a más de un millón de pasajeros este año. Latinoamérica, África y Asia Pacífico también han experimentado un repunte significativo de los volúmenes de tráfico, sobre todo en la región de Asia Pacífico, teniendo en cuenta que las fronteras no se reabrieron completamente hasta principios del año. La terminal 5 registró el año de mayor actividad de su historia, con más de 33 millones de pasajeros. A finales de año, Heathrow conectaba casi 207 destinos en 88 países (189 y 84 respectivamente en 2022).

El turismo entrante experimentó un aumento notable durante 2023, y los viajes de negocios también se recuperan ligeramente, alcanzando el 27% en 2023 vs 26% en 2022. Aunque la cifra continúa en aumento, sigue situándose por debajo del nivel pre-pandemia del 32% registrado en 2019.

Heathrow fue nombrado “Mejor aeropuerto de Europa” y se proclamó como el **“aeropuerto más conectado del mundo”** e irrumpió entre los **cinco mayores aeropuertos del mundo**.

En julio de 2023, Heathrow se convirtió en el **primer aeropuerto** del mundo en lanzar un innovador **bono sostenible** (‘SLB’).

Se están realizando nuevas inversiones en todo el aeropuerto para fomentar la experiencia de los pasajeros y la resiliencia operativa. Heathrow está mejorando 146 carriles de seguridad como parte de su inversión de 1.000 millones de libras en equipos de seguridad de nueva generación y Heathrow ha nombrado un contratista principal para reemplazar el sistema de equipajes de la T2 este año.

En 2023, Heathrow consiguió una puntuación del Airport Service Quality (ASQ) de 3,99 de un máximo de 5,00, suponiendo una ligera mejora en comparación con 2022. En general, el 74% de los pasajeros encuestados entre enero y diciembre calificó su satisfacción general con Heathrow como ‘Excelente’ o ‘Muy buena’, lo que supone una ligera mejora en comparación con 2022 (2022: 73%), y la proporción de calificaciones ‘Mala’ sigue siendo baja, de tan solo el 1%.

Heathrow SP y HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE Ajustado			Margen RBE Ajustado		
	2023	2022	VAR.	2023	2022	VAR.	2023	2022	Var. (pbs)
Heathrow SP	3.687	2.913	26,6%	2.228	1.684	32,3%	60,4%	57,8%	262
Excepcionales y Ajustes	0	0	n.s.	4	20	-80,7%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	3.687	2.913	26,6%	2.232	1.704	31,0%	60,5%	58,5%	203

PyG HEATHROW SP

Ventas	3.687 M£	+26,6%
RBE ajustado	2.228 M£	+32,3%

Ventas: +26,6% en 2023, hasta los 3.687 millones de libras.

- **Aeronáutico:** +31,6% respecto a 2022, impulsado por el crecimiento de pasajeros y el aumento de las tasas aéreas. El ingreso aeronáutico por pasajero aumentó un +2,5%, hasta 31,25 libras (30,50 libras en 2022), según el límite de precios establecido por la CAA para 2023.
- **Comerciales:** +23,8% frente a 2022, con un fuerte crecimiento en todas las zonas debido al mayor número de pasajeros salientes. Las ventas de retail por pasajero disminuyeron un -3,8%, hasta 8,81 libras (9,16 libras en 2022), los pasajeros aumentaron el uso del transporte público después de la pandemia y tras la apertura de la línea Elizabeth.
- **Otros ingresos:** +9,8% frente a 2022. El crecimiento de los ingresos de Heathrow Express se debe al aumento del número de pasajeros. El incremento de los ingresos inmobiliarios se debió a la renovación de los contratos de alquiler de la terminal en mejores condiciones, así como nuevos alquileres.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +18,7% hasta 1.459 millones de libras (1.229 millones de libras en 2022). Heathrow incrementó sus gastos de personal en línea con la recuperación de capacidad para un mayor volumen de pasajeros. Esto incluye costes asociados a colaboradores adicionales, horas extra, contratación y formación. El aumento de los costes operativos se debe principalmente a los recursos destinados a terceros, el fomento de la resiliencia operativa, así como los descuentos abonados por «Medidas, Objetivos e Incentivos». El aumento en mantenimiento está motivado en gran medida por la limpieza y la conservación de terminales, zonas de tránsito aéreo y equipajes. Las tarifas han experimentado una pequeña disminución en comparación con 2022. Por último, los servicios públicos y otros costes también se han visto afectados por el mayor consumo y los precios más altos de la energía.

El **RBE ajustado** aumentó un +32,3% alcanzando los 2.228 millones de libras frente a los 1.684 millones de libras del 2022, resultando en un margen RBE ajustado del 60,4% (2022: 57,8%) .

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow en FGP Topco, HAH sociedad matriz fue de 8,66% en diciembre 2023 (9,81% en diciembre 2022), teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación.

(Millones de libras)	2023	2022	VAR.
ADI Finance 2	75	839	-91,1%
Subordinada	2.028	2.320	-12,6%
Grupo securitizado	16.517	15.981	3,4%
Caja y ajustes	-2.418	-3.035	-20,3%
Total	16.203	16.106	0,6%

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

Posición de liquidez: Heathrow mantiene liquidez suficiente para hacer frente a sus necesidades de flujo de caja, según el escenario base, durante el periodo de funcionamiento de la empresa. Esto incluye costes operativos previstos, inversión de capital, costes del servicio de la deuda, vencimientos y reembolsos previstos de la deuda. El Grupo tenía una liquidez total disponible de 3.800 millones de libras, que comprendía 2.400 millones de libras en efectivo en todo el Grupo Heathrow, así como de deuda no dispuesta de la línea de crédito revolving por 1.400 millones de libras.

Regulatory Asset Base (RAB): a diciembre de 2023, el RAB fue de 19.804 millones de libras (19.182 millones en diciembre de 2022). El ratio de apalancamiento de Heathrow Finance era del 84,9% (82,3% en diciembre de 2022) con un covenant del 92,5%.

Principales avances en regulación: en marzo, la CAA publicó su decisión final para el periodo de control de precios H7, después de un proceso y periodo de consulta y toma de decisiones que vio retrasos de alrededor de 18 meses, que duraron en total más de seis años.

Heathrow, British Airways, Virgin Atlantic y Delta presentaron apelaciones, y en octubre, la CMA publicó su determinación final sobre estas apelaciones. En general, la CMA consideró que la CAA no estaba equivocada en la mayoría de los aspectos de su decisión final que habían sido objeto de apelación. Sin embargo, la CMA consideró que la CAA había cometido errores en tres elementos específicos:

- La aplicación mecánica del Factor AK por parte de la CAA, que fue introducido por la CAA para recuperar los ingresos que, en su opinión, se «recuperaron en exceso» frente a la rentabilidad máxima permitida en 2020 y 2021.
- La CAA cometió un error en un aspecto relativamente menor de su cálculo del coste de la deuda.
- En su previsión de pasajeros, la CAA se equivocó en relación con el cálculo del *shock factor*.

La CMA ha emitido una orden a la CAA para que reconsidere estos tres elementos con la suficiente antelación para que se incorpore cualquier modificación al límite de precios a partir de 2025. La CAA se ha comprometido a revisar los tres elementos durante el primer semestre de 2024.

A principios de año, Heathrow presentó una propuesta a la revisión independiente del Departamento de Transporte (DfT) sobre la efectividad y eficiencia de la CAA, con la publicación final entregada en julio de 2023. Con el proceso H7 en curso y las apelaciones posteriores de la CMA que tuvieron lugar en ese momento, no permitió un análisis suficiente sobre la entrega de las funciones regulatorias económicas de la CAA. Sin embargo, entre sus recomendaciones, el DfT estableció que el proceso de la CAA para llevar a cabo la regulación económica debería ser revisado, considerando el proceso, la gobernanza y la "mecánica" de su actividad regulatoria económica.

Heathrow espera que la CAA complete su revisión en la primera mitad de 2024, antes del inicio de cualquier discusión sobre el próximo periodo regulatorio. Los plazos de la CAA para el próximo periodo regulatorio - H8 también son inciertos y no se han comunicado, aunque Heathrow espera ver un calendario inicial establecido en la primavera de 2024.

Junto con la revisión independiente del DfT sobre la CAA, hay varias consultas intergubernamentales y llamadas a la evidencia a través del Departamento de Negocios y Comercio (DBT) que buscan revisar y mejorar el marco de regulación económica del Reino Unido y aumentar la inversión futura en infraestructura. Heathrow acoge con satisfacción la revisión, el análisis y la colaboración en esta área y apoya nuevas propuestas y desarrollos en 2024.

Proyectos de expansión

Heathrow está llevando a cabo una revisión interna del trabajo realizado y de las diversas circunstancias en las que se encuentra el sector de la aviación, lo que permitirá a Heathrow avanzar con las recomendaciones adecuadas. El ANPS del gobierno sigue prestando apoyo regulatorio a los planes para una tercera pista y las infraestructuras asociadas necesarias para dar apoyo a la ampliación del aeropuerto.

Perspectivas

La previsión de la evolución para 2024 se mantiene en línea con las previsiones de Heathrow publicadas en nuestro Informe para Inversores de 15 de diciembre de 2023, para recibir a 81,4 millones de pasajeros en 2024, más que nunca. Heathrow continuará haciendo seguimiento de la evolución y facilitará una actualización en los resultados de 1T en abril.

Venta de la participación de Ferrovial

El 28 de noviembre de 2023, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo para la venta de toda su participación (en torno al 25%) en FGP Topco, la sociedad matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por un importe de 2.368 millones de libras. Se ha llegado al acuerdo con dos compradores diferentes, Ardian y The Public Investment Fund, que adquirirían la participación de Ferrovial de aproximadamente el 15% y el 10% respectivamente, mediante vehículos individuales.

Algunos de los accionistas de FGP Topco han ejercido sus derechos de acompañamiento (tag-along) con respecto a las acciones que representan el 35% del capital social de FGP Topco (Acciones sobre las que se ha ejercido el derecho de acompañamiento). El acuerdo de compraventa de las acciones de la filial de Ferrovial SE en FGP Topco continúa vigente, aunque es condición para la venta de las acciones que las Acciones sobre las que se ha ejercido el derecho de acompañamiento se vendan también. Las partes están trabajando para que se cumpla dicha condición explorando diferentes opciones para cumplirla.

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

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 10,4 millones de pasajeros, un +13,5% más que en 2022, mostrando una fuerte recuperación pese al impacto en tráfico por la variante Ómicron en 1T 2022. AGS continúa recuperándose de la pandemia del COVID-19 (-23,4% vs 2019) con un aumento del volumen de pasajeros.

En septiembre de 2023, Southampton abrió la ampliación de su pista de aterrizaje que ayudará a mejorar la conectividad y desbloquear oportunidades para que los viajes de negocios y de ocio prosperen en la zona, al tiempo que garantiza la viabilidad del aeropuerto para el futuro.

(Millones de pasajeros)	2023	2022	VAR.
Glasgow	7,4	6,5	12,9%
Aberdeen	2,3	2,0	13,7%
Southampton	0,8	0,6	19,7%
Total AGS	10,4	9,2	13,5%

Ventas se incrementaron un +18,9% impulsado por el aumento del número de pasajeros junto con una mayor rentabilidad aeronáutica y una mayor actividad en el sector retail.

El **RBE ajustado** experimentó una sólida evolución (+42,0%), alcanzando los 67 millones de libras (47 millones de libras en 2022).

(Millones de libras)	2023	2022	VAR.
Ventas AGS	198	167	18,9%
Glasgow	130	105	22,9%
Aberdeen	52	46	12,1%
Southampton	17	15	11,3%
RBE Ajustado* AGS	67	47	42,0%
Glasgow	55	41	33,9%
Aberdeen	15	11	29,3%
Southampton	-3	-6	42,6%
Margen RBE Ajustado* AGS	33,8%	28,3%	
Glasgow	42,8%	39,3%	
Aberdeen	28,3%	24,6%	
Southampton	-19,8%	-38,3%	

La **posición de tesorería** ascendía a 65 millones de libras a 31 de diciembre de 2023 (52 millones de libras a 31 de diciembre de 2022).

La **deuda neta de AGS** alcanzó 693 millones de libras a 31 de diciembre de 2023 (706 millones de libras a 31 de diciembre de 2022).

Proceso de refinanciación: 757 millones de libras vencen en junio de 2024. La sociedad ya ha comenzado el proceso de refinanciación y prevé cerrarlo en los próximos meses.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.

Dalaman (60%, consolidación global) - Turquía

Tráfico: el aeropuerto alcanzó los 5,2 millones de pasajeros en 2023 (4,5 millones en 2022), mostrando un incremento del +15,5% vs 2022 como consecuencia del aumento tanto en las rutas nacionales (+16,6%) como en las internacionales (+15,0%) (principalmente en Reino Unido y Alemania). El tráfico de pasajeros internacionales fue superior en 2023 debido a la prolongación de la temporada alta y a la incorporación de nuevos países de destino.

El tráfico superó los niveles anteriores a la pandemia, con un incremento de +6,8% vs 2019.

Los ingresos alcanzaron los 71 millones de euros. El RBE ajustado fue de 55 millones de euros. Esto está relacionado tanto con la estacionalidad del gasto como con el mayor porcentaje de pasajeros internacionales del aeropuerto. El RBE ajustado después del canon de concesional se situó en 38 millones de euros en 2023 (RBE ajustado comparable del 2019 fue de 28 millones de euros compartido en el anuncio de la transacción).

(Millones de euros)	2023
Ventas	71
RBE Ajustado*	55
Margen RBE Ajustado*	78,1%
RE Ajustado*	36
Margen RE Ajustado*	51,1%

La **posición de tesorería** ascendió a 18 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (10 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

La **deuda neta de Dalaman** alcanzó los 96 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (103 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

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

A 31 de diciembre de 2023, Ferrovial ha contribuido con 294 millones de dólares de capital en NTO (New Terminal One). Ferrovial contribuirá un total desde el inicio de 1.142 millones de dólares durante el período de construcción.

El desarrollo del proyecto sigue avanzando según las expectativas. En 2023 finalizaron las obras de encapsulamiento del tren aéreo y se demolió el edificio de la antigua Terminal 2. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, y el contrato de concesión finaliza en 2060.

En diciembre de 2023, se produjo la primera refinanciación de deuda con la emisión de bonos verdes por valor de 2.000 millones de dólares.

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	273	768	1.443	49%



Construcción

Ventas **7.070 M€** **9,9%** **Comparable***

RE Ajustado* **77 M€** **1,1%** **Margen RE ajustado***

Las **ventas** alcanzaron un +9,9% comparable con las tres divisiones incrementando sus ventas, destacando la actividad de Budimex y España. La facturación internacional supuso el 81%, centrado en Norteamérica (30%) y Polonia (31%).

Ventas en 2023 (7.070 millones de euros) y var. comparable vs 2022:

Comparable*	+7,1%	+13,7%	+11,8%
	3.611	2.160	1.300
	F. Construcción	Budimex	Webber

En 2023, el **RE ajustado** alcanzó 77 millones de euros vs 63 millones de euros en 2022, alcanzando un margen RE ajustado del 1,1% (1,0% con 2022).

2023 RE ajustado y margen RE ajustado, y variación comparable vs. 2022:

2023	RE Ajustado*	RE var. comparable %*	Margen RE Ajustado*
Budimex	164	36,3%	7,6%
Webber	35	9,8%	2,7%
F. Construcción	-122	n.s.	-3,4%
Total RE	77	11,9%	1,1%

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas se incrementaron un +13,7% (comparable) gracias a la actividad de obra civil debido a una cartera diversa de contratos en progreso y a la mejora de las previsiones gracias al buen tiempo y a los nuevos proyectos adjudicados del año anterior. El margen RE ajustado alcanzó un 7,6% en 2023 mejorando frente a 6,3% de 2022. La rentabilidad del último año estuvo impactada por la incertidumbre de la guerra en Ucrania y el aumento de los precios del acero y otros materiales, así como los problemas con algunos suministros (favorecidos también por los acuerdos de indexaciones tanto en contratos de carreteras como de ferrocarriles).
- **Webber:** las ventas aumentaron un 11,8% (comparable) principalmente a las actividades de obra civil como consecuencia de un mayor ritmo de contratación y del aumento de las ventas de la actividad de mantenimiento de infraestructuras, parcialmente compensado por la retirada definitiva de la actividad de edificación no residencial. El margen RE ajustado fue de 2,7% (2,8% en 2022).
- **F. Construcción:** las ventas aumentaron un +7,1% (comparable) destacando el mercado español, con un crecimiento tanto en obra civil como en edificación no residencial; así como el mercado australiano, principalmente debido a la ejecución de las obras del Metro de Sídney y del puente de Coffs Harbour, compensando el descenso de la actividad en Norteamérica al coincidir con la finalización de grandes contratos (I-66 en Virginia o NTE 3C en Dallas) con fases aún muy incipientes de nuevos contratos (Metro de Toronto en Canadá o I-35 en San Antonio).

El RE ajustado se situó en -122 millones de euros (-87 millones de euros en 2022), el descenso en la rentabilidad en Ferrovial Construcción se debe en gran medida al impacto de los trabajos de finalización de grandes proyectos en EE.UU. La estimación de costes para estos proyectos a cierre fue superior a lo previsto previamente. Las anteriores estimaciones se basaban en nuestra experiencia a la hora de finalizar otros proyectos de tamaño y complejidad similares. En cambio, muchas de las actividades en estos proyectos pendientes se realizaron sin seguir el orden previsto debido a las exigencias del cliente. Asimismo, la postura de dichos clientes con respecto a la lista de tareas pendientes y los trabajos de finalización, aunque todavía está en negociación, ha superado ampliamente nuestras expectativas, que una vez más se basaban en nuestra experiencia

previa con este tipo de proyectos.

Por último, la sociedad cree firmemente que tiene derecho a recuperar de dichos clientes una parte importante de los costes incurridos a través de reclamaciones que ya han sido presentadas al cliente y están pendientes de resolución.

Adicionalmente, en octubre de 2023, se produjo un desprendimiento de tierras en Colombia que afectó a la finalización del proyecto Ruta del Cacao. Se ha incluido una provisión para la estimación provisional de costes. La sociedad está negociando con el cliente para analizar las alternativas técnicas viables para la entrega del proyecto.

Cartera en 2023 y var. comparable vs. diciembre 2022:

Comparable*	-0,1%	-3,8%	+29,4%
	8.099	3.301	4.233
	F. Construcción	Budimex	Webber

La **cartera** alcanzó 15.632 millones de euros (+5,5% en términos comparables frente a diciembre 2022). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (69%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos. La cartera internacional representó el 82% del total.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras divisiones alcanzó un 8% en línea con diciembre de 2022.

La cartera a diciembre de 2023, en máximos históricos, no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero por importe superior a 1.900 millones de euros, correspondientes a los contratos de Budimex.

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	7.070	6.463	9,4%	9,9%
RBE Ajustado*	218	176	23,5%	19,6%
Margen RBE Ajustado*	3,1%	2,7%		
RE Ajustado*	77	63	22,8%	11,9%
Margen RE Ajustado*	1,1%	1,0%		
Cartera*	15.632	14.743	6,0%	5,5%
BUDIMEX	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	2.160	1.842	17,3%	13,7%
RBE Ajustado*	199	149	33,5%	29,1%
Margen RBE Ajustado*	9,2%	8,1%		
RE Ajustado*	164	117	41,0%	36,3%
Margen RE Ajustado*	7,6%	6,3%		
Cartera*	3.301	3.181	3,8%	-3,8%
WEBBER	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	1.300	1.194	8,9%	11,8%
RBE Ajustado*	77	73	5,6%	8,5%
Margen RBE Ajustado*	5,9%	6,1%		
RE Ajustado*	35	33	6,9%	9,8%
Margen RE Ajustado*	2,7%	2,8%		
Cartera*	4.233	3.372	25,5%	29,4%
F. CONSTRUCCIÓN	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	3.611	3.428	5,3%	7,1%
RBE Ajustado*	-58	-45	27,5%	n.s.
Margen RBE Ajustado*	-1,6%	-1,3%		
RE Ajustado*	-122	-87	41,2%	n.s.
Margen RE Ajustado*	-3,4%	-2,5%		
Cartera*	8.099	8.189	-1,1%	-0,1%

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.

Infraestructuras Energéticas y Movilidad

En 2021, Ferrovial creó la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad para explorar oportunidades de negocio sostenible. Para 2023, se han sentado las bases para la actividad futura en ambas zonas y se ha establecido la continuidad de las actividades de economía circular en Reino Unido y de servicios en Chile y España.

Infraestructuras Energéticas: Ferrovial cuenta con una línea de transmisión ya operativa en Chile, adquirida en 2016, y dos proyectos en construcción, Centella y Tap Mauro. A finales de 2023, se declaró a Ferrovial ganadora de una licitación relacionada con las obras para el plan de ampliación de la red eléctrica chilena, a la espera de la emisión del decreto de adjudicación del Ministerio de Energía de Chile. El proyecto incluye una nueva línea de transmisión “2x154 kV Tinguririca –Santa Cruz” con una longitud de 33 km y cinco trabajos de expansión relacionados.

En España, Ferrovial tiene una planta fotovoltaica de 50 MWp, ubicada en Sevilla, que alcanzó la operación comercial en el 4T 2023, cerrándose la financiación al mismo tiempo.

Movilidad: En diciembre de 2023, Ferrovial ha completado la venta de toda su participación del 50,0% en Zity a su socio, el Grupo Renault. Además, Ferrovial posee una participación minoritaria en Inspiration Mobility. Esta empresa norteamericana invierte en el sector del vehículo eléctrico, tanto en coches como en infraestructuras de recarga asociadas.

Adicionalmente, la división también incluye las actividades excluidas de la desinversión de Servicios. Estas actividades incluyen los cuatro centros de tratamiento de residuos sólidos urbanos ubicados en Reino Unido, la actividad centrada en la prestación de servicios a la gran minería del cobre en Chile y la participación del 24,8% en Serveo, empresa española centrada en la prestación de servicios a clientes públicos y privados.

En 2023, las ventas de la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron los 334 millones de euros (296 millones de euros en 2022), procedentes principalmente de las actividades relacionadas con el tratamiento de residuos en el Reino Unido y las actividades de servicios en Chile. En 2023, el RBE ajustado alcanzó los 10 millones de euros (13 millones de euros en 2022).

Ventas	334 M€	+13,2%	Comparable*
RBE Ajustado*	10 M€	+171,1%	Comparable*

Infraestructuras Energéticas y Movilidad distribuyó 30 millones de euros en dividendos, incluyendo 11 millones de euros de Serveo y 18 millones de euros relacionados con el pago de un préstamo intragrupo tras el proceso de refinanciación en la planta fotovoltaica de Berrocales.

En enero de 2024, con el fin de impulsar el negocio relacionado con la transición energética y desarrollar nuevas capacidades en este área de forma más rápida y eficiente, Ferrovial aprobó una reorganización parcial de sus divisiones de Negocio en virtud de la cual se fusionarán la línea de negocio de soluciones energéticas, que actualmente es parte de la división de negocio de Construcción, y la línea de negocio de infraestructuras energéticas, que actualmente forma parte de la división de negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad. La división de Negocio resultante se denominará división de negocio de Energía. El resto de las actividades no relacionados con el área de Energía, como los negocios de Servicios en Chile (Veltis), Gestión de residuos en Reino Unido (Thalia), otras participaciones en negocios de Servicios y las actividades de Movilidad continuarán dentro de la unidad de Movilidad y Servicios.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.



Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	2023	2022
Ventas	8.514	7.551
RBE Ajustado*	991	728
Amortización de inmovilizado	-401	-299
RE Ajustado*	590	429
Deterioros y enajenación de inmovilizado	35	-6
Resultado operativo	625	423
Resultado financiero	-184	-320
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-372	-365
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	188	45
Puesta en equivalencia	215	165
Resultado antes de impuestos Actividades Continuas	656	268
Impuesto sobre beneficios	-42	-30
Resultado Neto Actividades Continuas	614	238
Resultado Neto Actividades Discontinuas	16	64
Resultado Neto del ejercicio	630	302
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-170	-117
Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante	460	185

Ventas: 8.514 millones de euros (13,2% comparable) apoyado en el incremento de Autopistas (+42,1% comparable) y Construcción (+9,9% comparable).

RBE Ajustado: 991 millones de euros (+13,2% comparable) con una mayor contribución de Autopistas (+42,1% comparable), en particular las autopistas americanas con RBE ajustado de 741 millones de euros.

Amortización: +34,3% en 2023 por la entrada en explotación de la autopista I-66 a finales de 2022 y NTE 3C en junio 2023 (+34,0% en términos comparables), hasta -401 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: 35 millones de euros, relacionados principalmente con los ingresos de plusvalía por la venta de la autopista Azores por 41 millones de euros.

Resultado financiero: menor gasto financiero por mayores ingresos financieros de la actividad ex-infraestructuras en 2023 frente a 2022.

- **Proyectos de infraestructuras:** -372 millones de euros (-365 millones de euros en 2022) impulsado por la apertura de la I-66 y NTE 3C (NTE 35W), al no activarse los gastos financieros debido a la entrada en operación en noviembre de 2022 y junio de 2023, respectivamente. Esto se ha compensado parcialmente por la variación positiva con respecto a 2022 de la evolución del derivado de inflación (ILS) de Autema (mark to market).
- **Ex-proyectos de infraestructuras:** 188 millones de euros de ingreso en 2023 (45 millones en 2022), debido principalmente a una remuneración del efectivo más alta en PLN, USD y CAD, junto con el impacto positivo del fallo favorable sobre la aplicación de una deducción fiscal para actividades de exportación (DAEX) en 2023, lo que resultó en una reversión de la provisión de intereses (46 millones de euros). Estos impactos estuvieron parcialmente compensados por tasas de interés de la deuda más altas (ECP y líneas de crédito corporativas) y mayores gastos de bonos por nuevas emisiones.

Resultado por puesta en equivalencia alcanzó los 215 millones de euros netos de impuestos (164 millones de euros en 2022). La variación vs 2022 está relacionada con 407 ETR, debido a la sólida recuperación del tráfico. Las importantes pérdidas generadas en los ejercicios 2019 y 2020 en el negocio de Aeropuertos redujeron las inversiones en Heathrow y AGS a cero, ya que las pérdidas generadas en años anteriores superaron el importe de la inversión, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (NIC 28). Por lo tanto, no hay aportación por puesta en equivalencia en 2023 y 2022.

(Millones de euros)	2023	2022	VAR.
Autopistas	198	157	26,0%
407 ETR	154	124	24,6%
IRB	14	22	-34,9%
Otros	30	11	159,9%
Aeropuertos	11	7	51,8%
HAH	0	0	n.s.
AGS	0	0	n.s.
Otros	11	7	51,8%
Construcción	0	1	-104,5%
Otros	6	-1	n.s.
Total	215	164	30,6%

VENTAS

(Millones de euros)	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Autopistas	1.085	780	39,0%	42,1%
Aeropuertos	80	54	47,9%	9,7%
Construcción	7.070	6.463	9,4%	9,9%
Infraestructuras energéticas y movilidad	334	296	12,8%	13,2%
Otros	-55	-43	-30,3%	-28,8%
Ventas	8.514	7.551	12,8%	13,2%

RBE AJUSTADO

(Millones de euros)	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Autopistas	799	550	45,2%	48,3%
Aeropuertos	22	-2	n.s.	n.s.
Construcción	218	176	23,5%	19,6%
Infraestructuras energéticas y movilidad	10	13	-23,7%	171,1%
Otros	-57	-9	n.s.	n.s.
RBE Ajustado*	991	728	36,1%	40,6%

RE AJUSTADO

(Millones de euros)	2023	2022	VAR.	COMPARABLE*
Autopistas	586	391	49,9%	49,9%
Aeropuertos	2	-9	127,5%	60,2%
Construcción	77	63	22,8%	11,9%
Infraestructuras energéticas y movilidad	-10	0	n.s.	69,4%
Otros	-66	-16	n.s.	n.s.
RE Ajustado*	590	429	37,4%	45,4%

Impuestos: el impuesto de sociedades de 2023 se situó en -42 millones de euros (-30 millones de euros en 2022), compuesto por -146 millones de euros del gasto fiscal de 2023, 65 millones de euros por ingresos fiscales diferidos y 39 millones de euros de ingresos de años anteriores.

Hay varios efectos que impactan el gasto por impuesto de sociedades de 2023, entre los que destacan los siguientes:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (215 millones de euros).
- Ajustes fiscales de consolidación sin impacto fiscal (94 millones de euros), principalmente debido a activos concesionales de EE.UU.
- Otros impactos se explican con más detalle en la nota 2.7 de los Estados Financieros.

El ingreso de años anteriores (39 millones de euros) está principalmente relacionado con (i) el resultado de los procedimientos fiscales y el reconocimiento de créditos fiscales de años anteriores basados en proyecciones fiscales reales (89 millones de euros y (ii) los gastos fiscales debido a la retención de impuestos de las distribuciones de dividendos (-50 millones de euros).

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 614 millones de euros en 2023 (238 millones de euros en 2022).

El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en 16 millones de euros relacionado con la actualización de las indemnizaciones y *earn-outs* tras la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal y otros ajustes relacionados con la desinversión de Amey en el Reino Unido. El principal impacto reconocido en operaciones discontinuadas en 2022 se refiere a la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido, completada en diciembre de 2022, generando una plusvalía de 58 millones de euros.

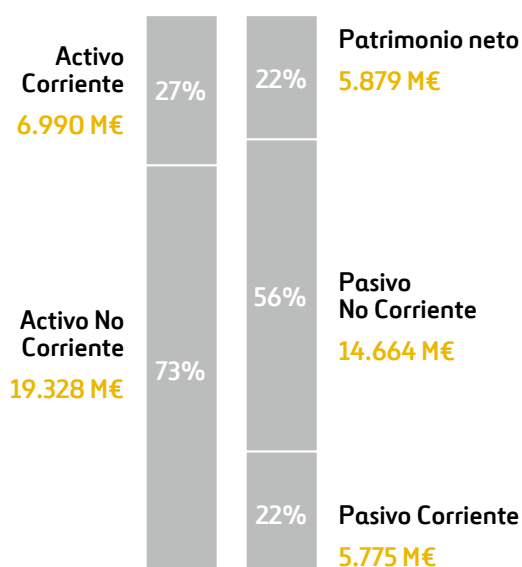
*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.

Balance Consolidado

(Millones de euros)	DIC-2023	DIC-2022
ACTIVO NO CORRIENTE	19.328	18.925
Fondo de comercio de consolidación	475	480
Activos intangibles	122	138
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	13.495	13.667
Activos modelo intangible	13333	13.504
Activos modelo cuenta a cobrar	162	163
Inversiones inmobiliarias	0	0
Inmovilizado material	594	479
Derecho de uso	196	183
Inversiones en sociedades asociadas	2.038	1.951
Activos Financieros no corrientes	1.148	1.095
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	262	246
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	628	597
Resto de cuentas a cobrar	258	252
Impuestos diferidos	1.006	784
Derivados financieros a valor razonable	254	148
ACTIVO CORRIENTE	6.990	7.419
Existencias	458	476
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	35	19
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.677	1.608
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.353	1.300
Otros deudores	324	308
Otros activos financieros a corto plazo	0	0
Tesorería e inversiones financieras temporales	4.789	5.130
Sociedades proyectos de infraestructuras	204	168
Caja restringida	31	38
Resto de tesorería y equivalentes	173	130
Resto de sociedades	4.585	4.962
Derivados financieros a valor razonable	31	184
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	2
TOTAL ACTIVO	26.318	26.344

(Millones de euros)	DIC-2023	DIC-2022
PATRIMONIO NETO	5.879	6.353
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	3.766	4.113
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	2.113	2.240
PASIVOS NO CORRIENTES	14.664	14.612
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.334	1.410
Provisiones para pensiones	3	2
Otras provisiones	268	416
Pasivo arrendamiento a largo plazo	141	120
Deuda financiera	10.423	10.776
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.852	7.893
Deuda financiera resto de sociedades	2.571	2.883
Otras deudas	1.310	898
Impuestos diferidos	1086	924
Derivados financieros a valor razonable	99	66
PASIVOS CORRIENTES	5.775	5.379
Pasivo arrendamiento a corto plazo	59	64
Deuda financiera	942	877
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	63	74
Deuda financiera resto de sociedades	879	803
Derivados financieros a valor razonable	34	47
Pasivos por impuestos sobre sociedades	83	30
Deudas por operaciones de tráfico	3.646	3.431
Acreedores comerciales	1.698	1.663
Otras deudas no comerciales	1.529	1.364
Other short-term payables	419	404
Provisiones para operaciones de tráfico	1.011	930
Pasivos clasif. mantenidos para la venta	0	0
TOTAL PASIVO	26.318	26.344

BALANCE CONSOLIDADO



Deuda neta consolidada

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-23	DIC-22
Caja y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras	4.585	4.962
Deuda financiera corriente y no corriente de sociedades ex-proyectos de infraestructuras	3.449	3.686
Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras**	15	-162
Deuda Neta Consolidada de sociedades ex-proyectos de infraestructuras*	-1.121	-1.439
Caja y equivalentes de sociedades de proyectos de infraestructuras	204	168
Deuda financiera corriente y no corriente de sociedades de proyectos de infraestructuras	7.915	7.967
Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras***	-612	-581
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.099	7.219
Deuda Neta Consolidada*	5.979	5.781

DEUDA FINANCIERA CORRIENTE Y NO CORRIENTE

2023 (Millones de euros)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Consolidado
Deuda financiera corriente y no corriente	3.449	7.915	11.364
% fijo	92,5 %	97,5%	96,0%
% variable	7,5 %	2,5%	4,0%
Tipo medio	2,6 %	4,3%	3,8%
Vencimiento medio (años)	3	23	17

VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA***

A 31 de diciembre de 2023

	Variación Deuda Neta Consolidada (1+2+3)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (1)	Sociedades de proyectos de infraestructuras (1)	Eliminaciones intragrupo (3)
	(en millones de euros)			
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1.263	791	890	-417
Flujo de caja de (utilizado en) inversión	-426	-184	-347	104
Flujo de actividad	837	607	543	-313
Flujo de caja de (utilizado en) de financiación	-1.304	-1.146	-471	313
Efecto del tipo de cambio en el efectivo y equivalentes de efectivo	160	161	-1	0
Variación de tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación	-34	0	-34	0
FLUJOS DE TESORERÍA (VARIACIÓN DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES) (A)	-341	-378	37	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL EJERCICIO (B)	5.130	4.962	168	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL EJERCICIO (C=A+B)	4.789	4.585	204	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D)	10.909	3.523	7.386	0
Variación de la deuda a corto y largo plazo (E)	-288	-236	-52	0
Otros cambios en la deuda neta consolidada (F)	146	177	-31	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL EJERCICIO (G=D+E+F)	10.767	3.464	7.303	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D-B)	5.781	-1.439	7.219	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL EJERCICIO (G-C)	5.979	-1.121	7.099	0

Deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras

DEUDA NETA

Caja y equivalentes	4.585 M€
Deuda y otros	3.464 M€
Deuda neta consolidada de sociedades de proyectos de ex-infraestructuras*	-1.121 M€

LIQUIDEZ* (millones de euros)

(Millones de euros)	DIC-23
Caja y equivalentes	4.585
Deuda no dispuesta	788
Otros	14
Total Liquidez ex proyectos de infraestructura	5.387

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

2024*	2025	2026	> 2027
820	775	794	1.068

(*)En 2024, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 31 de diciembre de 2023 de 500 millones de euros con un tipo medio de 4,09% y vencimiento en 2024.

RATING

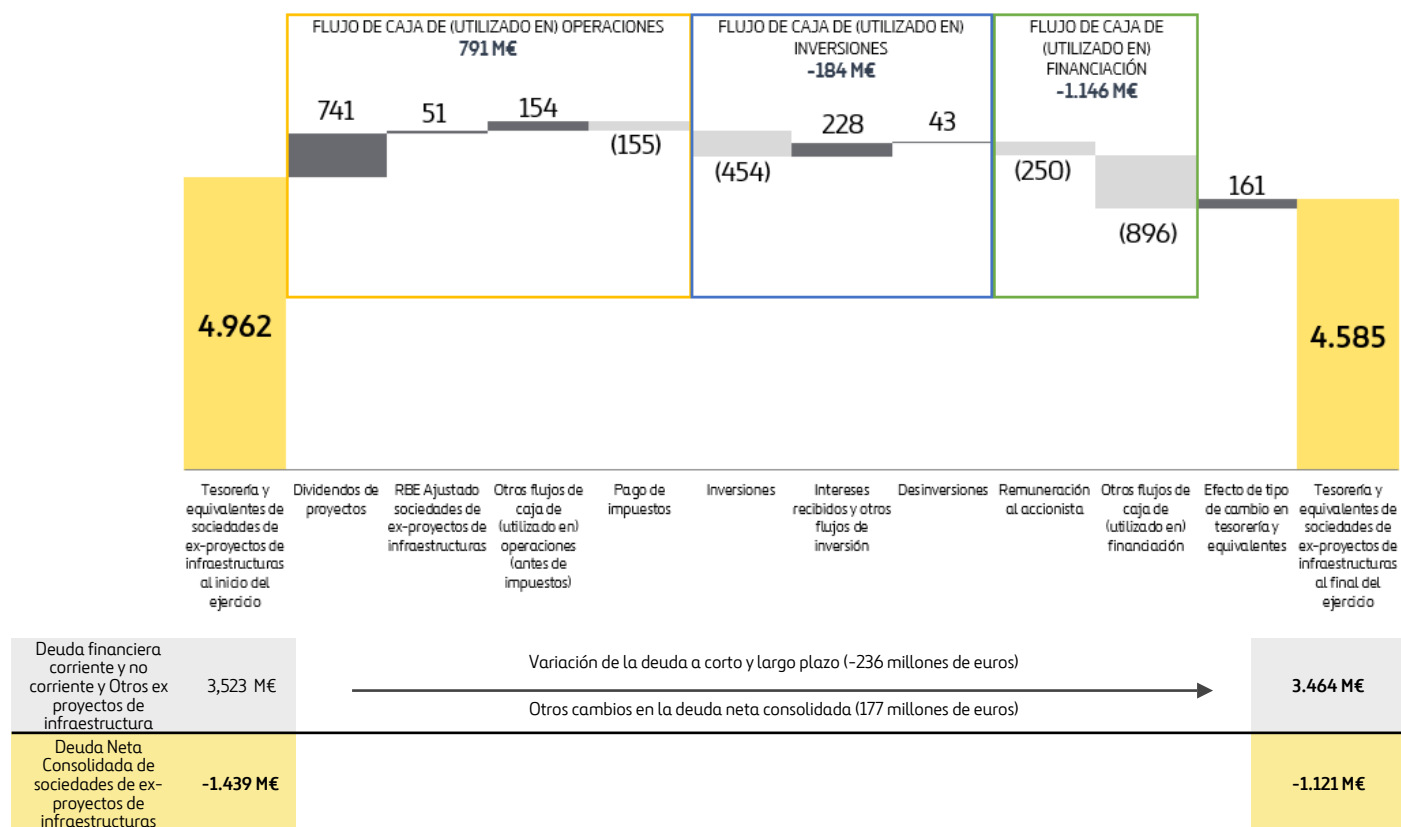
Standard & Poor's	BBB / stable
Fitch Ratings	BBB / stable

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado (pág. 262)

**Otras sociedades de proyectos de infraestructura incluyen caja restringida no corriente, saldos de cobertura de forwards y cross currency swaps, saldos de posiciones intragrupo y otros activos financieros a corto plazo, como se explica en la sección 2.1 (Deuda Neta Consolidada) del apéndice de Medidas Alternativas de Rendimiento del Informe Anual Integrado. (pág. 262)

***Otras sociedades de proyectos de infraestructura incluyen préstamos a corto y largo plazo, caja restringida no corriente y saldos de posiciones intragrupo, como se explica en la sección 2.1 (Deuda Neta Consolidada) del apéndice de Medidas de Desempeño Alternativas del Informe Anual Integrado (pág. 262)

****Para obtener más detalles sobre los cambios en la Deuda Neta Consolidada, consulte la página 277 del Informe Anual Integrado (apéndice de Medidas Alternativas de Rendimiento)

DEUDA NETA CONSOLIDADA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (millones de euros)

La deuda neta consolidada de Ferrovial incluye la deuda neta consolidada de Budimex al 100%, que alcanzó los 667 millones de euros en diciembre de 2022 y los 864 millones de euros en diciembre de 2023.

La empresa ha realizado algunas modificaciones en la presentación de "Cambio en tesorería y equivalentes" para alinearlo con los criterios de la NIC 7, como se explica en las Medidas Alternativas de Rendimiento de Deuda Neta Consolidada. Los principales cambios son los siguientes:

- Los arrendamientos financieros, anteriormente incluidos en el flujos de caja de (utilizados en) operaciones, ahora se informan en el flujo de caja de (utilizados en) financiación (87 millones de euros en 2023 y 72 millones de euros en 2022).
- Los intereses recibidos, previamente incluidos en el flujo de caja de (utilizados en) de financiación, ahora se incluyen en el flujo de caja de (utilizados en) inversiones (228 millones de euros en 2023 y 5 millones de euros en 2022).
- Los cambios en la deuda sin impacto en caja se informan como Otros cambios en la Deuda Neta Consolidada, en lugar de formar parte de los Flujos de caja de Ferrovial.

El flujo de caja de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras: alcanzó los 4.585 millones de euros en diciembre de 2023 frente a 4.962 millones de euros en diciembre 2022. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 741 millones de euros, principalmente por los dividendos de Autopistas, incluyendo 281 millones de euros de 407 ETR y 397 millones de euros de las Managed Lanes en EE.UU., destacando el primer año de reparto de dividendos de la NTE 35W (251 millones de euros), junto con 109 millones de euros de NTE y 37 millones de euros de LBJ. Aeropuertos repartió 6 millones de euros por el contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha. Los dividendos procedentes de la división de Infraestructuras energéticas y movilidad alcanzaron 30 millones de euros, incluyendo 11 millones de euros de Serveo y 18 millones de euros relacionados con la devolución de un préstamo intragrupo tras el proceso de refinanciación en la planta fotovoltaica de Berrocales.
- **RBE ajustado de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras:** 51 millones de euros, incluyendo principalmente el RBE ajustado de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras de Construcción y oficinas centrales.
- Los **pagos de impuestos** alcanzaron los -155 millones de euros, incluidos 50 millones de euros de retención fiscal sobre los dividendos pagados desde Canadá, junto con el impuesto sobre sociedades y los tipos impositivos de las filiales que operan en otras jurisdicciones.
- Las **inversiones** alcanzaron -454 millones de euros, destacando 214 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO, junto con los 53 millones de euros invertidos en I-66 Managed Lanes, los 35 millones de euros invertidos en NTE 3C.
- **Intereses recibidos y otros flujos de inversión** alcanzando los 228 millones de euros.
- **Desinversiones** por 43 millones de euros por la venta de la autopista de Azores.
- **Remuneración al accionista:** -250 millones de euros en 2023, -136 millones de euros del pago en efectivo del dividendo flexible y -114 millones de euros de la recompra de acciones que incluye el programa de recompra de acciones (62 millones de euros) junto con las acciones de autocartera discrecional adquiridas (52 millones de euros).
- **Otros flujos de caja de (utilizados en) financiación** se situaron en -896 millones de euros, incluyendo la recompra del bono híbrido de -511 millones de euros junto con 137 millones de euros procedentes de flujos de intereses.
- **Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes** por 161 millones de euros.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.

Flujo de caja consolidado

2023	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
RBE Ajustado	991	51	940	0
Dividendos de proyectos	324	741	0	-417
Otros flujos de operaciones	119	154	-36	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	1.433	946	904	-417
Pago de impuestos del ejercicio	-170	-155	-15	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1.263	791	890	-417
Inversión	-654	-454	-310	111
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	185	228	-36	-6
Desinversión	43	43	0	0
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	-426	-184	-347	104
Flujo de actividad	837	607	543	-313
Flujo de intereses pagados	-432	-83	-355	6
Remuneración al accionista Ferrovial	-250	-250	0	0
Dividendo Flexible	-136	-136	0	0
Compra de autocartera	-114	-114	0	0
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-377	-51	-743	417
Otros flujos de financiación	-246	-761	626	-111
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-1.304	-1.146	-471	313
Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes	160	161	-1	
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-34	0	-34	
Variación de tesorería y equivalentes	-341	-378	37	0
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	5.130	4.962	168	
Tesorería y equivalentes al final del ejercicio	4.789	4.585	204	0

2022	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
RBE Ajustado	883	228	655	0
Dividendos de proyectos	284	475	0	-191
Otros flujos de operaciones	-82	-47	-35	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	1.085	656	620	-191
Pago de impuestos del ejercicio	-82	-91	9	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1.002	565	629	-191
Inversión	-1.226	-856	-784	414
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	65	5	64	-4
Desinversión	429	429	0	0
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	-731	-421	-720	410
Flujo de actividad	271	143	-92	219
Flujo de intereses pagados	-329	-44	-289	4
Remuneración al accionista Ferrovial	-578	-578	0	0
Dividendo Flexible	-132	-132	0	0
Compra de autocartera	-445	-445	0	0
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-161	-67	-285	191
Otros flujos de financiación	750	549	616	-414
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-317	-140	42	-219
Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes	-283	-289	7	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	4	0	4	0
Cambios en la caja y equivalentes de actividades discontinuadas	-81	-81	0	0
Variación de tesorería y equivalentes	-407	-367	-40	0
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	5.536	5.329	207	0
Tesorería y equivalentes al final del ejercicio	5.130	4.962	168	0

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.

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

Flujo de caja de (utilizados en) operaciones e inversiones

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

2023 (millones de euros)	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total	2022 (millones de euros)	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total
Proyectos de Autopistas**	704	-66	638	Proyectos de Autopistas**	388	-339	50
Proyectos de Aeropuertos**	6	-245	-239	Proyectos de Aeropuertos**	10	-186	-176
Construcción	390	-71	319	Construcción	208	-92	116
Servicios	0	0	0	Servicios	83	297	380
Infraestructuras energéticas y movilidad	-3	0	-3	Infraestructuras energéticas y movilidad	28	-53	-25
Otros***	-152	-29	-181	Otros***	-60	-55	-115
Intereses recibidos y otros flujos de inversión		228	228	Intereses recibidos y otros flujos de inversión		5	5
Total antes de pago de impuestos	946	-184	762	Total antes de pago de impuestos	656	-421	235
Pago de impuestos del ejercicio	-155	0	-155	Pago de impuestos del ejercicio	-91	0	-91
Total	791	-184	607	Total	565	-421	143

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

Flujo de caja de (utilizados en) operaciones

A 31 de diciembre de 2023, el flujo de caja de (utilizados en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras ascendía a 946 millones de euros (antes de impuestos), frente a 656 millones de euros en 2022, debido a los mayores dividendos de Autopistas, incluido el primer reparto de dividendos de NTE35W (251 millones de euros), así como una mayor contribución de la división del negocio de Construcción en España y Polonia.

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	2023	2022
Proyectos de Autopistas**	704	388
Proyectos de Aeropuertos**	6	10
Construcción	390	208
Servicios		83
Infraestructuras energéticas y movilidad	-3	28
Otros***	-152	-60
Flujo de operaciones antes impuestos	946	656
Pago Impuesto de sociedades	-155	-91
Total	791	565

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

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

Detalle del flujo de caja de Construcción:

Construcción (millones de euros)	2023	2022
RBE Ajustado*	218	176
RBE Ajustado de sociedades de proyectos de infraestructuras	7	6
RBE Ajustado de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	211	170
Dividendos de proyectos	0	12
Otros flujos de operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	179	26
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones de sociedades de ex- proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	390	208

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron los 741 millones de euros en 2023 (475 millones de euros en 2022).

(Millones de euros)	2023	2022
Autopistas	704	388
Aeropuertos	6	10
Servicios	0	5
Construcción	0	12
Infraestructuras energéticas y movilidad	30	60
Otros	0	0
Total	741	475

Los dividendos procedentes de la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron 30 millones de euros en 2023 incluyendo 11 millones de euros de Serveo y 18 millones de euros debido al repago de un préstamo intragrupo tras el proceso de refinanciación de deuda bancaria de la planta fotovoltaica de Becorral. En 2022, 60 millones de euros, incluido el dividendo extraordinario de Transchile (51 millones de euros) tras el cierre de su refinanciación.

Los dividendos procedentes de proyectos de Autopistas alcanzaron los 704 millones de euros en 2023 (388 millones de euros en 2022), incluyendo el primer dividendo de NTE 35W (251 millones de euros).

Dividendos de Autopistas (millones de euros)	2023	2022
407 ETR	281	237
LBJ	37	31
NTE	109	92
NTE 35 W	251	0
IRB	1	2
Autopistas irlandesas	2	3
Autopistas portuguesas	1	2
Autopistas australianas	9	4
Autopistas españolas	8	12
Resto	6	5
Total	704	388

Los dividendos procedentes de proyectos de Aeropuertos se situaron en 6 millones de euros procedentes del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha (10 millones de euros en 2022).

Dividendos de Aeropuertos (millones de euros)	2023	2022
HAH	0	0
AGS	0	0
FMM	6	8
Otros	0	2
Total	6	10

Flujo de caja de (utilizado en) inversiones

2023 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-98	32	-66
Aeropuertos	-245	0	-245
Construcción	-77	6	-71
Infraestructuras energéticas y movilidad	-21	20	0
Otros	-14	-15	-29
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	228		228
Total	-226	43	-184

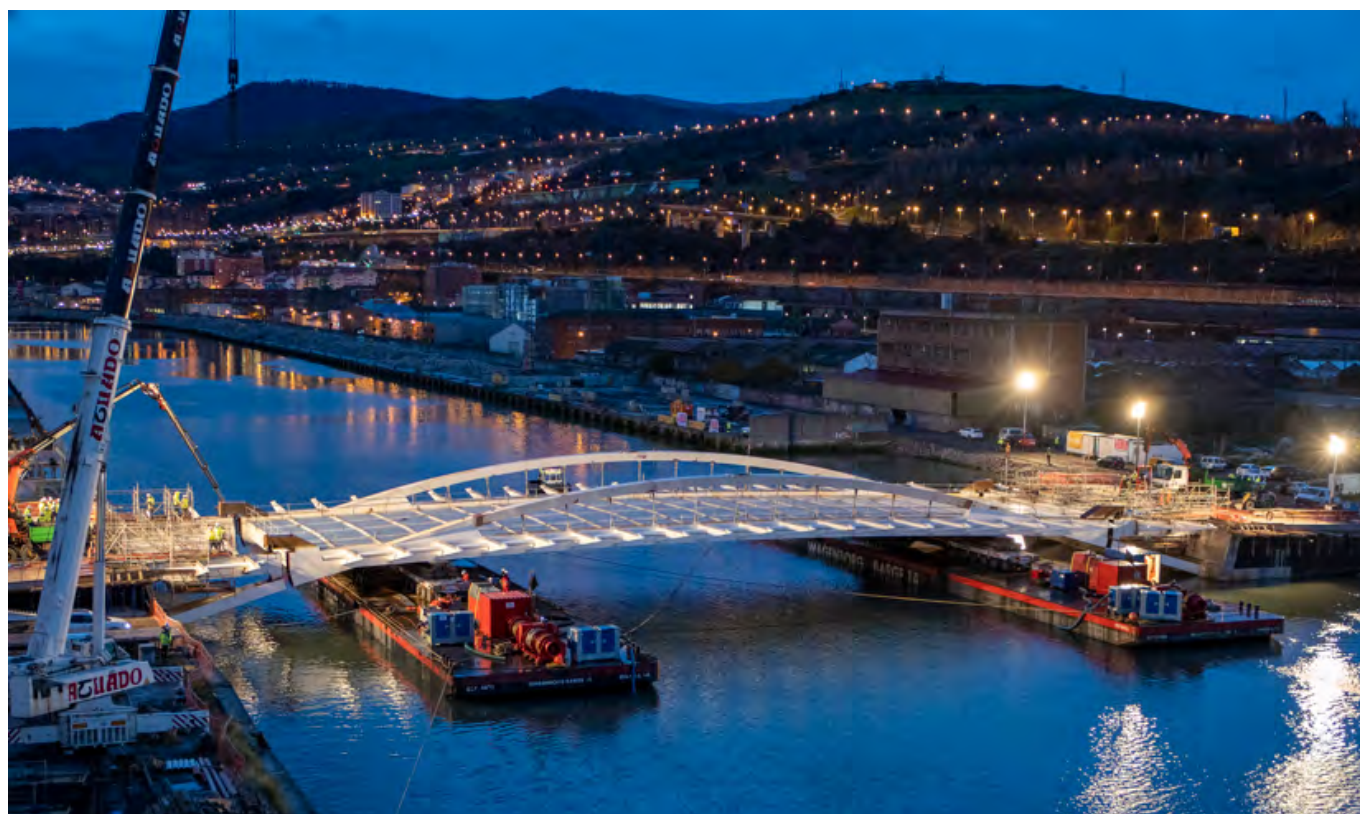
2022 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-473	134	-339
Aeropuertos	-186	0	-186
Construcción	-97	5	-92
Servicios	-19	316	297
Infraestructuras energéticas y movilidad	-53	0	-53
Otros	-28	-27	-55
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	5		5
Total	-850	429	-421

El **flujo de caja de (utilizado en) inversiones** en 2023 (-184 millones de euros) incluye:

- **Inversiones:** -226 millones de euros en 2023 (-850 millones de euros en 2022), destacando una mayor inversión en el proyecto I-66 en 2022, compensado con mayor inversión en NTO en 2023 y por mayores intereses recibidos.
- **Desinversiones:** 43 millones de euros en 2023 (429 millones de euros en 2022), debido a la venta de la autopista de Azores. En 2022, principalmente relacionado con el cierre de la venta de la división del negocio de Servicios (316 millones de euros) y la desinversión de Ausol (111 millones de euros) y Algarve (23 millones de euros).

Flujos de caja de (utilizados en) financiación

- **Remuneración al accionista:** -250 millones de euros en 2023 (-578 millones de euros en 2022), incluyendo -136 millones de euros del pago en efectivo del dividendo flexible y -114 millones de euros de la recompra de acciones, que incluye el programa de recompra de acciones (-62 millones de euros) junto con las acciones de autocartera discrecional adquiridas (-52 millones de euros).
- **Intereses pagados** alcanzaron -83 millones de euros en 2023 (-44 millones de euros en 2022).
- **Otros flujos de caja de (utilizado en) financiación:** -761 millones en 2023, principalmente como resultado de la recompra del bono híbrido (511 millones de euros).



FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS*

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones

En cuanto al flujo de caja de (utilizado en) operaciones de las sociedades de proyectos de infraestructuras concesionarias, se recoge principalmente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquellas que se encuentran en fase de construcción.

A continuación, se muestra un cuadro en el que se desglosa el flujo de (utilizado en) operaciones de sociedades de proyectos de infraestructuras.

(Millones de euros)	2023	2022
Autopistas	854	583
Resto	35	45
Total flujo de operaciones	890	629

Esto fue impulsado principalmente por la apertura al tráfico de la I-66 en noviembre de 2022, parcialmente compensado por la evolución positiva de las otras Managed Lanes y la mayor contribución del aeropuerto de Dalaman, que se consolidó desde junio de 2022.

Flujo de caja de (utilizados en) inversiones

La siguiente tabla desglosa del flujo de caja de (utilizados en) inversiones de las sociedades de proyectos de infraestructuras, principalmente desembolsos realizados correspondientes a inversión en CapEx, llevadas a cabo en el año.

Este cambio se debió fundamentalmente al CapEx llevado a cabo en 2022 en las autopistas de I-66 y NTE 35W.

(Millones de euros)	2023	2022
LBJ	-4	-2
NTE	-51	-8
NTE 35W**	-75	-247
I-77	-2	-17
I-66	-95	-436
Autopistas portuguesas	-2	-1
Autopistas españolas	-13	-4
Resto	0	0
Total Autopistas	-242	-715
Resto	-77	-94
Total proyectos	-319	-809
Subvenciones de capital	9	25
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	-36	64
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	-347	-720

**NTE 35W incluye la construcción del segmento NTE 3C que abrió al tráfico en junio 2023.

Flujo de caja de (utilizado en) financiación

En el flujo de caja de (utilizado en) financiación, se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Ferrovial por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que la compañía mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia.

El flujo de intereses corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo.

(Millones de euros)	2023	2022
Autopistas España	-46	-44
Autopistas EE.UU.	-253	-217
Autopistas Portugal	-12	-11
Resto autopistas	-28	0
Total autopistas	-339	-272
Resto	-16	-16
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-355	-289

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.

Anexo I – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE AJUSTADO*			MARGEN RBE AJUSTADO*		DEUDA NETA 100%	PARTICIP.
Integración Global	2023	2022	VAR.	2023	2022	VAR.	2023	2022	VAR.	2023	2022	2023	
NTE**	40	36	9,0%	267	230	15,9%	236	203	16,4%	88,3%	87,9%	1.144	63,0%
LBJ**	43	40	9,2%	178	151	17,7%	146	121	20,3%	81,9%	80,1%	1.828	54,6%
NTE 35W**/**	42	35	20,1%	217	159	35,8%	180	132	36,6%	83,1%	82,6%	1.471	53,7%
I-77**	41	35	18,4%	84	57	46,6%	61	36	67,9%	72,0%	62,9%	183	72,2%
I-66*/**	29			155			119			76,9%		1.469	55,7%
TOTAL EEUU				901	611	47,4%	741	498	48,8%			6.095	
Autema	17.270	16.565	4,3%	69	63	9,6%	61	55	11,8%	88,0%	86,3%	588	76,3%
Aravia	38.441	37.810	1,7%	49	34	44,5%	43	28	53,5%	86,4%	81,4%	10	100,0%
TOTAL ESPAÑA				119	97	21,9%	104	82	25,8%			599	
Azores*****	12.140	11.484	5,7%	35	32	10,0%	30	28	9,5%	86,9%	87,2%	0	89,2%
Via Livre				14	17	-16,6%	2	5	-55,2%	15,1%	28,0%	-8	84,0%
TOTAL PORTUGAL				49	49	0,6%	33	33	0,0%			-8	
TOTAL MATRICES				16	23	-32,0%	-73	-62	-18,2%				
TOTAL AUTOPISTAS				1.085	780	39,0%	799	550	45,2%	73,6%	70,5%	6.686	

** Tráfico en millones transacciones. ***NTE 35W incluye la contribución de NTE 3C (apertura al tráfico al final del mes de junio 2023). Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. **** I-66 Managed Lanes abrió su primer tramo al tráfico en septiembre de 2022, y a finales de noviembre de 2022, se abrió el proyecto al completo al tráfico. *****Desinversión de Azores completada en diciembre de 2023.



AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA (CIFRAS AL 100%)

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
Puesta en Equivalencia	2023	2022	VAR.	2023	2022	VAR.	2023	2022	VAR.	2023	2022	2023	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	2.535	2.213	14,6%	1.025	969	5,8%	880	831	5,8%	85,8%	85,8%	6.480	43,2%
M4	37.436	36.089	3,7%	37	33	12,1%	20	18	10,9%	53,7%	54,3%	43	20,0%
M3	43.789	41.075	6,6%	13	20	-34,7%	4	11	-62,7%	33,1%	58,0%	16	20,0%
A-66 Benavente Zamora				27	25	4,6%	23	22	4,4%	87,2%	87,3%	146	25,0%
Serrano Park				7	7	2,3%	11	4	160,7%	164,2%	64,5%	27	50,0%
EMESA				180	175	3,0%	98	99	-0,4%	54,4%	56,3%	192	10,0%
IRB				828	802	3,2%	406	427	-4,9%	49,1%	53,2%	1.230	24,9%
Toowomba				26	27	-4,7%	6	6	-2,6%	22,2%	21,7%	211	40,0%
OSARs				25	21	18,3%	4	6	-29,0%	18,1%	30,1%	213	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				39	17	126,5%	25	3	n.s.	63,2%	18,8%	791	35,0%

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.



Anexo II – Principales PyG activos de infraestructura

AUTOPISTAS

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	2023	2022	VAR.
Ventas	1.495	1.327	12,7%
RBE	1.284	1.139	12,7%
Margen RBE	85,9%	85,8%	
RE	1.187	1.039	14,2%
Margen RE	79,4%	78,3%	
Resultado financiero	-412	-447	7,8%
Resultado antes de impuestos	775	592	30,9%
Impuesto de sociedades	-208	-156	-32,6%
Resultado neto	567	435	30,3%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	154	124	24,6%

LBJ

(Millones de dólares americanos)	2023	2022	VAR.
Ventas	193	159	20,9%
RBE Ajustado*	158	128	23,5%
Margen RBE Ajustado*	81,9%	80,1%	
RE Ajustado*	130	101	28,2%
Margen RE Ajustado*	67,2%	63,4%	
Resultado financiero	-80	-81	0,8%
Resultado neto	48	20	145,3%
Aportación a Ferrovial**	24	10	138,9%

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

NTE

(Millones de dólares americanos)	2023	2022	VAR.
Ventas	289	243	19,0%
RBE Ajustado*	255	213	19,5%
Margen RBE Ajustado*	88,3%	87,9%	
RE Ajustado*	227	185	22,7%
Margen RE Ajustado*	78,5%	76,1%	
Resultado financiero	-50	-52	4,1%
Resultado neto	176	133	32,7%
Aportación a Ferrovial**	102	79	29,2%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	2023	2022	VAR.
Ventas	234	168	39,4%
RBE Ajustado*	195	139	40,3%
Margen RBE Ajustado*	83,1%	82,6%	
RE Ajustado*	156	115	35,0%
Margen RE Ajustado*	66,4%	68,6%	
Resultado financiero	-59	-39	-49,4%
Resultado neto	96	76	26,8%
Aportación a Ferrovial**	48	38	23,5%

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

I-77

(Millones de dólares americanos)	2023	2022	VAR.
Ventas	91	61	50,5%
RBE Ajustado*	66	38	72,4%
Margen RBE Ajustado*	72,0%	62,9%	
RE Ajustado*	55	30	83,2%
Margen RE Ajustado*	59,8%	49,2%	
Resultado financiero	-8	-11	24,2%
Resultado neto	46	19	147,2%
Aportación a Ferrovial**	31	12	n.s.

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

I-66

(Millones de dólares americanos)	2023
Ventas	167
RBE Ajustado*	129
Margen RBE Ajustado*	76,9%
RE Ajustado*	70
Margen RE Ajustado*	41,9%
Resultado financiero	-110
Resultado neto	-40
Aportación a Ferrovial**	-20

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

IRB

(Millones de euros)	2023	2022	VAR.
Ventas	828	802	3,2%
RBE Ajustado*	406	427	-4,9%
Margen RBE Ajustado*	49,1%	53,2%	
RE Ajustado*	301	330	-9,0%
Margen RE Ajustado*	36,3%	41,2%	
Resultado financiero	-182	-186	2,5%
Resultado antes de impuestos	95	135	-29,5%
Impuesto de sociedades	-34	-42	20,3%
Resultado neto	61	92	-33,7%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	14	22	-34,9%

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.

AEROPUERTOS

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE Ajustado			Margen RBE Ajustado		
	2023	2022	VAR.	2023	2022	VAR.	2023	2022	Var. (pbs)
Heathrow SP	3.687	2.913	26,6%	2.228	1.684	32,3%	60,4%	57,8%	262
Excepcionales y Ajustes	0	0	n.s.	4	20	-80,7%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	3.687	2.913	26,6%	2.232	1.704	31,0%	60,5%	58,5%	203

HAH

(Millones de libras)	2023	2022	VAR.
Ventas	3.687	2.913	26,6%
RBE	2.232	1.704	31,0%
Margen RBE	60,5%	58,5%	
Amortizaciones y deterioros	-754	-795	5,1%
RE	1.478	909	62,5%
Margen RE	40,1%	31,2%	
Resultado financiero	-1.012	-687	-47,2%
Rtdo. antes de impuestos	465	222	110,0%
Impuesto de sociedades	-127	-54	-136,8%
Resultado neto	338	168	101,4%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	0	0	n.s.

AGS

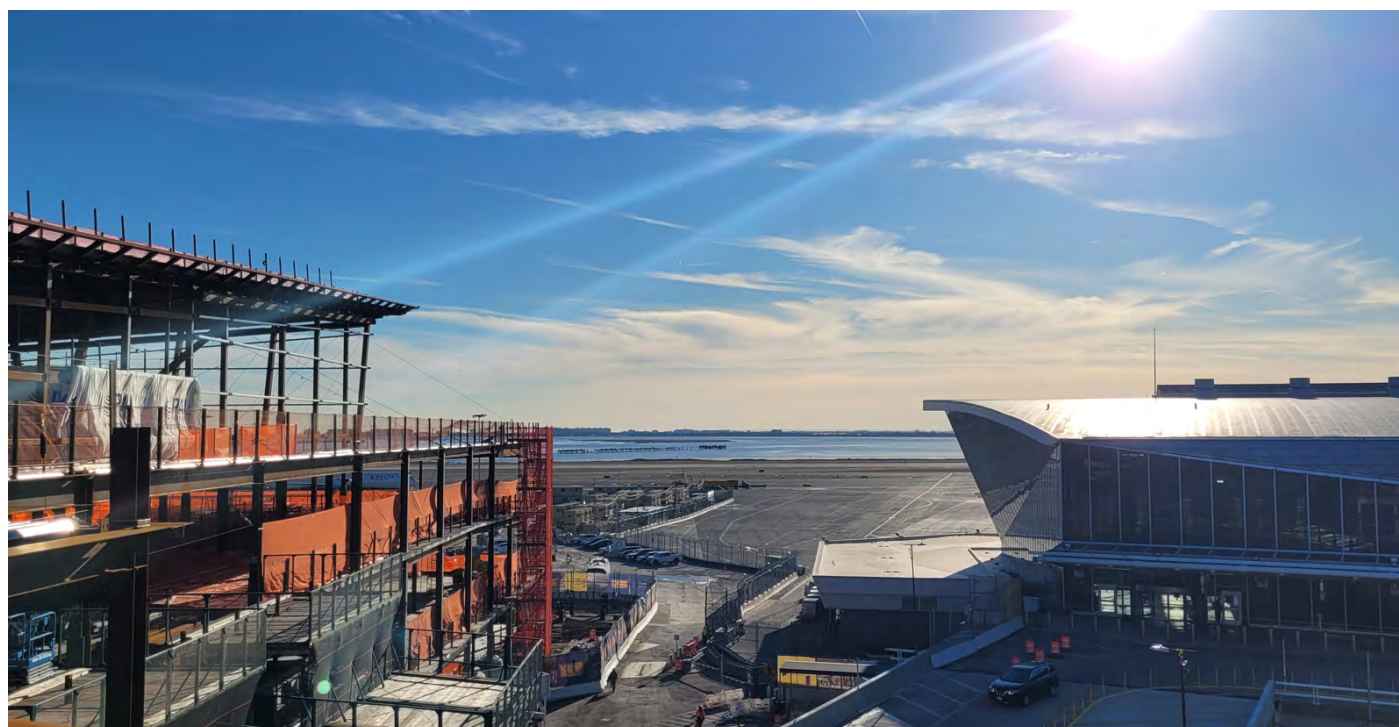
(Millones de libras)	2023	2022	VAR.
Ventas	198	167	18,9%
RBE Ajustado*	67	47	42,0%
Margen RBE Ajustado*	33,8%	28,3%	
Amortizaciones y deterioros	-37	-36	-3,4%
RE Ajustado*	30	11	166,6%
Margen RE Ajustado*	15,0%	6,7%	
Resultado financiero	-51	-42	-21,7%
Rtdo. antes de impuestos	-21	-31	30,9%
Impuesto de sociedades	-1	2	-178,8%
Resultado neto	-22	-29	23,0%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	0	0	n.s.

DALAMAN

(Millones de euros)	2023
Ventas	71
RBE Ajustado*	55
Margen RBE Ajustado*	78,1%
Amortizaciones y deterioros	-19
RE Ajustado*	36
Margen RE Ajustado*	51,1%
Resultado financiero	-34
Rtdo. antes de impuestos	2
Impuesto de sociedades	-19
Resultado neto	-17
Resultado Atribuido a Ferrovial*	-10

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 60,0% participación.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado Medidas Alternativas de Rendimiento del informe anual integrado, a partir de la página 262.



Anexo III – Evolución del tipo de cambio

Tipo de cambio expresado en unidades de moneda por euro, significando las variaciones negativas depreciaciones del euro y las variaciones positivas apreciaciones del euro.

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2023-2022	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2023-2022
Libra Esterlina	0,8669	-2,1%	0,8696	2,0%
Dólar Americano	1,1039	3,1%	1,0815	2,7%
Dólar Canadiense	1,4606	0,7%	1,4592	6,5%
Zloty Polaco	4,3430	-7,3%	4,5412	-3,1%
Dólar Australiano	1,6206	3,1%	1,6288	7,4%
INR - Rupia India	91,9427	4,3%	89,3135	8,0%



Anexo IV – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

Tras la aprobación de la fusión transfronteriza entre Ferrovial, S.A. (como sociedad absorbida) y Ferrovial International SE (como sociedad absorbente), quedaron sin efecto los scrip dividend aprobados por la Junta General de Accionistas de Ferrovial, S.A. el 13 de abril de 2023, sin perjuicio de los acuerdos que la sociedad resultante de la fusión pueda adoptar en su momento para dar continuidad a la política de retribución al accionista del Grupo Ferrovial.

La Junta General y el Consejo de Administración de Ferrovial acordaron, con anterioridad a la fusión, la posibilidad de llevar a cabo uno o varios scrip dividend en términos similares a los acordados por Ferrovial, S.A. y de forma consistente con la legislación holandesa y las prácticas del mercado.

El 22 de junio de 2023, Ferrovial S.E. anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,2871 EUR por acción de Ferrovial, a pagar en efectivo en acciones a elección de los accionistas.

Adicionalmente, el 16 de octubre de 2023, Ferrovial S.E. anunció un segundo dividendo flexible a cuenta de 0,4276 EUR por acción. El reparto del resultado será pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a las reservas de Ferrovial. No hubo derechos negociables en relación con el dividendo flexible.

AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

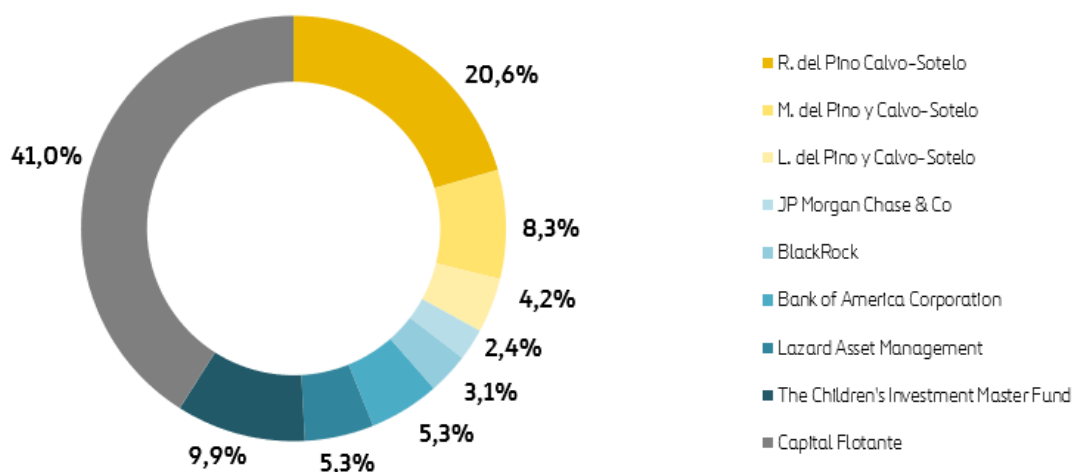
El Consejo de Administración celebrado el 28 de febrero de 2023 aprobó un programa de recompra de acciones propias de hasta un máximo de 34 millones de acciones por un importe máximo de 500 millones de euros, que fue ratificado por la Junta General de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 13 de abril de 2023. Asimismo, la Junta General aprobó la reducción del capital social de Ferrovial, S.A. mediante la amortización de (i) las acciones propias existentes a la fecha del acuerdo; y (ii) las acciones propias a adquirir en el marco del programa de recompra. Dichos acuerdos quedaron sin efecto tras la fusión transfronteriza entre Ferrovial, S.A. y Ferrovial International SE, sin perjuicio de los acuerdos que la sociedad resultante de la fusión pueda adoptar en su momento para dar continuidad a la política de retribución al accionista del Grupo Ferrovial.

El 30 de noviembre de 2023, el Consejo de Administración de Ferrovial SE acordó llevar a cabo un programa de recompra de hasta 34 millones de acciones por un importe máximo de 500 millones de euros. El Programa ha sido autorizado para el periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2023 y el 1 de mayo de 2024 (ambos incluidos), sin perjuicio de que la Sociedad pueda ampliar su fecha de duración en vista de las circunstancias imperantes y en interés de la Sociedad y de sus accionistas. Asimismo, Ferrovial se reserva el derecho a poner fin al Programa si, con anterioridad a su fecha de vencimiento, ha adquirido acciones en el marco del Programa por un precio que alcance el importe máximo de inversión o el número máximo de acciones autorizadas, o si cualquier otra circunstancia así lo aconseja.

Ferrovial mantenía 4.579.310 acciones propias a finales de diciembre de 2023. La cifra de capital social de Ferrovial a 31 de diciembre de 2023 era de 7.406.883,65 euros, totalmente suscrito y desembolsado. El capital social está integrado por 740.688.365 acciones ordinarias de una única clase, de un céntimo de euro (0,01 euros) de valor nominal cada una.

Anexo V – Estructura accionarial

Participaciones significativas de Ferrovial SE inscritas en el registro público de la Autoridad Holandesa de los Mercados Financieros (AFM - Autoriteit Financiële Markten) a 31 de diciembre de 2023:



A construction site featuring a long, curved wall of vertical rebar. Several workers in green hard hats and high-visibility vests are visible, working on the structure. The scene is set against a clear blue sky and a sandy, excavated area.

PERSONAS

DESARRO- LLANDO PERSONAS PARA AFRON- TAR RETOS FUTUROS

La estrategia de gestión de talento de Ferrovial aspira a convertir a la compañía en un empleador de referencia en sus mercados clave. Para ello fomenta las oportunidades de crecimiento y el compromiso, la salud y bienestar, así como el desarrollo de equipos diversos, con capacidad para generar cambios significativos y positivos en la organización y en la sociedad.

La estrategia de talento gira en torno a los siguientes ejes: compromiso, agilidad organizativa e innovación y digitalización en la gestión de personas.

PLANTILLA

HORAS DE FORMACIÓN

24.799 + 390.000

empleados a cierre de 2023

GESTIÓN INTEGRAL DEL TALENTO

La estrategia de gestión de talento de Ferrovial aspira a convertir a la compañía en un empleador de referencia en sus mercados clave. Para ello fomenta las oportunidades de crecimiento y el compromiso, la salud y bienestar, así como el desarrollo de equipos diversos, con capacidad para generar cambios significativos y positivos en la organización y la sociedad.

La estrategia de talento, gira en torno a los siguientes ejes: compromiso, agilidad organizativa e innovación y digitalización en la gestión de personas.

La estrategia de atracción de talento de la compañía se basa en la captación de talento STEM, con especial foco en ingeniería y tecnología. En esta línea, se han llevado a cabo las siguientes líneas de actuación en los mercados de referencia:

- Acuerdos de colaboración con importantes universidades, escuelas de negocio y otros organismos.
- Desarrollo de iniciativas para fortalecer la atracción de talento (programas de becas y graduados, campañas enfocadas de atracción de talento STEM, participación en eventos o ferias de empleo especializadas).
- Refuerzo de la marca empleadora de Ferrovial.

Durante 2023 se recibieron un total de 112.626 candidaturas a las 3.003 ofertas de empleo publicadas en diferentes canales, de las que el 29,77% fueron cubiertas por candidaturas internas.

Respecto al **desarrollo y formación de talento**, se prioriza potenciar las capacidades clave, promover la cultura y valores corporativos. Cada año, Ferrovial lleva a cabo un proceso de identificación y gestión del talento cuyo objetivo principal es fortalecer la meritocracia y el desarrollo de habilidades como palancas clave para crecer dentro de la compañía. Este modelo ayuda a los profesionales a identificar las competencias que necesitan para continuar avanzando en su carrera. Consta de tres ejes principales:

- Revisión y valoración de los objetivos individuales asignados a cada profesional al inicio del año.
- Revisión del nivel competencial y de las capacidades críticas definidas como necesarias en cada puesto de trabajo.
- Establecimiento de planes de desarrollo individualizados.



REVISIÓN DE TALENTO

9.724

profesionales

Adicionalmente, se ha lanzado la campaña ‘Desarrolla tu Talento’, dirigida a más de 350 gestores de personas con el objetivo de reforzar y potenciar una de las competencias más importantes para la compañía como es el rol de gestor, facilitando itinerarios online de formación con contenidos de comunicación, *feedback*, delegación, influencia, motivación y desarrollo de equipos, entre otros.

Complementando a la oferta de formación digital, se ha reforzado la Universidad de Ferrovial a nivel global con la visión de contribuir a la creación de valor del negocio, y promocionar el desarrollo y crecimiento de los profesionales en aquellos aspectos que hacen más competitiva a la compañía. En línea con esta visión, se ha definido y lanzado un amplio abanico de programas e iniciativas globales en formato virtual y presencial, destinadas a dar soporte al talento en momentos clave de su carrera y a conectar a las personas, potenciando sus competencias e impulsando el *networking* global. Entre estas iniciativas, destacan las siguientes:

- *Executive Forum*: evento de formación dirigido al *leadership team* que persigue analizar y reflexionar sobre tendencias globales emergentes y su impacto, crear consciencia de los desafíos y oportunidades que se presentan, así como promover una mentalidad colaborativa e innovadora entre los líderes de la compañía. Las ediciones de 2023 acogieron a más de 330 profesionales.
- *Global Executive Program*: programa híbrido de tres meses de duración estructurado en cuatro módulos (dos presenciales y dos virtuales), con el objetivo de ayudar a los líderes de Ferrovial a entender mejor el entorno en el que se desarrolla el negocio y ampliar conocimientos sobre tendencias futuras, estrategia y habilidades de liderazgo. Durante 2023 asistieron a este programa un total de 68 participantes de diferentes países y negocios.
- *Advanced Management program*: dirigido al colectivo de managers con experiencia para ayudarles en su transición a líderes. En esta primera edición del programa hemos contado con 26 participantes.
- *New Managers*: dirigido a aquellos profesionales de Ferrovial que están comenzando su camino como gestores de personas. A lo largo de 2023, han pasado por este programa un total de 74 profesionales.

Adicionalmente a estas dos iniciativas, han tenido lugar otros programas relevantes como GROW (*Get Ready for Opportunities at Work*) o GoFurther, dirigidos a profesionales de Construcción con entre uno y tres años de experiencia; STEP, para el desarrollo profesional de capataces como pieza clave en el negocio de la Construcción; *The Challenge*, dirigido a futuros directores de grandes proyectos; o *Continuing Education Program* (CEP), evento formativo del negocio de Autopistas que tiene como objetivo aprovechar las sinergias existentes entre las áreas de negocio de la compañía y compartir know how.



A cierre de año, los profesionales de Ferrovial recibieron más de 390,000 horas de formación (en formato online y presencial), lo que supone una inversión de 8,7 millones de euros (347,38 €/profesional).

Por último, cabe destacar que, en 2023, se ha consolidado la utilización de Workday, plataforma de gestión de RRHH, como herramienta única a nivel global, que proporciona información completa en tiempo real, fomentando la toma de decisiones basada en datos, así como la integración de los sistemas de gestión del talento con las principales fuentes de atracción de candidatos.

DIVERSIDAD E INCLUSIÓN

El desarrollo de una plantilla más diversa y representativa es uno de los compromisos establecidos en el Plan Estratégico Horizon 24, así como la promoción de un entorno inclusivo, donde se potencie la inteligencia colectiva para el incremento de la competitividad y la sostenibilidad. Por ello, Ferrovial cuenta con una Política de Diversidad e Inclusión, que establece los objetivos principales y grandes líneas de actuación en estas materias. Esta política, coordinada por la *Global Head of Diversity and Inclusion*, se materializa a través de la estrategia de diversidad e inclusión y cuenta con las siguientes prioridades:

- En el área de **diversidad de género**, Ferrovial continúa trabajando hacia la igualdad y la promoción del talento femenino. Desde 2020, se ha incrementado la presencia de mujeres en posiciones de liderazgo pasando **del 20% al 24%**, en línea con el objetivo de contar con el 30% de mujeres en este colectivo a cierre de 2025. Este objetivo es superior al porcentaje de mujeres en toda la plantilla del grupo, que en 2023 se situó en el 17%. En este sentido, la compañía conmemora fechas clave en torno a la diversidad de género como el Día Internacional de la Mujer o el Día



Internacional de la Mujer en la Ingeniería, y ha creado comunidades de mujeres en las principales geografías como palanca impulsora de la igualdad de género a través del empoderamiento, el networking y la visibilización del talento femenino. Además, la compañía vela por el cumplimiento de la igualdad retributiva entre hombres y mujeres, para lo que se han desarrollado diferentes acciones para corregir posibles desviaciones. La brecha salarial a nivel global calculada como media es del -0,65%*. Cabe destacar que la compañía ha renovado por cuarto año consecutivo el Bloomberg Gender Equality Index y ha obtenido el “Distintivo de Igualdad” otorgado por el Ministerio de Igualdad de España, lo que acredita las buenas prácticas de Ferrovial en esta materia.

- En relación con la **diversidad cultural**, la compañía ha impulsado diversas iniciativas para incrementar la colaboración entre los equipos multiculturales y fomentar la inteligencia cultural. En esta línea, destaca la conmemoración de fechas clave a como el *Black History Month*, el Día Internacional de la Diversidad Cultural, Juneteenth, o el *South Asian Heritage Month*, entre otros. Los avances realizados en este eje de la diversidad han sido reconocidos con el primer premio en la categoría *Top intercultural diversity company*, concedido por Intrama.
- En cuanto a **diversidad LGTBQ+**, se desarrollan acciones de sensibilización para crear un espacio seguro para la comunidad LGTBQ+ en el que todo el mundo se sienta libre y seguro de ser uno mismo. Así, destaca la colaboración con REDI (Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGBTI en España) para fomentar un ambiente inclusivo y respetuoso, donde se valore el talento de cada persona sin importar la identidad, la expresión de género y orientación sexual.
- En el ámbito de la **diversidad funcional**, Ferrovial colabora con diferentes entidades para promover la incorporación de personas con discapacidad en el ámbito laboral, además de desarrollar acciones de sensibilización sobre esta temática para mitigar posibles sesgos asociados a este colectivo.

Además de las acciones descritas anteriormente, durante el ejercicio anterior tuvo lugar la celebración del “Mes de la Diversidad y la Inclusión” durante el cual se desarrollaron múltiples iniciativas en torno a esta materia a nivel global. Por su parte, los *Employee Resource Groups* actúan como embajadores de la diversidad y la inclusión, dinamizando las iniciativas anteriormente mencionadas.

Cabe también destacar que Ferrovial cuenta con una Política Antidiscriminación y un Protocolo de Prevención del Acoso, de alcance global, para garantizar un trato digno y respetuoso en toda la organización y un ambiente de trabajo libre de acoso, discriminación e intimidación. La política también proporciona un protocolo de actuación ante posibles denuncias.

Por último, la compañía potencia la formación como palanca clave para potenciar un entorno inclusivo. Para ello cuenta con un itinerario formativo online con más de 130 recursos disponibles que incluyen contenidos sobre sesgos inconscientes, liderazgo inclusivo, así como sobre otros aspectos relevantes de la diversidad.

Composición femenina de la plantilla	
	2023
% de mujeres sobre el total de la plantilla	17,2
% de mujeres en posiciones de dirección y gerencia (sobre el total de posiciones de dirección y gerencia)	
• Directivas	15,5
• Gerentes	20,7
% de mujeres gerentes junior sobre el total de gerentes junior	31,7
% de mujeres en puestos no directivos, sobre el total de puestos no directivos	14,9
% de mujeres directivas y gerentes en posiciones generadoras de negocio	8,6
% de mujeres STEM sobre el total de personas STEM	12,0

*La plantilla que se ha incluido en el análisis supone el 92,96% del total de plantilla a cierre.

SATISFACCIÓN Y COMPROMISO

Ferrovial lanza encuestas de satisfacción a sus profesionales con carácter anual que incluyen cuestiones relacionadas con la diversidad e inclusión y la cultura corporativa, entre otras. Ferrovial continúa potenciando el rol de los managers como gestores del clima laboral y del compromiso de sus equipos, dotándoles de herramientas para el análisis y mejora de los mismos. La última encuesta, realizada en diciembre de 2023, alcanzó una participación del 72,7% y un nivel de satisfacción global de 7,75/10.

Cabe mencionar que Ferrovial cuenta con medidas de flexibilidad que facilitan la conciliación entre vida personal y profesional, recogidas en sus políticas corporativas, con medidas adaptadas a cada país. Entre otras, destacan las siguientes: jornada laboral reducida flexible, flexibilidad de horarios, ampliación remunerada del descanso por maternidad antes de la fecha de nacimiento, permisos parentales retribuidos, periodos sabáticos, excedencias por cuidado de familiares, permisos recuperables o compra de vacaciones.

Cabe destacar que Ferrovial fue nombrada en 2023 *Top Employer* por el *Top Employers Institute*, como reconocimiento a sus políticas de gestión de personas. Este galardón ha sido revalidado en 2024.

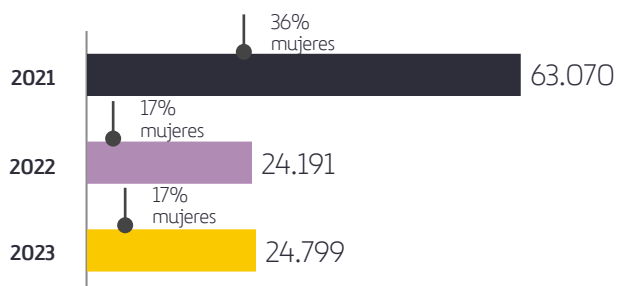
Campaña para promover la cultura corporativa

Los valores corporativos de Ferrovial (respeto, excelencia, integridad, colaboración e innovación) son la síntesis de la cultura corporativa y la seña de identidad de la compañía. Por ello, durante 2023 ha tenido lugar una campaña de promoción de la cultura y los valores corporativos con el objetivo de aumentar el compromiso de los equipos, reforzar su sentido de pertenencia y homogeneizar la forma de trabajar.

Entre otras iniciativas, se ha llevado a cabo una campaña de comunicación de la cultura y valores a través de diferentes canales, contando con la participación de la alta dirección de la compañía.

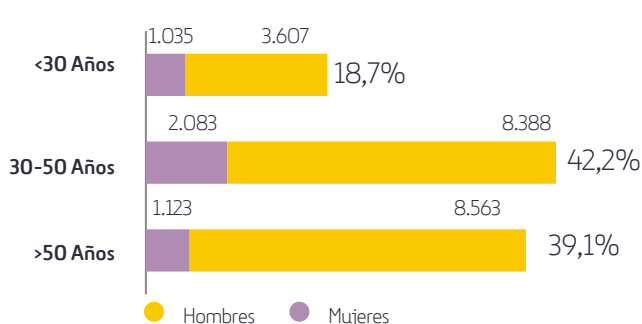


EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA A CIERRE

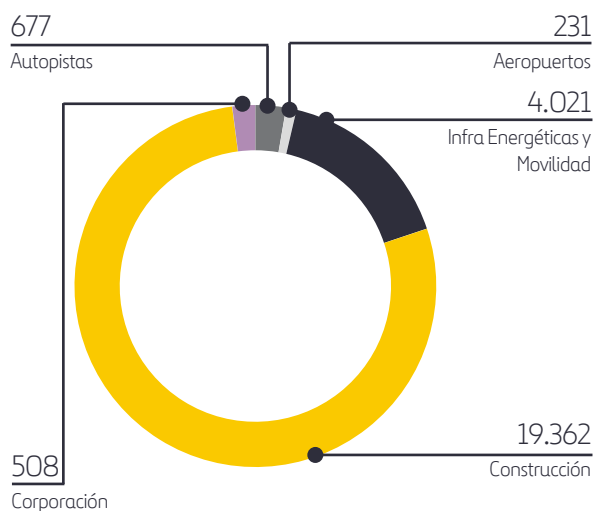


NOTA: el descenso en número de empleados y porcentaje de mujeres a partir de 2021 está relacionado con la desinversión de Servicios, cuya plantilla tenía una elevada proporción de mujeres.

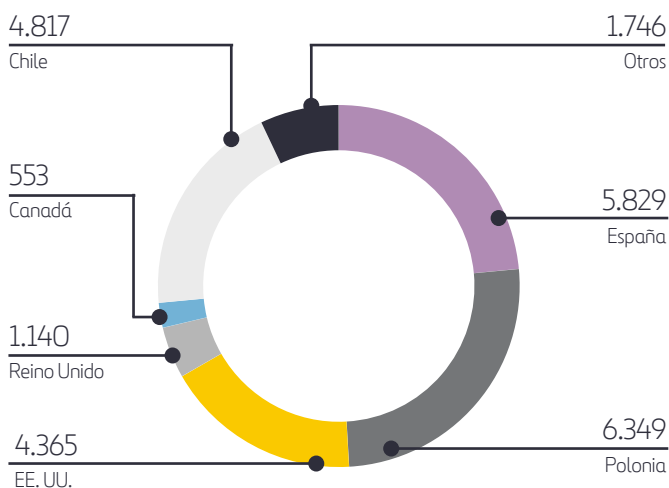
PLANTILLA A CIERRE POR EDAD



PLANTILLA A CIERRE POR NEGOCIO



PLANTILLA A CIERRE POR PAÍS



SEGURIDAD, SALUD Y BIENESTAR

ENTORNOS LIBRES DE RIESGOS



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

La seguridad, la salud y el bienestar son valores fundamentales para Ferrovial, por lo que desde el Consejo de Administración se supervisa en cada una de las sesiones que celebra durante el año. La Política de Seguridad y Salud, aprobada por el Consejo, establece los principios y valores que guían el comportamiento de empleados y colaboradores, que se implementa a través de la Estrategia de Seguridad, Salud y Bienestar, cuya vigencia ha sido ampliada y aprobada por el Consejo hasta 2026, y determina el camino a seguir para alcanzar los objetivos de la compañía, con especial énfasis en la reducción del número de accidentes graves y fatales.

SIF - ÍNDICE DE FRECUENCIA*

-20,3%

con respecto a 2022
(en términos comparables)

HORAS DE FORMACIÓN
EN SEGURIDAD Y SALUD

258.908

ACTIVIDADES DE LIDERAZGO

2.614

INSPECCIONES Y AUDITORÍAS

63.431

*SIF -IF (Serious Injuries and Fatalities Frequency Rate) = n° (accidentes graves + mortales) *1.000.000/n° horas trabajadas. Incluye empleados propios y contratistas.

La estrategia se ha ampliado para adaptarla a los cambios surgidos en la compañía, además del **enfoque organizativo** con los pilares de Liderazgo, Competencia, Resiliencia y Compromiso, se ha incluido un **enfoque operativo** basado en tres capas de protección:

- i. Planificación y preparación.
- ii. Control y verificación.
- iii. Competencia y sensibilización.



Además de la actualización del plan con doble enfoque organizativo y operativo, dentro del marco del Plan Estratégico de Seguridad, Salud y Bienestar de 2023, se han implementado diversas actividades en cada uno de los pilares que conforman la estrategia:



LIDERAZGO

El objetivo de este pilar es que todos los trabajadores inspiren, cuiden y sean rigurosos en el cumplimiento de las medidas de seguridad, salud y bienestar. Se busca guiarles en su liderazgo, su forma de enfocarlo y aplicarlo. En este sentido, se han llevado a cabo distintas iniciativas en 2023:

- Premios Presidente de Seguridad, Salud y Bienestar: la estrategia enfatiza la importancia de recompensar y reconocer el desempeño excepcional. Por ello, cambiando el nombre del galardón a “Premios Presidente de Seguridad, Salud y Bienestar”, y bajo el patrocinio del Presidente, se ha celebrado la tercera edición. Se han presentado 184 candidaturas en las siguientes categorías: 89 para el mejor líder en seguridad, salud y bienestar; 55 para el equipo de alto rendimiento; y 40 para la mejor solución técnica innovadora implantada. La gala de entrega de premios, encabezada por el Presidente y el Consejero Delegado, se realizó presencialmente y contó con una mesa redonda en la que se recalcó la importancia de la seguridad, salud y bienestar en la compañía.
- Los “líderes”, directores y gerentes de la compañía, han realizado 2.614 iniciativas de liderazgo, alcanzando el 170% del objetivo previsto. En este sentido, todos los miembros del Comité de Dirección y equipo de liderazgo han asumido un compromiso individual con la seguridad, salud y bienestar para el año 2023.
- Por último, han continuado las revisiones ejecutivas de incidentes, en las que participan directores y gerentes de diferentes niveles de la organización. Estas revisiones permiten analizar las causas raíz de los sucesos de alto potencial para aprender de ellos y tomar las medidas necesarias para evitar que vuelvan a suceder.

COMPETENCIA

Bajo este pilar, cuyo objetivo es garantizar que los equipos sean competentes y estén formados y empoderados para desempeñar sus funciones de manera segura y saludable, se ha mantenido el programa “Licencia para Operar”, lanzado en 2020. Este programa tiene como objetivo identificar los puestos críticos en seguridad, salud y bienestar, definiendo para ellos una serie de competencias específicas. Para reforzar esta iniciativa, se ha continuado con el programa *Safety Leadership for Supervisors and Managers*, cuyo propósito es capacitar a los líderes para supervisar la seguridad, influenciar, asesorar, orientar, dirigir y gestionar, así como para desarrollar las capacidades básicas de liderazgo y para la gestión de seguridad. De esta forma, se habilita a los líderes de primera línea para que conozcan, comuniquen e impulsen la seguridad, la salud y el bienestar.



Se han realizado un total de 258.908 horas de formación para garantizar que los equipos estén debidamente capacitados.



RESILIENCIA

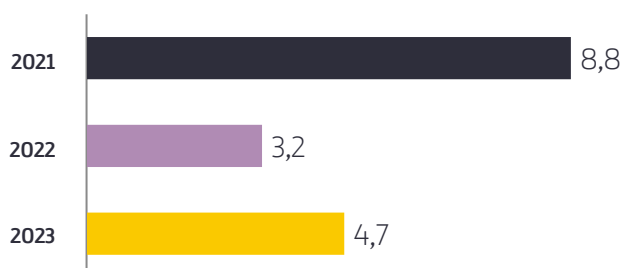
Con este pilar, Ferrovial busca estar preparada para proteger a sus empleados, grupos de interés y divisiones ante situaciones adversas. Por ello, se ha seguido trabajando en la identificación de los *High Potencial Events* (eventos con potencial de haber podido causar accidentes severos o mortales, aunque finalmente no haya sido así). Todos ellos son comunicados y se analizan semanalmente por el Comité de Dirección, tanto a nivel de las distintas unidades de negocio como a nivel corporativo, realizando una revisión ejecutiva de cada uno de ellos, extrayendo y compartiendo las lecciones aprendidas.

Además de este proceso, ya muy asentado y maduro dentro de la organización, se han llevado a cabo las siguientes mejoras:

- Ampliación del foco a las *High Potential Observations* para identificar de forma preventiva situaciones o acciones inseguras que podrían desencadenar en un evento con potencialidad de ser un accidente severo o mortal.
- Realización de campañas de sensibilización.
- Desarrollo de un simposio, donde se han compartido las mejores prácticas de seguridad y salud de cada una de las concesiones, con objeto de limitar la exposición a riesgos críticos derivados del tráfico rodado.

Paralelamente a los indicadores previamente comentados, la compañía continúa monitorizando los indicadores tradicionales. En 2023, se han realizado 63.431 inspecciones y auditorías y se han impartido 258.908 horas de formación en seguridad y salud. Por su parte, el índice de frecuencia ascendió a 4,7 (3,2 en 2022).

ÍNDICE DE FRECUENCIA*



*Índice de frecuencia = número accidentes con baja*1.000.000/nº horas trabajadas.
NOTA: las variaciones tan significativas en el índice de frecuencia se deben principalmente a los procesos de desinversión acometidos por la compañía en los últimos dos años.

COMPROMISO

Finalmente, se ha definido el pilar de compromiso para fomentar un entorno de aprendizaje que propicie el intercambio de conocimientos, la innovación y la comunicación eficaz.

Para llevar a cabo la estrategia de manera efectiva, cada uno de los empleados debe desempeñar un rol relevante. De este modo, se inspira, motiva y capacita a cada miembro del equipo para marcar la diferencia y crear lugares de trabajo más seguros.

En el año 2023, se han implementado diversas iniciativas en el marco de este pilar de la estrategia:

- Tercera semana de la Seguridad, Salud y Bienestar en Ferrovial, auspiciada por el Consejero Delegado. Bajo el lema "siempre seguros, siempre preparados" lanzado en 2021 y manteniendo la atención en el compromiso de los líderes, mandos intermedios y supervisores con los trabajadores de primera línea, la edición de 2023 se ha focalizado en el significado de "siempre preparados".
- Fomento de la salud y el bienestar de los empleados mediante las siguientes acciones:
 - Ampliación de los programas de apoyo psicológico al empleado que ya existían en Estados Unidos y Reino Unido a otras geografías como España, Francia y Portugal.
 - Incremento del impacto del proyecto de bienestar, HASAVI, en todas las geografías donde opera la compañía tanto en número de participantes como en iniciativas lanzadas en relación con la salud y bienestar físico, mental y social.
 - En este sentido, cabe destacar que Ferrovial ha obtenido los siguientes reconocimientos:
 - *Top Wellbeing Company Certification*, otorgada por INTRAMA, consultora global de recursos humanos, que sitúa a Ferrovial entre las 30 empresas con mejores prácticas en la implantación de políticas de Salud y Bienestar. Además, ha conseguido el *Top Wellbeing Award* de INTRAMA por su compromiso en la mejora de la calidad de vida de sus trabajadores.
 - *European and International Sport and Healthy Company Certification*, (Organización Internacional de Directivos de Capital Humano), otorgada por ACES Europe y DCH. Este reconocimiento destaca las políticas de la compañía en el ámbito de la salud, con el objetivo de fomentar la actividad física y el bienestar de los empleados y sus familias. Esta distinción reconoce a Ferrovial en el Parlamento Europeo, consolidando a la compañía como una empresa internacional saludable.





COMPROMISO CON LA INNOVACIÓN

Para Ferrovial, la innovación es una palanca de cambio para mejorar el desempeño en materia de Seguridad, Salud y Bienestar. Por ello, la compañía fomenta la participación de los empleados en la búsqueda de soluciones innovadoras a circunstancias que ocurren en su día a día a través de los *Innovate Construction Awards* y de los Premios Presidente, que incluyen una categoría denominada solución técnica innovadora.

Además, continúa el trabajo iniciado en 2018 en el *Safety Lab*, para convertirlo en una herramienta que aporte soluciones a los retos de los trabajadores en el día a día y en todos los centros de trabajo.

III Semana de la Seguridad, Salud y Bienestar

Durante 2023 se ha dado continuidad a la iniciativa Semana de la Seguridad, Salud y Bienestar, que ya ha celebrado su tercera edición. Su objetivo es fomentar una cultura corporativa que integre estas materias como parte fundamental de la manera de trabajar.

En 2021, durante la primera Semana de la Seguridad, Salud y Bienestar, se preguntó a los equipos de Ferrovial qué significaba para ellos la seguridad, la salud y el bienestar, dando inicio al proyecto "siempre seguros, siempre preparados".

En 2022, se firmó el compromiso de estar "siempre seguros, siempre preparados".

En 2023, en el marco de la III Semana de la Seguridad, Salud y Bienestar, se reforzó este compromiso, haciéndolo más inclusivo, añadiendo todas las lenguas de los lugares donde la compañía opera, con el objetivo de llegar mejor a todos y asegurar que se cumpla el lema de estar "siempre seguros, siempre preparados". En esta edición se ha reforzado el significado del mensaje "siempre preparados" con el fin de invitar a reflexionar y compartir su significado.

Asimismo, se realizaron otras iniciativas, como una mesa redonda con el Presidente, el Consejero Delegado y el Director de Seguridad, Salud y Bienestar, seguida por la entrega de los Premios Presidente, una entrevista a los líderes operacionales de Cintra sobre sus retos en materia de seguridad y salud, o una *toolbox talk* de bienestar.

En total, se compartieron alrededor de 138 posts, con más de 65.000 visualizaciones y más de 2.000 interacciones en el canal interno, y 26 posts en los canales de redes sociales de Ferrovial, con cerca de 32.400 visualizaciones y 5% *engagement*.



MEDIO AMBIENTE

DESCARBO- NIZANDO LA COMPAÑÍA



La Estrategia de Cambio Climático de Ferrovial está integrada en la estrategia corporativa Horizon 24 y se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. El objetivo es descarbonizar las actividades de la compañía.

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. Además, se somete anualmente a votación consultiva en la Junta General de Accionistas. La estrategia se ejecuta a través del Comité de Sostenibilidad y, de una forma más técnica, a través del *Quality and Environment (Q&E) Steering Committee*.

El Comité de Sostenibilidad, presidido por el Director de Sostenibilidad, está compuesto por representantes de todas las áreas de negocio y de las áreas corporativas. El presidente del comité reporta con la periodicidad necesaria al Consejo de Administración, al Comité de Dirección y al CEO, constituyendo el vínculo entre el negocio y la alta dirección.

Por su parte, el *Q&E Steering Committee*, presidido también por el Director de Sostenibilidad, e integrado por los máximos representantes del negocio en la materia, es el órgano que articula la estrategia corporativa de cambio climático y de otras temáticas ambientales (agua, biodiversidad, economía circular, etc.) en la compañía. En él se debaten y adoptan decisiones, se establecen las iniciativas y se revisan los resultados de los proyectos, así como la implementación de la Política de Calidad y Medio Ambiente, aprobada por el Consejo de Administración. Además, se lleva a cabo un análisis exhaustivo de los nuevos retos regulatorios, las tendencias de mercado y las recomendaciones de los organismos gubernamentales y otras organizaciones relevantes. Se reúne con frecuencia mínima trimestral.

REDUCCIÓN DE LAS
EMISIONES DE GEI (SCOPE 1&2)

-45,58%

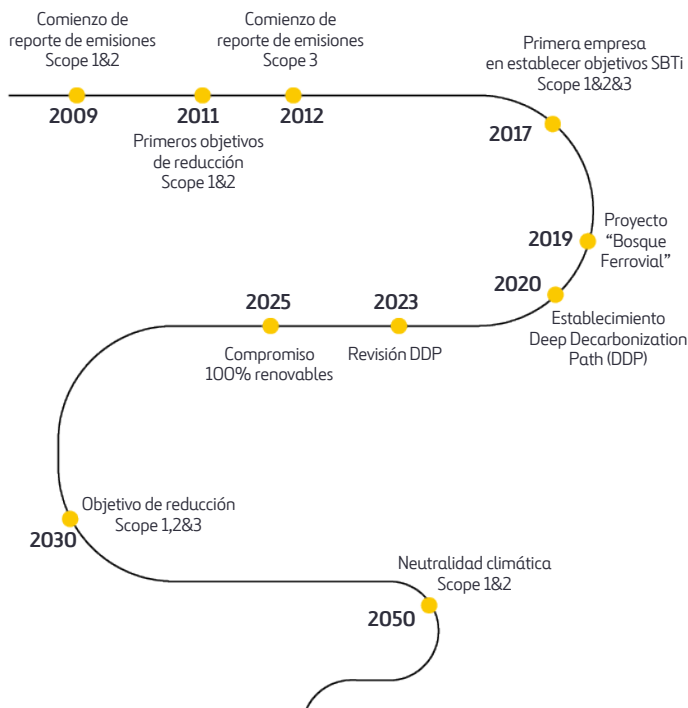
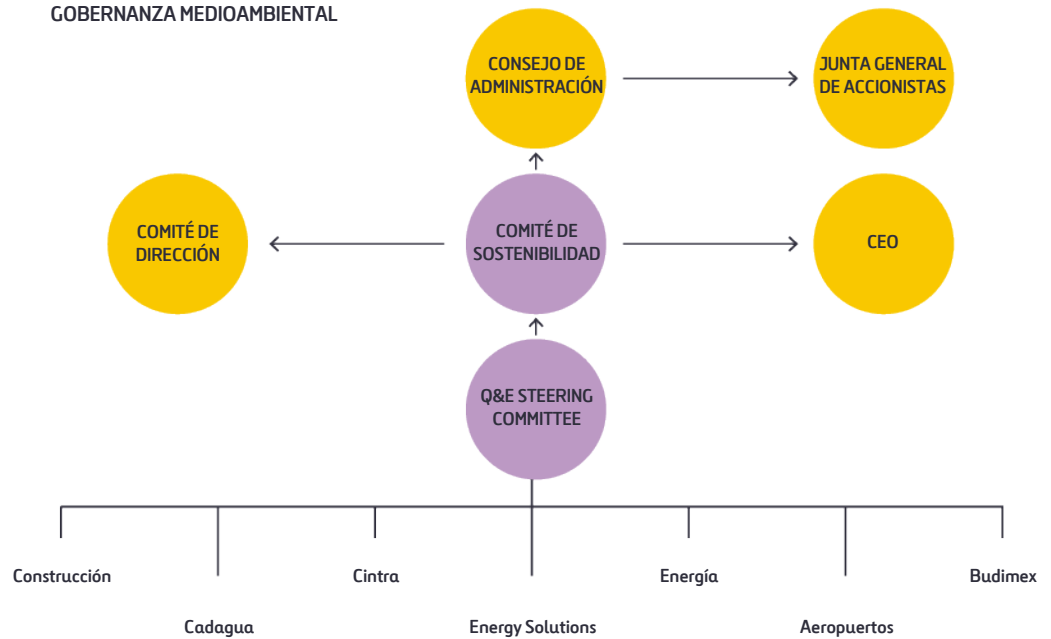
en términos absolutos con
respecto a 2009

ELECTRICIDAD CONSUMIDA
PROCEDENTE DE FUENTES
RENOVABLES

68,53%

objetivo del 100% a 2025

GOBERNANZA MEDIOAMBIENTAL



ESTRATEGIA CLIMÁTICA

La Estrategia Climática de Ferrovial cuenta con ambiciosos objetivos de reducción de emisiones avalados por *Science Based Target Initiative* (SBTi), alineados con la trayectoria de 2º, orientados a contribuir con el Acuerdo de París y la Agenda 2030. Además, establece la hoja de ruta para descarbonizar las actividades corporativas mediante el uso 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. Los objetivos establecidos son los siguientes:

- Reducir las emisiones Scope 1&2 en términos absolutos un 35,3%* en 2030 (año base 2009).
- Reducir las emisiones Scope 1&2 en términos relativos (tCO₂eq/M€) un 42,9% en 2030 (año base 2009).
- Reducir las emisiones Scope 3 en términos absolutos en un 20% en 2030 (año base 2012)*.

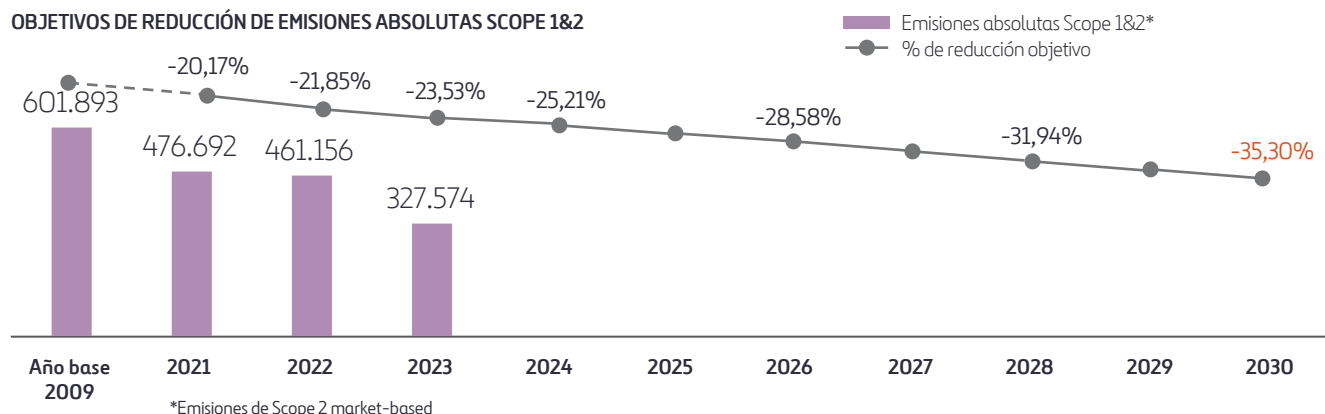
Uno de los pilares de la estrategia es el plan de descarbonización, *Deep Decarbonization Path* (DDP), donde se establecen las líneas de mitigación sobre las que se debe trabajar para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones en 2030:

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

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

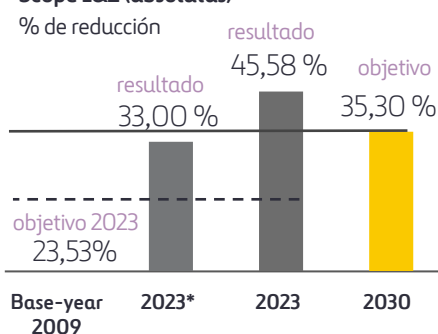
**Categorías de emisiones de Scope 3 excluidas del objetivo SBTi: capital goods and purchased goods & services.

OBJETIVOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES ABSOLUTAS SCOPE 1&2



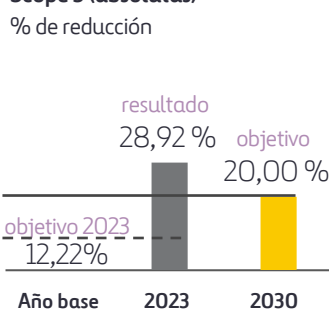
OBJETIVO DE REDUCCIÓN

Scope 1&2 (absolutas)

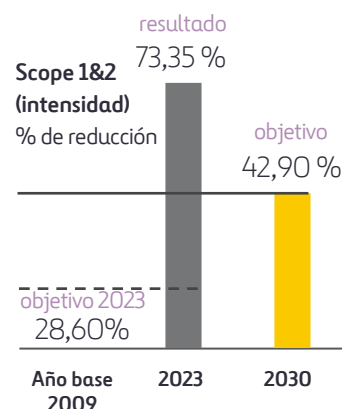


*Incluye la reducción de emisiones sin tener en cuenta el cambio de propiedad de un activo intensivo en carbono en el Reino Unido (Allerton; véase información detallada en el apartado "huella de carbono")

Scope 3 (absolutas)*

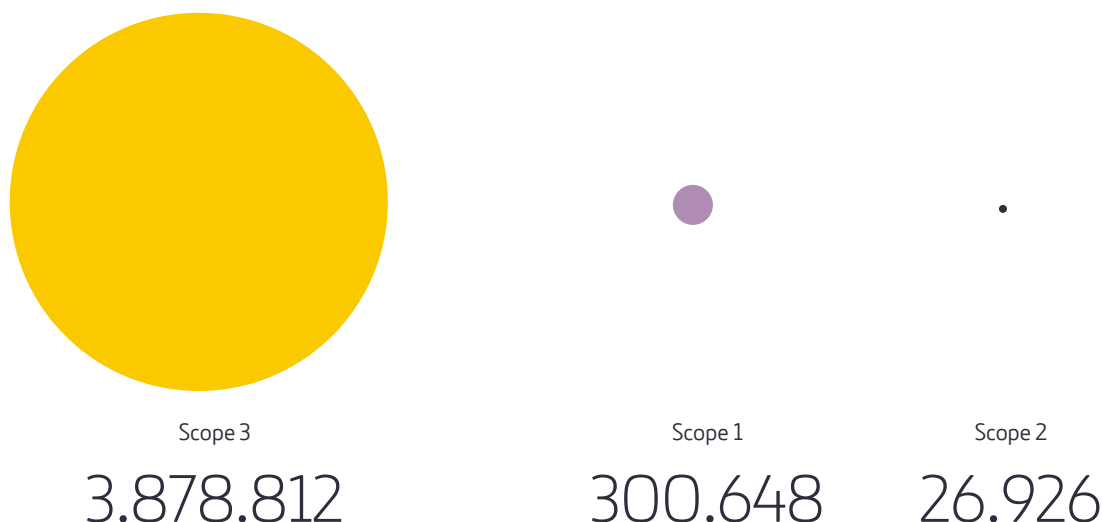


*Las emisiones Scope 3 no incluyen las categorías capital goods y purchased goods & services.



Huella de carbono

Desde 2009 se calcula y reporta la huella de carbono (scope 1&2) para el 100% de las actividades bajo el enfoque de control operacional como límite organizacional. La metodología de cálculo está basada en GHG Protocol (WRI&WBCSD), manteniendo además la conformidad con la ISO 14064-1. Ferrovial no forma parte del mercado de derechos de emisión (EU ETS), y se calculan las emisiones¹ Scope 1, Scope 2 (market-based) y Scope 3. Las emisiones registradas en 2023 (tCO₂eq) fueron las siguientes:



Nota: las emisiones reflejadas en el gráfico se corresponden con la huella de carbono de la compañía, sin incluir en ningún caso las compensaciones pero incluyendo el uso renovables. Las emisiones Scope 2 location-based ascendieron a 74.579 tCO₂eq. Las emisiones Scope 3 mostradas corresponden al perímetro total. Si se considera el perímetro SBTi ascenderían a 2.698.026 tCO₂eq.

En 2023, las emisiones de Alcance 1 y 2 se redujeron un 45,58% en términos absolutos y un 28,97% respecto al año anterior. Este importante descenso se debe en gran medida a que Ferrovial transfirió la propiedad de uno de sus activos más intensivos en emisiones (la instalación industrial de Allerton, en Reino Unido) durante el pasado ejercicio. Excluyendo esta desinversión, la reducción respecto al año anterior es del 33%, y respecto al año base, del 13%, ambas reducciones superiores a las previstas en la hoja de ruta. En términos de intensidad, las emisiones de Alcance 1 y 2 se redujeron un 73,35% en comparación con el año base. Las reducciones alcanzadas fueron significativamente superiores a los objetivos fijados para el año, lo que refleja el cumplimiento por parte de la empresa de la hoja de ruta establecida. Durante el año, el 68,53% de la electricidad consumida procedió de fuentes renovables. En cuanto a las emisiones de Alcance 3, se redujeron un 28,92% en 2023 respecto a 2012 (alcance SBT) y un 36,64% en todas las categorías².

Compensación

Ferrovial ha establecido el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050 para las emisiones directas mediante la reducción de emisiones y la compensación voluntaria de aquellas que no puedan ser reducidas. La compensación se realiza a través de la neutralización y la mitigación más allá de la cadena de valor, apostando por soluciones basadas en la naturaleza.

La compañía cuenta con un proyecto piloto denominado Proyecto Compensa, de reforestación de zonas incendiadas o agrícolas desarrollado en Madrid. Este proyecto genera un doble impacto positivo, ambiental y social, puesto que consiste en la restauración de terrenos degradados mediante el empleo de población local. Se ha desarrollado en Torremocha del Jarama, donde se han repoblado 7,7 hectáreas con un total de 4.000 árboles, que absorberán unas 2.000 toneladas de CO₂.

Cabe destacar que el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ha concedido a Ferrovial el máximo reconocimiento alcanzado a su labor por “Calcular”, “Reducir” y “Compensar” a través del proyecto de reforestación Compensa.

Asimismo, se dispone de un proyecto de generación de energía renovable eólica.



Shadow Carbon Pricing

La compañía aplica una metodología para cuantificar económicamente el riesgo climático potencial de sus inversiones más relevantes en la modalidad *Shadow Carbon Pricing* con el objetivo de considerar este impacto en nuevas inversiones. La herramienta tiene en cuenta las emisiones directas e indirectas del proyecto en su totalidad, aplicando precios variables de la tonelada de carbono para diferentes horizontes temporales, geografías y tipos de infraestructuras.

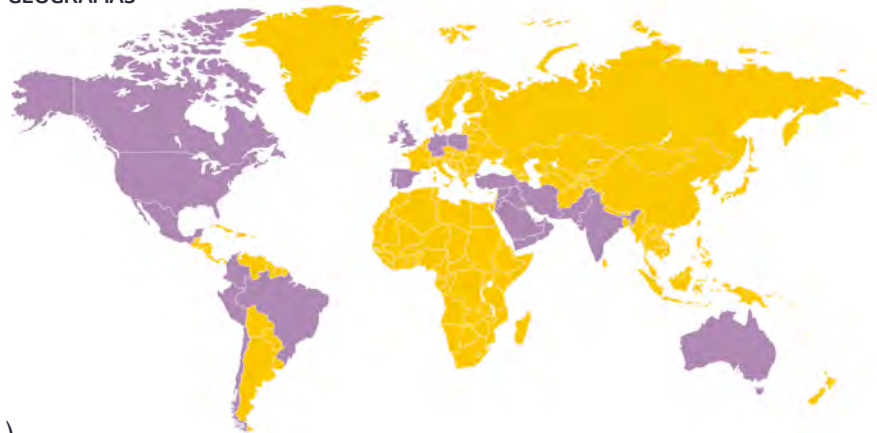
HORIZONTE DE TIEMPO

2030 - 2040 - 2050

TIPO DE PROYECTOS

Aeropuertos
Autopistas
Gestión de residuos
Gestión de agua
Activos de energía (gas natural)

GEOGRAFÍAS*



*Australia, Brasil, Canadá, Chile, Alemania, Irlanda, México, Oriente Medio, Perú, Polonia, Portugal, España, Reino Unido, EE.UU., India, Colombia.

MEDIA DEL PRECIO POR EMISIONES SEGÚN LA METODOLOGÍA DE FERROVIAL

2030

60€

2040

114€

2050

173€

Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático

Ferrovial incorpora las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosure* (TCFD) en su proceso de identificación, análisis y gestión de riesgos y oportunidades relacionadas con el cambio climático. Se realiza periódicamente una valoración y cuantificación de riesgos y oportunidades en todos sus negocios y geografías en diferentes horizontes temporales: corto (2025), medio (2030) y largo plazo (2050) y diferentes escenarios climáticos.

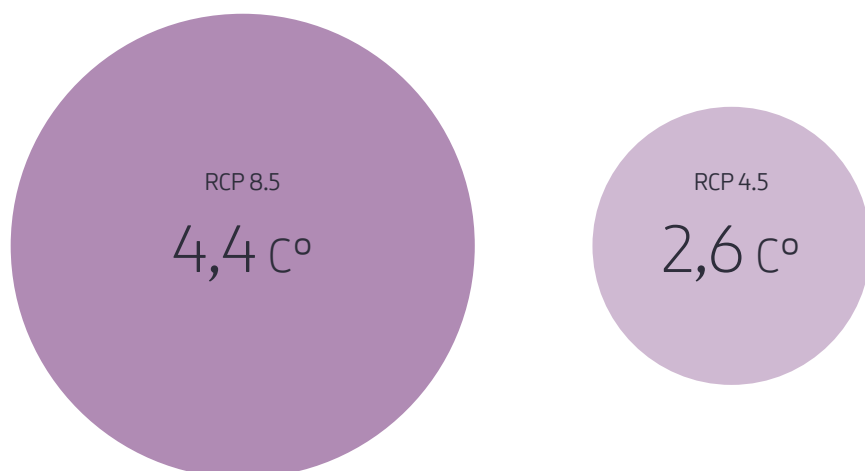
La metodología para los riesgos climáticos se basa en el proceso de identificación y valoración de riesgos Ferrovial Risk Management (FRM), descrita en la página 230. Se evalúa la probabilidad de ocurrencia del riesgo, el impacto en la actividad y su frecuencia.

La metodología contempla escenarios de transición, enfocados en el grado de implementación de políticas frente al cambio climático, presentados anualmente por la Agencia Internacional de Energía en el *World Energy Outlook*, así como escenarios físicos que recogen diversas casuísticas de concentración de emisiones de gases de efecto invernadero y sus impactos físicos en el clima, analizados por expertos del Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés).

ESCENARIOS DE RIESGOS DE TRANSICIÓN²



ESCENARIOS DE RIESGOS FÍSICOS⁶



Para evaluar los riesgos climáticos físicos se ha desarrollado una herramienta interna denominada ADAPTARE, que permite realizar una evaluación preliminar de los riesgos climáticos asociados a distintos escenarios, horizontes temporales y diversas infraestructuras. ADAPTARE sigue la metodología del marco propuesto por el IPCC, teniendo en cuenta tres variables: riesgos climáticos, vulnerabilidad (sensibilidad y capacidad de adaptación del activo) y exposición (caracterización y valoración de los activos) de los sistemas humanos y naturales.

En el análisis de riesgos realizado, la magnitud e impacto de los riesgos difiere según la duración del contrato (dados los horizontes temporales climáticos) y del rol que la empresa ostenta (promotor y/o operador). A continuación, se muestran los riesgos climáticos identificados:

²Puede consultarse la definición de los escenarios climáticos en el Glosario de Términos, página 296.

Riesgos de transición: la transición hacia una economía baja en emisiones de carbono puede originar potenciales cambios políticos, jurídicos, tecnológicos y en el mercado para abordar los requisitos de mitigación y adaptación relacionados con el cambio climático. Dependiendo de la naturaleza, la velocidad y el enfoque de estos cambios, los riesgos de transición pueden implicar riesgos financieros y/o reputacionales de diferentes niveles.

Escenarios de transición climáticos	Principales riesgos climáticos	Medidas de mitigación y/o adaptación
<i>Stated Policies Scenario (STEPS).</i> <i>Announced Pledges Scenario (APS).</i> <i>NetZero by 2050 Scenario (NZE).</i>	- Incremento del coste de la energía, tanto de combustibles fósiles como de electricidad, y de otras materias primas particulares de las actividades. - Cambio de comportamiento de clientes y/o usuarios en el uso del transporte. - Nuevas regulaciones que limiten o modifiquen el uso de ciertas modalidades de transporte. - Mayor obligación de reporte de emisiones y otros aspectos ambientales climáticos. - No poder hacer frente al coste de nuevas tecnologías por falta de suministradores o de disponibilidad, con consecuencias en la operativa habitual de la actividad. - Pérdida de competitividad en licitaciones por no cumplir con requisitos ambientales. - Penalización o coste adicional debido al incumplimiento de objetivos asociados al <i>Sustainable-Linked Bond (SLB)</i>. - Donaciones potenciales en el programa <i>Euro Commercial Paper (ECP)</i> por incumplimiento de cada objetivo de sostenibilidad. - Pago de prima sobre el margen de la deuda de líneas de crédito por incumplimiento del <i>ESG score</i> en <i>DJSI</i>. - Impacto en la cotización de Ferrovial derivado incumplimiento de objetivos de SBTi y su potencial impacto financiero sobre el valor de la acción debido a la reacción negativa del mercado.	- Revisión y controles con los sistemas de gobernanza implantados en la compañía (gestión de riesgos, retribuciones, etc.). - Monitorización y gestión de los consumos energéticos para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones. - Verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero conforme a la norma internacional ISAE 3410 del <i>Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements</i>, lo que garantiza la fiabilidad de los datos. - Desarrollo e implementación del <i>Deep Decarbonization Path</i>, plan de reducción de emisiones internas, a través del uso de energías renovables, autogeneración eléctrica, eficiencia energética o sustitución de maquinaria y vehículos. - Diseño y aplicación de mecanismos de <i>Shadow Carbon Price</i> para nuevas inversiones. - Previsión del aumento de costes operacionales asociados al cambio climático en las propuestas de licitaciones. - Búsqueda de soluciones tecnológicas innovadoras que permitan reducir los consumos energéticos y las emisiones. - Estudio y colaboración con grupos de interés clave para el desarrollo de proyectos que favorezcan la transición hacia una economía baja en carbono.

Riesgos físicos: los riesgos físicos derivados del cambio climático pueden provocar potenciales eventos (agudos) o cambios a largo plazo (crónicos) en los patrones climáticos. Los riesgos físicos pueden conllevar repercusiones financieras para las organizaciones, por ejemplo, daños directos a los activos o impactos indirectos provocados por interrupciones en la cadena de producción.

Escenarios físicos climáticos	Principales riesgos climáticos	Medidas de mitigación y/o adaptación
<i>Representative Concentration Pathways (RCP) 4.5</i> <i>Representative Concentration Pathways (RCP) 8.5</i>	En el ejercicio inicial se han identificado los primeros riesgos significativos sobre determinados activos de las infraestructuras que se podrían traducir en un incremento en el mantenimiento y las reparaciones extraordinarias, siendo las olas de calor y la sequía los principales peligros climáticos detectados.	- ADAPTARE: implementación de una metodología y herramienta de identificación y análisis de riesgos climáticos físicos que considere las proyecciones climáticas previstas por el IPCC en el corto, medio y largo plazo en los proyectos. - Se cuenta con numerosas medidas que garantizan la resiliencia de las infraestructuras frente al cambio climático, definidas a lo largo de décadas de experiencia en el diseño de las mismas, considerando las variaciones en las condiciones climáticas, desarrollando planes de continuidad del negocio, planes de mantenimiento invernal y transfiriendo riesgos mediante una alta cobertura en las pólizas de seguros.

Oportunidades relacionadas con el cambio climático

Movilidad	Agua	Energía	Infraestructuras
Soluciones innovadoras para mitigar las emisiones asociadas a la movilidad que consideran la conectividad entre infraestructuras, vehículos y usuarios, el uso compartido de vehículos y la electrificación del transporte, reduciendo la congestión y contaminación de las ciudades. • Express Lanes: servicio de movilidad ofrecido en corredores urbanos congestionados. La estructura tarifaria dinámica permite aliviar el tráfico y la conducción a velocidades moderadas y constantes, lo que se traduce en reducciones de las emisiones relativas. • AIVIA: consorcio liderado por Ferrovial cuyo objetivo es desarrollar, probar e implementar soluciones tecnológicas para corredores digitales sostenibles más seguros, cómodos e interconectados por medio de tecnologías como 5G o Inteligencia Artificial, mejorando la congestión de tráfico y reduciendo las emisiones relativas. • Vertipuertos: diseño, construcción y explotación de las infraestructuras que necesitan los vehículos eVTOL. • Puntos de carga de vehículos: servicio ofrecido a gobiernos locales e instituciones públicas, empresas, propietarios, etc., fomentando el empleo de vehículos de bajas emisiones.	Cadagua ayuda a solventar los efectos del cambio climático sobre el recurso hídrico, orientando su negocio al diseño, construcción, operación y mantenimiento de instalaciones de tratamiento de agua, favoreciendo la disponibilidad del recurso en el medio natural y para consumo humano. • Estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR): depuración tanto en instalaciones industriales como urbanas para asegurar el suministro de agua potable, proteger el medio ambiente y prevenir la contaminación. • Estaciones de tratamiento de agua potable (ETAP): potabilización de aguas mediante diversos procesos que permiten tratar aguas superficiales o subterráneas para la obtención de agua. • Instalaciones desalinizadoras de agua de mar (IDAM): la desalinización constituye una solución a los desafíos de abastecimiento, especialmente en zonas con estrés hídrico.	Soluciones integrales para el desarrollo, construcción, gestión y explotación de infraestructuras energéticas, así como servicios de gestión energética. • Servicios de eficiencia energética: para un ahorro constante y una mejora continua de las instalaciones, reduciendo consumos energéticos y emisiones. • Construcción y mantenimiento de infraestructuras de energía renovable: servicios de alta tecnificación de ingeniería, construcción, instalación y mantenimientos técnicos eléctricos para los sectores de energía renovable. • Generación de energías renovables: desarrollo de plantas de energía solar fotovoltaica, parques eólicos y cogeneración en plantas de tratamiento de residuos, así como proyectos PPA (<i>Power Purchase Agreement</i>). Se apuesta por la generación de energía limpia, con el fin de agilizar la transición energética. • Líneas de transmisión de energía: soluciones integrales para el desarrollo y la gestión de redes de transmisión eléctrica. • Rehabilitación de edificios: transformación de edificios incorporando soluciones constructivas para reducir la demanda energética y facilitar el aprovechamiento de energías renovables.	Nuevas oportunidades de desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes que ofrecen soluciones de adaptación al cambio climático, lo que puede proporcionar ventajas competitivas al aportar soluciones diferenciales. ADAPTARE La compañía, en colaboración con un experto del IPCC, ha desarrollado una metodología exclusiva para identificar, analizar y evaluar los riesgos físicos relacionados con el cambio climático y proponer medidas de adaptación para mitigar los impactos que pueden causar sobre las infraestructuras. Esta metodología se aplica a los diferentes tipos de proyectos que la compañía desarrolla y opera en todo el mundo. El análisis se realiza a corto, medio y largo plazo en diferentes escenarios climáticos. Tiene en cuenta el marco de riesgo definido por el IPCC, así como los criterios de adaptación establecidos en el Reglamento de Taxonomía de la UE. ADAPTARE automatiza esta metodología y facilita el análisis y la interpretación a los gestores y promotores de los proyectos.



BIODIVERSIDAD Y CAPITAL NATURAL

Política

Ferrovial reconoce el papel clave que desempeña el capital natural y la biodiversidad en la provisión de servicios que soportan la economía y el bienestar social. Por ello, la compañía cuenta con una Política de Biodiversidad, aprobada por el *Q&E Steering Committee* e integrada en el sistema de gestión, que rige los procesos organizativos y operativos de todos los contratos y articula los principios de la organización sobre:

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

La política aplica a todas las actividades de la compañía y traslada sus principios a su cadena de suministro mediante el Código Ético de Proveedores. En base a sus principios, el capital natural y la biodiversidad se integran en la toma de decisiones, con el foco en la identificación y análisis de dependencias, impactos, riesgos y oportunidades.

La compañía está alineándose con el *Taskforce on Nature-related Financial Disclosures* (TNFD), una iniciativa global que busca abordar la crisis de la pérdida de biodiversidad y deterioro de los ecosistemas. Ferrovial se ha comprometido como *adopter* del TNFD mediante el registro de la intención de publicar las primeras divulgaciones alineadas con este estándar.

Para la aplicación de estas recomendaciones, la metodología desarrollada se guía por el enfoque LEAP (*Locate, Evaluate, Assess, Prepare*), así como en diferentes normas y orientaciones internacionales de organismos reconocidos como el *UN Environment Programme* (UNEP), WWF o la *European Environmental Agency*, entre otros. Esta metodología se caracteriza por:

- Un alcance amplio, considerando operaciones directas y de la cadena de valor.
- Centrarse en actividades de las líneas de negocio y activos específicos.
- Considerar ubicaciones de las infraestructuras, así como las áreas prioritarias para la conservación de la biodiversidad y los ecosistemas.

Gestión de riesgos y prevención de impactos

La compañía incorpora los criterios de la jerarquía de la mitigación en la gestión ambiental bajo el principio de “no pérdida neta” (*no net loss*) de biodiversidad como directriz para minimizar y compensar los impactos negativos de sus actividades.

Bajo esta perspectiva, y con el objetivo de que el impacto sea el menor posible, se ha desarrollado la metodología INCA (*Integrated Natural Capital Assessment*) que permite medir el impacto de los proyectos y valorar las diferentes alternativas para lograr una menor afección sobre la biodiversidad y los ecosistemas, anticipando posibles riesgos para la biodiversidad.

La evaluación de los riesgos ambientales sigue el proceso de identificación y evaluación de riesgos *Ferrovial Risk Management* (FRM), a raíz del cual se ha determinado la biodiversidad como un riesgo emergente. Más información en el apartado de riesgos de este informe.



ECONOMÍA CIRCULAR

El principio de la economía circular pretende optimizar el consumo de materiales y reducir al mínimo la generación de residuos. Es una solución a problemas que impactan directamente en el deterioro del medio ambiente y permite identificar nuevas oportunidades de negocio.

La Estrategia de Sostenibilidad incluye entre sus líneas de actuación un Plan de Economía Circular que pretende instaurar los principios de la economía circular en los procesos operativos de la compañía mediante el impulso de la reutilización y el reciclaje de residuos, el uso eficiente de recursos aplicando criterios de circularidad, ya sea mediante la reutilización o el reciclaje de materiales en las actividades o mediante la gestión de la cadena de suministro para adquirir materiales con contenido reciclado, y la reducción del impacto ambiental.

Por ello se ha establecido, en línea con los requerimientos de la taxonomía europea, el objetivo de valorizar el 70% de los residuos no peligrosos de construcción y demolición que se generen en las actividades de construcción, habiéndose valorizado en 2023 el 95% de estos residuos (76% en 2022), dando cumplimiento al objetivo establecido.

Además, el Plan de Economía Circular determina para el negocio de Construcción un objetivo anual del 80% de reutilización de tierras, mientras que para las plantas de tratamiento de agua apuesta por la valorización del 80% de fangos de depuración generados para uso agrícola, compostaje o secado térmico. En 2023 se reutilizaron un 88% de tierras (90% en 2022) y se valorizaron un 80% de los fangos generados (77% en 2022).

Más información en el Anexo de indicadores GRI.

Las directrices en materia de economía circular también se recogen en la Política de Calidad y Medio Ambiente, donde se establece el uso de recursos naturales y materias primas de manera eficiente, empleando materiales reciclados siempre que sea posible, así como la reducción de la generación de residuos en las actividades que se desarrollan.

Para contribuir a la consecución de los objetivos fijados en el Plan de Economía Circular se han llevado a cabo diversas acciones relacionadas con la gestión de los residuos y la economía circular que contribuyen a reducir la generación de residuos y, consecuentemente, a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al evitar el transporte de materiales:

- Priorización de la reutilización de materiales en obra, como por ejemplo RCDs o tierras de excavación, ya sea para la sustitución de materiales o para su uso como relleno.
- Empleo de hormigón reutilizado en obras mediante el machaqueo in situ y fabricación de nuevo hormigón con los materiales generados.
- Empleo de bloques de hormigón prefabricado reutilizado.
- Reutilización de estructuras de acero.
- Descartadas todas las opciones de valorización o reutilización, se impulsa la segregación de residuos en obra para reciclar la mayor cantidad posible, siendo su envío a vertedero la última opción.

HUELLA HÍDRICA

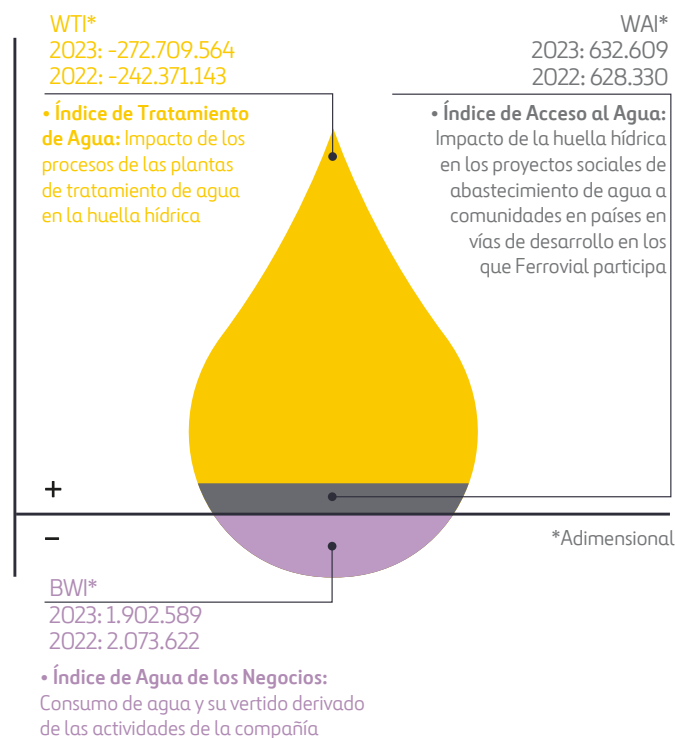
El agua es uno de los recursos ambientales que más impactos está sufriendo en los últimos años, con afecciones derivadas del cambio climático como el estrés hídrico, el deterioro de la calidad del agua debido a la contaminación, así como una creciente demanda de agua potable.

La Política de Agua, aprobada por el *Q&E Steering Committee*, reconoce el recurso hídrico como un recurso natural limitado e irremplazable y el acceso a la misma como un derecho humano fundamental. La estrategia en materia de gestión del agua tiene en consideración su disponibilidad, calidad y el equilibrio de los ecosistemas en los que se impacta.

En su papel como consumidor de agua y suministrador de servicios asociados al recurso hídrico, la compañía realiza una gestión responsable y eficiente del recurso, atendiendo a la totalidad de su ciclo integral, desde las aguas subterráneas y superficiales hasta las aguas residuales, favoreciendo el desarrollo social y la conservación de los ecosistemas.

Gracias a su filial Cadagua, desempeña un papel clave en la gestión hídrica, contribuyendo a solventar los principales retos de suministro, calidad, saneamiento y contaminación, especialmente en aquellas zonas con escasez hídrica. Por ello, se trabaja, entre otras líneas, en la implementación de tratamientos más adecuados que permitan la eliminación de contaminantes de preocupación emergente, así como las bacterias resistentes a antibióticos.

RESULTADOS HUELLA HÍDRICA



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.

Para medir el impacto de las actividades sobre el recurso hídrico la compañía cuenta con una metodología propia desarrollada tomando como base los principios de *The Water Footprint Assessment Manual* (WFM) y de la *Global Water Tool* (GWT), dos referencias en materia de cálculo de la huella hídrica reconocidas internacionalmente, y tiene en cuenta la fuente de captación del agua, otorgando distinto peso en función de su origen, el estrés hídrico del país, y el destino de los vertidos y su calidad en función del tratamiento que hayan recibido.

Con la metodología establecida para el cálculo de la huella hídrica, se cuenta con la posibilidad de realizar una gestión del agua por cada geografía, ya que se tiene en cuenta el estrés hídrico de cada país. Localmente, se evalúa la fuente de captación de agua y el destino del vertido para minimizar el impacto en el medio ambiente. Además, los proyectos gestionan localmente medidas para reducir el consumo de agua a lo largo del ciclo de vida de las infraestructuras y aumentar su reutilización. Esto incluye la aplicación de medidas para evitar la contaminación del agua durante la fase de construcción o uso de un edificio/infraestructura. Por ejemplo, se instalan y fijan todos los dispositivos y medidas necesarios para garantizar la calidad del agua que pueda verse afectada por las actuaciones (mediante balsas de retención de contaminantes, barreras de retención de sedimentos, etc.).

La metodología está compuesta por tres índices:

- *Business Water Index* (BWI): permite medir el impacto negativo que las actividades producen como consecuencia del consumo de agua y los vertidos que se generan.
- *Water Treatment Index* (WTI): mide el impacto positivo que tienen los procesos de tratamiento de agua realizados en las plantas de tratamiento de Cadagua.
- *Water Access Index* (WAI): determina el impacto positivo que tienen los proyectos de acción social destinados a mejorar el acceso al agua y al saneamiento en comunidades vulnerables.

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

- Reducir el BWI un 20% en 2030 (año base 2017). En 2023 se ha obtenido una reducción del 31% con respecto a 2017 (-8% frente a 2022).
- Compensar anualmente 70 veces el BWI ($WTI + WAI > 70 \text{ BWI}$). En 2023 se ha compensado 144 veces el BWI (117 en 2022).



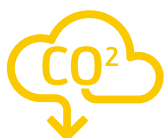
Sustainability Linked Bond

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

La operación se cerró emitiendo bonos vinculados a la sostenibilidad a siete años y un valor total de 500 millones de euros. Con esta emisión de bonos, la compañía se compromete con los inversores a lograr los objetivos relacionados con sostenibilidad que ha ligado a este bono, habiendo determinado los siguientes KPIs:

- Reducción de las emisiones de GHG Scope 1&2 (en términos absolutos).
- Reducción parcial de las emisiones de GHG Scope 3 (en términos absolutos).

Más información en: <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-bursatil/emisiones-y-rating/documentacion/marco-framework-de-financiacion-sostenible/>



Avances en la descarbonización de las actividades de la compañía

En 2023, en línea con el compromiso de la compañía para la descarbonización de sus actividades, se ha puesto en marcha un proyecto de colaboración para la utilización de combustibles alternativos (HVO), que tendrá como resultado una reducción de emisiones de las actividades de Ferrovial. El biocombustible avanzado presenta la ventaja de poder utilizarse en diversos tipos de maquinaria, tanto móvil como fija, siendo capaz de sustituir a los carburantes fósiles al producirse a partir de materias primas de origen renovable.

Asimismo, Ferrovial ha fijado un objetivo de consumo de electricidad 100% renovable en 2025 en su plan de descarbonización. En esta línea, Budimex ha invertido en la construcción de proyectos de generación de electricidad renovable para su autoconsumo. Entre sus proyectos más destacados, se encuentra la generación de 120 MW en energía fotovoltaica y 110 MW en energía eólica.



DIGITALIZACIÓN E INNOVACIÓN

TRANSFORMA- CION DIGITAL Y VENTAJAS COMPETITIVAS



La digitalización y la innovación promueven la eficiencia y la competitividad, transformando y diversificando el negocio, preparándolo para un futuro más sostenible.

Ferrovial continúa reforzando la digitalización de los negocios dentro de su proceso ambicioso de transformación, apoyándose en los pilares de innovación, sostenibilidad y el crecimiento futuro a través de Digital Horizon 24.

Durante 2023 Ferrovial invirtió 73,97 millones de euros, destinados a potenciar la digitalización en los negocios y para el desarrollo de soluciones innovadoras en sus infraestructuras.

INVERSIÓN EN DIGITALIZACIÓN
E I+D+I (M€)

73,97

PROYECTOS DESARROLLADOS
EN I+D+I

158

PRODUCTOS DIGITALES

+18

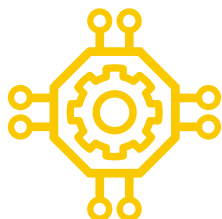
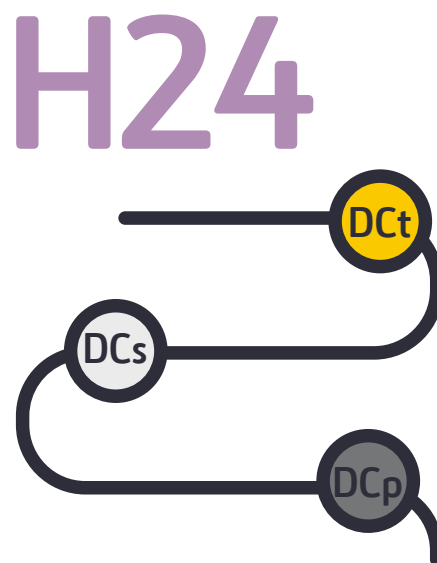
DIGITALIZACIÓN

El pilar de digitalización de Digital Horizon 24, se articula en una serie de programas específicos orientados a atender las necesidades concretas de los negocios en este ámbito: *Digital Construction* (digitalización de los procesos de gestión y administración de obra), *Digital Concession* (autopistas inteligentes y nuevos negocios como energía o agua) y *Digital Corporation* (finanzas, recursos humanos, etc.). Todos ellos se apoyan en habilitadores transversales a partir de los que se desarrollan los proyectos de digitalización.

El primero de los habilitadores es el **dato**, consolidado en PANGEA, plataforma digital para la estandarización de datos que permite su explotación para extraer valor y aplicar algoritmos de inteligencia artificial, que ayudan a una mejor toma de decisión. Por ejemplo, Ferrovial Construcción estandariza y reutiliza los datos de obras y consolida de forma automatizada todos los avances técnicos y financieros. Los casos de uso continúan ampliándose a otros departamentos y unidades de negocio.

Otro de los habilitadores es el de **ciberseguridad** que, en 2023, ha puesto el foco en reducir la exposición a ciber amenazas buscando mejorar la protección y los tiempos de detección y respuesta frente a éstas. Ferrovial ha implantado un programa base de ciberseguridad común a todos los activos gestionados por la unidad de negocio de concesiones para cumplir con la Directiva Europea sobre Operadores de Servicios Esenciales (NIS). También se ha desarrollado *Cyberculture*, un programa de concienciación individualizado para cada empleado en base a su nivel de exposición a ciber-riesgos.

HABILITANDO VALOR EN EL NEGOCIO



Asimismo, en el caso de plataformas digitales, se ha realizado un despliegue de **servicios de observabilidad**, que permiten la monitorización del uso y funcionamiento en tiempo real de las aplicaciones e infraestructuras ayudando también a mejorar el mantenimiento y evolución de forma más proactiva y eficiente. Los últimos activos digitales desarrollados por Ferrovial, como AIVIA o NextPass, ya cuentan con este servicio.

Por otro lado, Ferrovial ha progresado en su programa **de transformación de procesos**, desarrollando nuevas automatizaciones a través de herramientas como UIPath, PowerAutomate o PowerApps. Este programa, a partir de las oportunidades detectadas permite mejorar la eficiencia de determinados procesos y reducir tareas repetitivas, mejorando la productividad de los empleados, por ejemplo, con la emisión de informes automatizados de control, auditoría o gestión de solicitudes financieras o de servicios de IT. Se está testando la minería de procesos en algunos departamentos, como contabilidad, para automatizar el descubrimiento de oportunidades de mejora mediante IA y facilitar su implementación.

El valor de la transformación tecnológica sólo es posible a través de las personas. Ferrovial impulsa este cambio cultural implantando programas de **gestión del cambio y formación** como *Digital Skilling*, que busca complementar y extender las habilidades de los equipos de trabajo a través de formación continua. Una de las iniciativas más relevantes de 2023 son los *Learning Days*, eventos periódicos enfocados en el desarrollo de habilidades digitales y el intercambio de conocimientos entre empleados y otros actores externos.

Por último, para Ferrovial resulta fundamental complementarse con capacidades de socios externos a través de sólidas **alianzas estratégicas**. En 2023, además de potenciar la alianza con Microsoft, también se han desarrollado otros acuerdos estratégicos de la mano de NTT Data y Salesforce para la digitalización de infraestructuras, desarrollo de soluciones digitales para la industria y el impulso de la creación de un Centro de Excelencia por NTT Data en España. Otra de sus principales alianzas estratégicas se ha formalizado con la empresa tecnológica española Singular para el desarrollo conjunto de soluciones a través de productos digitales basados en inteligencia artificial e IoT.

INNOVACIÓN



La innovación en Ferrovial comienza con la definición de prioridades por parte de las unidades de negocio. Gracias a la exploración y experimentación con nuevas tecnologías y metodologías se generan ventajas competitivas, y se garantiza un impacto sostenible a través de la transformación del negocio y de la generación de nuevos productos y servicios. Por ello, Ferrovial cuenta con una Estrategia de Innovación, enmarcada en Digital Horizon 24 y centrada en la generación de impacto sobre los siguientes ámbitos:

Generar eficiencias y ventajas competitivas

PROYECTOS CON STARTUPS

47

La búsqueda de ventajas competitivas a través de la mejora de productividad gracias a la automatización y robotización es uno de los principales focos estratégicos. Ferrovial, ha sido la primera empresa de infraestructuras a nivel global en poner al servicio de sus empleados a MAIA (*My Artificial Intelligence Assistant*), una herramienta de inteligencia artificial generativa que facilitará las labores en su día a día, potenciando la productividad a través de soluciones que incorporan los últimos avances tecnológicos.

Además, ha logrado generar valor mediante la automatización de operaciones en la construcción de infraestructuras. Un ejemplo son los robots de replanteo, capaces de realizar mediciones y replanteos de forma autónoma y precisa, permitiendo ahorrar tiempo, aumentar la seguridad de las personas y reducir costos en los proyectos de construcción.

NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS

27

Otra de las grandes prioridades de Ferrovial es el desarrollo sostenible de infraestructuras, y para ello se han desarrollado soluciones que permiten medir y reducir la huella de carbono de los proyectos de construcción.

Adicionalmente, continúa el desarrollo e introducción de técnicas de diseño paramétrico y generativo que utilizan algoritmos y software especializado para crear modelos 3D complejos y personalizados, optimizando el diseño de infraestructuras y mejorando su eficiencia y competitividad.

Transformar el negocio

La innovación es uno de los ejes vertebradores dentro del proceso de transformación de las diferentes líneas de negocio de Ferrovial. Dicha transformación afecta a cada una de las etapas de la cadena de valor de la gestión de las infraestructuras, desde la fase de licitación, el diseño de la infraestructura, la construcción, la operación del activo y su mantenimiento.

Ferrovial cuenta con un modelo de innovación abierta. Los Centros de Excelencia (CoE) de Movilidad, Gestión de Activos y Energía y Sostenibilidad, unidades especializadas que lideran el desarrollo de proyectos de innovación estratégicos y transversales a las diferentes líneas de negocio y generan valor añadido con distintos proyectos.

Uno de los principales proyectos del CoE de Movilidad es AIVIA, iniciativa consistente en construir e implementar la infraestructura física y digital necesaria para las autopistas del futuro. Gracias a capacidades como la teleoperación, el mantenimiento predictivo o la automatización se podrá asegurar una correcta transición donde vehículos convencionales, conectados y autónomos puedan coexistir en armonía, maximizando la seguridad y el flujo del tráfico en las autopistas de Ferrovial.

En el CoE de Gestión de Activos, Ferrovial ha desarrollado *Transversal Asset Management*, una plataforma innovadora y flexible que digitaliza las actividades y los procesos de gestión de activos en las unidades de negocio de Ferrovial y sus activos principales.

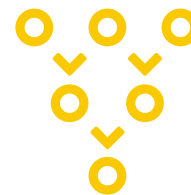
Por último, el CoE de Sostenibilidad y Energía de Ferrovial implementa proyectos y desarrolla soluciones de descarbonización alineados con la estrategia de sostenibilidad de la compañía. El uso de combustibles renovables y alternativos al diésel, la experimentación con nuevas tecnologías de generación renovable y baja en carbono, el almacenamiento o las redes inteligentes son algunas de las líneas de trabajo.

Diversificación y crecimiento

A través de la creación del área de *Innovation Growth*, Ferrovial ha impulsado el diseño e implantación de nuevos modelos de negocio en mercados no convencionales y siempre vinculados a las infraestructuras.

En 2023, Ferrovial ha colaborado con *startups* en 47 proyectos, firmado acuerdos comerciales e invertido en varios fondos de *Venture Capital*, acelerando su proceso de innovación, mejorando su competitividad y ofreciendo soluciones más avanzadas a sus clientes.

Por último, Ferrovial continúa fortaleciendo el ecosistema de innovación abierta, iniciando nuevas colaboraciones con Universidades y Centros de Investigación, como el *Georgia Institute of Technology*, que se une al MIT como uno de los socios de referencia en el ecosistema de innovación en Estados Unidos.



DISEÑO PARAMÉTRICO Y GENERATIVO

Diseños optimizados basados en la introducción de parámetros y algoritmos para la exploración de opciones para la decisión del diseño final de una infraestructura, garantizando resultados rápidos y fiables



PLATAFORMA H&S

Herramienta de gestión de los procesos de Seguridad y Salud de Ferrovial que abarca desde el reporte de incidentes, observaciones, inspecciones y auditorías como el posterior análisis, investigación y gestión de actividades correctivas y preventivas. Dispone de una aplicación móvil que permite la capturar de la información en el terreno de las obras en tiempo real



HERRAMIENTA DE CARBONO

Concebida para la gestión del carbono a lo largo de todo el ciclo de vida de la infraestructura ayudando a los equipos en las distintas fases de un proyecto. La precisión de los datos y cálculos de carbono aumenta lo largo de las diferentes etapas del ciclo de vida de una infraestructura



AIIVIA SMART ROADS

Proyecto cuyo objetivo es definir el modelo de la infraestructura sostenible del futuro para tráfico mixto a través del desarrollo de carreteras inteligentes 5G y tecnología avanzada de monitorización, sensorización y simulación



BATERÍA DE ALMACENAMIENTO DE ENERGÍA

Desarrollo e integración de sistemas de almacenamiento de energía en baterías (BESS), que ayudan a equilibrar la oferta y la demanda de electricidad, asegurando un suministro de energía estable y confiable



5D AEROSAFE

5D-AeroSafe ofrece una tecnología digital que proporciona un conjunto de servicios basados en drones para aumentar la seguridad y la protección de los aeropuertos y vías navegables reduciendo los costes operativos



NEXTPASS BY NEXTMOVE

Aplicación móvil que facilita el pago de peajes en carreteras, puentes, túneles o carriles exprés sin necesidad de un transpondedor físico o una etiqueta de peaje



SOLUCIÓN TRANSVERSAL DE GESTIÓN DE ACTIVOS

Solución de gestión de activos de Ferrovial que está alineada con los estándares de datos de activos a lo largo de toda su vida útil favoreciendo la eficiencia durante las fases de traspaso, operación y mantenimiento de la infraestructura



HOJA DE RUTA HACIA LA AUTOMATIZACIÓN

Programa cuyo objetivo es aportar valor de forma escalable a los negocios de Ferrovial mediante la aplicación de tecnologías de automatización



OBRA CONECTADA

Obra Conectada es uno de los proyectos más emblemáticos de Ferrovial Construcción que proporciona mejoras operaciones, de productividad y eficiencia gracias a la posibilidad de conocer y monitorizar en tiempo real la situación y el estado de los equipos desplegados de una obra.



Competitividad

Gestión de riesgos

Eficiencia

Diversificación

Transformación

An aerial, high-angle photograph of a large-scale solar farm. The solar panels are arranged in long, parallel rows, creating a strong sense of perspective. The panels are dark, likely monocrystalline or polycrystalline silicon, and are separated by lighter-colored, sandy ground. The perspective is from directly above, looking down at an angle, making the rows converge towards the bottom of the frame. The lighting is bright, casting soft shadows between the rows of panels.

CIBERSEGURIDAD

ACTIVOS PROTEGIDOS

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

Ferrovial ha consolidado una estructura organizativa adecuada, un modelo de seguridad robusto y ha asignado los recursos necesarios para garantizar la confidencialidad, integridad y disponibilidad requeridas por sus activos digitales.

100%

Incidentes de seguridad gestionados satisfactoriamente

127.565

Correos de simulacros de *phishing* recibidos por empleados

7.858

Usuarios únicos incluidos en simulacros de *phishing*

6.083

Correos sospechosos de *phishing* reportados mensualmente por usuarios

24.454

Acciones formativas completadas por usuarios

13.375

Accesos bloqueados mensualmente a dominios maliciosos

80.195

Correos *phishing* y maliciosos, bloqueados mensualmente

7.294

Intentos de acceso a recursos corporativos bloqueados mensualmente con origen malicioso o no confiable (media de noviembre y diciembre)

GOBIERNO

Ferrovial dispone de un modelo de Gobernanza de Ciberseguridad alineado con el negocio que soporta el cumplimiento de los objetivos de la compañía. El modelo considera clave disponer de un adecuado programa de gestión de riesgos de Ciberseguridad, así como unas capacidades (controles) de Ciberseguridad que permitan gestionarlo.

Con carácter anual se realiza una evaluación de riesgos de Ciberseguridad en todas las unidades de negocio y compañías filiales de Ferrovial, evaluando la exposición de los activos de la compañía a las ciberamenazas y el impacto que pueden causar en ellos. También se evalúa el nivel de cumplimiento de las capacidades de Ciberseguridad y se exige elaborar un *roadmap* para garantizar que el nivel de riesgo se mantiene dentro de los umbrales de aceptación conforme al apetito de riesgo definido por la Compañía.

Los Órganos de Gobierno de Ferrovial supervisan el nivel de riesgo de Ciberseguridad de forma periódica y dan seguimiento a la consecución del *roadmap* y velan por la provisión de los recursos en caso de que éstos fueran necesarios.

Ferrovial dispone de un *Global Chief Information Security Officer* (CISO) así como de Local CISO, designados para sus respectivas divisiones y filiales. Se han definido sus roles y responsabilidades en materia de Ciberseguridad, así como el modelo de relación y reporte entre las diferentes unidades de negocio.

El *Global CISO*, reporta periódicamente al Comité de Dirección de Ferrovial, a los Comités de Dirección de las divisiones, informando generalmente sobre la estrategia y el programa de seguridad, así como sobre los principales riesgos y amenazas de seguridad.

El *Global CISO*, bajo demanda de la Comisión de Auditoría y Control, proporciona información sobre la estrategia y el programa de seguridad, sobre el nivel de control interno, sobre los principales riesgos y amenazas de seguridad y cómo están siendo gestionados. Además, reporta periódicamente al Consejo de Administración, proporcionando información acerca de la estrategia, del programa de seguridad y de los principales riesgos y amenazas de seguridad, así como sobre su gestión.

A lo largo de 2023 se fortalecieron las capacidades avanzadas de protección ante amenazas y se impulsaron acciones de formación y concienciación encaminadas a mantener una adecuada cultura en materia de ciberseguridad. Se implementaron mejoras en la seguridad en el ciclo de vida de productos y servicios digitales, así como en la gestión de riesgos asociados a la cadena de suministro y las capacidades de detección y respuesta en entornos industriales.

La Inteligencia Artificial (IA) ha sido protagonista a lo largo de 2023 continuará siéndolo durante 2024 en las diferentes perspectivas en las que Ferrovial está trabajando: como transformador de la operación del negocio, analizando cómo protegerse ante las nuevas capacidades que ofrece a de los agentes amenaza y como potencial herramienta de apoyo a la Ciberseguridad.

Durante 2024, de cara a preparar la cotización de Ferrovial en el Nasdaq, se continuarán llevando a cabo los programas estratégicos destinados a la adaptación de los requisitos técnicos y organizativos requeridos por Sarbanes-Oxley (SOX) que comenzaron a mediados del 2023, así como a las *SEC Final Rules on Cybersecurity*.

MODELO

La Política Corporativa de Ciberseguridad, aprobada por el CEO, aplica a todas las divisiones y filiales. Se estructura en torno a un conjunto de principios y objetivos que refuerzan la estrategia de negocio. Se implementa a partir del Modelo de Seguridad basado en organización, personas, procesos y tecnologías, formalizado en un Cuerpo Normativo de Seguridad que toma como referencia las mejores prácticas del mercado, destacando el NIST CSF y el estándar ISO 27001 (Ferrovial está certificado desde 2012).

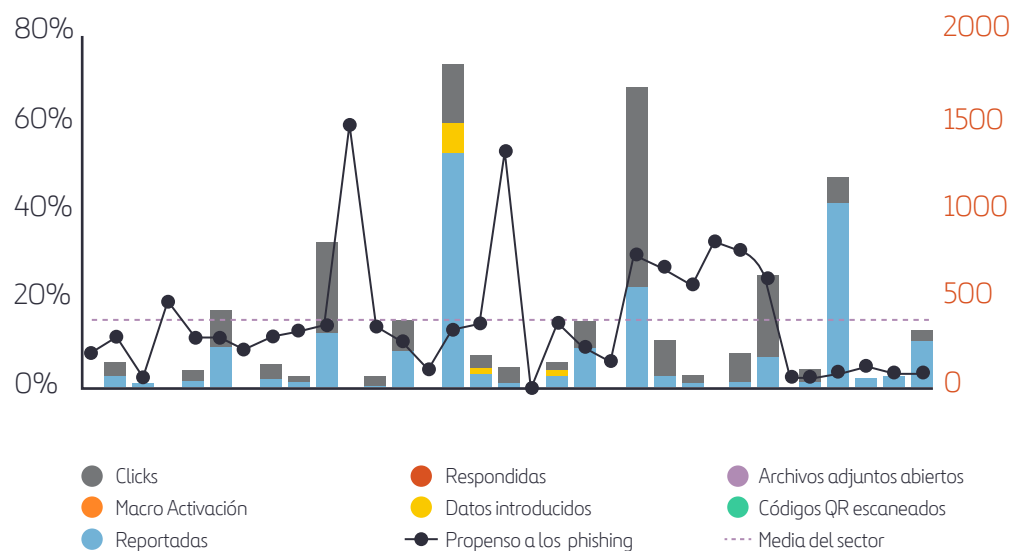
El Modelo de Ciberseguridad sigue el principio de mejora continua ISO 27001 (*Plan, Do, Check, Act*). La estrategia se implementa mediante un programa que comprende iniciativas que habilitan nuevas capacidades o mejoran las existentes. Se supervisa periódicamente por los órganos de gobierno de Ferrovial y se toman como referencia los resultados de auditorías y revisiones, el cumplimiento de los KGLs y KPIs de seguridad o nuevas amenazas de ciberseguridad.

La compañía evoluciona y adapta de forma continua su estrategia de ciberseguridad, a través de sus capacidades de protección, detección y respuesta para hacer frente a la evolución del horizonte de ciberamenazas, con especial atención a la mayor sofisticación y repercusión mediática de los ataques de *ransomware*, compromiso del correo electrónico (BEC) o de la cadena de suministro la instrumentalización de IA en ataques dirigidos de *phishing*, *smishing*, *vishing* o *QRishing*.

CULTURA

Durante 2023 Ferrovial ha apostado por evolucionar la cultura de ciberseguridad, sistematizando e incrementando la visión de la misma dentro de la compañía. Para ello, se ha adoptado un enfoque *user-centric*, conforme a las necesidades de su función y contando con la participación activa de los usuarios, identificando y reportando los correos sospechosos recibidos.

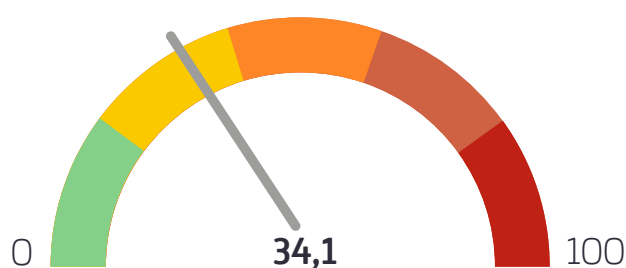
PRUEBAS DE SEGURIDAD DE PHISHING



Se ha incrementado la frecuencia de los simulacros de *phishing* contando con sus distintas variantes: *vishing*, *smishing* y *QRishing*, que han pasado a realizarse quincenalmente. Tras los simulacros, se mide el nivel de riesgo de sufrir este tipo de ataques y se adaptan los siguientes ciclos de formación, concienciación y entrenamiento a las necesidades específicas identificadas.

A los usuarios se les proporciona la visión de su propio *rating* de riesgo, y del *rating* de riesgo de las personas de su equipo. Este riesgo se nutre del rol en la compañía y de la información de cultura en ciberseguridad, entre la que se encuentra, la actuación en los simulacros y su participación en las acciones formativas realizadas.

PUNTUACIÓN DE RIESGO PERSONAL



Su puntuación de riesgo se basa en una serie de factores, como el cargo, los resultados de las pruebas de phishing y las formaciones completadas. Haga clic aquí para obtener más información.

Cabe destacar que actualmente se cuenta con la capacidad de medir y analizar el nivel de cultura de ciberseguridad en tiempo real, facilitando acciones de concienciación específicas con alto nivel de granularidad.

Dentro del apartado de formación, los usuarios han completado distintas acciones formativas, tanto de carácter general, como específicas según los requerimientos derivados del rol en la compañía, nivel de riesgo, ciberataques puntuales, etc.

La gestión de la cultura de seguridad se realiza con una plataforma específica, que aúna gestión de simulacros, gestión formativa (LMS) y medición de cultura de ciberseguridad.

La compañía utiliza correo electrónico, la intranet y Yammer como medios preferentes para publicar noticias y píldoras relevantes en materia de seguridad. Estos medios incluyen información y pautas de actuación sobre las amenazas más comunes a las que se enfrentan los empleados, tanto en su desempeño profesional como en el ámbito privado.

CUMPLIMIENTO LEGAL, REGULATORIO Y CONTRACTUAL

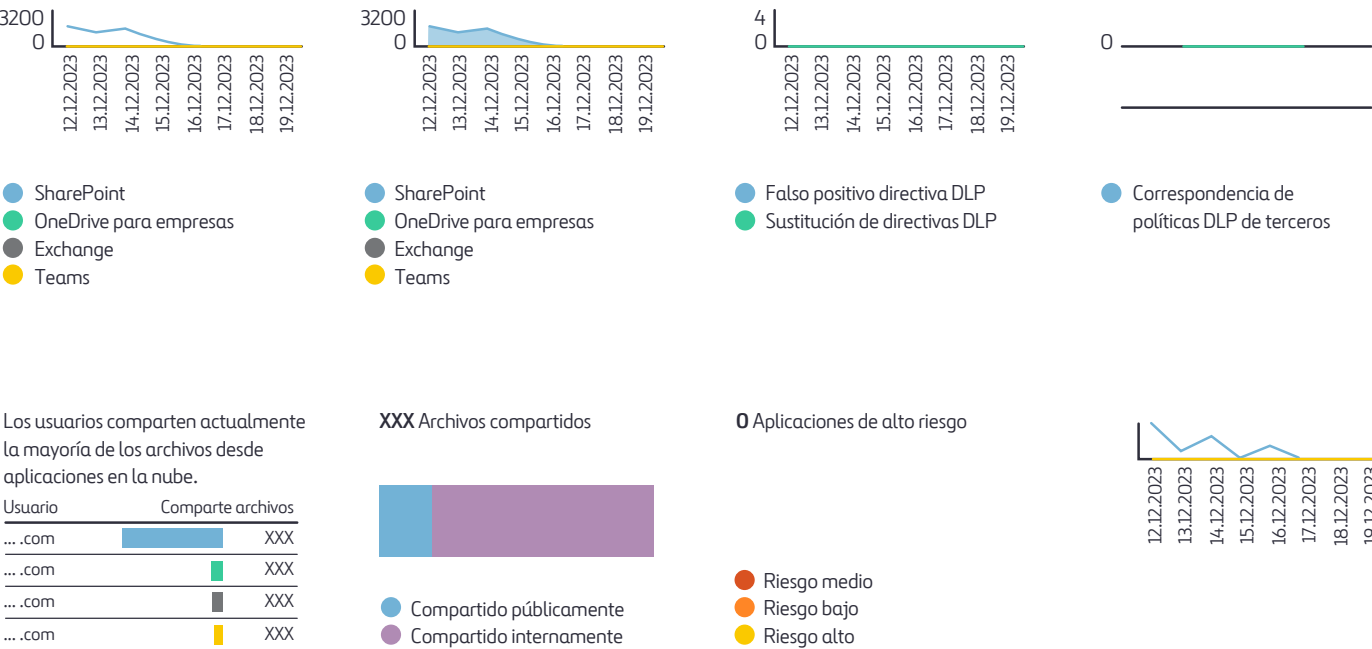
El área de Cumplimiento de Seguridad, integrada en la Dirección de Ciberseguridad, es responsable de identificar la legislación aplicable y los requisitos de seguridad necesarios para garantizar el cumplimiento en esta materia.

Las normativas más relevantes cubiertas por el Modelo de Seguridad son, sin carácter enumerativo, las siguientes: el Reglamento General de Protección Datos (RGPD y LOPDGDD), el Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF), la normativa SWIFT (*Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication*), la Directiva NIS, el Modelo de Prevención de Delitos tipificados en el Código Penal, el Esquema Nacional de Seguridad (ENS), la ISO 27001 y las diferentes regulaciones locales de las geografías en las que opera Ferrovial relativas a la protección de servicios esenciales e infraestructuras críticas. Cuando se identifican nuevas normas o modificaciones de los requisitos de las ya identificadas, se actualiza el Modelo de Seguridad. Asimismo, se han implantado programas específicos de cumplimiento de protección de datos, Código Penal, SCIIF, SWIFT e ISO 27001 y ha comenzado el proceso de adecuación a SOX y a las SEC *Final Rules on Cybersecurity*.

Asimismo, la Dirección de Ciberseguridad vela por el cumplimiento de los requisitos de seguridad definidos en los pliegos, licitaciones y contratos en los diferentes negocios.

DETECCIÓN, CORRELACIÓN Y CIBERINTELIGENCIA DE AMENAZAS

Para proteger sus centros de datos, perímetros, puestos de trabajo, dispositivos móviles y entornos *cloud*, la compañía cuenta con dos *SOCs* (*Security Operations Centers*). Estos servicios actúan cuando reciben alertas generadas por las herramientas SIEM (*Security Information and Event Management*) y al detectar casos de uso definidos por la Dirección de Ciberseguridad que implican su activación.



Ferrovial dispone de capacidades de ciberinteligencia que proporcionan información de los agentes de las amenazas y sus técnicas y herramientas, lo que permite el despliegue de controles para evitar el éxito de los ataques.

Asimismo, se han incrementado las capacidades en materia de detección y respuesta. Se han incorporado capacidades de investigación retroactiva, de detección de vulnerabilidades en tiempo real y de protección de la información. Además, se han potenciado los procesos de seguridad aprovechando los avances producidos en inteligencia artificial.

Por último, la compañía mantiene acuerdos formales de colaboración con agencias de ciberseguridad nacionales e internacionales, lo que permite compartir y recibir información relacionada con amenazas e incidentes de ciberseguridad.



RESPUESTA ANTE CIBERATAQUES

La compañía cuenta con un CSIRT (*Computer Security Incident Response Team*) que interviene cuando los eventos detectados por el SOC pueden convertirse en incidentes de seguridad. Este equipo integra capacidades de DFIR (*Digital Forensics and Incident Response*) que permiten analizar los eventos para contenerlos, mitigarlos y evitar que se repitan. La identificación de IoCs (*Indicators of Compromise*) y de TTPs (*Tactics, Techniques and Procedures*) son claves para mejorar los mecanismos de protección y detección.

Ferrovial dispone de un protocolo de gestión de ciberincidentes que está basado en las mejores prácticas de mercado (Guía Nacional de Notificación y Gestión de Ciberincidentes del INCIBE-CERT, el estándar ISO/IEC 27035, y el Computer Security Incident Handling Guide de NIST. Uno de los elementos clave dentro del protocolo es la comunicación a las partes interesadas (reguladores, autoridades, clientes, etc.) y se han establecido los mecanismos de comunicación considerando los plazos y acuerdos establecidos para ello.

Las capacidades de detección y respuesta se prueban sistemáticamente con simulaciones de *Breach & Attack* soportadas por tecnologías ya disponibles en el mercado. Cabe destacar que en el transcurso de 2023 no se produjeron vulneraciones materiales de los sistemas de información de Ferrovial.

RESILIENCIA Y CIBERRESILIENCIA

La compañía ha establecido Planes de Contingencia y Planes de Recuperación para responder y recuperarse de eventos disruptivos. El Protocolo de Gestión de Crisis involucra a diferentes direcciones y divisiones de Ferrovial, conforme a los protocolos establecidos para cada una de ellas. Los planes de respuesta y recuperación ante incidentes y eventos disruptivos se prueban al menos una vez al año.

De igual modo, dentro de las actividades propias del proceso *Vendor Risk Management* (VRM), los proveedores críticos deben aportar evidencias de la realización de pruebas periódicas que garanticen el cumplimiento de los acuerdos de nivel de servicio establecidos.

En el transcurso del 2023, Ferrovial ha llevado a cabo distintas iniciativas y simulaciones de tipo *table-top*, poniendo a prueba en situación de crisis la estructura organizativa, los procedimientos y las capacidades requeridas en la coordinación de acciones de detección, respuesta y recuperación ante ciberincidentes.

Además, la compañía dispone de una póliza de ciber seguro que ofrece distintas coberturas ante eventos disruptivos y ciberincidentes que puedan producirse en el contexto de la actividad desarrollada por Ferrovial, unidades de negocio y filiales. Entre estas coberturas están la financiera, la de respuesta ante incidentes y la legal.

GESTIÓN DE RIESGOS DE TERCEROS

Ferrovial dispone de un programa para la gestión de riesgos de terceros (VRM) que establece los requisitos de seguridad que éstos tienen que cumplir en función del servicio a prestar para la compañía considerando, entre otras cosas, el nivel de acceso a sus recursos e información.

El programa establece evaluaciones formales de los terceros a lo largo del ciclo de vida de la relación que tienen con Ferrovial. Dichas evaluaciones toman como referencia informes emitidos por terceros, certificaciones, ratings u otras técnicas de auditoría y revisión que proporcionen la información necesaria para determinar el nivel de control y de seguridad de los terceros.

VERIFICACIÓN EXTERNA Y ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD

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

- Auditorías interna y externa, asociadas a la renovación de la certificación ISO 27001.
- Auditorías de seguridad en el marco de la auditoría de estados financieros (ITGC e ITCC).
- Autoevaluación de controles ITGC/SCIIF.
- Auditoría externa SWIFT (*Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication*).
- Auditorías realizadas por Auditoría Interna (Tercera Línea de Defensa).
- SOX IT *readiness assessment*.
- Revisiones de seguridad *ad hoc* conforme a la planificación anual (*Red Team*, *Pentesting*, etc.)
- Ejercicios recurrentes de *breach & attack* combinado con *threat hunting*.
- Revisiones de vulnerabilidades en centros de datos, puestos de trabajo, perímetros y entornos *cloud*.
- Revisiones de vulnerabilidades en el código fuente.
- Revisión del *rating de ciberseguridad de Ferrovial*.
- Revisiones de riesgo de seguridad de proveedores (*Vendor Risk Management*).
- Simulaciones de crisis (*table-top exercises*).
- Campañas de valoración del Modelo de Seguridad.
- Revisión del nivel de cultura en Ciberseguridad de la compañía.

La Dirección de Ciberseguridad agrupa, asigna, planifica y monitoriza la implementación de los diferentes planes de acción derivados de las evaluaciones, revisiones y auditorías realizadas.



CADENA DE VALOR

EFICIENCIA Y EXCELENCIA



Una gestión eficiente de la cadena de suministro es esencial para garantizar la calidad, reducir los costes y mejorar los plazos, lo que redundará en una mayor satisfacción del cliente. La compañía cuenta con mecanismos para conocer las expectativas de los usuarios de sus infraestructuras, lo que unido a la implantación de nuevas tecnologías permite una experiencia única.

CADENA DE SUMINISTRO

La gestión de la cadena de suministro de Ferrovial se regula a través de la Política de Compras Global y el Procedimiento de Compras, herramientas fundamentales para garantizar una gestión de compras eficaz y sostenible, y que permiten mantener una relación ética y responsable con los proveedores. Estos procedimientos contienen directrices globales que se adaptan a nivel local. De este modo, se garantiza que los productos y servicios comprados cumplen con los requisitos establecidos en el contrato con el cliente y los de la compañía, adquiriéndolos en las mejores condiciones posibles y de proveedores capaces de asumir dichos requisitos, incorporando además criterios de compra responsables y sostenibles en la toma de decisión.

La cadena de suministro de Ferrovial varía en función de sus diferentes negocios, aunque está marcada por la actividad de Construcción, que concentra más del 93% de los proveedores y pedidos. Se compone principalmente de fabricantes, distribuidores y subcontratistas, y se caracteriza por un elevado número de proveedores, un importante grado de subcontratación, un alto porcentaje de proveedores locales, una tipología de proveedores muy variada y la necesidad de adaptación a los requerimientos de cada mercado local.

La compañía se enfoca en mantener una relación ética y responsable con sus proveedores, aplicando un estricto Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética y compartiendo con ellos el Código Ético de Proveedores, garantizando una relación con proveedores que comparten sus valores y principios. Es fundamental construir relaciones duraderas con socios estratégicos para lograr un enfoque integral en línea con los objetivos corporativos y encontrar sinergias en su cadena de suministro. Por ello, Ferrovial está comprometida en la mejora continua de sus procesos, así como en el logro de objetivos medioambientales, sociales y éticos a través de sus compras, lo que implica considerar no sólo los aspectos económicos, sino también los impactos ESG.

NÚMERO DE
PROVEEDORES

44.386

NÚMERO DE PROVEEDORES
EVALUADOS

7.562

COMPRAS A PROVEEDORES
LOCALES

96,9%

En este sentido, la gestión efectiva de riesgos es esencial, e incluye la evaluación de los proveedores y la implementación de medidas adecuadas para asegurar la calidad y seguridad de los suministros. Por ello, se controlan los principales riesgos y oportunidades que podrían afectar a la creación de valor en la cadena de suministro, así como los impactos económicos, sociales y ambientales asociados con la actividad. Por ejemplo, para mitigar el riesgo de interrupciones en la cadena de suministro, se monitoriza el ecosistema de proveedores críticos y se identifican alternativas viables para garantizar la continuidad del suministro y minimizar posibles efectos negativos.

Desde un punto de vista general, se analiza el grado de criticidad de todos los proveedores, entendiendo como proveedor crítico aquel cuyo volumen de compras es significativo desde un punto de vista económico, o bien aquel cuyos suministros o servicios pudieran implicar un impacto negativo sobre la continuidad del negocio en caso de producirse una incidencia, bien por fabricar materiales o equipos críticos o ser de difícil sustitución. En base a estos criterios, a finales de 2023 en la división de Construcción había 216 proveedores críticos identificados, de los cuales 214 eran Tier-1 y 2 Tier-2. De estos proveedores fueron evaluados 130, de los que siete fueron detectados con impactos negativos potenciales. Entre estos últimos, tres cuentan con un plan de mejora implementado mientras que un proveedor está involucrado en programas de capacitación.

Durante 2023 se evaluaron 7.562 proveedores (12.189 en 2022, de los cuales han resultado rechazados menos del 1% (misma cifra en 2022). En cuanto a la facturación en proveedores, un total del 31,9% correspondió a proveedores críticos (24,27% en 2022), mientras que un 96,9% provino de proveedores locales (97,03% en 2022).

COMPROMISO DE INTEGRAR CRITERIOS

ESG



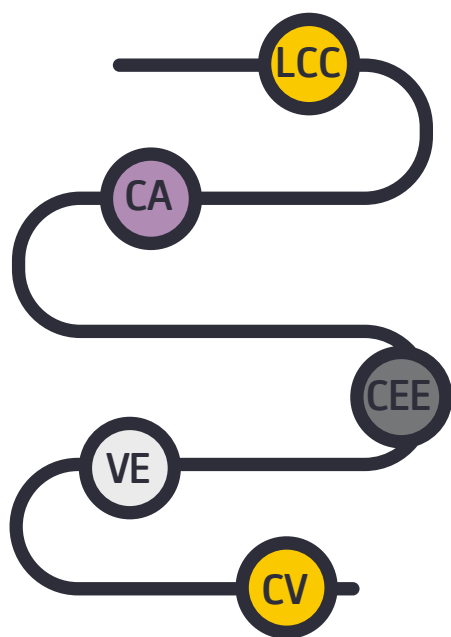
INTEGRACIÓN DE PRINCIPIOS ESG

Ferrovial dispone de un Código Ético de Proveedores, integrado en el Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores, que los proveedores conocen y aceptan antes de establecer relaciones contractuales con la compañía. Establece los principios básicos que deben guiar su comportamiento en la relación comercial con Ferrovial. Además, los modelos de pedidos y contratos incluyen cláusulas que abordan cuestiones ambientales, sociolaborales, de seguridad y salud, de cumplimiento de los principios del Pacto Mundial, así como de ética y anticorrupción.

Los asuntos ESG también se consideran en el análisis de proveedores. En este sentido, se clasifican como proveedores de alto riesgo aquellos que suministren productos considerados de alto riesgo o pertenezcan a sectores caracterizados como de alto riesgo, y/o que fabriquen los productos suministrados en países considerados de riesgo.

La evaluación y seguimiento del desempeño de proveedores también tiene en cuenta criterios ESG. La división de Construcción dispone de una aplicación informática para la evaluación y seguimiento de cada proveedor en base a las evaluaciones realizadas desde cada obra o centro de trabajo. Las evaluaciones permiten calificar a los proveedores de forma continua, y su resultado puede derivar en el apercebimiento del proveedor, en el establecimiento de un plan de acción de mejora, o incluso llegar a su inhabilitación para trabajar con Ferrovial dependiendo de su gravedad.

Por último, el Canal Ético está a disposición de todos los grupos de interés en la página web de Ferrovial, garantizando la transparencia en las relaciones y permitiendo la comunicación de cualquier conducta que no esté alineada con los estándares de la compañía.



COMPRAS SOSTENIBLES

La implementación de nuevas tecnologías y proyectos innovadores en la cadena de suministro es fundamental para lograr una gestión más eficiente, transparente y sostenible. En este sentido, se continúan llevando a cabo diversas iniciativas en la compañía, destacando:

- **Proyecto Low Carbon Concrete:** busca desarrollar hormigones sostenibles con bajos niveles de emisiones de CO₂, facilitando la consecución de los objetivos medioambientales, especialmente relacionados con la reducción de la huella de carbono.
- **Guía de Compras Alineadas con la Taxonomía de la Unión Europea:** su propósito es asesorar a los responsables de compras en la selección de proveedores que cumplan con los requisitos taxonómicos.
- **Compra de energía eléctrica de origen renovable:** la compañía promueve la compra de energía eléctrica con garantía de origen y avanza progresivamente hacia el objetivo 100% en 2025 establecido en el Plan Estratégico Horizon 24. En 2023 el 68,5% de la energía eléctrica adquirida fue producida a partir de fuentes renovables.
- **Flota de vehículos eficiente:** la compañía también ha establecido en Horizon 24 la descarbonización de su flota de vehículos. El objetivo es reducir las emisiones procedentes de la flota en un 33% en 2030.
- **Catálogo de Compras Verdes:** pretende fomentar la compra de productos sostenibles, contribuyendo así a la reducción del impacto ambiental en el sector de la construcción. En 2023 ha sido actualizado y ampliado, incorporando nuevas alternativas de suministro de productos verdes que cuentan con Declaraciones Ambientales de Producto y otra información acreditativa de mejoras en sostenibilidad. Estos productos estarán disponibles tanto en la fase de contratación como en la de ejecución, permitiendo a los responsables de los proyectos acceder a información detallada sobre su impacto ambiental.

Estas iniciativas reflejan el compromiso de la compañía con la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático, promoviendo una gestión más responsable y consciente de los recursos naturales.

Reduciendo emisiones en la cadena de suministro

Ferrovial ha puesto en marcha el Programa de Colaboración con Proveedores para abordar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del Scope 3.

En el marco de esta iniciativa se ha comenzado a trabajar con proveedores con el objetivo de conocer su desempeño en materia de emisiones, reciclabilidad de los productos y otros aspectos de gestión ambiental. De esta forma, se establece un canal de comunicación que permite profundizar en la gestión sostenible de la cadena de suministro, impulsando la descarbonización del negocio.

En 2023 se ha realizado una encuesta a los principales proveedores de materiales significativos (acero, áridos, cemento, hormigón, betún y aglomerado) con un alcance del 84% de la facturación de dichos proveedores, basada en los datos de facturación de 2022. La información solicitada se ha centrado en recabar datos de huella de carbono, porcentaje de material reciclado que contienen los productos vendidos a Ferrovial, y si cuentan con Declaraciones Ambientales de Producto (DAP).

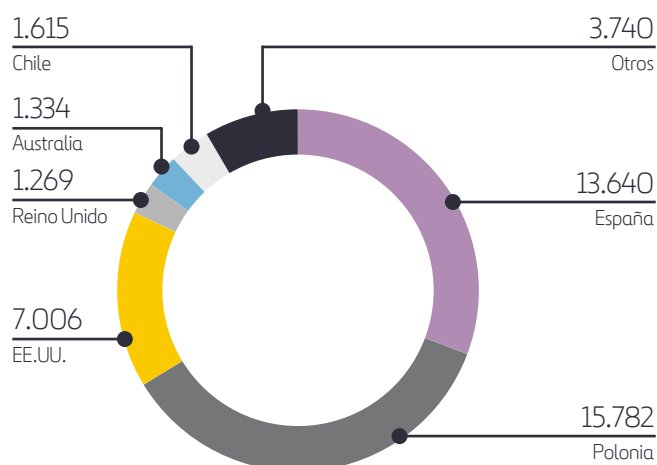
Actualmente se está analizando la información obtenida para identificar posibles vías de colaboración con los proveedores con el fin de lograr avances en la reducción de la huella de carbono para ambas partes.

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

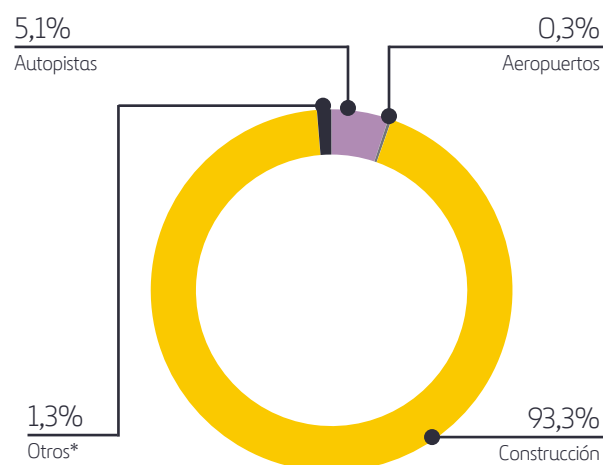
Ferrovial cuenta con Supplier360, herramienta informática que monitoriza proveedores utilizando técnicas de analítica avanzada de datos, tratamiento de lenguaje y búsquedas en internet. Con ello se consiguen detectar riesgos potenciales, ya sean financieros, ambientales, jurídicos, laborales, de derechos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

En 2023 se han monitorizado 1.130 proveedores de Ferrovial Construcción, que representan más del 60% de la facturación de proveedores en España, EE. UU. y Reino Unido. Se han recopilado un total de 588.872 informaciones a través de esta herramienta. Asimismo, se han ampliado las fuentes de información incorporando principalmente datos relativos a *compliance* y comportamiento ESG. Por otra parte, se ha integrado la información obtenida mediante Supplier360 en la herramienta corporativa de compras, lo que ha permitido una mayor visibilidad de la información por parte de toda la compañía.

PROVEEDORES POR PAÍS



PROVEEDORES POR NEGOCIO



*Corporación e Infraestructuras Energéticas y Movilidad.

ACTIVIDAD CERTIFICADA

86%

ISO 9001
ISO 14001

ACTIVIDAD CERTIFICADA

69%

ISO 50001

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

4,2

SOBRE 5

CALIDAD

La Política de Calidad y Medio Ambiente actúa como palanca para impulsar la mejora continua, las capacidades técnicas y la eficiencia de los procesos. Con el fin de alcanzar estos objetivos, Ferrovial implementa una gestión eficiente basada en la innovación y el uso de nuevas tecnologías, ofreciendo una experiencia única y de alta calidad a sus clientes y usuarios, gestionando de manera excelente cada uno de los aspectos que influyen en ella.

Con este propósito, se establece una sistemática de trabajo unificada, implementando un sistema operativo en todos los contratos a la hora de ofrecer productos y servicios que cumplan con los requisitos de calidad y consideren los criterios ambientales.

Para garantizar su cumplimiento, la compañía ha implantado un sistema de gestión integrado conforme a criterios de calidad, medio ambiente y energía en todos sus contratos, que funciona como herramienta para cumplir con los principios definidos en su política.

SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO

La actividad certificada alcanza en 2023 el 86% según el estándar ISO 9001, el 86% según ISO 14001 y el 69% según ISO 50001. El cálculo se basa en el número de contratos que han implantado estos sistemas coincidiendo con el perímetro de la taxonomía. Asimismo, en algunos casos, los servicios están certificados bajo otras normas debido a requerimientos locales. Cabe destacar que durante 2023 se han incluido tres nuevas sociedades del área de Construcción en el alcance *multisite* de las certificaciones ISO 9001 e ISO 14001 en Perú, Colombia y Francia.

Por su parte, el Aeropuerto de Dalaman continúa avanzando en lo que respecta a obtención de certificados desde su adquisición en 2022, habiendo implantado varios sistemas de gestión formalizados para garantizar la estandarización y la calidad de sus actividades: ISO 9001 de calidad, ISO 14001 de gestión ambiental, ISO 50001 de eficiencia energética, ISO 45001 de seguridad y salud en el trabajo, ISO 27001 de seguridad en la información e ISO 10002 de quejas y reclamaciones de clientes.

Como parte de la gestión del sistema, se realizan auditorías internas y se registran las reclamaciones en el 100% de los contratos. En 2023, se han recibido 495 reclamaciones/comunicaciones externas, de las cuales el 94% han sido cerradas satisfactoriamente. En este ámbito, el Aeropuerto de Dalaman ha llevado a cabo un proceso de digitalización de la gestión y recopilación de reclamaciones con objeto de mejorar la monitorización y la resolución de las quejas.



OTRAS CERTIFICACIONES

En 2023, se ha renovado la certificación que AENOR otorgó en 2020 a Ferrovial sobre sostenibilidad y contribución empresarial a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Con esta certificación, se pone en valor la Estrategia de Sostenibilidad y las acciones llevadas a cabo por la compañía en materia ESG, lo que refuerza su compromiso con los ODS.

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

Además, en 2023 Ferrovial Construcción y Cadagua han obtenido la certificación SGE21 de Forética, norma que permite implantar, auditar y certificar un Sistema de Gestión Ética y Socialmente Responsable, lo que brinda a la compañía una ventaja competitiva a corto plazo frente a clientes y partes interesadas.

Asimismo, Ferrovial está colaborando con la Organización Internacional de Estandarización (ISO, por sus siglas en inglés) y la Asociación Española de Normalización (UNE) en la definición de la norma ISO 53001, sobre Sistema de gestión para los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

Además, existen otros sistemas certificados conformes a normativas vinculadas a la seguridad y salud, medio ambiente, buen gobierno o negocios colaborativos, destacando entre ellos:

Certificación	Nombre	Certificación	Nombre
UNE 19601	Sistemas de gestión de <i>compliance</i> penal	ISO 45001	Sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo
UNE-ISO 37001	Sistemas de gestión antisoborno	ISO 27001	Sistemas de gestión de seguridad de la información
UNE 19602	Sistema de gestión de <i>compliance</i> tributario	PAS 2080:2016	Gestión del Carbono en Infraestructuras
UNE 166002	Sistema de gestión de la I+D+i	EMAS III	Participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales
BIM ISO 19650	Gestión de la información a lo largo de todo el ciclo de vida de un activo construido utilizando BIM		

REQUISITOS LEGALES Y NORMATIVA TÉCNICA

La actividad de Ferrovial requiere del cumplimiento regulatorio estricto en relación con las disposiciones legales de calidad, medio ambiente y energía, tanto de ámbito regional como sectorial. Por ello, la compañía tiene implementadas soluciones digitales externas (i2i y WorldLex) e internas (DocSite) que permiten garantizar y facilitar el seguimiento de la legislación y normativa técnica de aplicación (entre otros, aquellos referidos a la contaminación atmosférica, acústica y lumínica). Estas herramientas son accesibles para cualquier empleado. Todo ello contribuye a lograr una garantía de calidad, así como una gestión eficiente centrada en el cumplimiento legislativo, la mitigación de los impactos negativos y el control de riesgos del negocio.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES Y USUARIOS

Bajo la premisa de la mejora continua, Ferrovial busca cumplir con las expectativas de clientes y usuarios, así como aumentar su grado de satisfacción con los servicios prestados y productos ofrecidos. Para ello todas las áreas de negocio de Ferrovial ponen en marcha un programa anual de encuestas que permite identificar los puntos fuertes y débiles de la calidad ofrecida y establecer así acciones de mejora mediante planes asociados destinados a incrementar la calidad del servicio prestado.

- Los **clientes**, entre los que se encuentran las administraciones públicas y los promotores privados, valoran el desempeño de la actividad en relación con la fiabilidad, confianza, excelencia operacional, capacidad de respuesta, innovación y sostenibilidad.
- Los **usuarios** de las infraestructuras y servicios evalúan la calidad del servicio ofrecido, entendiéndose por usuario como aquellos individuos que interactúan directa o indirectamente con los servicios e infraestructuras que la compañía ofrece, pero con quienes no le vincula un acuerdo contractual.



NOTA GLOBAL SATISFACCIÓN CLIENTE

2021 · 4,3 ★

2022 · 4,2 ★

2023 · 4,2 ★

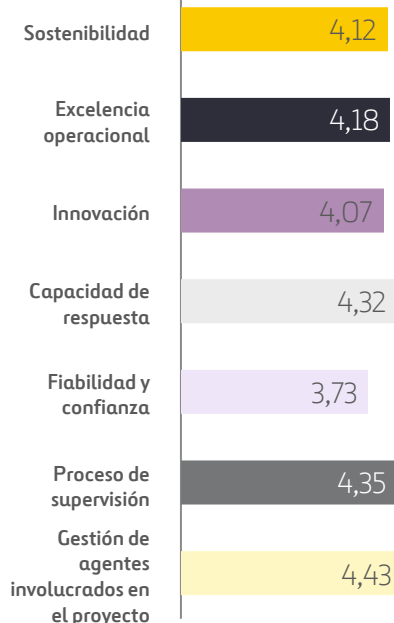
NOTA GLOBAL SATISFACCIÓN DE USUARIOS

2021 · 4,0 ★

2022 · 4,0 ★

2023 · 3,9 ★

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE (SOBRE 5)



FORMACIÓN EN CALIDAD, MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

Ferrovial promueve la sensibilización y formación en materia de calidad, medio ambiente y energía entre sus empleados y colaboradores, con el objetivo de mejorar su desempeño y capacidades. Las acciones formativas han incidido en la gestión de residuos, cambio climático, huella hídrica, contaminación y biodiversidad.

Se destaca la formación en Ferrovial Construcción, más de 14.000 trabajadores han recibido formación específica de estas temáticas. Una de las áreas de aprendizaje de gran significancia es la gestión de residuos, por ello, durante este año más del 82% de los empleados internos han recibido formación en esta materia; de la misma forma se han dedicado alrededor de 745 horas a personal externo.

Ferrovial Construcción y Cadagua consiguen la certificación SGE 21 de Forética

Ferrovial Construcción y Cadagua han obtenido la certificación SGE 21 tras completar con éxito la auditoría realizada por la entidad de certificación independiente SGS.

SGE21, Sistema de Gestión Ética y Socialmente Responsable de Forética es la primera norma europea que permite implantar, auditar y certificar un sistema de gestión ética y socialmente responsable, constituyendo una herramienta clave para la integración de los aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno en la gestión de las compañías.

Esta certificación refuerza el compromiso de Ferrovial con la sostenibilidad, que es una de las bases sobre las que se asienta la estrategia de la compañía.

VALOR SOCIAL

IMPACTO POSITIVO EN LAS COMUNIDADES



Ferrovial mantiene un fuerte compromiso con la sociedad, en especial con las comunidades locales. Su objetivo es, no solo respetar sino apoyar y promover los derechos humanos para prevenir y mitigar cualquier potencial impacto negativo, sino conseguir un impacto positivo en la sociedad. Para reforzar este impacto, cuenta una intensa actividad de inversión en la comunidad que, además, impulsa su contribución para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

SALVAGUARDAR LOS DERECHOS HUMANOS, UN PRIMER PASO

Los derechos humanos son parte fundamental de la estrategia global de sostenibilidad. Un año después de la renovación de la Política de Derechos Humanos en 2022, Ferrovial ha continuado ampliando su enfoque de derechos humanos actualizando su normativa interna sobre Protección de Datos Personales y aprobando una nueva Política de Diversidad e Inclusión para garantizar la igualdad de trato y asegurar condiciones justas y libres de toda discriminación en la compañía y en todos sus grupos de interés. De esta forma se continúa actualizando el firme compromiso de Ferrovial en la protección y respeto de derechos humanos en toda la cadena de valor de la compañía.

El objetivo de Ferrovial en materia de derechos humanos es no solo identificar, prevenir y mitigar cualquier potencial impacto negativo respetar sino apoyar y promover los derechos humanos. Para ello, Ferrovial cuenta con una Política de Derechos Humanos, revisada en 2023, alineada con los principales estándares internacionales como son el Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la guía de la OCDE para empresas multinacionales y las normativas de la Organización Internacional del Trabajo. Por supuesto, también está alineada con la normativa interna que pivota en torno al Código Ético de Ferrovial.

PROYECTOS DE APOYO
A LA COMUNIDAD

334

INVERSIÓN EN LA
COMUNIDAD (M€)

4,7

NÚMERO DE BENEFICIARIOS

212.627

Modelo de gobierno y gestión de los derechos humanos

Uno de los pilares de la estrategia de Ferrovial es garantizar la igualdad de trato y evitar cualquier tipo de discriminación, como demuestra la aprobación de la nueva Política de Diversidad e Inclusión. Además, está vigente el III Plan de Igualdad, que fue aprobado en 2022 para un periodo de cuatro años y que consta de 84 medidas dirigidas a fomentar la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

Alineado con el plan y la política, Ferrovial cuenta con un protocolo interno para la Prevención del Acoso Laboral y Sexual. Además, desde 2013 Ferrovial, alineado con el ODS 5, está adherida al proyecto “Empresas por una sociedad libre de violencia de género”, impulsado por el Gobierno de España. Para reforzar este compromiso y sensibilizar y formar tanto a los empleados como al conjunto de la sociedad, a lo largo del año se desarrollan diferentes iniciativas contra esta lacra social. El 25 de noviembre con motivo del día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, se lanzó una campaña interna para recordar el protocolo de actuación frente a la violencia de género y además se desplegaron lonas en diferentes obras emblemáticas con el lema “construyamos un mundo libre de violencia de género”.

Dentro de la promoción de la diversidad, Ferrovial tiene establecidos acuerdos con organizaciones especializadas en fomentar la inclusión laboral de las personas con discapacidad, en los diferentes países en los que opera.



	Órgano de gobierno	Normativa	Herramientas
Derechos humanos	Comisión de Auditoría y Control	- Política de Derechos Humanos - Código de Ética Empresarial - Política de Compras - Política de Debida Diligencia de Integridad Ética de Terceros	- Canal Ético - Proceso de identificación y valoración de riesgos Ferrovial Risk Management (FRM) - Herramienta online de análisis de terceros - Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores - Procedimiento Debida Diligencia de Selección y Contratación de candidatos - Normativa de Protección de Datos Personales - Protocolo de Prevención del Acoso
	Comité de sostenibilidad	- Código Ético de Proveedores - Política Anticorrupción	
	Dirección de Cumplimiento y Riesgos	- Política de Sostenibilidad - Política de Seguridad de la Información - Política de Compromiso y relación con los grupos de interés	
Derechos laborales	Comisión de Auditoría y Control	- Política de Seguridad y Salud - Política de Flexibilidad y Conciliación	- Plan de Igualdad - Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores - Herramienta Supplier 360 - Canal Ético
	Dirección de Cumplimiento y Riesgos	- Política de Diversidad e Inclusión - Código Ético de Proveedores	

III PLAN DE IGUALDAD

84

fomentar la igualdad
de oportunidades

La Política de Derechos Humanos de la compañía visibiliza el compromiso con la transparencia en todo lo relativo a la protección de los derechos humanos, y explicita el compromiso de Ferrovial con el derecho a la desconexión digital, el respeto a la confidencialidad y el derecho a la intimidad y a la privacidad y analiza las implicaciones para la compañía en las relaciones con todos sus grupos de interés:

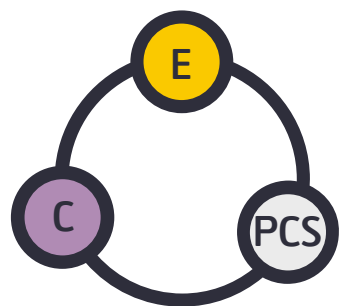
- Empleados: trabajo infantil, trabajo forzado, *modern slavery*, tráfico de personas, acoso sexual, conciliación, desconexión digital, derecho de asociación, etc.
- Clientes: estándares de calidad, seguridad y salud.
- Comunidades: derechos de las comunidades indígenas, locales, minorías y población vulnerable y protección del medio ambiente.
- Proveedores, contratistas y socios: procedimientos de diligencia debida en los procesos de selección. Reparación y remediación de impactos negativos.

La política está a disposición de todos los grupos de interés. Pero son especialmente los empleados y directivos los responsables de asegurar el cumplimiento en todas las actividades de Ferrovial. Se organizan periódicamente formaciones para reforzar el conocimiento en algunos de los compromisos de la política. En 2023 se volvió a lanzar una campaña interna para dar a conocer la Política de Derechos Humanos, identificándola con uno de los cinco valores de Ferrovial: la integridad. Estas acciones de comunicación se refuerzan con los cursos sobre el Código de Ética y sobre anticorrupción que se realizan periódicamente y que incluyen módulos específicos para entender las posibles implicaciones sobre los derechos humanos de la actividad del empleado.

Derechos humanos y laborales en toda la cadena de valor

Uno de los pilares del compromiso con los derechos humanos de Ferrovial es la seguridad en toda su cadena de valor, por eso la compañía vela por crear un entorno de trabajo seguro y saludable para sus empleados y contratistas, y fomenta la seguridad de los usuarios de sus infraestructuras.

Además de garantizar la seguridad, Ferrovial pone especial atención a su compromiso con la preservación de los derechos laborales. La compañía rechaza cualquier tipo de trabajo infantil o forzoso en cualquiera de sus formas, garantiza la igualdad de oportunidades y la no discriminación, la protección frente al acoso, el derecho a la huelga, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva en todos los países en los que mantiene actividad. Existe un compromiso reforzado con la conciliación entre la vida profesional y familiar con medidas concretas detalladas en el plan de igualdad. Sus empleados están protegidos por las regulaciones laborales de los diferentes territorios. Además, el 62,5% de la plantilla de Ferrovial está adherida a convenios colectivos.



Cabe también resaltar que Ferrovial comprueba anualmente que la remuneración de sus empleados se encuentra por encima del *Living Wage* (salario digno) en los países con mayor actividad (España, Reino Unido, Chile, EE. UU. y Polonia). Para ello emplea datos de salario digno establecidos por la fundación “Living Wage Foundation”, que considera como referencia los siguientes factores asociados a las necesidades básicas de cualquier hogar: alimentación, suministro de agua, vivienda, transporte, ropa, sanidad, educación y pago de impuestos, entre otros. El análisis realizado por la compañía confirma que todos los empleados tienen un salario digno acorde a la situación del país en el que trabajan.

Uno de los puntos clave en materia de derechos humanos es la prevención de nuevas formas de esclavitud. La política aprobada en 2022 trata específicamente este tema. Además, el compromiso de la compañía se desarrolla en los *Modern Slavery Statement* de cada una de las filiales de Ferrovial en Reino Unido y Australia. En estos *statement* se formaliza el compromiso de prevenir cualquier tipo de violación de los derechos humanos, con especial atención a las distintas formas de explotación que se puedan dar, para lo que incluyen mecanismos de prevención y canales de denuncia en caso necesario.

PLANTILLA

62,5%

adherida a
convenios colectivos

Para extender este compromiso en la cadena de valor y prevenir posibles vulneraciones del Código de Ética Empresarial, la compañía cuenta con procedimientos de diligencia debida de integridad ética de terceros, de proveedores y de candidatos. En 2023 se revisó y renovó el Código Ético de Proveedores para alinearlos con las últimas políticas aprobadas por la compañía. El Código Ético de Proveedores incluye, entre sus principios, el respeto a los derechos humanos y la abolición del trabajo infantil. El procedimiento establece los criterios generales del proceso de diligencia debida de integridad ética en la selección de un proveedor y su seguimiento.

Además de estos mecanismos preventivos, Ferrovial cuenta con otras herramientas para hacer seguimiento continuo una vez que se formaliza un acuerdo con un tercero o con un proveedor. En el caso de los proveedores, la compañía cuenta con la herramienta Supplier 360, que realiza un barrido automático en búsqueda de controversias de proveedores con los que se mantiene una relación comercial. Para otro tipo de acuerdos se hace un seguimiento periódico mediante una búsqueda automática de noticias adversas en medios nacionales e internacionales, así como en listas de sanciones públicas.

En relación con el procedimiento de diligencia debida de integridad ética de terceros, debe aplicarse con anterioridad a alcanzar un acuerdo de colaboración, de asociación, o de cualquier otra naturaleza con un tercero (no proveedor). Pretende prevenir actitudes y actuaciones contrarias a los derechos humanos en las relaciones con terceros. Para facilitar su cumplimiento en 2021 se implantó una herramienta online que facilita el proceso. En 2023, 506 terceros han sido analizados, y el 5,3% han tenido una valoración final del riesgo alta.

Diálogo y comunicación, aspectos claves

Ferrovial cuenta con un Canal Ético a disposición de los empleados y del resto de grupos de interés que incorpora y visibiliza varios puntos relacionados con los derechos humanos para facilitar la identificación de personas que estén sufriendo una situación de vulneración de derechos.

Además, para facilitar el diálogo con los grupos de interés locales, las obras y concesiones establecen canales de diálogo específicos para acercarlos y hacerlos más accesibles a las comunidades locales. Las comunicaciones recibidas se clasifican en función de su naturaleza y todas ellas son gestionadas.

Ferrovial cuenta con canales de comunicación interna para facilitar un entorno de trabajo colaborativo y dinámico, que dé respuesta a las necesidades de la compañía. En 2023 se ha renovado la intranet, constituyéndose una nueva plataforma común a toda la compañía que a su vez permite lanzar mensajes específicos en cada geografía, favoreciendo la comunicación e interacción con los empleados, adecuando los mensajes a sus necesidades. Un ejemplo de aplicación de esa segmentación son las distintas campañas y formaciones sobre hábitos y entornos de trabajo saludables en las distintas geografías. En total, la intranet de Ferrovial registró en 2023 más de 615.000 sesiones y 846.000 páginas vistas.



El diálogo con los grupos de interés para avanzar en la preservación de los derechos humanos es continuo. La compañía participa en distintos foros y grupos de trabajo sobre derechos humanos y debida diligencia con otras compañías, universidades y organizaciones del tercer sector como el Consejo Empresarial para el Desarrollo Sostenible de Forética, el Lab de Derechos Humanos de la Fundación Seres, el Taller de Derechos Humanos del Observatorio Empresarial para el Crecimiento Inclusivo, el Comité Ejecutivo de la Red del Pacto Mundial, la iniciativa Alianza CEO por la Diversidad o el Chárter de Diversidad, una iniciativa europea que se enmarca en las directivas antidiscriminación de la Unión Europea. Dentro de ese diálogo continuo, desde 2021 Ferrovial se ha involucrado en un programa para analizar e identificar formas modernas de esclavitud en el sector de la construcción liderado por Sustainalytics.

Diligentes en la protección de los derechos humanos

La compañía opera en países con legislaciones estables y con bajo riesgo de violación de los derechos humanos. En torno al 99% de su facturación se obtiene en España, EE. UU., Canadá, Polonia, Reino Unido, Chile y Australia, países miembros de la OCDE. A pesar de ello, la compañía se mantiene vigilante y cuenta con los mecanismos adecuados para prevenir posibles riesgos relacionados con los derechos humanos.



Ferrovial cuenta con un conjunto de herramientas que promueven la protección y el respeto de los derechos humanos con el fin de garantizar la debida diligencia en materia de derechos humanos en la actividad de la compañía. En este sentido, Ferrovial evalúa periódicamente los potenciales riesgos para los derechos humanos enmarcados en el proceso global de identificación y valoración de riesgos, denominado *Ferrovial Risk Management (FRM)*. FRM permite identificar y priorizar los eventos de riesgo en función de su probabilidad y de su impacto. En el listado de riesgos se definen 8 categorías relacionadas con los derechos humanos, que en 2023 han registrado 46 riesgos potenciales en todos los proyectos de la compañía, la mayoría de ellos relacionados con protección de datos o la seguridad (93%). La mayoría de los riesgos identificados son leves o moderados (98%). Para todos ellos se realiza una labor de seguimiento con controles implantados para mitigar o eliminar el riesgo, bien su impacto o su probabilidad de ocurrencia. Al margen de los riesgos identificados, no se han reportado violaciones relevantes en materia de derechos humanos en la compañía en los últimos dos años.

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

Ferrovial, un vecino responsable

La compañía aspira a ser un vecino responsable. En Reino Unido los proyectos de construcción están registrados en el *Considerate Constructors Scheme (CCS)*, organización sin ánimo de lucro que promueve una manera de trabajar responsable y respetuosa en el sector de la construcción a la vez que se cuida el entorno y a las comunidades locales.

En este sentido, el proyecto del Túnel de Silvertown fue sometido a una auditoría conforme a los estándares de CCS, obteniendo la máxima puntuación en todas las áreas de su auditoría de 2023 con una puntuación global de 45 sobre 45. Estas auditorías evalúan tres ámbitos, y en todas ellas se obtuvo una calificación excelente:

- **Respeto a la comunidad:** valora que todos los grupos de interés de la obra han sido identificados y se las mantiene informados con respeto, minimizando las molestias e impulsando acciones para apoyar el empleo y los negocios locales. Por ejemplo, más de 8.000 vecinos de Greenwich y Silvertown reciben una hoja informativa con información actualizada antes del inicio o cambio significativo de cada etapa de la obra. Además, todas las afectaciones al tráfico son comunicadas en redes sociales, y los horarios de las obras se adecúan para minimizar las molestias ocasionadas por el ruido.
- **Cuidado del medio ambiente:** analiza si los aspectos de cuidado ambiental son adecuadamente impulsados, gestionados, comunicados. Se incluyen la gestión de recursos (incluido el agua) y consumo energético responsables, minimización de contaminación acústica, lumínica y de vibraciones, protección de los ecosistemas cercanos y las acciones para la reducción de la huella de carbono.
- **Apoyo y cuidado de la mano de obra:** valora por un lado todos los aspectos que garantizan los más altos estándares de seguridad en la obra y por otro lado el compromiso de cuidar de los empleados a través de la formación, promoviendo su bienestar y asegurando la promoción de la igualdad y diversidad con un trato justo evitando cualquier situación de acoso, lenguaje inapropiado y una gestión respetuosa.

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD, UN PASO MÁS EN LA CREACIÓN DE IMPACTO POSITIVO

Ferrovial considera la inversión en la comunidad un instrumento estratégico para impulsar su contribución a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y también su misión establecida en el Plan Horizon 24. Para lograr una gestión de infraestructuras sostenibles, la sociedad y las comunidades en las que se encuentren tienen que ser justas e inclusivas. Ese es por tanto el objetivo de los programas sociales de Ferrovial: impulsar un desarrollo más equitativo de la sociedad apoyando a las personas en situación de vulnerabilidad.

Ferrovial establece tres ejes sobre los que pivotan sus programas: el desarrollo de las comunidades locales, dando respuestas a las necesidades que se identifican gracias al diálogo con las comunidades, reforzando así el impacto positivo de sus actividades de negocio; apoyar el desarrollo de infraestructuras sostenibles al servicio de los más desfavorecidos; e involucrar a sus empleados, con el objetivo de convertirlos en actores activos del compromiso de Ferrovial con la comunidad.

En total se han invertido en 2023 4,7 millones de euros (4,8 millones de euros en 2022), de los cuales 3,8 millones de euros (3,94 millones de euros en 2022) corresponden a aportaciones monetarias mientras que 0,75 millones de euros (0,71 millones de euros en 2022) son consecuencia de las 24.052 horas de voluntariado aportadas por 1.506 empleados. Esta participación permite multiplicar el impacto en la comunidad a la vez que potencia las capacidades y el sentimiento de formar parte de un proyecto común.

El enfoque de ser un actor en la comunidad local hace que a lo largo del año se colabore en múltiples iniciativas, todas ellas agrupadas fundamentalmente en tres programas principales:

Infraestructuras básicas para colectivos desfavorecidos

Alineado con la estrategia global de impulsar infraestructuras sostenibles, Ferrovial apoya el desarrollo de infraestructuras que facilitan a personas desfavorecidas el acceso a derechos básicos como el agua, la salud o la alimentación.

Desde 2011 Ferrovial está comprometida con el ODS 6, acceso al agua y saneamiento de comunidades vulnerables en América Latina, África y Asia, a través de su programa Infraestructuras Sociales. En total ya ha impulsado 37 proyectos que han permitido mejorar el acceso al agua en condiciones dignas a 336.255 personas en 12 países. En este programa se involucran los empleados con un voluntariado de alto mayor añadido. Desde el comienzo del programa, 144 profesionales han dedicado al menos dos semanas de trabajo desplazándose a los proyectos.

En 2023, el programa ha desarrollado tres proyectos en Ruanda, Colombia e India, en colaboración con ICLI, Acción Contra el Hambre y Fundación Esperanza y Alegría, mejorando el acceso al agua a 50.042 personas.

También desde hace más de 10 años Ferrovial apoya la mejora de infraestructuras de comedores sociales y bancos de alimentos en España para garantizar el acceso a la alimentación a los más vulnerables en España contribuyendo al ODS 2, hambre cero. En las 53 intervenciones realizadas ha invertido más de 1.097.000 euros. En 2023, ha colaborado con CESAL en la reforma integral del mercado de San Cristóbal en Madrid.

En Polonia, la compañía apoya la mejora de las infraestructuras de los hospitales, en concreto las plantas de pediatría con el Programa *Strefa Rodzika* (zona de padres). En los 10 años de existencia se han creado 42 zonas para padres, más de 300 empleados se han involucrado como voluntarios y 52.500 personas usan las nuevas zonas todos los años, lo que facilita una recuperación más rápida de los niños hospitalizados y crean condiciones más cómodas para ellos y sus familias.

Acceso a la educación

La educación es la clave para construir una sociedad fuerte. Ferrovial contribuye a la consecución del ODS 4, con especial foco en el fomento de vocaciones STEM de forma equilibrada, poniendo especial énfasis en el trabajo con niñas, que tienen menos presencia en este ámbito. Este compromiso se plasma en numerosas acciones en los principales países en los que desarrolla su actividad.

En España, Ferrovial colabora con la Fundación Princesa de Girona desde 2016 en la iniciativa Generación Talento, un programa de *mentoring* en el que profesionales de la compañía aceptan el reto de acompañar a jóvenes de 18 a 30 años durante un año para ayudar a mejorar su empleabilidad. Hasta el momento 86 profesionales han sido mentores voluntarios. También en España se colabora desde 2017 con el programa OrientaT de la Fundación Junior Achievement, en el que voluntarios de la compañía imparten talleres en centros educativos para despertar vocaciones STEM entre el alumnado.



En 2023, Ferrovial se ha unido al programa *mentoring* de Excelencia del proyecto Mujer e Ingeniería de la Real Academia de la Ingeniería (RAI), como una de las iniciativas que recoge su plan de Diversidad e Inclusión. Este programa, tiene como objetivo que profesionales de perfil técnico compartan su experiencia y puntos de vista a alumnas destacadas de carreras STEM que están a punto de finalizar sus estudios, para facilitar su incorporación al mundo laboral.

En Reino Unido se apoyan numerosas acciones centradas en escuelas de las comunidades cercanas a las actividades de la compañía, con el voluntariado de los empleados como común denominador. 271 empleados han participado en actividades educativas en 2023 para que niños y jóvenes tengan contacto con referentes del mundo de la ingeniería. También se apoya a estudiantes universitarios para asesorarles en la transición hacia el mercado laboral.



Alineado con esta estrategia, en Estados Unidos se colabora con escuelas con programas educativos, centrados en el fomento de vocaciones STEM a través de programas como el *TEXpress STEM Scholarship and Teacher Grant*, que en 2023 benefició a cinco distritos educativos. Además, por segundo año consecutivo, LBJ y NTE se asociaron con la Fundación Tackle Tomorrow y Dallas ISD para realizar un campamento con formación STEM interactiva a 20 estudiantes en el que participaron 16 profesionales de Ferrovial.

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

Respuesta a situaciones de emergencia social de la mano de los empleados

El compromiso de Ferrovial de respuesta a crisis humanitarias se remonta al terremoto de Haití en 2010. Lamentablemente su capacidad de respuesta y movilización se ha puesto a prueba en los últimos años con la crisis social y sanitaria generada por la COVID-19 y por la que ha provocado la guerra de Ucrania. Pero la compañía también está alerta ante las crisis sociales cotidianas que tienen lugar en las comunidades locales para ayudar a conseguir una sociedad integrada socialmente. La mayoría de las iniciativas se realizan de la mano de los empleados que se involucran voluntariamente.

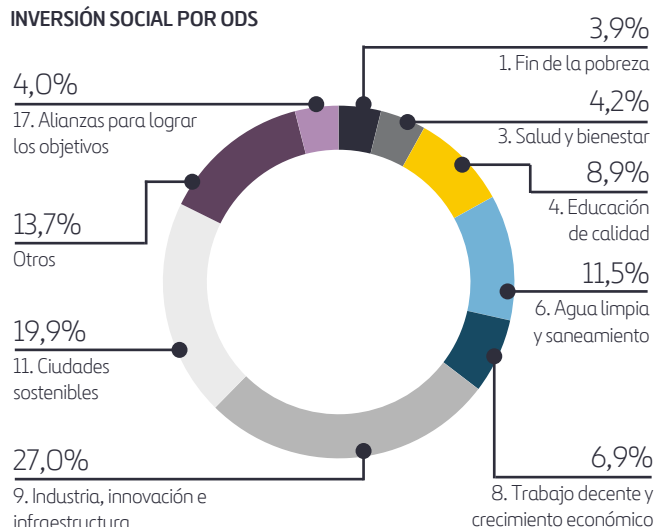
Una de las acciones en las que se plasma este compromiso es el apoyo a bancos de alimentos en Estados Unidos, con iniciativas como San Antonio *Food Bank Drive*, recogidas de alimentos para diversos bancos de alimentos de Georgia, *Food Drive* y *Food for Others* en Virginia, *Fighting Hunger* en Carolina del Norte o *TEXpress Drive Away Hunger Campaign* en Texas que en 2023 ha apoyado al *Tarrant Areas Food Bank* y al *North Texas Food Bank*.

En España, el programa Juntos Sumamos, en vigor desde 2005, permite a los empleados aportar y también elegir qué proyectos se apoyan cada año, respondiendo a necesidades tanto en España como en países en desarrollo. Desde su lanzamiento se ha aportado financiación a 47 proyectos con una inversión conjunta de empleados y compañía (que iguala la aportación de los empleados) superior a los 2 millones de euros. En 2023, los empleados decidieron destinar sus aportaciones a los proyectos “Una cuestión de urgencia: el bienestar de nuestros mayores” con la Fundación Gil Gayarre en Madrid, otro proyecto para incorporar tecnología para enfermos de esclerosis en Murcia, y un programa para la prevención y tratamiento de la malnutrición infantil en Camerún con la Fundación Recover.

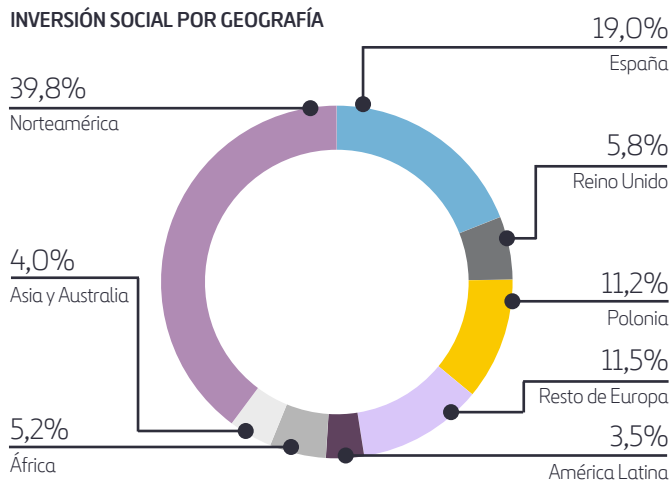


Por último, los empleados de Reino Unido y Estados Unidos no han querido olvidarse de los niños que atraviesan por momentos muy difíciles por estar enfermos de cáncer. En Estados Unidos han elegido apoyar el Hospital de Saint Jude, en Memphis, para niños y enfermos con cáncer, que atiende a todos sin tener en cuenta sus recursos, y en Reino Unido a *Lennox Children's Cancer Fund*, que se dedica a trabajar directamente con las familias de niños enfermos prestando servicios adaptados a sus necesidades con apoyo emocional, económico y logístico.

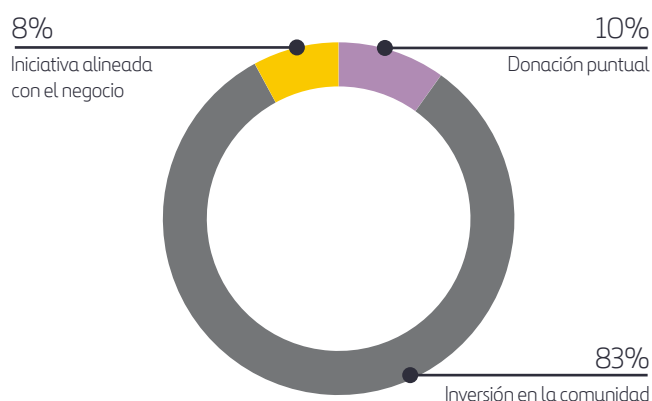
INVERSIÓN SOCIAL POR ODS



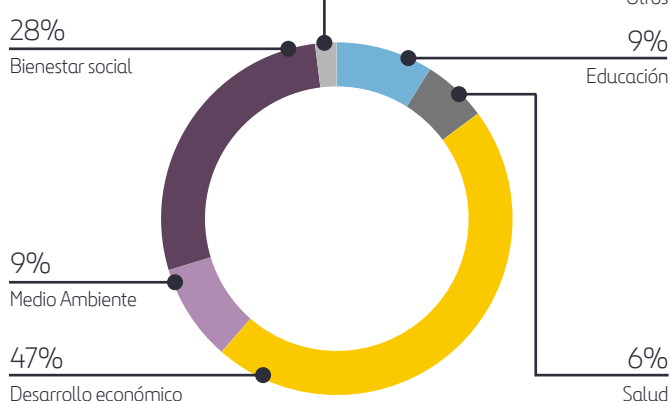
INVERSIÓN SOCIAL POR GEOGRAFÍA



PROYECTOS POR TIPO DE CONTRIBUCIÓN



PROYECTOS POR ÁREA DE ACTIVIDAD



Avanzando en la cuantificación del impacto y el valor generado

Desde 2018 Ferrovial aplica una metodología de medición de impacto social específica para proyectos de agua y saneamiento basada en la metodología SROI (*Social Return on Investment*) para verificar el impacto real de los proyectos de su Programa Infraestructuras Sociales. La medición se realiza nueve meses después de la puesta en marcha de las instalaciones para poder ver la verdadera transformación de las comunidades. La metodología permite identificar los impactos generados por el proyecto, asignar indicadores de medición y estimar un valor monetario para los impactos generados. Ferrovial ha compartido la herramienta con las entidades sociales con las que trabaja, para ayudarles a identificar impactos e indicadores.

Las evaluaciones realizadas hasta el momento en 14 de los proyectos dan como resultado que el 100% de los proyectos consigue un impacto positivo consiguiendo generar un valor social de 10,8 euros por cada euro invertido, más de 500 euros por beneficiario.

El impacto se produce gracias a la mejora en las condiciones de salud, a la reducción del absentismo escolar, así como al avance de la situación material de las familias, que incrementan sus ingresos o reducen costes.

No todos los impactos se generan a la vez en todos los proyectos. Donde se ha observado una mayor recurrencia es en la mejora del bienestar de las familias. Por ejemplo, en África el ahorro de tiempo para conseguir el agua es uno de los factores clave. En alguno de los proyectos se ha reducido en un 90% el tiempo destinado ir a por agua, suponiendo más de 1 millón de horas ahorradas al año en esa comunidad. Otro de los impactos más recurrentes es la reducción de enfermedades de origen hídrico hasta en un 62%.

No solo se genera un impacto positivo en las comunidades, sino también los empleados de Ferrovial que participan mejoran sus competencias. Entre 2022 y 2023, un total de 19 empleados han participado en el programa, y han valorado en 4,8 sobre 5 los aprendizajes adquiridos gracias al voluntariado.



**CONSTRUYAMOS UN MUNDO
LIBRE DE VIOLENCIA DE GÉNERO**

016 TELÉFONO DE ATENCIÓN A LAS VIOLENCIAS

25 DE NOVIEMBRE DÍA INTERNACIONAL CONTRA LA VIOLENCIA

ferrovia

4. GOBIERNO CORPORATIVO





Informe de Gobierno
Corporativo

Gestión Ética y Responsable

Informe de Remuneraciones

Riesgos



GOBIERNO CORPORATIVO

INDEPENDENCIA Y DIVERSIDAD

Un Gobierno Corporativo alineado con las mejores prácticas nacionales e internacionales es una prioridad para Ferrovial. De esta forma, se garantiza la integridad, esencial para crear valor sostenible a largo plazo, reforzando la confianza que los accionistas y otros grupos de interés depositan en la compañía.

Ferrovial SE ("Ferrovial" o la "Compañía") es una compañía constituida de conformidad con las leyes de los Países Bajos. Su forma jurídica es la de una sociedad anónima europea (*Societas Europaea*). La Compañía tiene su domicilio social en Ámsterdam, Países Bajos y está inscrita en el Registro Mercantil neerlandés de la Cámara de Comercio (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel*) con el número 73422134.

La Compañía se constituyó originalmente como sociedad anónima bajo las leyes de Inglaterra y Gales y se convirtió en sociedad anónima europea bajo sus leyes el 13 de diciembre de 2018. El 26 de marzo de 2019, la Compañía trasladó su domicilio social a los Países Bajos. Ferrovial se convirtió en sociedad matriz del Grupo Ferrovial como resultado de la fusión inversa transfronteriza entre la anterior sociedad matriz del Grupo Ferrovial, Ferrovial, S.A. (como sociedad absorbida) y Ferrovial International SE (como sociedad absorbente, que pasó a denominarse Ferrovial SE cuando la fusión entró en vigor) (la "Fusión"). Mediante la Fusión, que se hizo efectiva el 16 de junio de 2023 (el "Momento de efectividad de la Fusión"), la Compañía adquirió la totalidad de los activos y pasivos de Ferrovial, S.A. a título universal.

Como sociedad matriz de un grupo de entidades que operan en diferentes jurisdicciones, Ferrovial está sujeta y opera conforme a la legislación de cada país en el que desarrolla su actividad.

Las acciones de Ferrovial cotizan y se negocian en Euronext en Ámsterdam, mercado regulado de Euronext Amsterdam N.V., y en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, mercados regulados de Bolsas y Mercados Españoles, Sociedad Holding de Mercados y Sistemas Financieros, S.A. Ferrovial se encuentra en el proceso de solicitud de admisión para cotizar y negociar sus acciones en el mercado de valores estadounidense National Association of Securities Dealers Automated Quotations (NASDAQ).

Este capítulo del Informe Anual aborda la estructura general de gobierno corporativo de Ferrovial e indica en qué medida Ferrovial se adhiere a las disposiciones sobre mejores prácticas del código de gobierno neerlandés (el "Código de gobierno neerlandés") y en qué aspectos diverge. La información que la Compañía está obligada a divulgar en virtud del Decreto sobre el contenido del informe de gestión (*Besluit inhoud bestuursverslag*) (el "Decreto sobre el Informe de Gestión") se incluye en el presente Informe Anual, incluida la declaración de Gobierno Corporativo de Ferrovial en la sección 9.

Este capítulo tiene en cuenta los asuntos y hechos de Ferrovial, S.A. (antigua sociedad matriz del grupo Ferrovial) antes del Momento de Efectividad de la Fusión de la Compañía y después del Momento de Efectividad de la Fusión.

EVALUACIÓN EXTERNA
DEL CONSEJO

9

años consecutivos

DERECHOS DE VOTO EN PODER DEL
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

28,86%

CONSEJERO COORDINADOR

1

CONSEJEROS
INDEPENDIENTES

75%

COMISIÓN DE AUDITORÍA
Y CONTROL

100%

independiente

COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS
Y RETRIBUCIONES

100%

independiente

REPRESENTACIÓN
FEMENINA

33,33%

1. ESTRUCTURA DE GOBIERNO

De conformidad con los estatutos (*statuten*) de la Compañía (los "Estatutos"), su estructura es la de un consejo de administración (*bestuur*) unitario, compuesto por consejeros ejecutivos (*uitvoerend bestuurders*) (los "Consejeros Ejecutivos") y consejeros no ejecutivos (*niet-uitvoerend bestuurders*) (los "Consejeros No Ejecutivos"), que en conjunto constituyen el Consejo de Administración (el "Consejo" y cada miembro del Consejo un "Consejero").

El Consejo ha constituido, entre sus miembros, una Comisión Ejecutiva, una Comisión de Auditoría y Control y una Comisión de Nombramientos y Retribuciones (las "Comisiones").

La Comisión Ejecutiva está compuesta por Consejeros nombrados por el Consejo y está facultada para adoptar cualquier acuerdo que el Consejo considere necesario, sujeto a las restricciones establecidas por la legislación aplicable, los Estatutos y el reglamento del Consejo (el "Reglamento del Consejo").

La Comisión de Auditoría y Control y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones desempeñan funciones informativas y de consulta al Consejo. Cada una de estas comisiones tiene unas normas que regulan su papel, responsabilidades y funcionamiento. Están compuestas por Consejeros No Ejecutivos nombrados por el Consejo. Ambas comisiones informan de sus conclusiones al Consejo, que es el responsable último de la toma de decisiones.

2. CONSEJO

2.1 Introducción

El Consejo de Administración es el órgano de gestión de la Compañía. Las responsabilidades del Consejo incluyen, entre otras, definir la estrategia de la Compañía, elaborar su visión de creación de valor sostenible a largo plazo, mejorar su desempeño, desarrollar la estrategia, identificar, analizar y gestionar los riesgos asociados a su estrategia y actividades, y establecer y aplicar procedimientos internos para garantizar que toda la información relevante sea conocida por el Consejo en el plazo adecuado.

El Consejo podrá asignar sus funciones entre los Consejeros mediante el Reglamento del Consejo o de cualquier otro medio escrito, con la debida observancia de las limitaciones previstas en la legislación o en los Estatutos. Los Consejeros podrán adoptar acuerdos válidos sobre asuntos comprendidos en el ámbito de sus funciones. En el desempeño de sus responsabilidades, los Consejeros deben guiarse por los intereses de la Compañía y de sus filiales, teniendo en cuenta los intereses de las partes interesadas de la Compañía (que incluyen, pero no están limitados, a los accionistas, los acreedores y los empleados).

El Consejo ha adoptado un Reglamento del Consejo, que regula los aspectos internos de su organización, la toma de decisiones, las funciones y la organización de las comisiones y otras cuestiones internas relativas al Consejo, los Consejeros Ejecutivos, los Consejeros No Ejecutivos y las Comisiones.

El Consejo en su conjunto, así como cada Consejero Ejecutivo a título individual, podrán representar a la Compañía. Además, el Consejo podrá autorizar a personas, empleadas o no por la Compañía, a representar a la Compañía de forma permanente o puntual.

2.2 Composición del Consejo de Administración

De conformidad con los Estatutos, el Consejo está compuesto por uno o varios Consejeros Ejecutivos y dos o más Consejeros No Ejecutivos. El Consejo debe estar compuesto por una mayoría de Consejeros No Ejecutivos. El propio Consejo determina el número exacto de Consejeros, así como el número de Consejeros Ejecutivos y No Ejecutivos, debiendo el número de Consejeros ser como mínimo de tres y no exceder de doce.

El Consejo está compuesto actualmente por doce miembros, lo que facilita un funcionamiento eficaz y participativo. Hay dos Consejeros Ejecutivos (el Presidente y el Consejero Delegado) y diez Consejeros No Ejecutivos.

Los Consejeros Ejecutivos son los principales responsables de la gestión diaria de la organización y deben facilitar puntualmente a los Consejeros No Ejecutivos la información necesaria para el desempeño de sus funciones.

Los Consejeros no Ejecutivos supervisan la gestión y el desempeño de las funciones de los Consejeros Ejecutivos, así como los asuntos generales de la compañía y sus unidades de negocio. Los Consejeros No Ejecutivos también asesoran a los Consejeros Ejecutivos. Los Consejeros No Ejecutivos también desempeñan las funciones que se les asignan en virtud de la legislación aplicable, los Estatutos o el Reglamento del Consejo.

El Consejo ha designado a uno de los Consejeros Ejecutivos como Presidente, a uno de sus Consejeros No Ejecutivos como Vicepresidente, a un Consejero Delegado y a uno de los Consejeros Independientes como Consejero Coordinador.

El Presidente es el máximo responsable del buen funcionamiento del Consejo. Así, entre las funciones del Presidente figuran la preparación y presentación al Consejo de un calendario de fechas y órdenes del día de las reuniones, la facultad ordinaria de convocar el Consejo, la fijación del orden del día de las reuniones, la dirección de los debates y deliberaciones velando por que se dedique tiempo suficiente a los asuntos estratégicos, la organización y coordinación de la evaluación periódica del Consejo y la aprobación y revisión de los cursos de actualización de conocimientos de cada Consejero, cuando las circunstancias lo aconsejen. También actúa como contacto principal para los Consejeros Ejecutivos, los Consejeros No Ejecutivos y los accionistas en relación con el funcionamiento del Consejo.

El Vicepresidente representa al Presidente en caso de ausencia o cuando éste no pueda ejercer sus funciones y actúa como interlocutor de los Consejeros individuales en relación con el funcionamiento del Presidente o del Consejero Coordinador.

El Consejero Coordinador, entre otras funciones, está específicamente facultado para solicitar la convocatoria del Consejo o incluir nuevos puntos en el orden del día de un Consejo ya convocado, coordinar y convocar a los Consejeros No Ejecutivos y dirigir, en su caso, la evaluación periódica del Presidente. Asimismo, el Consejero Coordinador preside las reuniones del Consejo en ausencia del Presidente y del Vicepresidente y expone las preocupaciones de los Consejeros no Ejecutivos. Junto con el Presidente, actúa como contacto principal para los Consejeros Ejecutivos, los Consejeros No Ejecutivos y los accionistas en lo que respecta al funcionamiento del Consejo. El Consejero Coordinador también tiene, junto al Presidente, las competencias establecidas en el artículo 17.3 del Reglamento del Consejo.

2.3 Biografías de los Consejeros

Rafael del Pino

Presidente
Consejero Ejecutivo



- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid, 1981); MBA (Sloan School of Management, MIT, 1986).
- Presidente de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2000) y Consejero Delegado desde 1992. Presidente de Cintra entre 1998 y 2009.
- Miembro del MIT Energy Initiative's *External Advisory Board* y el MIT Sloan European Advisory Board. También forma parte del *International Advisory Board* de IESE y es miembro de la *Real Academia de Ingeniería de España*.
- Ha sido Consejero de Zurich Insurance Group, Banesto y Uralita. También ha sido miembro de MIT Corporation y de Harvard Business School *European Advisory Board*.

Otra información:

D. Rafael del Pino tiene una participación de control en el accionista Rijn Capital B.V.

Óscar Fanjul

Vicepresidente
Consejero No Ejecutivo. Independiente



- Licenciado en Ciencias Económicas (Universidad Complutense de Madrid).
- Consejero de Ferrovial desde SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2015).
- Consejero de Marsh & McLennan Companies y de Cellnex Telecom. Patrono del Centro de Estudios Monetarios y Financieros (Banco de España), del Aspen Institute (España) y de la Fundación Norman Foster.
- Ha sido Presidente fundador y Consejero Delegado de Repsol; Presidente de Hidroeléctrica del Cantábrico; Presidente no ejecutivo de NH Hoteles y Deoleo; Vicepresidente no ejecutivo de Holcim; Consejero de Acerinox, Unilever, BBVA, London Stock Exchange y Areva.

Ignacio Madríguez

CEO
Consejero Ejecutivo



- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid); MBA (Universidad de Stanford).
- Consejero Delegado de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2019).
- Fue Presidente Regional de CEMEX Estados Unidos; Presidente Regional de CEMEX Norte de Europa; responsable global de las áreas de Energía, Seguridad y Sostenibilidad de CEMEX; Presidente de CEMEX España; y Consejero Delegado de CEMEX Egipto. Anteriormente trabajó en McKinsey y Agroman. Ha sido asimismo Presidente de OFICEMEN (Agrupación de fabricantes de cemento de España), IECA (Instituto Español del Cemento y sus Aplicaciones), y CEMBUREAU (Asociación Europea del Cemento).

María del Pino

Consejera No Ejecutiva



- Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales (Universidad Complutense de Madrid); PDD por el IESE.
- Consejera de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2006).
- Presidenta de la Fundación Rafael del Pino. Representante persona física de Menosmares, S.L. que ocupa los cargos de Presidenta / Vicepresidenta del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.A.U. de forma rotatoria y de Vicepresidenta del Consejo de Administración de Pactio Gestión, SGIC, S.A.U. Miembro del Patronato Princesa de Asturias.

Otra información:

D^a. María del Pino es socia mayoritaria, así como Presidenta y Consejera Delegada del accionista Menosmares, S.L.

José Fernando Sánchez-Junco

Consejero No Ejecutivo. Independiente



- Ingeniero Industrial (Universidad Politécnica de Barcelona); Graduado ISMP (Harvard Business School) y miembro del Cuerpo Superior de Ingenieros Industriales del Estado (en excedencia desde 1990).
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2009). Consejero de Cintra entre 2004 y 2009.
- Presidente de Honor de MaxamCorp Holding.
- Ha sido Presidente Ejecutivo del Grupo Maxam; Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y Director General de Industria del Ministerio de Industria y Energía; Consejero de Dinamia y Uralita.

Philip Bowman

Consejero No Ejecutivo. Independiente



- Licenciado con honores en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Máster en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge.
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2016).
- Presidente no ejecutivo de Tegel Group Holdings Limited, Sky Network Television Limited y Majid Al Futtaim Properties LLC; Consejero no ejecutivo de las sociedades del grupo Majid Al Futtaim Holding LLC y Majid al Futtaim Capital LLC; y Consejero no ejecutivo de KMD Brands Limited y de Better Capital PCC.
- Ha sido Presidente de Potrero Distilling Holdings, Coral Eurobet Limited y Liberty plc; Presidente no ejecutivo de The Munroe Group (UK) Limited; Consejero Delegado de Smiths Group plc, Scottish Power plc y Allied Domecq plc; y Consejero de Burberry Group plc, Berry Bros. & Rudd Limited, Scottish & Newcastle Group plc, Bass plc, British Sky Broadcasting Group plc y Coles Myer Limited.

Hanne Sørensen

Consejera No Ejecutiva. Independiente



- Máster (MSc) en Economía y Administración de Empresas por la Universidad de Aarhus (Dinamarca).
- Consejera de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2017).
- Vicepresidenta de Holcim; Consejera no ejecutiva de Tata Motors, Tata Consulting Services y de las sociedades del grupo Jaguar Land Rover Automotive Plc y sus filiales Jaguar Land Rover Ltd y Jaguar Land Rover Holdings Ltd.
- Ha sido Consejera Delegada de Damco y Maersk Tankers; Directora Comercial de Maersk Line; y Directora de Finanzas para la región de Asia de Maersk Line (Grupo A.P. Moller-Maersk). Ha sido asimismo Presidenta de ITOPF, Vicepresidenta de Hoegh Autoliners y Consejera de Delhivery, Axcel e INTTRA.

Bruno Di Leo

Consejero No Ejecutivo. Independiente



- Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Ricardo Palma y título de posgrado de la Escuela Superior de Administración de Negocios, ambas en Lima (Perú).
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2018).
- Consejero no ejecutivo de Cummins; Miembro del Consejo Consultivo Internacional del Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE) en España y del Consejo Consultivo del Centro Deming de Columbia Business School.
- Ha sido Consejero no ejecutivo de Taiger. Ha desarrollado su carrera profesional en el grupo multinacional IBM. Ha sido Vicepresidente Senior de IBM Corporation; Vicepresidente Senior de Mercados Globales; Director General de la División de Mercados en Expansión; Director General de Servicios Globales de Tecnología para el Suroeste de Europa y Presidente para el Noreste del continente europeo; Director General de IBM Latinoamérica y Director General de IBM Brasil.

Juan Hoyos

Consejero No Ejecutivo. Independiente /
Consejero Coordinador



- Licenciado en Ciencias Económicas (Universidad Complutense de Madrid); Máster en Administración de Empresas (MBA), Finanzas y Contabilidad por Columbia Business School.
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2019).
- Consejero de Inmoglaciari y Gescobra.
- Ha sido Presidente, Socio Director de McKinsey & Company Iberia y Miembro del Consejo de Accionistas de McKinsey & Company a nivel mundial; Vicepresidente Ejecutivo de Estrategia, Marca y Marketing de Banco Santander Brasil; Presidente Ejecutivo de Haya Real Estate y Consejero de Banco Santander Chile y Banco Santander México.

Gonzalo Urquijo

Consejero No Ejecutivo. Independiente



- Licenciado en Ciencias Económicas y Políticas por la Universidad de Yale (Estados Unidos). Máster en Administración de Empresas (MBA) por el Instituto de Empresa (Madrid).
- Consejero de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2019).
- CEO de Talgo; Consejero externo de Gestamp Automoción; Presidente de la Fundación Hesperia; miembro del Patronato de la Fundación Princesa de Asturias.
- Ha sido Presidente de Abengoa y ArcelorMittal España; miembro de la Dirección General de ArcelorMittal y responsable de los sectores de Productos Largos, Acero Inoxidable, Tubos, Mercados Emergentes; Director General Financiero y responsable del sector de Distribución de Arcelor; Director Financiero de Aleralia Corporación Siderúrgica. Anteriormente trabajó en Citibank y Crédit Agricole. También ha sido Presidente de la Fundación ArcelorMittal y de UNESID (Unión de Empresas Siderúrgicas); Consejero de Aleralia, Atlantica Yield, Aperam, Vocento y otras sociedades.

Hildegard Wortmann

Consejera No Ejecutiva. Independiente



- Licenciada en Administración de Empresas (Universidad de Münster, Alemania); MBA por la Universidad de Londres.
- Consejera de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2021).
- Miembro del *Extended Executive Committee* de Volkswagen Group; miembro del *Board of Management* de Audi AG como responsable de ventas y marketing; Consejera no Ejecutiva de Volkswagen Financial Services AG y del *Supervisory Board* de Porsche Holding, Porsche Austria y Porsche Retail.
- Ha sido miembro del *Board of Management* de Volkswagen Group, Vicepresidenta Ejecutiva de Gestión de Producto, Vicepresidenta Ejecutiva de Marca y CEO para la región de Asia-Pacífico del grupo automovilístico BMW; Consejera no Ejecutiva del *Supervisory Board* de Cariad y varias posiciones directivas de Unilever para Alemania y Reino Unido.

Alicia Reyes

Consejera No Ejecutiva. Independiente



- Licenciada en Derecho, Económicas y Administración de Empresas (Universidad Pontificia de Comillas de Madrid, ICADE); Doctora (*summa cum laude*) en métodos cuantitativos y mercados financieros por la misma Universidad.
- Consejera de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2021).
- Consejera Independiente del Banco Sabadell; Consejera Independiente del KBC Group y Consejera de su filial KBC Bank; Profesora invitada del Instituto de Finanzas y Tecnología en la Escuela de Ingeniería de la *University College London* (UCL).
- Ha sido CEO de Momentum Securities y CEO para la región EMEA en Wells Fargo Securities; Consejera de TSB Bank; Responsable global de estructuración en la división de banca de inversión y Responsable global de soluciones de seguros y derivados estratégicos de renta variable en Barclays Capital; *Country Manager* para España y Portugal en Bearn Stearns; *Chief Investment Officer* del fondo de capital riesgo del grupo Abengoa especializado en tecnología (*Telecom Ventures*). Anteriormente trabajó en Deutsche Bank.

Santiago Ortiz Vaamonde

Secretario

- Abogado del Estado (en excedencia voluntaria); Doctor en Derecho por la (Universidad Complutense de Madrid).
- Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2009).
- Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público en dos reputadas firmas de abogados; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de la Comunidades Europeas; profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

Declaración de independencia

Los siguientes Consejeros no Ejecutivos se consideran independientes según establece el Código de Gobierno neerlandés:

- D. Óscar Fanjul.
- D. José Fernando Sánchez-Junco.
- D. Philip Bowman.
- D^a. Hanne Sørensen.
- D. Bruno Di Leo.
- D. Juan Manuel Hoyos.
- D. Gonzalo Urquijo.
- D^a. Hildegard Wortmann.
- D^a. Alicia Reyes.

La Consejera No Ejecutiva D^a. María del Pino no se considera independiente a efectos del Código de Gobierno neerlandés, ya que es hermana del Consejero Ejecutivo D. Rafael del Pino.

Además, los requisitos de independencia establecidos en el Código de Gobierno neerlandés no se aplican a D. Rafael del Pino y D. Ignacio Madríguez, ya que son Consejeros Ejecutivos de la Compañía.

2.4 Nombramiento y cese de Consejeros

La Junta General nombra a los Consejeros, a propuesta del Consejo, en la convocatoria de la Junta en la que se considera la designación.

Los Estatutos disponen que los Consejeros serán nombrados por el periodo en que se establezca en la propuesta de nombramiento y que su mandato expire (como máximo) al final de la primera Junta General celebrada en el tercer año natural siguiente al año de su nombramiento. Los Consejeros podrán ser reelegidos siempre que se respeten los Estatutos y la legislación aplicable. El Consejo elabora un programa de rotación de los Consejeros No Ejecutivos que está publicado en la página web de Ferrovial.

Cada uno de los actuales Consejeros de Ferrovial ha sido nombrado por un período que finalizará al concluir la Junta General que se celebre en el año en que hubiera finalizado su mandato como Consejero de Ferrovial, S.A., con anterioridad al Momento de Efectividad de la Fusión.

La Junta General puede suspender o destituir a un Consejero. La Junta General podrá, en cualquier momento, levantar esa suspensión. El Consejo podrá suspender a un Consejero Ejecutivo en cualquier momento. La suspensión podrá ser levantada en cualquier momento por el Consejo o por la Junta General. La suspensión podrá prorrogarse una o varias veces, pero su duración total no podrá exceder de tres meses. Si al final de ese período no se ha tomado ninguna decisión sobre el levantamiento de la suspensión o sobre el cese, la suspensión se levanta.

2.5 Reglamento del Consejo, toma de decisiones, reuniones y asistencia

2.5.1 Reglamento del Consejo y toma de decisiones

Los Estatutos y el Reglamento del Consejo regulan las cuestiones internas del Consejo. El Reglamento del Consejo está disponible en la página web de Ferrovial.

Salvo que la legislación aplicable, los Estatutos o el Reglamento del Consejo dispongan lo contrario, los acuerdos del Consejo se adoptan, tanto en reunión como fuera de ella, por mayoría de los votos emitidos. En caso de empate, el Presidente tiene voto de calidad, siempre que al menos otros dos Consejeros con derecho a voto estén en ejercicio.

En una reunión del Consejo, los acuerdos sólo pueden adoptarse válidamente si la mayoría de los Consejeros con derecho a voto asisten a la reunión, en persona o representados.

Un Consejero sólo puede ser representado en una reunión del Consejo por otro Consejero que tenga derecho a voto y haya sido autorizado por escrito para ello. Los Consejeros No Ejecutivos sólo podrán delegar su representación en otro Consejero No Ejecutivo.

Se requiere la aprobación de la Junta General para los acuerdos del Consejo relativos a un cambio importante en la identidad o el carácter de la compañía o sus unidades de negocio. La falta de aprobación de la Junta General no afecta a la autoridad del Consejo o de los Consejeros Ejecutivos para representar a la Compañía. La aprobación de la Junta General es necesaria en cualquier caso para los acuerdos del Consejo relativos a:

- la transmisión de la Compañía, o de su práctica totalidad, a un tercero;
- concluir o cancelar una cooperación a largo plazo de la Compañía o de una sociedad del Grupo con otra persona jurídica o sociedad, o como socio colectivo plenamente responsable en una sociedad colectiva, siempre que la cooperación o cancelación sea de importancia material para la Compañía; y
- la adquisición o enajenación de una participación en el capital social de una empresa con un valor de al menos un tercio de los activos de la Compañía, tal y como se muestra en el balance consolidado con notas explicativas según las últimas cuentas anuales aprobadas, por parte de la Compañía o de una Compañía del Grupo.

2.5.2 Reuniones

De conformidad con el Reglamento del Consejo, éste se reúne al menos una vez cada tres meses. Además, el Consejo se reúne siempre que lo soliciten el Presidente, el Consejero Coordinador o al menos tres Consejeros. Por lo general, los Consejeros asisten personalmente a las reuniones del Consejo.

Se espera que, en la medida de lo posible, los Consejeros asistan personalmente a las reuniones del Consejo, de las Comisiones de las que formen parte y de la Junta General. En el ejercicio 2023, se celebraron siete reuniones del Consejo.

2.5.3 Asuntos tratados por el Consejo

Anualmente, a propuesta de su Presidente, el Consejo elabora un calendario y los asuntos a tratar en cada una de las reuniones previstas para el año siguiente, sin perjuicio de otros asuntos que puedan surgir a lo largo del año. Los principales asuntos tratados en 2023 fueron los siguientes:

- Aprobación de la Fusión y seguimiento de la marcha del proceso de Fusión, incluyendo la cotización y negociación de las acciones de Ferrovial en Euronext Ámsterdam y en las Bolsas españolas, y la solicitud de cotización en EE. UU.
- Estrategia del Grupo Ferrovial. En concreto, como es habitual cada año, el Consejo ha recibido presentaciones exhaustivas en las que se detallan las estrategias de las unidades de negocio, Recursos Humanos y el departamento de Sistemas de Información del Grupo Ferrovial. El Consejo discute ampliamente las estrategias y resultados presentados.
- Informe sobre los asuntos tratados en las reuniones de las Comisiones.
- Información financiera periódica.
- Tesorería disponible, que se revisa en cada reunión del Consejo.
- Sistema de control interno de la información financiera.
- Sistema de gestión y control de riesgos. Principales riesgos del Grupo Ferrovial.
- Preparación de la Junta General (calendario, propuestas de resolución, informes preceptivos).
- Informes de las unidades de negocio y áreas corporativas.
- Presupuesto anual y previsiones del presupuesto del año en curso.
- Seguridad, salud y bienestar, que se revisa en cada reunión del Consejo.
- Políticas fiscales seguidas durante el año anterior.
- Operaciones generales del Grupo Ferrovial.
- Garantías ofrecidas por las sociedades matrices del grupo.
- Eficacia del programa de cumplimiento.
- Tecnología y ciberseguridad.
- Innovación y digitalización.
- Sostenibilidad (sometiendo a votación consultiva de la Junta General la aprobación del informe sobre la Estrategia Climática para el ejercicio).
- Acción social.
- Análisis de los accionistas y percepción del mercado.
- Composición del Consejo.
- Programa Ferrovial Dividendo Flexible.
- Evaluación anual.
- Remuneración de los Consejeros (incluida la presentación de una Política de Remuneración de los Consejeros a la Junta General).

2.5.4 Asistencia individual

En el siguiente cuadro se describe la asistencia individual de los Consejeros a las reuniones del Consejo y de las Comisiones.

En el siguiente cuadro se indica, para cada uno de los Consejeros, el nombre, el cargo que ocupa en el Consejo, la pertenencia a Comisiones, la asistencia a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones, la participación accionarial (la información sobre el número de participaciones que poseen los Consejeros se incluye en la sección 2.8.2), la fecha de nombramiento, el mandato actual, la edad, la nacionalidad y otras sociedades cotizadas en las que son Consejeros.

		RAFAEL DEL PINO	ÓSCAR FANJUL	IGNACIO MADRIDEJOS	MARÍA DEL PINO	JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ- JUNCÓ	PHILIP BOWMAN	HANNE SØRENSEN	BRUNO DILEO	JUAN HOYOS	GONZALO URQUIJO	HILDEGARD WORTMANN	ALICIA REYES
Cargo		Presi- dente	Vice- Presi- dente	CEO	Miembro	Miembro	Miembro	Miembro	Miembro	Coordi- nador	Miembro	Miembro	Miembro
Categoría	Ejecutivo	✓		✓									
	Dominical		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Independiente		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Consejo / Comisiones***	Consejo de Administración	(7/7)	(7/7)	(7/7)	(7/7)	(7/7)	(7/7)	(7/7)	(7/7)	(7/7)	(7/7)	(7/7)	(7/7)
	Comisión Ejecutiva	P (8/8)	(8/8)	(8/8)	(7/8)	(8/8)				(8/8)			
	Comisión de Auditoría y Control		P (6/6)				(6/6)				(6/6)		(6/6)
	Comisión de Nombramientos y Retribuciones					(4/4)		(3/4)	P (4/4)		(4/4)		
Accionariado	% de capital directo e indirecto	20.56	0.01	0.01	8.26	0.02	0.00	0.00	-	-	0.00	-	-
	Fecha del primer nombramiento*	09/01/1992	31/07/2015	30/09/2019	29/09/2006	03/12/2009	29/07/2016	05/04/2017	25/09/2018	02/10/2019	19/12/2019	06/05/2021	06/05/2021
Otros datos	Plazo**	2025	2025	2026	2025	2025	2026	2026	2025	2026	2026	2025	2025
	Nacionalidad	España- la	España- la	España- la	España- la	España- la	Austra- liana	Danesa	Estadou nidente/ Italiana	España- la	España- la	Ale- mana	España- la
	Cargos como consejero en otras sociedades cotizadas	0	2	0	0	0	2	3	1	0	2	0	2
	Edad	65	74	58	67	76	71	58	66	71	62	57	52
	Género	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer	Hombre	Hombre	Mujer	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer	Mujer

Información actualizada a febrero de 2024

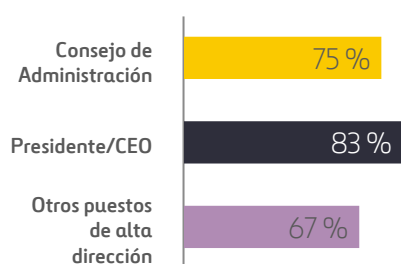
P: Presidente de la Comisión correspondiente.

* La fecha del primer nombramiento refleja la fecha del primer nombramiento del Consejero respectivo para el cargo similar en el Consejo de Ferrovial, S.A. antes de la efectividad de la fecha efectiva de la fusión.

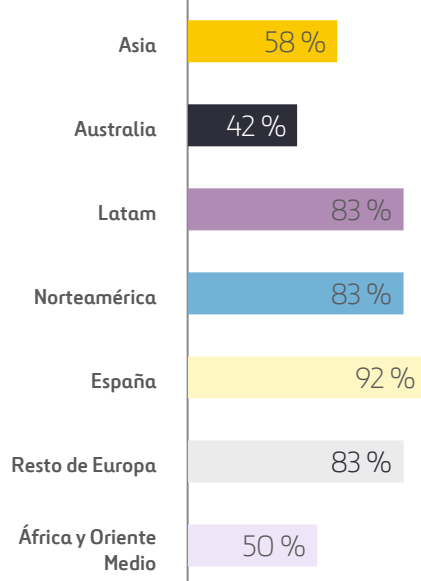
** La duración del mandato será de un período que finalizará al término de la Junta General de Accionistas que se celebre en el año indicado en el cuadro, con posibilidad de reelección por uno o más períodos adicionales de una duración máxima de tres años cada uno.

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

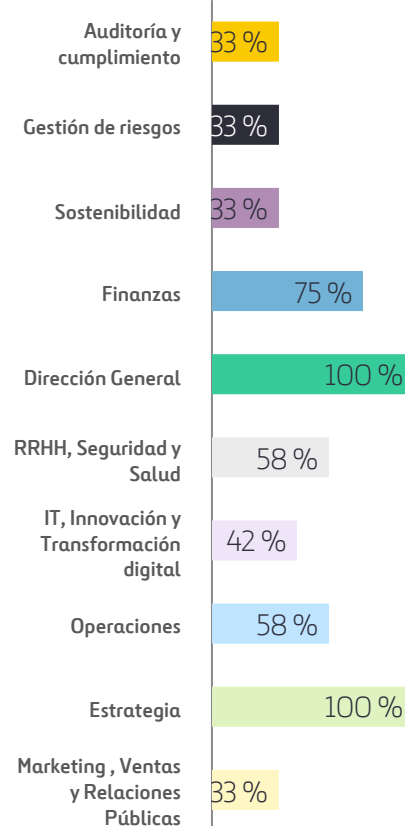
EXPERIENCIA DEL CONSEJO ANTECEDENTES PROFESIONALES



EXPERIENCIA INTERNACIONAL



ÁREAS FUNCIONALES



2.6 Importe y composición de la remuneración de los Consejeros

Los detalles de la remuneración de los Consejeros figuran en el Informe de Remuneraciones incluido en este Informe Anual Integrado.

2.7 Comisiones

2.7.1 Comisión Ejecutiva

2.7.1.1. Funciones

De conformidad con la legislación neerlandesa y los Estatutos, el Consejo puede distribuir sus funciones entre los Consejeros. Los Consejeros pueden adoptar acuerdos en nombre del Consejo de forma válida sobre los asuntos que les hayan sido asignados. El Consejo ha asignado todas sus funciones al Presidente y al Consejero Delegado (actuando a título individual), así como a la Comisión Ejecutiva (compuesta únicamente por Consejeros), de acuerdo a la legislación aplicable, los Estatutos y el Reglamento del Consejo.

Entre sus funciones, la Comisión Ejecutiva supervisa la información financiera del grupo, la evolución de los principales indicadores de negocio, así como el estado de los asuntos más relevantes del ejercicio. También aprueba las operaciones de su competencia como órgano delegado del Consejo.

2.7.1.2 Composición

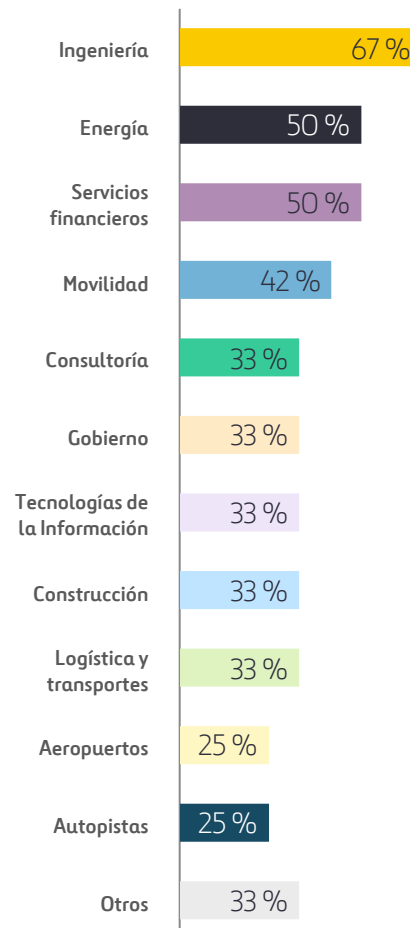
De conformidad con el Reglamento del Consejo, la Comisión Ejecutiva estará compuesta por un mínimo de tres y un máximo de ocho Consejeros. Deberá contar, al menos, con dos Consejeros no Ejecutivos, uno de los cuales, como mínimo, deberá ser un Consejero Independiente.

La Comisión Ejecutiva está compuesta actualmente por seis miembros: (i) D. Rafael del Pino (Presidente); (ii) D. Óscar Fanjul; (iii) D. Ignacio Madríguez; (iv) D^a. María del Pino; (v) D. José Fernando Sánchez-Junco; y (vi) D. Juan Hoyos.

Para conocer la experiencia pertinente de cada miembro de la Comisión, véanse los currículos de sus miembros en la sección 2.3 del presente capítulo.

El secretario de la Comisión Ejecutiva es D. Santiago Ortiz, que también es Secretario del Consejo.

EXPERIENCIA EN EL SECTOR



2.7.1.3 Reuniones y actividades realizadas

Durante el Ejercicio 2023, la Comisión Ejecutiva celebró ocho reuniones.

El Director Financiero asistió a todas las reuniones de la Comisión, presentando los temas de su competencia. Además, los responsables de los Departamentos Financiero y de Seguridad, Salud y Bienestar asistieron a las sesiones de la Comisión para informar sobre asuntos relevantes de sus respectivas responsabilidades. También comparecieron los Consejeros Delegados de las unidades de negocio para exponer las operaciones de su competencia que se sometían a la aprobación de la Comisión. Además, el Secretario de la Comisión informó sobre los asuntos que entraban en el ámbito de sus funciones designadas.

En sus reuniones, la Comisión Ejecutiva ha realizado un seguimiento de la disponibilidad de tesorería del Grupo y de otra información financiera, de la evolución de los principales indicadores de negocio (tráfico y tarifas de autopistas, tráfico de aeropuertos, cartera y principales adjudicaciones de Construcción), de los indicadores de seguridad, salud y bienestar, así como del estado de los proyectos y asuntos más relevantes del año (incluyendo la marcha del proceso de Fusión). Ha elaborado el informe para su evaluación por el Consejo. Como órgano delegado del Consejo, la Comisión también ha aprobado (i) las operaciones de su competencia y (ii) la aplicación del segundo dividendo flexible del ejercicio 2023.

Las actas de las reuniones de la Comisión Ejecutiva se han puesto a disposición de todos los miembros del Consejo para que tengan conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas. Previamente se les ha informado de la convocatoria de las reuniones, y se ha puesto a su disposición el orden del día y la documentación distribuida para cada reunión en la plataforma digital habilitada al efecto.

2.7.2 Comisión de Auditoría y Control

2.7.2.1 Funciones

Generalmente, la Comisión de Auditoría y Control asiste al Consejo en su toma de decisiones en relación con la supervisión de la integridad y calidad de los informes financieros y de sostenibilidad y la eficacia de los sistemas internos de gestión de riesgos y control de la Compañía. Entre sus funciones, la Comisión de Auditoría y Control supervisa el proceso de información financiera, vela por que las cuentas anuales de la Sociedad se elaboren de conformidad con la normativa contable aplicable, propone el proceso de selección del auditor externo, asesora al Consejo sobre el nombramiento y contratación del auditor externo y propone la selección, nombramiento o destitución del auditor interno.

Las normas de la Comisión de Auditoría y Control forman parte del Reglamento del Consejo como anexo, establecen sus funciones y responsabilidades y están publicadas en la página web de Ferrovial.

2.7.2.2 Composición

El número de miembros de la Comisión de Auditoría y Control lo determina el Consejo. La totalidad de los miembros de la Comisión de Auditoría y Control deben ser Consejeros No Ejecutivos, la mayoría de los cuales calificados como independientes según el Código de Gobierno neerlandés. De conformidad con el Código de Gobierno neerlandés, el presidente de la Comisión de Auditoría y Control será siempre un Consejero No Ejecutivo independiente. No podrá presidir la Comisión de Auditoría y Control ni el Presidente ni el Consejero Coordinador ni ningún Consejero que haya sido previamente Consejero Ejecutivo.

La Comisión de Auditoría y Control actualmente está compuesta por cuatro miembros, todos ellos independientes según el Código de Gobierno neerlandés: (i) D. Óscar Fanjul (Presidente), (ii) Mr. Philip Bowman, (iii) D. Gonzalo Urquijo y (iv) Dña. Alicia Reyes. Han sido nombrados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos financieros y no financieros. También cuentan con una amplia experiencia en la gestión de grupos empresariales internacionales similares a Ferrovial.

Para conocer la experiencia pertinente de cada miembro de la Comisión, véanse los currículos de los miembros de la Comisión en la sección 2.3 del de este apartado del informe.

El Secretario de la Comisión es D. Santiago Ortiz Vaamonde, que también es Secretario del Consejo

2.7.2.3 Reuniones y actividades realizadas

La Comisión de Auditoría y Control se reúne por convocatoria de su Presidente, que deberá hacerlo siempre que lo solicite el Consejo, el Presidente del Consejo o dos de los miembros de la Comisión y, en todo caso, al menos una vez al trimestre y siempre que resulte conveniente para el buen ejercicio de sus funciones.

Durante el ejercicio 2023, la Comisión ha celebrado seis reuniones. Los representantes del auditor externo han comparecido en todas las reuniones de la Comisión y, en su caso, han informado a la Comisión y respondido a sus preguntas en ausencia de empleados del grupo.

El Presidente de la Comisión ha invitado al Consejero Delegado, al CEO de la división de Construcción, al Director Financiero, al Director de Auditoría Interna y a otros directivos de la Dirección Económico-Financiera, de la Dirección de Cumplimiento y Riesgos, y de la Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, quienes han explicado asuntos concretos o los puntos del orden del día de su competencia.

El Secretario de la Comisión también ha intervenido en las reuniones para tratar asuntos de su competencia. En su caso, el Director de Auditoría Interna de la Compañía se ha reunido con la Comisión en ausencia de empleados del grupo.

La Comisión también mantiene una comunicación regular con los ejecutivos y empleados de la Compañía, de quienes recibe información sobre asuntos de su competencia. En particular, el Presidente de la Comisión mantiene (i) reuniones con el Director de Auditoría Interna antes de cada reunión de la Comisión, con quien también mantiene contactos periódicos; (ii) reuniones periódicas con el Director de Cumplimiento y Riesgos, con quien también se reúne antes de cada reunión de la Comisión.

La Comisión también recibe todos los informes elaborados por el Departamento de Auditoría Interna en ejecución de su plan de trabajo anual. Estos informes contienen los resultados de la auditoría y las recomendaciones dirigidas a las áreas auditadas.

Las actas de las reuniones de la Comisión de Auditoría y Control se han puesto a disposición de todos los miembros del Consejo para que tengan conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas. Previamente se les ha informado de la convocatoria de las reuniones, y se ha puesto a su disposición el orden del día y la documentación distribuida para cada reunión en la plataforma digital habilitada al efecto.

Una descripción detallada de las principales actividades llevadas a cabo por la Comisión de Auditoría y Control se recoge a continuación:

Información económico-financiera y no financiera

La Comisión ha revisado y analizado esta información con carácter previo a su conocimiento por el Consejo y a su presentación a las autoridades o mercados, informando favorablemente sobre la misma. En este análisis se ha prestado especial atención a los principales juicios y estimaciones realizados en aquellas áreas más complejas o en las que el impacto contable es más relevante. Para esta revisión se ha contado con la colaboración de la DGEF y del auditor externo de Ferrovial.

Asimismo, la Comisión revisó el estado consolidado de información no financiera contenido en el informe de gestión consolidado (que forma parte del Informe Anual Integrado) y fue informado por la dirección de la Compañía de los asuntos sociales, ambientales y de buen gobierno más relevantes y su evolución en el grupo Ferrovial en los últimos años.

El auditor responsable de la auditoría del ejercicio 2022 (Ernst & Young, S.L.) compareció ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales de dicho ejercicio, exponiendo las principales cuestiones de auditoría y contables identificadas en el curso de su trabajo. Asimismo, informó sobre su verificación independiente del estado consolidado de información no financiera y su adecuación a las normas internacionales de reporte de información no financiera (normas Global Reporting Initiative -GRI-) y a los contenidos establecidos en la normativa mercantil aplicable.

Ernst & Young S.L. también compareció ante la Comisión para informar sobre su trabajo de revisión limitado de la información financiera semestral (primer semestre del ejercicio 2023).

El auditor de cuentas nombrado tras la Fusión (Ernst & Young Accountants LLP) informó sobre su estrategia y plan de trabajo para la auditoría de 2023, incluida la determinación del alcance de esta auditoría.

Además, reportó también a la Comisión sobre las cuestiones clave para la auditoría de 2023 y el trabajo de auditoría basado en las cifras de septiembre (hard close).

Relación con el auditor externo

En cumplimiento del Reglamento del Consejo, la Comisión veló por que el auditor externo compareciera ante el pleno del Consejo de Administración para informar sobre los trabajos de auditoría realizados, la evolución de la situación contable y los riesgos de la Compañía.

Independencia del auditor de cuentas

La Comisión ha elaborado el informe preceptivo sobre este punto.

De acuerdo con el procedimiento interno, y tras el oportuno análisis, ha autorizado/ratificado la contratación del auditor de cuentas para la prestación de servicios distintos de la auditoría. También ha autorizado la contratación de otras empresas de auditoría para prestar estos servicios. En su análisis, la Comisión ha considerado: (i) la naturaleza y las circunstancias del servicio; (ii) en el caso del auditor legal, las cuestiones que los servicios pueden plantear en relación con la normativa sobre independencia; y (iii) las razones para contratar a una determinada sociedad de auditoría. La evaluación de la Comisión ha tenido en cuenta los criterios de la DGEF.

La Comisión ha recibido información en cada reunión sobre la finalidad y el importe de dichos servicios autorizados en cada división de negocio a diversas empresas de auditoría.

También ha sido informado sobre los honorarios de auditoría percibidos por el auditor externo de Ferrovial en 2022, y su variación respecto al año anterior.

Procedimientos de control interno

En su reunión de mayo, la Comisión fue informada por el auditor externo de las principales recomendaciones de control interno derivadas de la auditoría de las cuentas de 2022, así como de los proyectos de mejora del control interno más relevantes puestos en marcha por los responsables de las compañías del grupo.

La DGEF informó a la Comisión sobre: (i) el trabajo realizado dentro del grupo en relación con el control interno sobre la información financiera; (ii) los riesgos más significativos relativos a los principales juicios y estimaciones considerados en la información financiera divulgada al mercado, y los controles establecidos para cada uno de dichos riesgos; (iii) el resultado de la autoevaluación por parte de las unidades de negocio y áreas corporativas de los controles incluidos en el SCIF y las acciones de mejora propuestas. Las acciones de mejora resultantes del proceso de autoevaluación anual se integran en el proceso de implantación de los requisitos de control interno incluidos en la Ley Sarbanes Oxley ("SOX") que se indica a continuación.

Auditoría interna

La Comisión ha supervisado las actividades llevadas a cabo por el Departamento de Auditoría Interna de la Compañía. En concreto, ha sido informado de lo siguiente:

- El informe de actividad de Auditoría Interna del ejercicio 2022, que incluye las conclusiones de los trabajos realizados, las variaciones sobre el plan aprobado (motivadas), los trabajos realizados en colaboración con otras áreas, el detalle de las principales áreas de mejora detectadas, las recomendaciones emitidas, el estado de implantación de todas las realizadas durante 2022 y ejercicios anteriores, y la evolución de los asuntos auditados más significativos.
- Los informes trimestrales de actividades de Auditoría Interna, que contienen el grado de avance de los trabajos programados, el cumplimiento de la planificación aprobada y sus variaciones, la colaboración con otras áreas, el seguimiento de los temas de auditoría más significativos, así como las nuevas recomendaciones emitidas y el estado de implantación de las realizadas en los últimos cuatro ejercicios, y la evolución del cuadro de mando del Departamento de Auditoría Interna y otros aspectos organizativos de la unidad.

- El resultado de (i) la revisión del proceso de control interno sobre la información financiera y el trabajo específico para garantizar el cumplimiento; y (iii) la revisión del despliegue del programa de cumplimiento, las auditorías realizadas indicando las áreas en las que es necesario avanzar, y el seguimiento e implementación de las recomendaciones emitidas.
- El plan de trabajo de auditoría interna para 2024, que incluye: (i) el objetivo de los trabajos y la medida en que cubren los principales riesgos del grupo y de los países considerados estratégicos; (ii) las tareas recurrentes (incluido el seguimiento de las recomendaciones y conclusiones del auditor externo); (iii) la organización interna y el cuadro de mando del Departamento de Auditoría Interna; y (iv) el presupuesto de gastos.

Análisis de riesgos y sistemas para su control

La Dirección de Cumplimiento y Riesgos de Ferrovial ha informado en dos ocasiones a la Comisión sobre los principales riesgos de la Compañía y su grupo, tanto financieros como no financieros, así como sobre el funcionamiento de los sistemas establecidos para su gestión y control.

En particular, se ha informado a la Comisión sobre el proceso de elaboración del mapa de riesgos, que incluye los riesgos más relevantes del grupo, las medidas adoptadas para mitigarlos y su evolución respecto al anterior informe a la Comisión.

La Comisión también ha encargado al Director de Riesgos y Cumplimiento que realice un diagnóstico de los sistemas de gestión de riesgos existentes en el grupo, incluida la gestión de riesgos de proyectos en Construcción, y que proponga mejoras en los mismos, con el objetivo de potenciar su integración entre sí y con los procesos estratégicos y de previsión.

Fusión inversa entre Ferrovial, S.A. (como sociedad absorbida) y Ferrovial International SE (como sociedad absorbente, que pasó a denominarse Ferrovial SE). Proceso posterior para solicitar la cotización en EE. UU.

La Comisión emitió el informe que exigía el antiguo Reglamento del Consejo de Ferrovial, S.A. en caso de modificaciones estructurales de la Compañía. El informe se refería a las condiciones económicas y al impacto contable y, en particular, en su caso, a la ecuación de canje propuesta.

Además, la Comisión ha sido informada periódicamente sobre (i) el grado de avance del proyecto, incluidos los pasos para la cotización en los Países Bajos y EE. UU.; (ii) su impacto en los procesos de auditoría externa; (iii) su impacto en el control interno sobre la información financiera.

A este respecto, la Comisión ha revisado y debatido el prospecto de la Unión Europea preparado para la admisión a cotización y negociación de las acciones de la Compañía en Euronext Ámsterdam y en las Bolsas españolas, y el proyecto de declaración de registro (formulario 20-F) para solicitar la cotización de las acciones de la Compañía en EE. UU.

La DGEF informó periódicamente a la Comisión sobre los trabajos realizados para: (i) analizar el estado del control interno de la información financiera de la Compañía en comparación con los requisitos de SOX (análisis de deficiencias); y (ii) aplicar estos requisitos SOX y, como parte de ello, el estado de las debilidades materiales identificadas en el proyecto de declaración de registro.

Por último, la Comisión informó favorablemente de la aprobación o modificación de varias políticas internas en materia de cumplimiento y gobierno corporativo, adaptadas a los requisitos legales y a las mejores prácticas tanto en los Países Bajos como en Estados Unidos.

Gobierno corporativo y acciones de cumplimiento

La Comisión ha llevado a cabo las siguientes acciones en estos ámbitos:

- Ha informado a la Junta General Ordinaria de Accionistas, a través de su Presidente, de las actividades desarrolladas durante el ejercicio 2022.
- Ha informado favorablemente, con carácter previo a su aprobación por el Consejo de Administración, el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2022.
- Ha elaborado un informe sobre las operaciones vinculadas, que se publicó en la página web de la Compañía al mismo tiempo que la convocatoria de la Junta General de Accionistas.

- Ha informado sobre las operaciones vinculadas sometidas a la aprobación del Consejo de Administración.
- En dos reuniones ha supervisado la eficacia del programa de cumplimiento de Ferrovial. Para ello, la Dirección de Cumplimiento y Riesgos ha informado a la Comisión sobre los objetivos anuales del programa, el plan de trabajo y el grado de avance de las acciones incluidas en el mismo.
- Durante dichas reuniones, también ha recibido información sobre el programa de cumplimiento, incluyendo (i) la identificación y prevención de los riesgos de cumplimiento; (ii) las acciones llevadas a cabo para actualizar el modelo de prevención de delitos de la Compañía y su grupo; y (iii) el resultado de la autoevaluación de los controles y los planes de acción para aquellos evaluados como no efectivos.
- En cada reunión la Comisión ha sido informado por la Dirección de Cumplimiento y Riesgos de la actividad del sistema interno de gestión de incidencias del grupo (que incluye el canal ético). Se ha facilitado información sobre el número de consultas, denuncias o quejas recibidas, su origen y tipología y el tratamiento dado a las mismas, incluyendo las acciones correctoras de las irregularidades detectadas.
- Ha aprobado su plan de trabajo para 2024 (asuntos que se debatirán en cada una de sus reuniones de ese año).

Rentabilidad/riesgo en los principales proyectos

La Comisión ha examinado los proyectos de construcción en el Reino Unido e Irlanda y el proyecto de autopista I-77.

2.7.3 Comisión de Nombramientos y Retribuciones

2.7.3.1 Funciones

Entre sus funciones, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones elabora criterios de selección y procedimientos de nombramiento de Consejeros, evalúa periódicamente el tamaño y la composición del Consejo e informa sobre los candidatos al nombramiento y reelección como Consejeros para ser sometido por el Consejo a la Junta General.

Además, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones elabora la Política de Remuneraciones, eleva al Consejo propuestas sobre la remuneración de cada Consejero Ejecutivo de acuerdo con la Política de Remuneraciones, supervisa el cumplimiento de la Política de Remuneraciones y revisa periódicamente la Política de Remuneraciones.

Las normas de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones forman parte del Reglamento del Consejo como anexo, establecen sus funciones y responsabilidades y están publicadas en la página web de Ferrovial.

2.7.3.2 Composición

El número de miembros de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones lo determina el Consejo. La totalidad de los miembros de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones deben ser Consejeros No Ejecutivos, la mayoría de los cuales calificados como independientes según el Código de Gobierno neerlandés. De conformidad con el Código de Gobierno neerlandés, el presidente del Comisión de Nombramientos y Retribuciones será siempre un Consejero No Ejecutivo independiente. No podrá presidir la Comisión de Nombramientos y Retribuciones el Presidente ni el Consejero Coordinador ni ningún Consejero que haya sido previamente Consejero Ejecutivo.

Actualmente, la Comisión está compuesta por cuatro miembros, todos ellos independientes según el Código de Gobierno neerlandés: (i) D. Bruno Di Leo (Presidente); (ii) D. José Fernando Sánchez Junco; (iii) D^a. Hanne Sorensen y (iv) D. Gonzalo Urquijo.

Han sido nombrados en función de sus conocimientos, asegurando que poseen los conocimientos, las habilidades y la experiencia necesarios para cumplir las funciones que se les asignan.

Para conocer la experiencia relevante de cada miembro de la Comisión, consulte los currículos de los miembros en la sección 2.3 de este capítulo.

El Secretario de la Comisión es D. Carlos Cerezo, que es el Director General de Recursos Humanos de Ferrovial.

2.7.3.3 Reuniones y actividades realizadas

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones se reúne por convocatoria de su Presidente, que deberá hacerlo siempre que lo solicite el Consejo, el Presidente o dos de sus miembros y, en cualquier caso, siempre que resulte conveniente para el buen ejercicio de sus funciones.

Durante el ejercicio 2023, la Comisión celebró cuatro reuniones. El Presidente de la Comisión ha invitado al Presidente del Consejo, al Consejero Delegado y al Secretario del Consejo a asistir cuando ha sido necesario. El Secretario de la Comisión también ha intervenido en las reuniones para tratar asuntos de su competencia.

El Presidente de la Comisión se reúne antes de cada reunión con el Secretario de la Comisión, con quien también mantiene contactos regulares. La Comisión también recibe todos los informes elaborados por el Departamento de Recursos Humanos en el marco de la ejecución del plan de trabajo anual aprobado por la Comisión.

Las actas de las reuniones de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones se han puesto a disposición de todos los miembros del Consejo para que tengan conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas. Previamente se les ha informado de la convocatoria de las reuniones, y se ha puesto a su disposición el orden del día y la documentación distribuida para cada reunión en la plataforma digital habilitada al efecto.

A continuación figura una descripción detallada de las principales actividades realizadas por el Comité de Nombramientos y Retribuciones:

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones prepara la toma de decisiones del Consejo en materia de:

La Comisión llevó a cabo un análisis de las competencias requeridas por el Consejo de Administración en relación con las propuestas de reelección de miembros del Consejo sometidas a la aprobación de la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Compañía (la "Junta General de Accionistas"). El resultado de este análisis preliminar se recogió en un informe que se publicó en la página web de la Compañía con ocasión de la Junta General de Accionistas.

Informó favorablemente la propuesta de reelección como Consejero Ejecutivo de D. Ignacio Madríguez; y propuso la reelección como Consejeros Independientes de D. Philip Bowman, Dña. Hanne B. Sørensen, D. Juan Hoyos y D. Gonzalo Urquijo. Todos ellos fueron sometidos a la aprobación de la Junta General de Accionistas.

Examinó la composición del Consejo de Administración y de sus Comisiones, y revisó la categoría atribuida a cada uno de los Consejeros.

La Comisión verificó la política de composición del Consejo de Administración.

En julio de 2023 la Comisión presentó al Consejo de Administración el Perfil del Consejo de Ferrovial, que sustituyó a la anterior Política de Composición del Consejo de Administración, aprobada por el Consejo de Administración de la Compañía en diciembre de 2020. Este Perfil del Consejo está previsto en el artículo 13.1 del Reglamento del Consejo y sigue el Código de Gobierno neerlandés. Esta política describe:

- Tamaño del Consejo.
- Composición del Consejo.
- Independencia de los Consejeros No Ejecutivos

También se revisó la Política de Diversidad e Inclusión, aprobada por el Consejo de Administración en diciembre de 2022, para alinearla con los requisitos neerlandeses. Más concretamente, para revisar la política se tuvieron en cuenta las siguientes normativas: el Reglamento del Consejo, el Código de Buen Gobierno neerlandés y la legislación neerlandesa.

Informó favorablemente sobre el proyecto de Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros correspondiente al ejercicio 2022.

Funciones adicionales

Por lo que se refiere a la retribución de los miembros del Consejo en su condición de tales, la Comisión fue informada de la liquidación correspondiente al ejercicio 2022 de acuerdo con el detalle que figura en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros. Asimismo, informó favorablemente sobre (i) el importe máximo anual de su retribución recogido en la Política de Remuneraciones de los Consejeros aprobada por la Junta General de Accionistas; y (ii) el sistema de distribución de dicho importe entre los Consejeros.

En relación con la retribución de los Consejeros Ejecutivos, la Comisión informó favorablemente sobre las propuestas de (i) retribución variable y otros conceptos retributivos correspondientes al ejercicio 2022; y (ii) retribución fija correspondiente al ejercicio 2023.

En relación con la Fusión, la Comisión propuso modificar la Política de Remuneración de los Consejeros aprobada por la Junta General de Accionistas en 2022, para reflejar los requisitos de la legislación neerlandesa y otros cambios. La Comisión presentó esta propuesta al Consejo de Administración para su aprobación por la Junta General de Accionistas. En esta propuesta se incluían los términos y condiciones para el Consejero Delegado debido a su traslado a Ámsterdam en caso de que la fusión fuera aprobada por la Junta General de Accionistas.

En cuanto a los altos directivos, la Comisión revisó (i) su remuneración variable y otros conceptos retributivos para el ejercicio 2022; y (ii) su remuneración fija para el ejercicio 2023. Además, se revisaron las condiciones específicas de los titulares que se trasladaron a Ámsterdam.

Asimismo, verificó la información sobre la retribución de los Consejeros y altos directivos contenida en los documentos corporativos y comprobó la observancia de la política retributiva de la Compañía.

La Comisión recibió información sobre la evolución de las recomendaciones de voto de los asesores de voto sobre la Política de Remuneración de los Consejeros y el Informe Anual sobre Remuneraciones, así como sobre el resultado de la votación de estos dos documentos en la Junta General de Accionistas.

En cumplimiento del artículo 29 del Reglamento del Consejo, el Consejo de Administración ha llevado a cabo la evaluación anual del propio Consejo y de sus Comisiones. Un consultor externo colaboró en este proceso.

Durante el año, la Comisión formuló el informe para su evaluación por el Consejo (asumiendo como tal el informe sobre sus actividades en 2022).

La evaluación de la Comisión ha abarcado cuestiones generales (su composición, conocimientos y aptitudes de sus miembros, independencia de actuación y libertad de criterio, información facilitada al Consejo sobre los trabajos de la Comisión y diálogo con la alta dirección), la dinámica de su funcionamiento (entre otras cuestiones, planificación de las actividades, reuniones celebradas y duración de las mismas, documentación de las reuniones, uso eficiente del tiempo, participación de sus miembros) y sus responsabilidades (rendimiento y dedicación a los asuntos relevantes).

Al final del ejercicio, la Comisión propuso al Consejo de Administración una política de recuperación de las indemnizaciones concedidas por error (Clawback Policy).

Gestión del capital humano. La Comisión recibió informes sobre:

- despliegue de la estrategia de diversidad, igualdad e inclusión.
- el plan de sucesión del Presidente, el Consejero Delegado y el equipo directivo;
- gestión del talento;
- compromiso;

La Comisión también recibió un informe sobre una nueva política global contra la discriminación y el acoso.

2.8 Otros asuntos relacionados con el Consejo

2.8.1 Diversidad

De conformidad con la legislación neerlandesa, la Compañía está obligada a aplicar una cuota transitoria de al menos un tercio de mujeres y un tercio de hombres en relación con los nombramientos de consejeros no ejecutivos. Sin perjuicio de las excepciones previstas por la ley, un acuerdo de nombramiento de un consejero no ejecutivo que no contribuya a la cuota obligatoria mientras no se alcance dicha cuota, es nulo (nietig). En tal caso, la persona en cuestión no será nombrado consejero no ejecutivo. La cuota se aplica a los nuevos nombramientos, lo que significa que las compañías pueden volver a nombrar a un consejero no ejecutivo sin cumplir la cuota de un tercio con respecto a dicho nuevo nombramiento, pero sólo cuando esto ocurra en los ocho años siguientes al año del primer nombramiento del consejero no ejecutivo.

Los Consejeros No Ejecutivos son seis hombres y cuatro mujeres. Por consiguiente, la composición de los Consejeros No Ejecutivos satisface el quórum previsto en esta legislación.

Además, de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo neerlandés, la empresa ha aprobado una Política de Diversidad e Inclusión que está publicada en la página web de Ferrovial. La Política de Diversidad e Inclusión está diseñada para promover un entorno de trabajo diverso e inclusivo en todos los niveles de Ferrovial. La finalidad principal de esta Política es establecer los aspectos y objetivos de diversidad en Ferrovial, así como su aplicación prevista y seguimiento. Los principios de Ferrovial en la promoción de la diversidad y la inclusión son los siguientes:

- Actuar de acuerdo con los valores de Ferrovial y promover la igualdad de oportunidades para que todas las personas puedan trabajar en condiciones justas y equitativas.
- Aprovechar los efectos positivos de la diversidad en la competitividad, la rentabilidad y la sostenibilidad del Grupo. A través de la diversidad, promover la inteligencia colectiva reforzando la capacidad innovadora.
- Actuar de acuerdo con la normativa legal vigente en materia de diversidad en los diferentes países en los que Ferrovial opera.

La Política de Diversidad e Inclusión también establece objetivos específicos, apropiados y ambiciosos con respecto a la diversidad de género y los demás aspectos de diversidad e inclusión relevantes para la Compañía en relación con la composición del Consejo y una categoría de empleados en puestos directivos determinada por el Consejo. En concreto, los objetivos de diversidad son:

- El Consejo aspira a estar compuesto por al menos un tercio de mujeres y un tercio de hombres, lo que actualmente se cumple.
- El Consejo ha aprobado un perfil del Consejo, que está disponible en la página web de Ferrovial. El perfil del Consejo establece: (i) la experiencia y trayectoria profesional deseada de los Consejeros No Ejecutivos; (ii) la composición diversa deseada de los Consejeros No Ejecutivos de acuerdo con la Política de Diversidad e Inclusión de la Compañía; (iii) el número de Consejeros No Ejecutivos; y (iv) la independencia de los Consejeros No Ejecutivos conforme a lo establecido en el Código de Gobierno neerlandés.
- El Equipo Directivo (tal y como se define más adelante) aspira a estar formado por al menos un 30% de mujeres y un 30% de hombres en diciembre de 2025. A efectos de este objetivo, "Equipo Directivo" se refiere al Comité de Dirección de Ferrovial, los Directores Corporativos, los Directores de las Unidades de Negocio y sus reportes directos con categoría de "Head of". Además, con respecto a los objetivos articulados en la Política de Diversidad e Inclusión, se tendrán debidamente en cuenta los requisitos legales aplicables de la jurisdicción correspondiente, incluidas las cuestiones de derecho laboral y de empleo.

A cierre de 2023 el porcentaje de mujeres en este grupo era del 23,7%, habiendo aumentado un 20% desde 2020.

Para asegurar el cumplimiento de dicho objetivo en el Equipo Directivo, Ferrovial cuenta con una estrategia global de diversidad e inclusión aprobada en 2021. Esta estrategia incorpora medidas específicas destinadas a asegurar la presencia del talento femenino en los distintos niveles del Equipo Directivo y en toda la jerarquía organizativa. Entre sus objetivos principales, la estrategia incluye acciones para atraer, desarrollar, promover y retener el talento femenino. Estas iniciativas implican la elaboración de planes de formación adaptados a la promoción del talento femenino, centrándose en particular en las principales fuentes de talento femenino, vigilando atentamente la brecha salarial entre hombres y mujeres, y aplicando rápidamente medidas correctoras en caso necesario. Además, la compañía refuerza continuamente su cultura integradora para promover la igualdad de oportunidades.

Las sociedades neerlandesas que cumplen determinados criterios de tamaño también están sujetas a los requisitos legales neerlandeses de establecimiento de objetivos de diversidad de género en sus consejos y alta dirección. Una vez que estos requisitos apliquen formalmente a Ferrovial, Ferrovial incluirá en su informe del consejo la información exigida por estas normas.

2.8.2 Participación accionarial de los Consejeros

Se indica a continuación la participación de los Consejeros en el capital social de la Compañía:

D. RAFAEL DEL PINO

152.251.078

acciones (indirectas a través de Rijn Capital B.V.)

174.580

unidades¹

D. ÓSCAR FANJUL

46.069

acciones

D. IGNACIO MADRIDEJOS

88.464

acciones

193.825

unidades²

SR. D. JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO

182.871

acciones

D^a. HANNE SØRENSEN

--

D. JUAN HOYOS

5.931

acciones

D^a. HILDEGARD WORTMANN

--

D^a. MARÍA DEL PINO

61.137.580

(indirectas a través de Menosmares, S.L.)

23.320

(directas)

PHILIP BOWMAN

32.760

acciones

D. BRUNO DI LEO

--

D. GONZALO URQUIJO

215

acciones

D^a. ALICIA REYES

--

1. El número total de unidades representa la suma de las unidades como parte de la Retribución a Largo Plazo en los años 2021, 2022 y 2023. Las unidades pueden convertirse en Acciones, siempre que se cumplan determinadas condiciones, incluyendo criterios de rendimiento, por lo que el número de acciones a recibir en el momento de la entrega puede ser inferior al número total de unidades aquí indicado.

2. El número total de unidades representa la suma de las unidades concedidas como parte de la Retribución a Largo Plazo en los años 2021, 2022 y 2023. Las unidades pueden convertirse en acciones, siempre que se cumplan determinadas condiciones, incluyendo criterios de rendimiento, por lo que el número de acciones a recibir en el momento de la entrega puede ser inferior al número total de unidades aquí indicado.

2.8.3 Evaluación

Por noveno año consecutivo, el Consejo ha evaluado su funcionamiento y el de sus Comisiones, los Consejeros Ejecutivos y los Consejeros No Ejecutivos con el auxilio de un consultor externo. La independencia de dicho consultor fue revisada por la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. La Comisión Ejecutiva, la Comisión de Auditoría y Control y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones elaboraron un informe anual sobre su funcionamiento para su evaluación por el Consejo. Basándose en las conclusiones y recomendaciones de este consultor externo, el Consejo identificó algunas posibles mejoras en relación con su funcionamiento.

Los Consejeros rellenaron un cuestionario exhaustivo preparado por el consultor externo y mantuvieron entrevistas con éste. A continuación, el consultor procesó y evaluó la información, las sugerencias y los comentarios recogidos, presentando los resultados durante una reunión del Consejo.

El proceso de evaluación abarcó varios aspectos, entre ellos: (i) el seguimiento del progreso de las áreas de mejora previamente identificadas; (ii) el examen de cuestiones generales que influyen en el Consejo, como el número de Consejeros, su experiencia y capacidades, las iniciativas de formación, la independencia y la capacidad de toma de decisiones, así como la supervisión de las Comisiones; (iii) la evaluación de la dinámica operativa, las competencias y las interacciones con el equipo directivo; y (iv) la evaluación del desempeño del Presidente, el Consejero Delegado y el Secretario.

El consultor externo que asesoró en el proceso de evaluación estableció que (i) la evaluación no reveló ninguna de las alertas rojas más frecuentemente planteadas en los procesos de evaluación; y (ii) en general, los Consejeros están satisfechos.

A raíz de la evaluación, los Consejeros No Ejecutivos concluyeron que (i) las reuniones del Consejo deberían comenzar con una introducción del Consejero Delegado sobre los principales asuntos del Grupo; y (ii) que los Consejeros No Ejecutivos deberían reunirse al final de cada reunión del Consejo. Estos cambios ya se han puesto en práctica.

2.8.4 Conflictos de interés

De conformidad con la legislación neerlandesa y los Estatutos, si un Consejero tiene un conflicto de interés personal, directo o indirecto, con la Compañía y sus unidades de negocio, tal y como se menciona en el artículo 2:129(5) del Código Civil neerlandés (Burgerlijk Wetboek) (el "BW"), dicho Consejero no podrá participar en las deliberaciones y toma de decisiones del Consejo sobre dicho asunto.

De acuerdo con el Reglamento del Consejo, un Consejero Ejecutivo informará sin demora a los demás Consejeros Ejecutivos y al Consejero Coordinador o, si el Presidente es un Consejero Independiente, al Presidente, cualquier posible conflicto de interés significativo para la Compañía o para dicho Consejero Ejecutivo. El Consejero Ejecutivo aportará toda la información pertinente al respecto, incluyendo la información relativa a la situación de su cónyuge, pareja de hecho o compañero de vida, hijo adoptivo o pariente por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado.

Por otra parte, un Consejero No Ejecutivo informará sin demora al Consejero Coordinador o, si el Presidente es un Consejero Independiente, al Presidente, de cualquier posible conflicto de interés significativo para la Compañía o para dicho Consejero No Ejecutivo. Si el conflicto de intereses afecta al Consejero Coordinador o, si el Presidente es un Consejero Independiente, al Presidente, dicha comunicación deberá dirigirse al Vicepresidente.

El Consejero No Ejecutivo deberá facilitar toda la información pertinente al respecto, incluida la relativa a la situación de su cónyuge, pareja de hecho o compañero de vida, hijo adoptivo o pariente por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado.

El procedimiento de conflictos de interés incorporado al Reglamento del Consejo refleja la legislación neerlandesa y las recomendaciones del Código de Buen Gobierno neerlandés.

Rafael del Pino y María del Pino son hermanos. Por lo demás, no existe relación de parentesco entre ninguno de los Consejeros o miembros de la Alta Dirección.

2.8.4.1 Transacciones en las que existe conflicto de interés

Una sociedad controlada por D. Rafael del Pino, Presidente de la Sociedad y accionista con más de un 10% del capital social, ha contratado a Ferrovial Construcción, S.A., filial 100% de la Sociedad, como project manager encargado del control y supervisión de las obras de construcción y rehabilitación de determinados inmuebles. Las obras correspondientes están siendo ejecutadas por terceros. El precio del contrato se calcula sobre la base de los costes reales incurridos por Ferrovial Construcción, S.A. en la prestación de estos servicios, a los que se aplica un coeficiente multiplicador de 1,4. El precio resultante es similar al precio de estos servicios cuando son prestados por Ferrovial Construcción, S.A. a otros clientes que no son partes vinculadas (precio de mercado). Los honorarios estimados por los servicios prestados en virtud de este acuerdo ascienden aproximadamente a 590.000 euros.

D. Rafael, D. Ignacio y D. Juan del Pino Fernández-Fontecha, todos ellos hijos de D. Rafael del Pino, Presidente de la Sociedad y accionista con más de un 10% del capital social han suscrito un contrato de obra con Ferrovial Construcción, S.A. en relación con la finalización de la construcción de un inmueble. La modalidad del contrato es “open book project”, según el cual el precio final del contrato se calculará como la suma de los costes reales directos e indirectos de las obras, más una comisión del 8,9% (precio de mercado). El precio estimado del contrato en virtud de este acuerdo es de 1.846.057 euros.

En cumplimiento del artículo 39.9 del Reglamento del Consejo, ambas transacciones (i) se han celebrado en el curso ordinario de los negocios de Ferrovial Construcción, S.A.; (ii) en cumplimiento de las leyes aplicables; y (iii) han sido aprobadas por el Consejo de Administración de la Sociedad, por una mayoría de los votos emitidos por los Consejeros no ejecutivos, sin que el Consejero en cuestión haya participado en las deliberaciones ni en el proceso de toma de decisiones. Se han cumplido las recomendaciones 2.7.3 y 2.7.4 del Código de Buen Gobierno neerlandés.

2.8.4.2 Transacciones con accionistas que ostentan al menos el 10% del capital social de Ferrovial

No ha habido otras transacciones, distintas de la primeramente mencionada en el apartado 2.8.4.1, con accionistas que ostenten al menos del 10% del capital social de Ferrovial. Se ha cumplido la recomendación 2.7.5 del Código de Buen Gobierno neerlandés.

3. ALTA DIRECCIÓN

La Alta Dirección se define en el Reglamento del Consejo como aquellas personas que son miembros del Comité de Dirección de Ferrovial o que reportan directamente al Consejo, a un Consejero o a la Comisión Ejecutiva.

3.1 Comité de Dirección

La gestión diaria del grupo Ferrovial corresponde al Comité de Dirección, compuesto por el Consejero Delegado y determinados miembros de la Alta Dirección.

Los miembros del Comité de Dirección son:

D. Ignacio Madríguez: Consejero Delegado de Ferrovial
 D. Dimitris Bountolos: Director General de Sistemas de Información e Innovación (CIIO)
 D. Luke Bugeja: Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos
 D. Carlos Cerezo: Director General de Recursos Humanos
 D. Ignacio Gastón: Consejero Delegado de Ferrovial Construcción
 Sr. D. Ernesto Lopez Mozo: Director General Económico-Financiero
 Sra. D^a. María José Esteruelas: Consejera Delegada de Ferrovial Energía
 Sr. D. Santiago Ortiz Vaamonde: Secretario del Consejo y Secretario General
 Sra. D^a. María Teresa Pulido: Directora de Estrategia Corporativa
 Sr. D. Andrés Sacristán: Consejero Delegado de Cintra (Autopistas)

3.2 Otros altos directivos

Otros miembros de la Alta Dirección que no forman parte del Comité de Dirección pero que dependen directamente del Consejo de Administración, de un Consejero o de la Comisión Ejecutiva son:

Sr. D. Valentín Alfaya: Director de Sostenibilidad
 Sr. D. Alberto Ferreiro: Director de Auditoría Interna
 Sr. D. Benjamín Juárez: Director de Seguridad, Salud y Bienestar
 Sra. D^a. Patricia Leiva: Directora de Comunicación y Responsabilidad Social Corporativa
 Sr. D. Pedro Montoya: Director de Cumplimiento y Riesgos
 Sr. D. Gonzalo Nieto: CEO Ferrovial Mobility and Services

Hay tres mujeres dentro de la Alta Dirección, lo que representa un 20% de sus miembros. Véase la sección 2.8.1 para más detalles sobre la estrategia global de diversidad e inclusión de Ferrovial.

Ignacio Madrideo

Consejero Delegado



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid); MBA (Universidad de Stanford). Es Consejero Delegado de Ferrovial SE desde 2023 (y de Ferrovial, S.A. desde 2019). Fue Presidente Regional de CEMEX Estados Unidos; Presidente Regional de CEMEX Norte de Europa; responsable global de las áreas de Energía, Seguridad y Sostenibilidad de CEMEX; Presidente de CEMEX España; y Consejero Delegado de CEMEX Egipto. Anteriormente trabajó en McKinsey y Agroman. Asimismo, ha sido Presidente de OFICEMEN (Agrupación de fabricantes de cemento de España), IECA (Instituto Español del Cemento y sus Aplicaciones), y CEMBUREAU (Asociación Europea del Cemento).

Dimitris Bountolos

Director General de Sistemas de Información e Innovación



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (ICCP) por la Universidad de Granada. Diplomado en diferentes cursos de alta dirección en Stanford, ESADE e IESE. En su trayectoria como emprendedor, fue fundador y socio de diferentes startups en el sector del espacio, los drones y la experiencia del empleado, incluyendo Zero 2 Infinity, Guudjob, BlueSouth e IllusionBox. Ha asumido diferentes puestos de responsabilidad en Iberia, destacando la dirección de transformación y desarrollo del Hub y la vicepresidencia de Experiencia de Cliente. También ha sido *Chief Digital Officer* de Latam Airlines, consejero senior del *Chief Innovation Officer* de la NASA en Houston y de transformación digital para el sector de Viajes, Transporte y Logística en McKinsey.

Luke Bugeja

Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos



MBA por la Universidad Deakin y Diploma en Turismo por el William Angliss College (ambos en Melbourne). Ha desarrollado la mayor parte de su carrera en el sector de la aviación y de infraestructuras aeroportuarias, con experiencia operativa, comercial y financiera en aerolíneas, aeropuertos y gestión de inversiones. Más recientemente, fue socio operativo de Hermes GPE y responsable de sus inversiones en transporte. Anteriormente, ocupó altos cargos ejecutivos en OMERS (Ontario Municipal Employees Retirement System), Ontario Airport Investments y Macquarie Bank Limited / MAP Airport. A lo largo de 14 años, ha ocupado altos cargos en Changi Airports International, en Singapur, y en los aeropuertos de London City, Bruselas y Bristol. Cuenta con 16 años de experiencia en el negocio de las aerolíneas, habiendo trabajado en Virgin Blue y Qantas Airways. En mayo de 2021 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos.

Carlos Cerezo

Director General de Recursos Humanos



Licenciado en Filosofía por la Universidad Complutense de Madrid, Máster en Dirección de Recursos Humanos por el CEU y Executive MBA por el Instituto de Empresa. Se incorporó a Ferrovial en 2006, ocupando desde 2015 el cargo de Director de Recursos Humanos y Comunicación de Ferrovial Servicios. Con anterioridad fue Director de Desarrollo Corporativo de RR.HH. y Director de RR.HH. de Corporación. En 2020, fue nombrado Director General de Recursos Humanos. Antes de su incorporación a la compañía, desempeñó diversos puestos de responsabilidad en el ámbito de la consultoría en IBM y PWC.

María José Esteruelas

Consejera Delegada de
Ferrovial Energía



Ingeniera Industrial Eléctrica por ICAI (Universidad Pontificia Comillas, Madrid), Máster en Dirección de Operaciones por el IE Business School y Programa de Dirección General (General Management Program). Se incorporó a Ferrovial en 2021 como Directora General de Soluciones Energéticas. Anteriormente, desarrolló su carrera profesional en Abengoa, donde ha ocupado diversos cargos en diferentes áreas, como Directora de Concesiones, Directora de Latinoamérica, Directora de la División de Energía, Directora de la Región de América y miembro de la Comisión Ejecutiva. Desde febrero de 2019 es miembro del Consejo de Administración de Applus+.

Juan Ignacio Gastón

Consejero Delegado de
Ferrovial Construcción



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (IICCP) por la Universidad de Cantabria y MBA por la London Business School. Se incorporó a Ferrovial en 1995 y durante su carrera profesional ha ocupado distintos cargos de responsabilidad en las divisiones de Construcción y Servicios. En 2003 se incorporó a Amey, pasando en 2007 a ocupar el puesto de Director de Construcción de Ferrovial Construcción en Reino Unido. En 2013 fue nombrado Director General en Ferrovial Servicios España, posición que ocupó hasta ser nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Construcción en noviembre de 2018.

Ernesto López Mozo

Director General Económico-Financiero



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por The Wharton School de la Universidad de Pensilvania. En octubre de 2009 fue nombrado Director General Económico-Financiero de Ferrovial. Anteriormente, ocupó diversos puestos directivos en el Grupo Telefónica, JP Morgan y Banco Santander. Trabajó en obra civil antes de obtener el título de MBA. Miembro del IFRS Advisory Council (2013-2015). Nombrado Presidente del Consejo de Administración de Aegon España, S.A. en 2023 (miembro del Consejo durante 2016-2023). Es Vicepresidente de la Comisión de Auditoría y Control.

Santiago Ortiz Vaamonde

Secretario General



Abogado del Estado (en excedencia voluntaria); Doctor en Derecho (Universidad Complutense de Madrid). Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009. Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público en dos conocidas firmas de abogados; representante del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea; profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

María Teresa Pulido

Directora General de Estrategia Corporativa



Licenciada en Economía por la Universidad de Columbia y MBA por la Sloan School of Management del MIT. Ha desarrollado su carrera en Estados Unidos, España y Venezuela. En 2011 se incorporó a Ferrovial como Directora de Estrategia Corporativa. Anteriormente ocupó puestos directivos en banca en Citi, Deutsche Bank, Bankers Trust, Wolfensohn y en consultoría en McKinsey. Desde 2014 es miembro del Consejo de Administración de Bankinter, desde 2006 forma parte del MIT Sloan Executive Board (EMSAEB) y del Consejo de la Fundación Eugenio Mendoza.

Andrés Sacristán

Consejero Delegado de Cintra



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Comenzó su carrera en Cintra en 2001 ocupando varios puestos en la división de aparcamientos, entre ellos el de Director de Desarrollo, antes de pasar a la división de autopistas de peaje, donde fue Director de Operaciones de Eurolink M4 (Irlanda) y Director General de Radial 4 (Madrid). En 2010, fue nombrado Country Manager para España y miembro de la Comisión Ejecutiva. En 2013, pasó a ser Director para Europa y también se hizo cargo de los mercados de Australia y Colombia en 2015. En 2017, fue nombrado Director para Canadá y Consejero Delegado de 407 ETR. En 2020, Andrés Sacristán asumió la dirección de Cintra US, donde la empresa construyó y opera cinco innovadores proyectos de Express Lanes. Fue nombrado consejero delegado de Cintra en 2021.

Biografías de otros miembros de la alta dirección**Valentín Alfaya**

Director de Sostenibilidad



Doctor cum laude en Biología (Universidad Complutense, Madrid), y Máster en Ingeniería Ambiental (EOI, Madrid). Con una experiencia de 30 años en diversos sectores, actualmente es Director de Sostenibilidad de Ferrovial, donde entre 2004 y 2008 desempeñó también el cargo de Director Corporativo de Riesgos. Fundador y expresidente del Grupo Español para el Crecimiento Verde, miembro del Consejo de la EIT Climate-KIC y del Consejo Asesor de REDS (capítulo español de la Red de Desarrollo Sostenible de la ONU), entre otras instituciones. Autor de diversos libros y publicaciones, imparte clases en la Universidad Rey Juan Carlos (Madrid) y en la Universidad Pontificia de Comillas (ICAI).

Alberto Ferreiro

Director de Auditoría



Licenciado en Empresariales por ICADE, Máster en Finanzas por CUNEF, AMP por el IESE y GSMP por la Booth School de la Universidad de Chicago. En el año 2008 se incorporó a Ferrovial como Director General de Auditoría. Su trayectoria profesional ha estado dedicada a la auditoría interna en grupos internacionales líderes y diversificados, comenzando en el Banco Santander, pasando a Unión Fenosa (ahora Naturgy) en 2000, antes de incorporarse a Ferrovial en 2008. Colabora activamente en el sector de la auditoría interna para promover su valor para las organizaciones.

Benjamin Juarez

Director de Seguridad, Salud y Bienestar



Licenciado en Ciencias por la Universidad de Nevada Las Vegas (UNLV), Máster en Ciencias por la Universidad de Eastern Kentucky (EKU), también posee los títulos de Certified Safety Professional (CSP), y Construction Health and Safety Technician (CHST) del Board of Certified Safety Professionals. En febrero de 2023 fue nombrado Director Global de Seguridad, Salud y Bienestar. Con más de 20 años de experiencia en el sector de la construcción, ha liderado equipos en más de 17 países de Europa, Oriente Medio, Asia y Norteamérica, tanto en el sector de la seguridad como en el de la transformación digital en su ámbito.

Patricia Leiva

Directora de Comunicación y Responsabilidad Corporativa



Patricia es licenciada en Ciencias de la Información por la Universidad Complutense de Madrid y PDD por el IESE Business School.

Cuenta con más de 20 años de experiencia. Como periodista, trabajó en el diario ABC, la Cadena COPE y Europa Press, donde se especializó en información económica. En comunicación corporativa, fue responsable de Comunicación Externa y Relaciones con los Medios de KPMG y vicepresidenta ejecutiva de Comunicación, Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales en ING DIRECT. Hasta su incorporación en Ferrovial, fue directora de Comunicación, Relaciones Institucionales y Sostenibilidad para Mahou San Miguel.

Pedro Montoya

Director de Compliance y Riesgos



Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, Máster en Asesoría Jurídica de Empresas por el Instituto de Empresa, y PDD del IESE.

Inició su carrera profesional en Procter & Gamble en 1986, incorporándose al departamento legal de C.A.S.A. en 1991, donde fue Consejero General y Secretario General. En 2001, se incorporó a EADS (después AIRBUS), donde ocupó varias posiciones en el departamento legal, siendo nombrado en 2006, Director Jurídico Internacional. En 2008, asumió la responsabilidad de Director de Compliance del Grupo, reportando directamente al Consejo de Administración. En 2018 se incorporó como Director de Compliance y Riesgos de ALEATICA.

Gonzalo Nieto

CEO Ferrovial Mobility and Services



Gonzalo Nieto es licenciado en Física por la Universidad Complutense, de Madrid, y MBA por Stern School of Business, de Nueva York. Se incorporó a Ferrovial Servicios en 2004 donde desempeñó diferentes funciones en Desarrollo de Negocio, Amey, Cespa, o como director de sus divisiones de Internacional y de Transformación. Antes de Ferrovial trabajó, entre otras compañías, en McKinsey y Merrill Lynch.

4. JUNTA GENERAL, CAPITAL SOCIAL Y DERECHOS DE VOTO

4.1 Competencias de la Junta General

4.1.1 Lugar y fecha de la Junta General

La Junta General, salvo que se celebre íntegramente por vía electrónica cuando la ley lo permita, se celebra en el municipio donde la Compañía tiene su domicilio (Ámsterdam) o en Rotterdam, La Haya o Utrecht, en los Países Bajos. Cada año, el Consejo convoca al menos una Junta General que se celebrará dentro de los seis meses siguientes a la finalización del ejercicio social de la Compañía. Podrán celebrarse Juntas Generales Extraordinarias con la frecuencia que el Consejo estime conveniente. Además, con sujeción a la legislación aplicable, una o más personas con derecho de asistencia a una junta general ("derecho de reunión") en virtud de la legislación neerlandesa, que representen, individual o conjuntamente, al menos el 10% del capital social en circulación, podrán solicitar por escrito al Consejo la convocatoria de la Junta General.

4.1.2 Convocatoria y Orden del Día de la Junta General

La convocatoria de la Junta General se realiza mediante un anuncio, que se publica electrónicamente y que está disponible de forma directa y permanente hasta el momento de la celebración de la Junta General. El anuncio debe indicar los asuntos a tratar, la hora y el lugar (en su caso) de la Junta, la fecha de registro, la forma en que las personas con derecho de asistencia a la Junta General pueden inscribirse y ejercer sus derechos, el momento en que debe haberse producido la inscripción para la reunión, así como el lugar donde pueden obtenerse los documentos de la reunión, y cualquier otra información que pueda ser requerida por la legislación neerlandesa. La convocatoria deberá realizarse al menos 42 días antes del día de la reunión.

El orden del día de la Junta General suele incluir, entre otras cosas, la aprobación de las Cuentas Anuales, el examen de cualquier cambio sustancial en la estructura de gobierno corporativo de la Compañía y la distribución del resultado, en la medida en que esté a disposición de la Junta General. Al menos cada cuatro años, se incluye en el orden del día la aprobación de la política de remuneración del Consejo.

De acuerdo con la legislación aplicable, los puntos cuya inclusión en el orden del día sea solicitada por escrito por una o varias personas con Derecho de Reunión que representen, individual o conjuntamente, al menos el 3% del capital social en circulación, se incluirán en el anuncio de la convocatoria de la Junta General o se anunciarán de la misma manera si la Compañía ha recibido la solicitud justificada a más tardar 60 días antes del día de la Junta General.

4.1.3 Celebración de la Junta General

Las Juntas Generales están presididas por el Presidente o por cualquier otra persona que se determine de conformidad con los Estatutos. Los Consejeros pueden asistir a las Juntas Generales. En estas Juntas Generales, tienen un voto consultivo, es decir, un Consejero puede indicar a la Junta General el sentido de su voto, pero dicho voto consultivo no tiene poder de voto formal en la Junta General. El presidente de la Junta General puede decidir discrecionalmente admitir a otras personas en la Junta General.

Cada accionista (así como otras personas con derechos de voto o Derechos de Reunión) puede asistir a la Junta General, intervenir en la Junta General y ejercer los derechos de voto a prorrata de su participación, ya sea en persona o por medio de apoderado.

Los accionistas podrán ejercer estos derechos si son titulares de acciones el vigésimo octavo día anterior al día de la Junta General y se han inscrito a tiempo para asistir a la Junta General.

La convocatoria indicará la fecha de registro y la forma en que las personas con derecho de asistencia a la Junta General pueden inscribirse y ejercer sus derechos.

4.1.4 Acuerdos de la Junta General y modificación de los Estatutos

Cada acción da derecho a emitir un voto en la Junta General, y los acuerdos se adoptan por mayoría simple de los votos emitidos sin que sea aplicable el requisito de quórum, salvo determinadas excepciones previstas en la legislación neerlandesa o los Estatutos. De conformidad con la legislación neerlandesa, las acciones de las que sea titular la Compañía o una filial no tendrán derecho de voto. En caso de empate en la votación, la propuesta será rechazada.

Los Estatutos estipulan que determinadas resoluciones requieren una mayoría superior a la mayoría simple de los votos emitidos. En concreto, la limitación y exclusión del derecho de suscripción preferente, la reducción del capital social y las modificaciones de los Estatutos requieren una mayoría de al menos dos tercios de los votos emitidos si en la Junta está representado menos de la mitad del capital social emitido. Los Estatutos estipulan que determinados acuerdos sólo pueden adoptarse a propuesta del Consejo. Se incluyen los acuerdos relativos a la modificación de los estatutos, las fusiones y escisiones legales, el nombramiento de Consejeros, la emisión de acciones, la limitación o exclusión del derecho de suscripción preferente, la reducción del capital social, las distribuciones en especie, la política de remuneración y la disolución.

Si se propone a la Junta General una modificación de los estatutos, deberá hacerse constar en la convocatoria de la Junta General, y una copia de la propuesta, con transcripción literal de la modificación propuesta, deberá estar a disposición de cualquier Persona con Derecho de Reunión para su inspección en el domicilio de la Compañía desde el día de la convocatoria de la Junta General correspondiente hasta el final de celebración de dicha Junta General.

4.1.5 Juntas Generales en 2023

La Junta General de Ferrovial S.A. se celebró el 13 de abril de 2023 en Madrid (España), con un quórum de asistencia del 77,6%. Todos los acuerdos propuestos por el Consejo fueron aprobados y están disponibles en la página web de Ferrovial. Con anterioridad al Momento de Efectividad de la Fusión, Ferrovial S.A., como accionista único de Ferrovial International SE, adoptó determinados acuerdos de junta general con respecto a Ferrovial SE en relación con la Fusión.

4.2 Capital social

De conformidad con los Estatutos, el capital social autorizado de Ferrovial asciende a 30.000.000 euros, que representan 3.000.000.000 de acciones de 0,01 euros de valor nominal cada una.

El capital social emitido a 31 de diciembre de 2023 es:

Capital social emitido (€)	Número de acciones	Número de derechos de voto	Fecha de inscripción
7.406.883,65	740.688.365	740.688.365	22 de noviembre de 2023

A 31 de diciembre de 2023 había 4.759.301 acciones en autocartera.

Todas las acciones emitidas están totalmente desembolsadas.

Cada acción da derecho a emitir un voto en las Juntas Generales. Todos los accionistas tienen los mismos derechos de voto. No hay diferentes clases de acciones con diferentes derechos asociados.

4.3 Transmisión de acciones, derechos especiales de voto y derechos de voto restringidos

La transmisión de acciones (no siendo, a fin de evitar cualquier duda, un derecho efectivo a una acción mantenida a través de los sistemas de Depository Trust Company ("DTC"), Iberclear, Euroclear Bank o Euroclear Nederland) requiere que se documente en escritura pública otorgada a tal efecto y toma de razón por escrito de la sociedad, salvo que la propia Compañía sea parte en la operación.

La notificación a la Compañía de la escritura de transmisión, de una copia notarial de dicha escritura o de un extracto de esta equivaldrá a la toma de razón. Esto se aplica igualmente a la constitución de derechos de prenda o usufructo sobre acciones, siempre que el derecho de prenda también puede establecerse sin toma de razón o notificación a la Compañía, con la debida observancia de la sección 2:86c(4) BW.

No existen restricciones a la transmisión de acciones en los Estatutos ni en la legislación neerlandesa. Sin embargo, la transferencia de acciones a jurisdicciones distintas de los Países Bajos y España puede estar sujeta a normas o restricciones específicas.

No existen acuerdos entre accionistas de los que tenga conocimiento la Compañía que puedan dar lugar a restricciones a la transmisión de acciones o el ejercicio de los derechos de voto.

4.4 Emisión y recompra de (derechos sobre) acciones

4.4.1 Emisión de acciones

De conformidad con los Estatutos, el Consejo decide sobre la emisión de acciones y determina el precio de emisión, así como los demás términos y condiciones de la emisión, siempre y cuando el Consejo haya sido autorizado por la Junta General a emitir acciones con la debida observancia de la normativa aplicable. Salvo que se estipule lo contrario en el momento de su aprobación, la autorización no podrá retirarse sin que lo proponga el Consejo. La autorización del Consejo puede prorrogarse por periodos específicos consecutivos con la debida observancia de las disposiciones legales aplicables. En el caso de que el Consejo no haya sido autorizado, y en la medida en que no lo haya sido, la Junta General, a propuesta del Consejo, podrá acordar la emisión de acciones, fijar el precio de emisión, y los demás términos y condiciones de la emisión. Lo anterior se aplica igualmente a la emisión de derechos de suscripción de acciones, como las opciones, pero no es necesario para una emisión de acciones en virtud del ejercicio de un derecho de suscripción de acciones adquirido previamente. La Compañía no podrá suscribir las acciones que emita.

La Junta General ha autorizado al Consejo, durante un periodo de dieciocho meses a partir de la Fecha de Efectividad de la Fusión, a emitir acciones o emitir derechos de suscripción de acciones por un importe de hasta el 10% del capital social emitido de la Compañía. Asimismo, el Consejo ha sido autorizado, durante un plazo de dieciocho meses desde la Fecha de Efectividad de la Fusión, para acordar la emisión de acciones en relación con uno o varios scrip dividends, por un importe sustancialmente igual al de los scrip dividends aprobados por la Junta General de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 13 de abril de 2023.

4.4.2 Adquisición de acciones por la Compañía

La Compañía podrá adquirir acciones totalmente desembolsadas siempre y cuando la Junta General haya autorizado al Consejo a hacerlo con sujeción a las disposiciones legales aplicables.

La Compañía podrá adquirir acciones totalmente desembolsadas en cualquier momento sin contraprestación o, con sujeción a la legislación neerlandesa y a los Estatutos, si: (i) la parte distribuable de los fondos propios es al menos igual al precio total de compra de las acciones recompradas, (ii) el valor nominal agregado de las acciones que la Compañía adquiera, posea o tenga en prenda o que estén en poder de una filial no supera el 50% del capital social emitido, y (iii) el Consejo ha sido autorizado por la Junta General a recomprar acciones.

No se requiere autorización de la Junta General si la Compañía recompra acciones totalmente desembolsadas con el fin de transmitir las acciones a empleados de la Compañía o de una compañía del Grupo en virtud de un plan de acciones aplicable, siempre que dichas acciones estén admitidas a cotización en un mercado regulado.

La Compañía puede adquirir acciones a cambio de efectivo o de cualquier otra contraprestación.

La Compañía o una filial no podrá votar con las acciones que posea ni dichas acciones se contabilizarán a efectos del cálculo del quórum de votación. Los usufructuarios o acreedores pignoraticios de acciones que pertenezcan a la Compañía o a cualquiera de sus filiales no estarán excluidos de la votación si el derecho de usufructo o el derecho de prenda se crearon antes de que dicha acción pasara a ser propiedad de la Compañía o de cualquiera de sus filiales. La Compañía o una filial no podrá votar con respecto a una acción sobre la que posea un derecho de usufructo o un derecho de prenda.

A la hora de determinar la asignación de una cantidad a distribuir, no se tienen en cuenta las acciones que la Compañía posee en su capital, a menos que dichas acciones estén gravadas con un derecho de usufructo o un derecho de prenda. El Consejo está autorizado a enajenar las acciones propias de la Compañía que obren en su poder.

El Consejo ha sido autorizado por la Junta General, por un periodo de dieciocho meses a partir de la Fecha Efectiva de Fusión, para acordar la adquisición de acciones siempre que la Compañía y las compañías del Grupo no posean más del 10% del capital social emitido de la Compañía, y a un precio de como máximo el 125% de su cotización en un mercado en el que coticen las acciones, según determine el Consejo, en la fecha de recompra.

En virtud de esta autorización, la Compañía ha acordado poner en marcha un programa de recompra de acciones propias, con el fin de reducir su capital social emitido. El programa de recompra de acciones propias tiene una inversión máxima de 500 millones de euros, y el número de acciones a adquirir en virtud del programa de recompra de acciones no podrá exceder en ningún caso de 34 millones de acciones. El programa de recompra de acciones propias ha sido autorizado desde el 1 de diciembre de 2023 hasta el 1 de mayo de 2024.

4.4.3 Reducción de capital

A propuesta del Consejo, la Junta General podrá decidir la reducción del capital social emitido, observando lo dispuesto en el artículo 2:99 BW. El capital social emitido puede reducirse reduciendo el valor nominal de las acciones mediante una modificación de los Estatutos o amortizando acciones.

Si en la Junta General está representado menos de la mitad del capital social emitido, el acuerdo de la Junta General para reducir el capital requerirá el voto a favor de, al menos, dos tercios de los votos emitidos, o una mayoría simple si la mitad o más del capital social emitido está presente o representado en la Junta General.

Un acuerdo de amortización de acciones sólo puede afectar a las acciones que sean propiedad de la propia Compañía o a todas las acciones de una clase concreta. Además, la legislación neerlandesa contiene disposiciones detalladas sobre la reducción de capital. Un acuerdo para reducir el capital social emitido no surtirá efecto mientras los acreedores dispongan de un recurso legal contra el acuerdo.

La Junta General ha acordado amortizar las acciones que la Compañía posea en cada momento. El número de acciones que se amortizarán será determinado por el Consejo. El Consejo podrá llevar a cabo la amortización en uno o varios tramos. Este acuerdo caducará a los 18 meses de la Fecha Efectiva de la Fusión.

4.5. Principales accionistas y operaciones con partes vinculadas

4.5.1 Principales accionistas

La siguiente tabla muestra los accionistas que poseen (directa o indirectamente) una participación sustancial (substantiële deelneming) (es decir, una participación de al menos el 3% del capital social o de los derechos de voto) en la Compañía (los "Accionistas Principales"). Esta lista de Accionistas Principales se basa en la información publicada en la página web de la Autoridad neerlandesa de los Mercados Financieros (Stichting Autoriteit Financiële Markten, AFM) sobre los accionistas principales de la Compañía a 31 de diciembre de 2023.

Accionista	Importe del capital social en propiedad		
	Número / clase de acciones	Porcentaje del capital social	Porcentaje de derechos de voto
Rafael Del Pino	152.251.078	20,56 %	20,56 %
María Del Pino	61.160.900	8,26 %	8,26 %
Leopoldo del Pino	30.924.323	4,17 %	4,17 %
Blackrock Inc.	23.276.732 ⁽¹⁾	3,14 %	3,88 %
TCI Fund Management Ltd	72.970.294 ⁽²⁾	9,85 %	9,85 %
Bank of America Corporation	39.592.791 ⁽³⁾	5,35 %	5,35 %
Lazard Asset Management LLC	38.974.088	5,26 %	4,99 %

⁽¹⁾ Esta cifra incluye también contratos por diferencias.

⁽²⁾ Esta cifra incluye también swaps.

⁽³⁾ Esta cifra incluye también swaps y opciones de compra.

La Compañía no está controlada directa ni indirectamente. La Compañía no tiene conocimiento de ningún acuerdo que pueda, en una fecha posterior, dar lugar a un cambio de control.

4.5.2 Operaciones con partes vinculadas

La información sobre operaciones con partes vinculadas se incluye en la nota 6.8 de los estados financieros consolidados de Ferrovial y su grupo de empresas.

5. ACUERDOS DE CAMBIO DE CONTROL Y DERECHOS ESPECIALES DE CONTROL.

5.1 Periodo de reflexión en respuesta al accionariado activo o a una adquisición hostil

El consejo de administración de una sociedad cotizada neerlandesa, como la Compañía, puede acogerse a un período legal de reflexión de un máximo de 250 días (wettelijke bedenktijd). Durante dicho periodo de reflexión, la Junta General no podría destituir, suspender o nombrar Consejeros ni modificar las disposiciones estatutarias relativas a tales asuntos.

La legislación permite al Consejo solicitar un periodo de reflexión en caso de que:

- uno o más accionistas que (conjunta o individualmente) tengan derecho a incluir un punto en el orden del día de la Junta General según lo dispuesto en el apartado 4.1.1, propongan un punto del orden del día para que la Junta General considere una propuesta de nombramiento, suspensión o destitución de uno o más Consejeros o una propuesta de modificación de una o más disposiciones de los Estatutos relativas a dichos asuntos; o
- se anuncie o realice una oferta pública de acciones sin el apoyo de la Compañía a dicha oferta, siempre que, en cada caso, el Consejo considere que dicha propuesta u oferta entra en conflicto material con los intereses de la Compañía y sus negocios.

5.2 Normas que regulan la obligación de los accionistas de presentar una oferta pública de adquisición

En virtud de la Ley neerlandesa de Supervisión de los Mercados Financieros (Wet op het financieel toezicht) ("FMSA") y del Decreto neerlandés sobre ofertas públicas de adquisición (Besluit openbare biedingen), y de conformidad con la Directiva europea 2004/25/CE, también conocida como Directiva sobre adquisiciones, cualquier accionista que (individual o conjuntamente) obtenga directa o indirectamente el control de una sociedad cotizada neerlandesa está obligado a formular una oferta pública de adquisición de todas las acciones emitidas y en circulación del capital social de dicha sociedad. Se considera que existe dicho control si una persona (jurídica) puede ejercer, sola o actuando de forma concertada, al menos el 30% de los derechos de voto en la junta general de dicha sociedad cotizada (sujeto a una exención para los Accionistas Principales que, actuando solos o de forma concertada, ya tuvieran dicha participación en la sociedad en el momento de la oferta pública inicial de dicha sociedad).

Además, está prohibido lanzar una oferta pública de adquisición de acciones de una sociedad cotizada, como las acciones de la Compañía, a menos que se haya aprobado un documento de oferta. De conformidad con el artículo 4(2)(a) de la Directiva Europea 2004/25/CE, tal y como se traspone en el artículo 4:74(2)(a) FSMA, la AFM será la autoridad competente para supervisar dicha oferta pública de adquisición y aprobar dicho documento de oferta. Una oferta pública de adquisición sólo puede lanzarse mediante la publicación de un documento de oferta aprobado, a menos que una sociedad haga una oferta por sus propias acciones. Las normas de la oferta pública de adquisición tienen por objeto garantizar que, en caso de oferta pública de adquisición, entre otras cosas, se ponga a disposición de los accionistas información suficiente, que los accionistas reciban un trato equitativo, que no haya abuso de información privilegiada y que haya un periodo de oferta adecuado y oportuno.

5.3 Acuerdos significativos con cláusulas de cambio de control

Los acuerdos significativos de la Compañía que incorporan cláusulas de cambio de control son los siguientes:

- Ferrovial mantiene un Contrato de Línea de Crédito Revolving Multidivisa con determinadas entidades financieras desde abril de 2014. En él se estipula la amortización anticipada en caso de cambio de control en Ferrovial, autorizando a cada una de estas entidades a retirar la financiación concedida de forma individual durante los 90 días siguientes. En 2022 Ferrovial suscribió una serie de préstamos/líneas de crédito con varias entidades bancarias que contemplan, entre otras causas de vencimiento anticipado, el cambio de control de Ferrovial.
- En julio de 2014, marzo de 2017 y mayo, junio y noviembre de 2020, Ferrovial Emisiones, S.A. (filial de la Compañía) emitió bonos admitidos a negociación en el mercado AIAF de renta fija, garantizados por Ferrovial y con vencimiento en 2024, 2025, 2026, 2026 y 2028, respectivamente. El apartado 7(c) de los Términos y Condiciones incluidos en los folletos de emisión establece como supuesto de amortización anticipada total o parcial, a opción de los obligacionistas, el acaecimiento de un cambio de control de Ferrovial que además suponga la pérdida o rebaja de rating de Ferrovial.

En septiembre de 2023, Ferrovial SE emitió bonos ligados a objetivos de sostenibilidad admitidos a negociación en Euronext Dublín, con vencimiento en 2030. El apartado 6 (c) de los Términos y Condiciones incluidos en el folleto de emisión, establece como supuesto de amortización anticipada total o parcial, a opción de los bonistas, el acaecimiento de un cambio de control de Ferrovial SE, que además suponga la pérdida o rebaja del rating de Ferrovial SE.

En diciembre de 2016 y noviembre de 2017, Ferrovial y varias de sus filiales suscribieron contratos de contragarantía con varias compañías aseguradoras para la emisión de garantías de caución por cuenta de sociedades del Grupo Ferrovial. Los contratos incluyen la facultad de las aseguradoras de solicitar contragarantías en efectivo si se produce un cambio de control en Ferrovial.

- La Compañía y su grupo también son parte en contratos menos significativos, principalmente de naturaleza financiera, que requieren autorizaciones o establecen condiciones para un cambio de control u operaciones corporativas como una fusión o escisión. Entre las causas de resolución anticipada se encuentra el cambio de control de Ferrovial.
- También existen contratos con proveedores de servicios informáticos que incluyen entre las causas de resolución anticipada un cambio de control en Ferrovial.

5.4 Acuerdos de empleo, prestación de servicios y de indemnización por despido

No existen acuerdos entre la compañía y sus consejeros o altos directivos que prevean indemnizaciones, garantías o cláusulas de blindaje en caso de dimisión o despido improcedente o si la relación contractual llega a su fin como consecuencia de una oferta pública de adquisición.

6. CUMPLIMIENTO Y OTRAS POLÍTICAS DE FERROVIAL

El Informe de Gestión de Ferrovial contiene apartados específicos sobre sostenibilidad y medio ambiente; derechos humanos; seguridad, salud y bienestar; integridad; y gestión fiscal. Puede consultar estos apartados para obtener información detallada sobre estas materias.

6.1 Código Ético y de Conducta Empresarial

El Código de Ética y Conducta Empresarial (el "Código") es el documento más importante de la normativa interna de Ferrovial y constituye la piedra angular de su programa de cumplimiento, cuyo objetivo es promover una cultura de integridad y establecer un proceso común de seguimiento y control de los riesgos de cumplimiento de la Compañía bajo el principio de "tolerancia cero" ante la comisión de irregularidades o actos delictivos. El Código está disponible en la página web de Ferrovial.

El Código es aplicable a todas las empresas del grupo y establece los principios básicos a los que deben adherirse sus administradores, directivos y empleados.

De acuerdo con el Código, los principios clave de la conducta empresarial de Ferrovial son:

- Cumplimiento de la Ley: las actividades de Ferrovial se desarrollarán siempre con estricto cumplimiento de la legislación aplicable.
- Respeto a los Derechos Humanos: todas las actuaciones de Ferrovial y sus empleados se ajustarán estrictamente los derechos humanos y libertades públicas recogidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos.
- Integridad: las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y sus empleados se basarán en la honestidad, la prevención de la corrupción y el respeto a las circunstancias y necesidades individuales de cada persona implicada.

Estos principios clave se plasman en una serie de compromisos relativos a (i) la relación de Ferrovial con y entre sus empleados (trato respetuoso y prevención de la discriminación; abolición del trabajo infantil; igualdad de oportunidades; salud y seguridad en el trabajo; respeto de la confidencialidad y privacidad de los datos de los empleados; fomento de la conciliación de la vida personal y profesional); (ii) cumplimiento de las leyes aplicables (relaciones con los gobiernos; leyes anticorrupción; información privilegiada; leyes contra el blanqueo de dinero; competencia leal; libros y registros exactos); (iii) con terceros y el mercado (calidad; confidencialidad de los datos de terceros; transparencia, creación de valor y gobierno corporativo; protección de los activos de la empresa; y conflictos de intereses); y (iv) con la comunidad (medioambiental y social).

El Programa de Cumplimiento es supervisado directamente por el Consejo a través de la Comisión de Auditoría y Control, que depende del Director de Cumplimiento y Riesgos. El Director de Cumplimiento y Riesgos informa periódicamente a la Comisión de Auditoría y Control y al menos una vez al año al Consejo sobre la eficacia del Programa de Cumplimiento. Este último incluye una revisión de los controles establecidos para el cumplimiento del Código de Ética y Conducta Empresarial y otras normas de cumplimiento.

Asimismo, el Director de Cumplimiento y Riesgos informa en cada reunión de la Comisión de Auditoría y Control sobre el funcionamiento del Canal Ético, que es el mecanismo establecido por la Compañía para facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas internas de Ferrovial por parte de empleados de Ferrovial o de terceros. Para más información sobre el Canal Ético, véase el apartado de Gestión Ética y Responsable del Informe de Gestión.

6.2 Política Anticorrupción

Ferrovial cuenta con una Política Anticorrupción, disponible en la página web de Ferrovial.

La Política Anticorrupción rige el comportamiento de todos los administradores, directivos y empleados de Ferrovial y de su grupo de empresas, así como de sus socios comerciales, en el desarrollo de sus actividades, teniendo en cuenta que Ferrovial tiene implantada una política de "tolerancia cero" con cualquier práctica que pueda ser considerada como corrupción o entrega o recepción de sobornos. La Política Anticorrupción regirá las interacciones entre Ferrovial o las compañías que integran el grupo y cualquier persona, incluidos, entre otros, los funcionarios públicos.

Además de los compromisos voluntarios con la integridad y la ética empresarial, la Política Anticorrupción obliga al estricto cumplimiento de la legislación anticorrupción aplicable en todo el mundo, incluida cualquier ley que prohíba dar o recibir sobornos y prácticas corruptas, entre otras, el Código Penal neerlandés, el Código Penal español, la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero de Estados Unidos, la Ley de Soborno del Reino Unido de 2015, la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción y la Convención de la OCDE contra el Soborno.

6.3 Reglamento de Conducta en los Mercados de Valores

Ferrovial cuenta con un Reglamento de Conducta en los Mercados de Valores, también disponible en la página web de Ferrovial.

El Reglamento establece las directrices y prohibiciones para Consejeros, directivos y empleados en relación con las obligaciones y sanciones legales y reglamentarias aplicables a las operaciones con información privilegiada y a la divulgación ilegal de información privilegiada. Además, el Reglamento regula otras cuestiones, como los periodos de restricción, las listas de iniciados y las obligaciones de notificación que deben cumplir con arreglo a la legislación neerlandesa los miembros del Consejo u otras Personas con Responsabilidades de Dirección cuando operen con valores de Ferrovial.

El Reglamento también es aplicable a las personas estrechamente vinculadas (familiares directos o miembros del mismo hogar y entidades jurídicas estrechamente vinculadas) con los miembros del Consejo, directivos y empleados.

7. INFORMACIÓN FINANCIERA Y AUDITORÍA

7.1 Principales características del sistema de control interno sobre la información financiera

Ferrovial tiene implantado un sistema de control interno de la información financiera basado en el modelo del Comité de Organizaciones Patrocinadoras de la Comisión Treadway ("COSO"), conocido como Sistema de Control Interno de la Información Financiera (el "SCIF"). Este marco define el sistema de control interno como un conjunto de normas, procedimientos y herramientas concebidos para garantizar razonablemente que la información financiera (i) refleje fielmente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera, los flujos de tesorería y los resultados de las operaciones de la Compañía y (ii) esté exenta de errores significativos. La fiabilidad, exactitud, integridad y actualidad de la información contribuyen significativamente al cumplimiento de este objetivo. La evaluación periódica del sistema de control interno es esencial para garantizar que sigue siendo eficaz.

Los párrafos siguientes profundizan en las especificidades del marco SCIF en vigor.

7.2 Responsabilidades

El Consejo de Administración es responsable de supervisar el sistema de control interno de la información financiera. Además, la Comisión de Auditoría y Control se encarga de supervisar el funcionamiento eficaz del control interno de la Compañía, incluido el SCIF, apoyándose en la función de Auditoría Interna.

El diseño práctico, la implantación y el mantenimiento del SCIF son responsabilidades asignadas a los miembros del Comité de Dirección, que se apoyan en la Dirección Económico-Financiera de Ferrovial para liderar y supervisar globalmente todas las fases del proceso, tal y como se recoge en el "Marco General de Funcionamiento del Sistema de Control Interno de la Información Financiera". Este marco está a disposición de todos los empleados a través de la intranet de la Compañía. Cabe destacar que esta responsabilidad se extiende más allá del Departamento Financiero, abarcando a toda la compañía, incluidos Recursos Humanos, Asesoría Jurídica, Sistemas de Información y todas las Divisiones de Negocio.

La Dirección Económico-Financiera de Ferrovial proporciona informes periódicos de situación a la Comisión de Auditoría y Control. Además, anualmente presenta al Consejo de Administración un informe sobre el control interno.

7.3 El proceso

La identificación de los riesgos de error en la información financiera es una de las etapas más importantes dentro del proceso SCIF, cuyo objetivo es garantizar (con una seguridad razonable) la fiabilidad de la información financiera divulgada al mercado.

El proceso SCIF, también conocido como "la Rueda Anual SCIF", está alineado con el Marco de Gestión de Riesgos Empresariales COSO III. Este proceso proporciona un enfoque estructurado para gestionar los controles internos de

forma sistemática a lo largo del año, garantizando la fiabilidad de la información financiera y el cumplimiento de la normativa contable. El proceso abarca varias etapas clave:

- Definición del alcance: determinación de las entidades jurídicas y de los procesos para los que los controles internos son esenciales para garantizar la fiabilidad de los estados financieros consolidados.
- Actualización de procesos y controles: revisar periódicamente la documentación de los procesos y mejorar los controles.
- Autoevaluación de la eficacia de los controles: evaluar el diseño y la eficacia operativa de los controles clave identificados.
- Evaluación de riesgos: evaluación de los riesgos residuales asociados a la información financiera.
- Actualización de resultados ("Rolling Forward"): incorporación de cambios y tratamiento de los cambios de control posteriores a la evaluación.
- Certificación anual: certificación de la exactitud de la información financiera.
- Auditoría interna de los controles.

Estas etapas se apoyan en herramientas informáticas, lo que facilita la gestión integral del proceso y permite asignar claramente las responsabilidades de ejecución y documentación de los controles.

La metodología se basa en el análisis de la información financiera de las distintas sociedades controladas por Ferrovial, seleccionando las líneas de estados financieros materiales en función de criterios cuantitativos y cualitativos (principalmente líneas de estados financieros que implican juicios, estimaciones y cálculos complejos, y que presentan riesgo de fraude). En esta etapa se identifican los riesgos de error y fraude en la información financiera, en relación con la existencia, integridad, exactitud, valoración, presentación y desglose, derechos y obligaciones asociados a las líneas de estados financieros dentro del alcance. Las principales líneas de los estados financieros se agrupan en procesos que se analizan y para los que se elabora una narrativa que describe el proceso de generación de la información y los principales controles asociados.

La evaluación de riesgos se realiza una vez al año, basándose en el funcionamiento de los principales controles implantados. Las observaciones más significativas y los riesgos residuales se presentan al Consejo de Administración y a la Comisión de Auditoría y Control.

Los resultados de la autoevaluación de controles se ratifican durante la fase de "Rolling Forward", comprobando si entre la fecha de la evaluación de controles (septiembre) y el cierre del ejercicio se han producido cambios significativos en los procesos, sistemas y/o en la organización que puedan afectar al control interno. El Rolling Forward se pone en marcha en enero junto con la autoevaluación de los controles de frecuencia anual asociada al cierre del ejercicio. Asimismo, cuando se identifican problemas en el proceso de autoevaluación, se definen planes de acción para asegurar su resolución.

El proceso de identificación de riesgos de error en la información financiera considera los efectos de otros tipos de riesgos, principalmente operativos, tecnológicos, legales, fiscales y laborales, en la medida en que afectan a los estados financieros. Estos riesgos son evaluados y gestionados por los negocios y las distintas funciones corporativas, como la Dirección de Sistemas de Información e Innovación en adelante DGSSII, Dirección Fiscal, Dirección Jurídica, Dirección de Recursos Humanos y otras.

Ferrovial también ha documentado los controles a nivel de entidad, siguiendo los principios del marco COSO III, y los Controles Generales de Tecnologías de la Información, siguiendo el estándar internacional incluido en el Modelo Corporativo de Seguridad de la Información. Esto incluye las políticas y procedimientos de control interno de los sistemas informáticos (incluyendo acceso seguro, control de cambios, funcionamiento del sistema, continuidad y segregación de funciones) que dan soporte a los procesos clave de la compañía en relación con la elaboración y publicación de la información financiera.

Anualmente, los Directores de Sistemas de Información de las principales filiales y unidades de negocio, así como el Director General de Sistemas de Información del Grupo, realizan una evaluación de la efectividad de los controles internos implantados sobre los principales sistemas de información que soportan los procesos de información financiera en sus respectivos ámbitos de responsabilidad (entornos local y corporativo). Esta evaluación proporciona una visión general de los principales riesgos asociados al uso de los productos y servicios digitales e información de Ferrovial, además de facilitar la definición e implantación de planes de acción para gestionar los riesgos identificados.

Sobre la base de todas las actividades clave de ICFR realizadas durante 2023, junto con los planes de acción en vigor para abordar los riesgos residuales, se ha llegado a la conclusión de que los sistemas mencionados proporcionan una garantía razonable de que la información financiera de la compañía no contiene ninguna inexactitud material.

7.4 Supervisión del sistema

Ferrovial cuenta con una Dirección de Auditoría Interna que depende de la Comisión de Auditoría y Control. El ámbito de actuación de la Dirección de Auditoría Interna incluye todas las sociedades del Grupo Ferrovial.

El alcance de las revisiones y análisis realizados por la Dirección de Auditoría Interna incluye lo siguiente:

- Estados financieros.
- Planes de negocio, presupuestos y modelos financieros.
- Información no financiera.
- Diseño, eficacia y eficiencia de los procesos y controles internos.
- Cumplimiento de la normativa interna y externa aplicable.
- Integridad y suficiencia funcional de los sistemas de información, y
- La adecuación de las responsabilidades organizativas.

La Dirección de Auditoría Interna informa periódicamente a la Comisión Ejecutiva y a la Comisión de Auditoría y Control.

7.5 Proceso de elaboración de las cuentas anuales

La elaboración de las Cuentas Anuales comienza con la creación del calendario de cierre anual por parte del departamento Financiero, que incluye las principales tareas a realizar para preparar las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo. Se trata de un proceso ascendente en el que se definen controles para las actividades clave: todas las actividades de cierre contable realizadas a nivel corporativo, como el proceso de consolidación total, el desglose de las notas a los estados financieros y la preparación del estado de flujos de efectivo tienen sus propios controles.

A nivel de sistemas transaccionales, Ferrovial dispone de un sistema armonizado, denominado internamente SAP "corporativo", que engloba a la mayoría de las compañías del Grupo. Las entidades fuera de este SAP "corporativo" disponen de sus propios sistemas transaccionales, todos ellos desarrollados bajo la plataforma SAP. El mecanismo de captura y preparación de la información que soporta los estados financieros consolidados de Ferrovial se basa principalmente en una herramienta de consolidación denominada SAP BPC. Las sociedades y subgrupos no incluidos en la aplicación SAP corporativa cargan su información financiera de cierre del ejercicio en esta aplicación. Gran parte de la información que soporta los desgloses y notas a los estados financieros se incluye en la herramienta de consolidación, capturándose el resto mediante hojas de cálculo de formato estándar, denominadas Reporting Packages, que se preparan para los cierres semestrales y anuales.

La información comunicada para la elaboración de los estados financieros consolidados del Grupo es certificada por distintos niveles de la organización en un proceso ascendente. Así, los Consejeros Delegados y los Directores Financieros de las divisiones y de las principales filiales certifican la información financiera de sus áreas de responsabilidad. Esta certificación incluye una mención explícita a su responsabilidad de mantener un sistema de control interno que permita que la información financiera esté libre de errores materiales o fraude. También incluye una declaración relativa al ejercicio de autoevaluación de la eficacia de los controles y de que los resultados obtenidos no dan lugar a ninguna deficiencia significativa o error material en la información financiera.

Los estados financieros se presentan al Consejo para su formulación. Además, antes de su publicación y aprobación por el Consejo, la Dirección General Económico-Financiera presenta a la Comisión de Auditoría y Control los estados financieros anuales, destacando los principales juicios y estimaciones realizados en las áreas más complejas o con mayor impacto contable.

El auditor externo participa periódicamente en la Comisión de Auditoría y Control, presentando su alcance, planificación, identificación de riesgos clave, conclusiones del trabajo provisional y conclusiones finales de la auditoría. También presenta anualmente a la Comisión de Auditoría y Control las debilidades de control interno detectadas durante su trabajo de auditoría. Estas deficiencias se incorporan al plan de acción del SCIF; el Departamento Económico-Financiero es responsable de diseñar un plan de acción para corregir dichas deficiencias y de informar de los progresos a la Comisión de Auditoría y Control y a Auditoría Interna para supervisar su finalización.

7.6 Nombramiento del auditor externo del Grupo

De conformidad con la legislación neerlandesa, el auditor externo de Ferrovial es nombrado por la Junta General de Accionistas, a propuesta del Consejo. El Consejo basa su nombramiento en el asesoramiento de la Comisión de Auditoría y Control, que anualmente presenta un informe al Consejo sobre el desempeño y la relación con el auditor externo, así como sobre su independencia.

Ernst & Young, S.L., anterior auditor externo de Ferrovial, fue nombrado inicialmente por la Junta General como auditor externo de Ferrovial, S.A. (la antigua matriz del grupo Ferrovial) el 17 de abril de 2020 por un plazo de tres años, a contar desde el 31 de diciembre de 2020. Tras la Fusión por la que la Compañía adquirió todos los activos y pasivos de Ferrovial, S.A. a título universal, Ernst & Young Accountants LLP es ahora el auditor de Ferrovial.

7.7 Transición a un modelo de cumplimiento de la Ley Sarbanes-Oxley (SOX)

En relación con la cotización prevista de Ferrovial en el Nasdaq, en 2023 iniciamos un proceso para determinar si nuestro sistema actual de SCIF cumplía la Ley Sarbanes-Oxley y los controles existentes funcionaban al nivel requerido, iniciando un programa para adaptar nuestro marco anterior de ICFR a los requisitos de la Ley Sarbanes-Oxley. El programa de implantación continuará durante 2024.

En el anterior Sistema ICFR no se habían identificado debilidades materiales ni deficiencias significativas en nuestros controles internos. Sin embargo, el programa de implantación de la SOX ha puesto de manifiesto la necesidad de introducir requisitos adicionales que actualmente no se cumplen (por ejemplo, la implantación de controles de revisión por la dirección con un nivel de precisión o documentación requerido). Como resultado, en la preparación de nuestros estados financieros NIIF 2023, hemos identificado tres debilidades materiales en el diseño y la eficacia operativa de nuestros controles internos sobre la información financiera relacionados con lo siguiente (i) la falta de pruebas de los controles de revisión de la dirección en relación con los atributos de control, el nivel de precisión aplicado y la documentación de los asuntos resueltos y sobre la integridad y exactitud de los informes utilizados en los controles, (ii) la falta de pruebas de diseño, implantación y eficacia operativa de los controles internos sobre los controles generales de tecnología de la información que afectan a los sistemas y aplicaciones utilizados en procesos significativos, y (iii) la falta de diseño de los controles para garantizar que se mantiene una adecuada segregación de funciones en el registro de las transacciones.

La empresa ya ha realizado progresos significativos en la corrección de estas deficiencias materiales mediante la ejecución de un programa de cumplimiento de la Ley SOX con el apoyo de un asesor externo, habiéndose adoptado medidas específicas para cada una de las deficiencias materiales que se indican a continuación:

- Identificar la población completa de controles de revisión de la gestión y mejorar la preparación y conservación de la documentación de la realización de los controles mediante el uso de plantillas normalizadas con todos los atributos de control requeridos, incluido el nivel de precisión aplicado, la investigación y resolución de cuestiones de revisión, la comprobación de los informes del sistema utilizados en la realización de los controles;
- Tras una evaluación del grado de preparación de los controles generales de las tecnologías de la información (TI) de los principales sistemas y aplicaciones que soportan la elaboración de nuestros estados financieros consolidados, la Sociedad está trabajando para demostrar la eficacia del diseño y el funcionamiento de los controles generales de TI implantados en torno a dichas aplicaciones, así como para implantar dicho marco en todas las demás aplicaciones empresariales y de servicios de TI en su ámbito de aplicación. Se están llevando a cabo medidas correctoras derivadas de la evaluación del grado de preparación para mejorar el cumplimiento de la SOX.
- Se ha definido un plan de acción con 4 líneas de trabajo, que incluyen acciones tácticas en los sistemas para mejorar los controles de acceso; definición de controles para nuevos usuarios en aplicaciones informáticas; definición de un nuevo procedimiento para asegurar que la segregación de funciones es un requisito en cualquier implantación de nuevos sistemas; y acciones a nivel de procesos que aseguren una supervisión adecuada de las principales actividades de control e identifiquen un acceso adecuado a aquellos sistemas que soportan la actuación de control.

A pesar de las continuas mejoras del control interno derivadas del programa de cumplimiento de la Ley SOX, la dirección ha llegado a la conclusión de que los sistemas mencionados ofrecen en su conjunto garantías razonables de que la información financiera de la empresa no contiene inexactitudes importantes.

DECLARACIÓN DE CONTROL INTERNO

El Consejo de Administración de Ferrovial SE, basándose en los procedimientos de control interno llevados a cabo durante 2023 descritos en la sección 7.3 y en la evaluación de empresa en funcionamiento incluida en la nota 1.2.1 "Evaluación de empresa en funcionamiento" de las Cuentas Anuales Consolidadas, declara que:

- el informe de gestión de Ferrovial SE proporciona información suficiente sobre cualquier deficiencia en la eficacia de los sistemas internos de gestión y control de riesgos en relación con los riesgos a que se refiere la disposición sobre mejores prácticas 1.2.1 del Código de Gobierno Corporativo de los Países Bajos;
- los sistemas mencionados ofrecen garantías razonables de que la información financiera de la empresa no contiene inexactitudes importantes;
- basándose en la situación actual, está justificado que la información financiera se elabore sobre la base de una empresa en funcionamiento; y
- el citado informe recoge los riesgos materiales, según la disposición de buenas prácticas 1.2.1 del Código de Gobierno Corporativo de los Países Bajos, y las incertidumbres, en la medida en que sean relevantes para la expectativa de continuidad de la empresa durante el periodo de doce meses posterior a la elaboración del informe.

8. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE GOBIERNO CORPORATIVO

El Código de Gobierno Neerlandés (<https://www.mccg.nl/english>) se aplica a todas las compañías neerlandesas con acciones cotizadas en una bolsa de valores reconocida por el gobierno, ya sea en los Países Bajos o en otro lugar, y por lo tanto también aplica a Ferrovial. El Código de Gobierno Neerlandés modificado se publicó el 20 de diciembre de 2022 y, a efectos de información, se aplica a los ejercicios financieros que comiencen a partir del 1 de enero de 2023. El Código de Gobierno Neerlandés contiene una serie de principios y disposiciones sobre mejores prácticas en relación con los Consejos, los accionistas y la Junta General, la información financiera, los auditores, la divulgación, el cumplimiento y las normas de ejecución.

La Compañía reconoce la importancia del buen gobierno. Al mismo tiempo, la Compañía continúa con las prácticas de buen gobierno desarrolladas por Ferrovial S.A., en el contexto español y la práctica del mercado internacional. La Compañía ha tomado en consideración para su gobierno corporativo, y continuará haciéndolo en el futuro, las disposiciones sobre buenas prácticas del Código de Gobierno neerlandés. Ferrovial cumple con la mayoría de las disposiciones sobre mejores prácticas del Código de Gobierno neerlandés, excepto las que se enumeran a continuación:

Recomendaciones 1.5.3 y 1.5.4 – La Comisión de Auditoría y Control no sigue plenamente en su forma de informar el Código lo dispuesto en el Gobierno neerlandés. No obstante, la Comisión de Auditoría y Control informa al Consejo a través de varias vías: (i) el Presidente de la Comisión resume en cada reunión del Consejo los principales asuntos tratados en la reunión anterior de la Comisión de Auditoría y Control; (ii) una vez redactadas, todas las actas de las reuniones de la Comisión de Auditoría y Control se ponen a disposición de todos los Consejeros; y (iii) la Comisión de Auditoría y Control ha aprobado un informe sobre su funcionamiento durante el ejercicio 2023 que ha sido presentado al Consejo, en el que se recogen aspectos como la composición de la Comisión de Auditoría y Control, sus funciones, las reuniones celebradas y los asistentes a las mismas (tanto miembros como invitados), las actividades realizadas, la evaluación anual y las conclusiones. Ferrovial considera que, de esta forma, el Consejo dispone de la información adecuada de las actividades desarrolladas por la Comisión de Auditoría y Control.

Recomendación 2.2.1 – Incluyendo el periodo en el que formó parte del Consejo de Ferrovial S.A., el Consejero Ejecutivo D. Rafael del Pino ha sido Consejero Ejecutivo durante más de ocho años. D. Rafael del Pino es Consejero Ejecutivo desde 1992 y Presidente desde 2000. Posee un extraordinario conocimiento de Ferrovial y su Grupo, así como de los sectores en los que opera. Ha desempeñado un papel decisivo en el crecimiento e internacionalización de Ferrovial y su Grupo. Bajo su iniciativa, gestión e impulso, Ferrovial se ha convertido en uno de los principales y más prestigiosos operadores mundiales de infraestructuras.

Recomendación 2.2.2 – Incluyendo el periodo en que ha formado parte del Consejo de Ferrovial S.A., el Consejero no ejecutivo D. José Fernando Sánchez-Junco ha formado parte del Consejo durante más de doce años. D. José Fernando Sánchez-Junco posee un profundo conocimiento de Ferrovial y su Grupo, habiendo contribuido a su importante desarrollo e internacionalización y a su consolidación como operador global en el sector de las infraestructuras. Asimismo, el currículum de D. José Fernando Sánchez-Junco muestra también su amplia formación con sólidos conocimientos de estrategia empresarial y comercial.

Recomendación 2.3.7 – El Código de Gobierno neerlandés recomienda el nombramiento de un vicepresidente que sustituya al Presidente del Consejo. Ferrovial ha implantado un modelo de gobierno de presidente ejecutivo. Esto significa que uno de los Consejeros No Ejecutivos de Ferrovial, con el cargo de Consejero Coordinador, actúa como "presidente", tal y como se contempla en el Código de Gobierno neerlandés, y que uno de los Consejeros ejecutivos de Ferrovial ostenta el cargo de Presidente. El Vicepresidente de Ferrovial sustituye al Presidente de Ferrovial, y no al Consejero Coordinador de Ferrovial. El Presidente de Ferrovial (en su caso, junto con el Consejero Coordinador de Ferrovial) ejerce una serie de funciones contempladas en el Código de Gobierno neerlandés para el "presidente" y, por consiguiente, el hecho de que el Vicepresidente sustituya al Presidente (y no al Consejero Coordinador) es coherente con la elección de Ferrovial de un modelo de gobierno basado en la presidencia ejecutiva.

Recomendación 2.4.2 – El Reglamento del Consejo establece una limitación al número de Consejos ajenos a Ferrovial de los que pueden formar parte los Consejeros (cinco sociedades cotizadas distintas de la Compañía y sus Filiales, computándose como uno solo los cargos dentro del mismo grupo de sociedades). La Compañía considera que esta limitación garantiza suficientemente un nivel adecuado de participación de los Consejeros de Ferrovial. Asimismo, y con la misma finalidad, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones supervisa anualmente los cargos ajenos a Ferrovial en los que participan los Consejeros No Ejecutivos.

Recomendación 2.6.2 - La Política del Canal Ético establece que las comunicaciones sobre conductas irregulares, reales o presuntas, de un miembro del Consejo se gestionarán bajo la supervisión directa del Presidente de la Comisión de Auditoría y Control. La Compañía considera que esto es lo más adecuado teniendo en cuenta el gobierno global de Ferrovial, dado que la Comisión de Auditoría y Control, compuesta únicamente por Consejeros No Ejecutivos independientes, tiene entre sus funciones el establecimiento de procedimientos para la recepción, retención y tratamiento de quejas, inquietudes y cuestiones de empleados y terceros. Además, el Director de Cumplimiento y Riesgos, responsable del sistema de denuncia de irregularidades, depende del Presidente de la Comisión de Auditoría y Control, que conoce por tanto los procedimientos de investigación de las denuncias.

Recomendación 3.1.2 vi) - La Política de Remuneraciones de Ferrovial establece que, una vez atribuidas las acciones correspondientes a los sistemas retributivos, los Consejeros Ejecutivos no podrán transmitir su titularidad ni ejercitarlas hasta transcurrido un plazo mínimo de tres años. Se exceptúa el supuesto de que un Consejero Ejecutivo mantenga, en el momento de la transmisión o ejercicio, una exposición económica neta a la variación del precio de las acciones por un valor de mercado equivalente a un importe de, al menos, dos veces su retribución fija anual, mediante la titularidad de acciones, opciones u otros instrumentos financieros. El objetivo del periodo de tenencia de las acciones entregadas por la Sociedad es alinear sus intereses y los de sus accionistas. Ferrovial entiende que estos intereses están alineados cuando se alcanza un importe equivalente al de al menos dos veces la retribución fija, ya que representa una exposición relevante al valor de la Sociedad.

Recomendación 3.2.3 - De acuerdo con la Política de Remuneraciones, el contrato del Consejero Delegado establece que éste tendrá derecho a percibir la retribución bruta equivalente a la mayor de las dos cantidades siguientes en algunos supuestos de extinción de su contrato: (i) la cantidad resultante de sumar el importe anual de la retribución fija y la retribución variable anual por objetivos correspondiente al año en que se extinga el contrato; o (ii) las cantidades acumuladas a la fecha de extinción del contrato en el plan extraordinario de retribución diferida a que se refiere el Sistema de Ahorro a Largo Plazo con el límite de dos anualidades de la retribución total anual. Este régimen está en línea con las recomendaciones españolas de buen gobierno, que Ferrovial, S.A. seguía antes del Momento de Efectividad de la Fusión.

Recomendación 3.3.3 - Los Consejeros no ejecutivos no son remunerados en acciones. Ferrovial no ha adoptado ninguna directriz formal en materia de participación accionarial para los Consejeros No Ejecutivos.

Recomendación 5.1.2 - De acuerdo con el Reglamento del Consejo, el Presidente de Ferrovial es el máximo responsable del eficaz funcionamiento del Consejo, teniendo la facultad ordinaria de convocarlo, de fijar el orden del día de las reuniones y de dirigir las discusiones y deliberaciones. Como se explicó al tratar la recomendación 2.3.7, Ferrovial cuenta con un modelo de gobierno del presidente ejecutivo y la asignación de estas funciones es coherente con dicho modelo.

9. DECLARACIÓN DE GOBIERNO CORPORATIVO

El Código de Gobierno neerlandés obliga a las compañías neerlandesas a emitir una declaración en la que describan su enfoque de gobierno corporativo y el cumplimiento del Código de Gobierno neerlandés, al que se hace referencia en el artículo 2a del Decreto sobre el Informe de Gestión. Los detalles requeridos para su inclusión en esta declaración de gobierno corporativo, descritos en la sección 3 del Decreto sobre el Informe de Gestión, se incorporan y reiteran aquí por referencia. Esta información se encuentra en las siguientes secciones del Informe Anual:

- La sección 8 incluye detalles relativos al cumplimiento del Código de Gobierno neerlandés, tal como exige el artículo 3 del Decreto sobre el Informe de Gestión.
- La sección 7 contiene información relativa al marco de gestión y control de riesgos de Ferrovial en relación con el proceso de información financiera, tal y como exige el artículo 3a sub a del Decreto sobre el Informe de Gestión.
- Para más detalles sobre el funcionamiento de la Junta General y la autoridad y los derechos de sus accionistas, según lo dispuesto en el artículo 3a sub b del Decreto sobre el Informe de Gestión, consulte la sección 4.1.
- La sección 2 contiene detalles sobre la composición y el funcionamiento del Consejo y sus Comisiones, ajustados a una estructura de gobierno de un solo nivel para cumplir con el artículo 3a sub c del Decreto sobre el Informe de Gestión.
- La Política de Diversidad e Inclusión de Ferrovial, un requisito según el artículo 3a sub d del Decreto sobre el Informe de Gestión, está documentada en la sección 2.8.1.
- En las secciones 2.3., 2.8.1 y 3 se ofrece información detallada sobre el número de hombres y mujeres en el Consejo de Administración, los puestos directivos por debajo del Consejo, los objetivos correspondientes y los planes para alcanzar dichos objetivos, de conformidad con el artículo 3d del Decreto sobre el Informe de Gestión.
- Las secciones 4.2 a 4.4 y la sección 5 incluyen información relativa a la inclusión de los datos exigidos por el Decreto neerlandés sobre ofertas públicas de adquisición (Besluit openbare biedingen), por el que se traspone la Directiva europea 2004/25/CE, tal y como estipula el artículo 3b del Decreto sobre el Informe de Gestión.

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

De conformidad con el artículo 5:25c (2) de la Ley de Supervisión Financiera de los Países Bajos (We op het financieel toezicht), los miembros del Consejo de Administración de Ferrovial SE declaran por la presente que, según su leal saber y entender:

- los estados financieros individuales de Ferrovial SE y los estados financieros consolidados de Ferrovial SE, correspondientes al ejercicio social finalizado el 31 de diciembre de 2023, ofrecen u la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de Ferrovial SE y de las entidades comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto; y
- el informe de gestión de Ferrovial SE, correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2023, incluye un análisis fiel de la situación a la fecha del balance, de la evolución de los negocios durante el ejercicio de Ferrovial SE y de las empresas a ella vinculadas cuyos datos se incluyen en sus estados financieros, y que el informe de gestión describe los principales riesgos a los que se enfrenta Ferrovial SE.

Ámsterdam, 27 de febrero de 2024

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Consejero Ejecutivo (Presidente)

D. Óscar Fanjul Martín, Consejero No Ejecutivo (Vicepresidente)

D. Ignacio Madridejos Fernández, Consejero Ejecutivo (Consejero Delegado)

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo, Consejera No Ejecutiva

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans, Consejero No Ejecutivo

D. Philip Bowman, Consejero No Ejecutivo

Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen, Consejera No Ejecutiva

D. Bruno Di Leo, Consejero No Ejecutivo

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo, Consejero No Ejecutivo (Consejero Coordinador)

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz, Consejero No Ejecutivo

Dña. Hildegard Wortmann, Consejera No Ejecutiva

Dña. Alicia Reyes Revuelta, Consejera No Ejecutiva

GESTIÓN ÉTICA Y RESPONSABLE

RIGOR Y TRANSPA- RENCIA



Para crear confianza en accionistas, inversores, clientes, empleados y otros grupos de interés, se requiere una gestión ética y responsable. Para promover esa confianza, Ferrovial cuenta con un avanzado Programa de *Compliance*, en línea con las mejores prácticas internacionales.

VALORES DE FERROVIAL: INTEGRIDAD

El Programa de *Compliance*, aprobado y supervisado por el Consejo de Administración, ha sido revisado en 2023 con motivo del proyecto de cotización de Ferrovial SE en la Bolsa de Ámsterdam y en el NASDAQ, adaptándolo a las exigencias legales de Países Bajos y Estados Unidos, y a los estándares requeridos para las sociedades cotizadas de la UE y de Estados Unidos.



El programa incluye, entre otras, las siguientes políticas y procedimientos internos: Código de Ética y Conducta Empresarial (Código de Ética); Política del Canal Ético y de Gestión de Consultas, Denuncias y Quejas; Política Anticorrupción; Política de Cumplimiento; Política de Diligencia Debida de Integridad Ética de Terceros; Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores; Política de Lobby y Contribuciones Políticas; Política de Regalos y Gastos de Representación; Política de Protección de Datos; Políticas en Materia de Competencia; y Procedimiento para la Aprobación y Seguimiento de Proyectos de Patrocinio, Mecenazgo o Donaciones.

El Programa de *Compliance* está supervisado por el Consejo de Administración por medio de la Comisión de Auditoría y Control, de cuyo Presidente depende el Director de Cumplimiento y Riesgos, quien informa periódicamente a la Comisión y al menos una vez al año al Consejo sobre la efectividad del Programa. La evaluación del Programa incluye la revisión de los controles establecidos para el cumplimiento del Código de Ética y Conducta Empresarial y demás normativa en materia de *Compliance*.

TOLERANCIA



PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS DE CUMPLIMIENTO

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

El Programa de *Compliance* incluye un Modelo de Prevención de Delitos, cuyo objetivo es prevenir la comisión de actos delictivos, especialmente aquellos que conlleven la responsabilidad penal de la persona jurídica según el Código Penal español.

El Programa de *Compliance* está certificado de acuerdo con las normas de referencia UNE 19601 “Sistemas de gestión de *Compliance* penal” y UNE-ISO 37001 “Sistemas de gestión antisoborno”, ambas obtenidas por primera vez en 2019. Además, cuenta con un Sistema de Cumplimiento Tributario certificado en 2021 conforme a la UNE 19602.

NUEVO CÓDIGO DE ÉTICA Y CONDUCTA EMPRESARIAL

En 2023, la compañía ha revisado y actualizado el Código de Ética y Conducta Empresarial con el objetivo de adaptarlo a las últimas tendencias internacionales y hacerlo más comprensible para el lector mediante la inclusión de ejemplos y preguntas frecuentes. Aplica a Ferrovial SE y a todas las empresas que integran el grupo Ferrovial, cualquiera que sea su área de negocio o localización geográfica.

Todos los empleados de Ferrovial deben adherirse a los principios y compromisos establecidos en el Código de Ética y velar por que las demás personas o grupos que realicen negocios en nombre de Ferrovial, o con los que la compañía tenga algún tipo de relación, también sigan dichos

principios y compromisos. Esto incluye a proveedores, contratistas, agentes, consultores y otros socios comerciales. Ferrovial promueve activamente que los principios y compromisos establecidos en el Código de Ética sean observados por todas las empresas en las que participa y en toda la cadena de valor de la compañía.

El incumplimiento del Código de Ética puede constituir una infracción laboral, que será sancionada de acuerdo con la legislación y normativa interna aplicable, con independencia de otras responsabilidades que el empleado haya podido asumir.

El Código de Ética contiene los valores de Ferrovial (respeto, colaboración, excelencia, innovación, integridad), así como los principios y compromisos que los desarrollan, en el cumplimiento del propósito de la compañía: desarrollar y explotar infraestructuras innovadoras, eficientes y sostenibles, con el objetivo de generar valor para los grupos de interés.

El Código de Ética y Conducta Empresarial actualizado está publicado en la intranet y página web de Ferrovial (www.ferrovial.com), y su difusión comienza con el envío de un correo electrónico del Consejero Delegado a todos los empleados de la compañía, animando a conocerlo y cumplirlo en el día a día.

Compliance Network

En 2023 se ha formalizado la creación del *Compliance Network*. Es un grupo de aproximadamente 47 empleados y colaboradores externos, compuesto aproximadamente por 47 miembros de las distintas funciones y negocios, representando a todas las jurisdicciones en las que Ferrovial desarrolla su actividad.

El propósito del *Compliance Network* es promover una cultura de ética e integridad en el Grupo Ferrovial, y en concreto, en los siguientes ámbitos:

- Asistir en el despliegue y conocimiento de las comunicaciones, políticas y procedimientos de *Compliance* en Ferrovial.
- Desempeñar el papel de interlocutores cercanos a los empleados y de referencia, a fin de que estos puedan plantear preguntas o dudas relativas al Código de Ética o la normativa interna.
- Identificar riesgos de *Compliance* y reportarlos a la Dirección de Cumplimiento y Riesgos.
- Dar soporte en la coordinación e investigación de las comunicaciones recibidas a través del Canal Ético.

El *Compliance Network* se reúne periódicamente para el intercambio de conocimiento e información. En la primera reunión participó el Consejero Delegado resaltando la relevancia e importancia de esta red.



FORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

El Plan de formación y comunicación de *Compliance* para 2023-2024 tiene como objetivo fomentar una cultura de ética e integridad, reforzando el conocimiento del Código de Ética y Conducta Empresarial y las políticas y procedimientos que lo desarrollan.

Entre las prioridades del Plan de formación también está concienciar a los empleados del riesgo de cometer actos delictivos, especialmente corrupción o soborno. Para ello, se ha diseñado un curso general para todos los empleados y otro más específico dirigido a los empleados cuyas funciones puedan exponerle a un mayor riesgo de cometer este tipo de delitos, por ejemplo, aquellos empleados que tienen relación con las administraciones públicas, aquellos que participan en negociaciones con terceros, así como los empleados del departamento de compras. Se estima que el número de empleados que han llevado a cabo estos módulos de formación en 2023 asciende a más de 2.000.

En 2023 se ha llevado a cabo un *roadshow* presencial en 11 proyectos/concesiones en cinco estados de EE. UU. y en Canadá. Durante estos eventos, la Directora de *Compliance* de Norteamérica ha impartido formación presencial a más de 500 empleados blue collar y se ha reunido con los equipos directivos de las sociedades filiales en esas geografías para compartir temas de interés y confirmar su

compromiso con los objetivos del programa de *Compliance*. La formación se ha centrado en el Código de Ética y algunas de políticas que lo desarrollan, como la Política Anticorrupción, la Política de Diligencia Debida de Integridad Ética de Terceros, la Política de Regalos y Gastos de Representación y la Política del Canal Ético y de Gestión de Consultas, Denuncias y Quejas.

En relación con los principales cursos online, destacan en 2023 las siguientes actividades formativas:

- *Compliance Boot Camp*, lanzado a finales de 2022, repasa las seis principales políticas de cumplimiento, se cerró con un 100% de realización en 2023 (2.487 empleados formados en 2023).
- Cumplimiento Tributario, destinado a los empleados con mayor exposición al riesgo fiscal (2.692 empleados formados en 2023).
- Curso anticorrupción, dirigido a los empleados del aeropuerto de Dalaman, en Turquía, con mayor exposición a este riesgo. El programa se tradujo al turco y fue impartido a más de un tercio de la plantilla.

Además, se ha implementado un plan de formación *online* para las nuevas incorporaciones sobre los cursos obligatorios de *Compliance*, que incluyen los cursos de Código de Ética y Conducta Empresarial, Conductas Prohibidas, Anticorrupción y el *Compliance Boot Camp*, así como cursos de formación sobre ciberseguridad, prevención de riesgos laborales y protección de datos, entre otros.

En conjunto, el volumen formativo en 2023 ha ascendido a 17.059 horas, equivalente a 0,7 horas por empleado, acumulando un total de 28.138 horas de formación en los últimos tres años.

La compañía pone a disposición de sus empleados las políticas de *Compliance* en la intranet, para su lectura y conocimiento. Asimismo, las principales políticas corporativas de *Compliance* se encuentran disponibles en la web de Ferrovial. Por su parte, los proveedores que ofrecen servicios a la compañía reciben el Código Ético de Proveedores y la Política Anticorrupción, para que los conozcan y apliquen.

En 2023 un total de 395 directivos firmaron la declaración anual de *Compliance*. En dicha declaración, se manifiesta la aceptación y conocimiento del Código de Ética, la Política de Cumplimiento y la Política Anticorrupción, así como la obligación de reportar a la Dirección de Cumplimiento y Riesgos o a través del Canal Ético los casos de incumplimiento de dichas políticas.

POLÍTICA ANTICORRUPCIÓN

La Política Anticorrupción de Ferrovial establece normas para regular el comportamiento de empleados, directivos y empresas que componen el Grupo, así como de los terceros con los que se relaciona. La política se rige por el principio de “tolerancia cero” ante cualquier práctica que pueda considerarse soborno o corrupción, tanto activa como pasiva, y exige el cumplimiento de todas las leyes anticorrupción aplicables. Además, se insta a denunciar cualquier infracción de las mismas o de la normativa interna en la materia.

Ferrovial exige a los terceros con los que se relaciona un comportamiento ético acorde con los más altos estándares. Para ello, se sigue un proceso de diligencia debida de integridad ética de terceros, en línea con las mejores prácticas internacionales. En cada caso, se aplica la política o procedimiento correspondiente para garantizar que los terceros relevantes cumplan con los mismos estándares de integridad y ética que la compañía.

CANAL ÉTICO

La compañía pone a disposición de sus empleados y grupos de interés el Canal Ético, un sistema confidencial y, si el informante así lo desea, anónimo (conforme a la legislación aplicable), para facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas internas de Ferrovial, incluyendo en particular posibles casos de fraude o corrupción, prácticas anticompetitivas, violaciones de los derechos humanos, asuntos financieros y tributarios o daños al medio ambiente.

Asimismo, se pueden comunicar asuntos relacionados con la contabilidad, los controles contables internos, la auditoría o prácticas financieras dudosas de Ferrovial SE, así como sobre cualquier presunta mala conducta de los miembros del Consejo de Administración.

Todas las comunicaciones se gestionan de manera objetiva y diligente de conformidad con la Política del Canal Ético y de Gestión de Consultas, Denuncias y Quejas y la legislación aplicable. A lo largo de todo el proceso se respetarán los derechos de los involucrados, en particular la presunción de inocencia. Asimismo, se garantiza la ausencia de represalias a todos los informantes de buena fe y a los que participen en la investigación de las comunicaciones.

Las comunicaciones se tramitarán por el departamento más adecuado en función de sus circunstancias, favoreciendo la mayor proximidad geográfica a los informantes, la independencia y la ausencia de conflicto de interés de los responsables de la investigación. Para asistir a los equipos que puedan participar en esa tarea en sus respectivos ámbitos de competencias la Dirección de Cumplimiento y Riesgos ha elaborado una Guía de Investigaciones Internas. Además, se han llevado a cabo sesiones de formación a través del *Compliance Network* para garantizar una gestión diligente de todas las comunicaciones y el respeto de las personas involucradas.

La Dirección de Cumplimiento y Riesgos revisa periódicamente las comunicaciones ya cerradas, para prevenir posibles casos de represalias, para lo que realiza un seguimiento de la carrera profesional de las partes involucradas.

La Dirección de Cumplimiento y Riesgos es responsable de la gestión del Canal Ético y recibe el apoyo de Auditoría Interna para el análisis de las comunicaciones de alta prioridad, así como de otros departamentos de la organización según la naturaleza del asunto. El Director de Cumplimiento y Riesgos informa trimestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y anualmente al Consejo de Administración, sobre las comunicaciones recibidas y las gestiones llevadas a cabo en relación con ellas.

Al Canal Ético se puede acceder a través del teléfono, correo postal, intranet o la web corporativa (<https://ferrovialethicschannel.whistleblownetwork.net/frontpage>). Además, se han establecido canales de comunicación específicos en determinadas sociedades o áreas de actividad donde se considera adecuado.

Durante el ejercicio 2023, se recibieron por los distintos canales de comunicación un total de 167 comunicaciones, lo que representa un incremento de 28% frente las 130 de 2022. De las 167 comunicaciones recibidas, 64 (38%) han sido anónimas (frente a 72 (55%) en 2022), y 82 (49%) se consideraron sustanciadas (frente a 64 (49%) en 2022). De las sustanciadas, se han acordado medidas correctivas en un 96% de los casos (95% en 2022). Las medidas adoptadas son principalmente disciplinarias, de formación o cambio de procesos internos.

La naturaleza de las comunicaciones recibidas ha sido la siguiente:

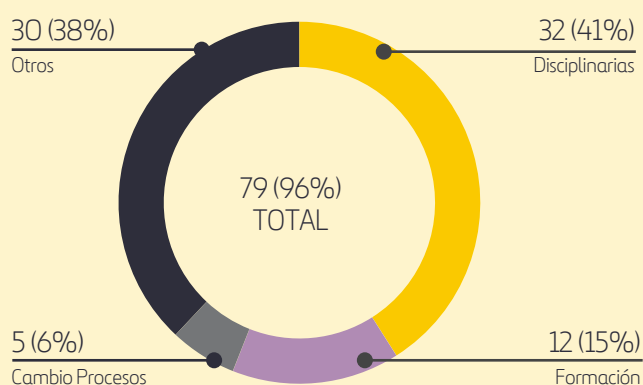
Tipo de comunicación	2022	2023
Asuntos de RRHH	91	115
• Conducta indebida	32	56
• Condiciones laborales	20	14
• Discriminación	7	7
• Acoso	30	38
Seguridad, Salud y Bienestar	14	11
Fraude y Corrupción	12	9*
Medio Ambiente	0	1
Protección de Datos Personales	0	1
Blanqueo de capitales	0	0
Otros	13	30**
TOTAL	130	167

* Incluye comunicaciones sobre fraude o apropiación indebida por parte de empleados o colaboradores de la compañía. No se han comunicado sospechas de ninguna modalidad de soborno o tráfico de influencias que involucren a las entidades que componen el grupo Ferrovial.

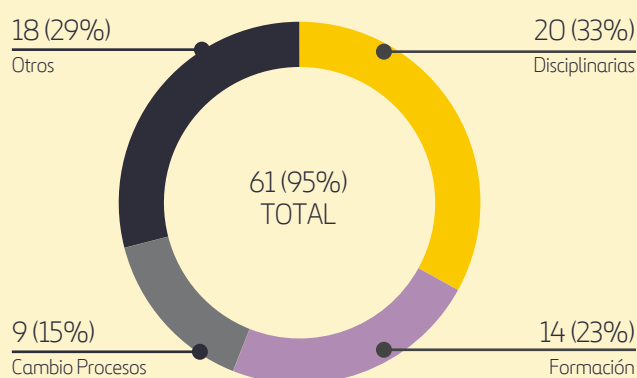
** Incluye comunicaciones sobre reclamaciones de obra por ruidos y temas de urbanismo, consultas sobre facturas impagadas, relación con subcontratistas, redes sociales y asuntos no relacionados con el canal.

Para las comunicaciones sustanciadas, se implantaron medidas correctivas en la gran mayoría de los casos. El detalle de las medidas es el siguiente:

MEDIDAS CORRECTIVAS IMPLEMENTADAS 2023



2022



En 2023, ningún caso reportado a través del canal ético ha dado lugar a impactos significativos para Ferrovial desde el punto de vista penal, económico o reputacional.

El número de comunicaciones ascendió a 6,64 por cada 1.000 empleados y año (3,78 en 2022), y el periodo medio de resolución de las comunicaciones recibidas a través del canal ético ascendió a 36 días (30 días en 2022).

GESTIÓN FISCAL

El Consejo de Administración es el responsable, con carácter indelegable, de establecer la Política de Control y Gestión de Riesgos, incluyendo los riesgos fiscales, así como de aprobar las inversiones u operaciones que presenten un alto riesgo fiscal debido a sus especiales características o su elevada cuantía.

La adhesión de Ferrovial al Código de Buenas Prácticas Tributarias impulsado por la Agencia Tributaria española, se produjo en 2010 extendiendo estas recomendaciones a todas sus actividades en el mundo a través de la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria, y se renovó en 2022.

La Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria (“la Política”), aprobada en 2021, es parte integral de las políticas de gobierno corporativo de Ferrovial y se encuentra disponible en la página web corporativa y en la intranet. Está alineada con los estándares fiscales internacionales vigentes, como las Directrices de la OCDE, y tiene como objetivo primordial garantizar un modelo de cumplimiento tributario transparente y basado en las mejores prácticas fiscales, así como asegurar una correcta contribución fiscal en todos los países en los que Ferrovial está presente.

IMPUESTOS TOTALES* (M€)

1.027

*Soportados, pagados y recaudados

IMPUESTOS PAGADOS
SOBRE BENEFICIOS (M€)

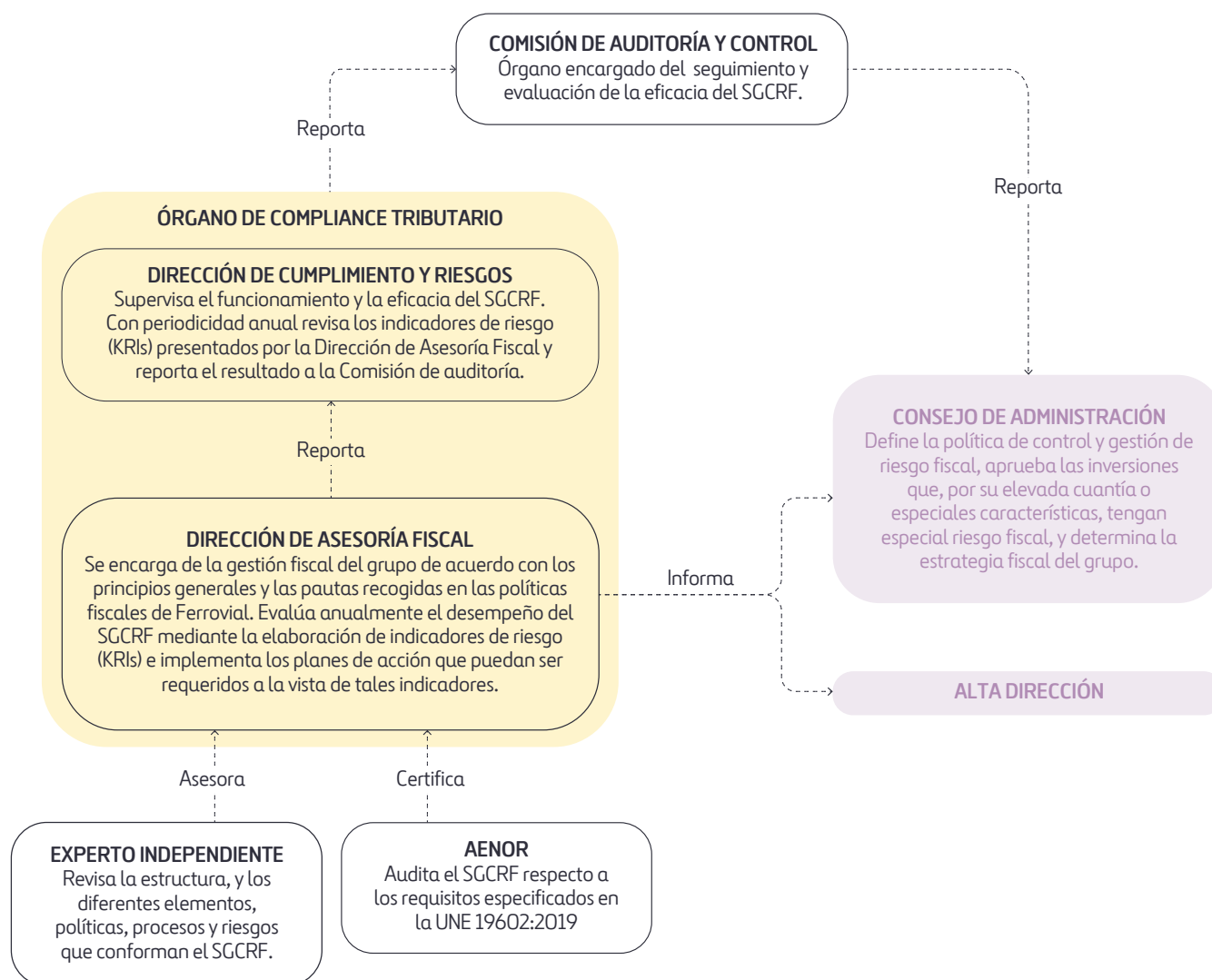
169

Ferrovial se compromete a contribuir al desarrollo económico y social de los diferentes mercados en los que opera, lo que se materializa en el ámbito fiscal en el cumplimiento de todas las obligaciones tributarias que se generen como consecuencia de su actividad, de acuerdo con la normativa local e internacional que resulte de aplicación, así como mediante el desarrollo de las mejores prácticas en esta materia y el mantenimiento de una relación adecuada con las autoridades fiscales correspondientes. Es responsabilidad de todos los empleados y colaboradores de Ferrovial cumplir con este compromiso.

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

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

SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE RIESGOS FISCALES (SGCRF)



GOBERNANZA FISCAL, CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS

El papel del Consejo de Administración

Con anterioridad a la formulación de las cuentas anuales y a la presentación de la declaración del Impuesto sobre Sociedades, el Consejo es informado sobre las políticas fiscales aplicadas durante el ejercicio y su grado de cumplimiento. Asimismo, se le informa sobre las conclusiones derivadas de la supervisión y evaluación del funcionamiento y eficacia del Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales (SGCRF), lo que se refleja en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

En el caso de operaciones o asuntos que deban someterse a la aprobación del Consejo de Administración, se le informa previamente sobre las consecuencias fiscales relevantes de las mismas.

El papel de la Dirección de Cumplimiento y Riesgos de Ferrovial

La Dirección de Cumplimiento y Riesgos de Ferrovial, como órgano de *Compliance* tributario, en coordinación con la Dirección de Asesoría Fiscal, se encarga de supervisar el funcionamiento y eficacia del SGCRF.

El papel de la Dirección de Asesoría Fiscal

La Dirección de Asesoría Fiscal es un órgano centralizado que cuenta con suficiencia económica y está compuesto por expertos fiscales experimentados, que tiene como objetivo fundamental la gestión fiscal de la compañía de acuerdo con los principios generales y las políticas fiscales de Ferrovial.

Desde 2017, ha presentado anualmente, y de manera voluntaria, el Informe de Transparencia Fiscal ante la Administración Tributaria española, lo que ha reforzado la seguridad jurídica, el conocimiento mutuo y la confianza recíproca con las autoridades fiscales.



PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS FISCALES

El SGCRF de Ferrovial tiene como objetivo principal establecer un marco de gobierno en materia fiscal que garantice que las actuaciones y operaciones de la compañía estén regidas por principios, valores y normas claros, alineados con el Código de Ética y Conducta Empresarial y otras normas de gobernanza corporativa. Esto permite que cualquier empleado, persona o entidad que tenga relación con la compañía adopten las decisiones adecuadas para cumplir con la legalidad tributaria.

Este marco de diligencia debida se encuentra sometido a un proceso de vigilancia y control continuado con el fin de garantizar el estricto cumplimiento de las leyes aplicables y la adopción de los más elevados estándares éticos en el desarrollo de las actividades de la compañía. La gestión y análisis del funcionamiento de este sistema está a cargo de la Dirección de Asesoría Fiscal, y la Dirección de Cumplimiento y Riesgos es la encargada de supervisar el funcionamiento y eficacia del SGCRF.

Tributación mínima de grupos multinacionales

El acuerdo sobre un impuesto mínimo global del 15% para las empresas multinacionales cuyos ingresos superen los 750 millones de euros fue alcanzado en octubre de 2021 por 137 países y jurisdicciones que integran el Marco Inclusivo sobre *Base Erosion and Profit Shifting* (BEPS) de la OCDE y el G20 con el fin de garantizar una tributación efectiva global (acuerdo conocido como "Pilar Dos"). En diciembre de 2022, los 27 Estados Miembros de la UE aprobaron una Directiva basada sustancialmente en las reglas de la OCDE, que debía transponerse a la legislación nacional de cada Estado antes de finales de 2023.

La legislación relativa a Pilar Dos ha sido promulgada, o sustancialmente promulgada, en determinadas jurisdicciones en las que opera Ferrovial. La legislación entra en vigor para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2024. Ferrovial está dentro su ámbito de aplicación y ha realizado una evaluación de su exposición potencial a los impuestos sobre beneficios de Pilar Dos.

La evaluación de la exposición potencial al impuesto sobre beneficios de Pilar Dos se basa en las declaraciones tributarias más recientes, el Informe país por país y los estados financieros de las entidades que componen el Grupo. Según la evaluación, los tipos impositivos efectivos del Pilar Dos en la mayoría de las jurisdicciones en las que opera la compañía son superiores al 15%. Sin embargo, hay un número limitado de jurisdicciones en las que no aplican los puertos seguros temporales y el tipo impositivo efectivo del Pilar Dos se aproxima al 15%. Ferrovial no prevé una exposición significativa a los impuestos sobre beneficios de Pilar Dos en esas jurisdicciones.

Paraísos fiscales

Ferrovial no desarrolla operaciones en ninguna jurisdicción considerada como paraíso fiscal por la Administración Tributaria de los Países Bajos, ni como país o territorio que haya sido señalado como no colaborador en materia fiscal por la Unión Europea.



Certificación del Sistema de Gestión de *Compliance* Tributario

En febrero de 2021, el sistema de gestión de *Compliance* tributario de Ferrovial fue certificado por AENOR, de acuerdo con la norma de referencia UNE 19602. Esta certificación avala el compromiso de Ferrovial con el cumplimiento normativo, dando respuesta a las exigencias regulatorias de mercados, clientes, accionistas e inversores y demás grupos de interés. Asimismo, la certificación refleja el elevado estándar ético y el compromiso de la compañía con las mejores prácticas de gobierno corporativo.

En febrero de 2024, tras el proceso de auditoría, AENOR ha verificado que el Sistema de Gestión Fiscal de Ferrovial cumple con los requisitos de la Norma y con los criterios de auditoría, obteniendo la certificación por un período de tres años, desde 2024 hasta 2026.

CONTRIBUCIÓN FISCAL POR MERCADO 2023 y 2022

Las siguientes tablas reflejan las cantidades pagadas por Ferrovial en 2023 y 2022 en millones de euros, respectivamente. Se trata de cifras agregadas en función de su porcentaje de participación en los activos. Los principales activos que consolidan por puesta en equivalencia son el 43,23% de 407 ETR (Canadá); el 25% de Heathrow y 50% de los aeropuertos AGS (Reino Unido).

Mercado	2023			
	Impuestos pagados ¹		Impuestos recaudados ²	Total (M€)
	Impuesto sobre beneficios	Otros impuestos		
Países Bajos	4	1	23	28
España	29	123	153	305
Reino Unido ³	4	82	116	202
América ⁴	100	108	108	315
Polonia	27	22	93	142
Resto de Europa y otros ⁵	5	6	25	35
Total	169	340	518	1.027

Mercado	2022			
	Impuestos pagados ¹		Impuestos recaudados ²	Total (M€)
	Impuesto sobre beneficios	Otros impuestos		
Países Bajos	0	0	1	1
España	9	117	156	282
Reino Unido ³	4	139	686	829
América ⁴	71	82	57	210
Polonia ⁶	32	14	89	136
Resto de Europa y otros ⁷	1	10	27	38
Total	117	362	1.016	1.496

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

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

³ Incluye Irlanda.

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

⁵ Incluye Australia, Nueva Zelanda, Francia, Alemania, Grecia, Italia, India, Portugal, Eslovaquia, Turquía y Arabia Saudí.

⁶ Las cifras relativas a la contribución de Polonia, ejercicio 2022, se han corregido en el presente informe en relación con el Informe Anual Integrado del ejercicio 2022.

⁷ Incluye Australia, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Portugal, Eslovaquia, Turquía, Arabia Saudí, Qatar y Omán.



INFORME DE REMUNERACIONES

CRECIMIENTO SOSTENIBLE

Introducción a cargo del Presidente de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones

Política de Remuneraciones de los Consejeros en 2024

Aplicación de la Política de Remuneraciones de los Consejeros en 2023

Alineación de la remuneración en el grupo con el rendimiento sostenible y a largo plazo de la compañía y a la reducción de riesgos

Procedimientos y órganos de la sociedad involucrados en la Política de Remuneraciones. Principales actividades llevadas a cabo por la Comisión de Nombramientos y Retribuciones durante el ejercicio 2023

Tablas resumen de la remuneración

1. INTRODUCCIÓN A CARGO DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

Estimado accionista,

En nombre de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de Ferrovial, es un placer presentar el informe anual sobre remuneraciones de los consejeros de 2023 (IARC), el cual incluye información sobre la política de remuneraciones de los consejeros aplicable al ejercicio en curso, un resumen sobre la aplicación de la política de remuneraciones y el detalle individual de las remuneraciones percibidas por los Consejeros durante el ejercicio cerrado.

Decisiones sobre remuneraciones

Una nueva Política de Remuneraciones, que entró en vigor el 16 de junio de 2023 con motivo de la efectiva fusión, fue aprobada en la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023 debido a la fusión transfronteriza entre Ferrovial, S.A. y Ferrovial SE (en adelante, "Política de Remuneraciones").

La nueva Política de Remuneraciones refleja las exigencias de la legislación neerlandesa, y un cambio principal que introduce el aumento de la remuneración fija del CEO a 1.450.000€ para reflejar el aumento del coste de vida en Ámsterdam (en lugar de Madrid), así como un incentivo por su traslado a otro país.

Se ha realizado el abono en el primer trimestre de 2024 de la retribución variable anual correspondiente a los resultados del ejercicio 2023, cuyo nivel de pago para el Presidente asciende a 149,8% del objetivo, y para el Consejero Delegado asciende a 146,7% del objetivo. Este proceso se detalla en el apartado 3 "Aplicación de la Política de Remuneraciones de los Consejeros en 2023".

Por otro lado, se ha llevado a cabo la liquidación en marzo de 2023 de la asignación del año 2020 correspondiente al Plan de Incentivos a Largo Plazo 2020, cuyo nivel de pago ascendió a un 63,88% del incentivo máximo.

Asimismo, la Junta General de Accionistas aprobó un nuevo Plan de Incentivos a Largo Plazo (Plan 2023-2025). El Plan incluye adicional al Flujo de Caja de actividad y al Retorno Total para el Accionista en relación con un grupo de comparación, una métrica ESG con objetivos de reducción de gases de efecto invernadero, diversidad y seguridad y salud en el trabajo.

El nivel de apoyo obtenido en la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023, para los puntos del orden del día relacionados con la remuneración, fue significativamente alto y en línea con los resultados obtenidos en 2022.

Personas y diversidad

El Consejo de Administración de Ferrovial está compuesto por 12 miembros, de los cuales el 33,3% son mujeres. Este porcentaje se elevaría al 40% si excluimos a los Consejeros Ejecutivos, lo que significa que Ferrovial ya cumpliría con la Directiva Europea (Directiva (UE) 2022/2381 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de noviembre de 2022 relativa a un mejor equilibrio de género entre los administradores de las sociedades cotizadas y medidas conexas), pendiente de transposición.

Observaciones finales

Para finalizar, quisiera agradecer las aportaciones y el apoyo recibido para la elaboración del presente informe. La Comisión está comprometida en seguir alineando la política de remuneraciones con la estrategia empresarial y de sostenibilidad a largo plazo de la Sociedad, así como con los intereses de nuestros accionistas y demás grupos de interés. Asimismo, los miembros de la Comisión están comprometidos en continuar mejorando el nivel de interacción existente con inversores institucionales y proxy advisors.

Conforme a la normativa aplicable, el presente informe anual sobre remuneraciones de los consejeros será sometido a votación consultiva en la Junta General de Accionistas de 2024.

Bruno Di Leo

2. REMUNERACIONES DE LOS CONSEJEROS EN 2024

2.1 . Aspectos principales de la política

La Política de Remuneraciones vigente para los consejeros de Ferrovial (los “Consejeros”) es la aprobada, a propuesta del Consejo de Administración de Ferrovial (el “Consejo de Administración”), por la Junta General de Accionistas de Ferrovial (la “Junta General de Accionistas” o la “Junta General”) celebrada el 13 de abril de 2023 con motivo de la fusión transfronteriza entre Ferrovial S.A y Ferrovial SE, cuya vigencia se mantendrá desde el 16 de junio de 2023 momento de la efectiva fusión hasta la Junta General que se celebre en 2027.

La Política de Remuneraciones de los Consejeros es accesible en el siguiente enlace: <https://static.ferrovial.com/wp-content/uploads/2023/06/16130606/politica-de-remuneraciones-consejeros-fse.pdf>

La Política de Remuneraciones establece un paquete de remuneración competitivo que promueva el desarrollo a largo plazo de la Compañía, evita la asunción de riesgos excesivos o inapropiados y alinea los intereses de los profesionales de Ferrovial con los de los accionistas.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Política de Remuneraciones cuenta con los siguientes principios:

Creación de valor a largo plazo	Creación de valor a largo plazo, alineando los sistemas retributivos con el plan estratégico, los intereses de los accionistas y el resto de grupos de interés y la sostenibilidad a largo plazo de la Sociedad
Atracción y retención	Atracción y retención de los mejores profesionales
Competitividad	Competitividad externa en la fijación de las remuneraciones con referencias de mercado a través de análisis con sectores y compañías comparables
Vinculación a la acción y rentabilidad	Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad
Control de riesgos	Logro responsable de objetivos de acuerdo con la política de gestión de riesgos de la Sociedad
Mix retributivo equilibrado	Mantenimiento de un equilibrio razonable entre los distintos componentes de la retribución fija y variable (anual y largo plazo), que refleje una adecuada asunción de riesgos combinada con el logro de los objetivos definidos
Transparencia	Transparencia en la política y en el informe sobre remuneraciones

Adicionalmente, para definir la Política de Remuneraciones se tiene en consideración el entorno económico, los resultados de la Sociedad, la estrategia del grupo Ferrovial (el "Grupo"), las exigencias legales y las mejores prácticas de mercado.

Adoptamos prácticas retributivas sólidas	Evitamos las siguientes prácticas retributivas
Consejeros Ejecutivos	
Vinculación del pago de la retribución a los resultados de la sociedad ("pay for performance")	No existen cláusulas de extinción de la relación para el Presidente
Pago de parte de la retribución en acciones y/u opciones sobre acciones de la Sociedad (salvo en el caso del Presidente si el correspondiente Plan que se aprobara por la Junta General de Accionistas estableciera su pago en metálico)	No existen obligaciones contractuales en supuestos de cambios de control
Análisis retributivo comparativo	No existen compromisos por pensiones
Paquete de beneficios sociales conservador, en línea con la política de los directivos del Grupo	No se conceden préstamos ni anticipos
Tenencia de acciones por valor de 2 veces su retribución fija	
No ejercicio de derechos hasta pasados 3 años desde su atribución	
Sus contratos incluyen cláusulas de recobro de la retribución variable	
Publicación del grupo de comparación	
Proceso periódico de consulta con los accionistas	
Asesoramiento externo	
Consejeros en su condición de tales	
No participan en fórmulas de remuneraciones consistentes en la entrega de acciones u opciones sobre acciones de la Sociedad, ni instrumentos referenciados al valor de la acción o sistemas vinculados al rendimiento de la Sociedad	

2.2. Empresas comparables utilizadas para determinar la política de remuneraciones

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones evalúa periódicamente la información de mercado en relación con los niveles, el mix y las prácticas retributivas.

En concreto, hasta la fecha de realización de este informe, se han acometido distintos análisis sobre la remuneración de los Consejeros Ejecutivos y de los Consejeros en su condición de tales, con el apoyo de asesores externos de reconocido prestigio en la materia.

En relación con los Consejeros Ejecutivos, el mercado que la Comisión de Nombramientos y Retribuciones toma como referencia para el establecimiento de los distintos componentes de la retribución se establece en función de los siguientes criterios:

- número de compañías suficiente para obtener resultados representativos y estadísticamente fiables y sólidos;
- datos de dimensión: facturación, capitalización bursátil, activos, número de empleados y alcance geográfico;
- ámbito de responsabilidad: compañías cotizadas principalmente en el IBEX35 y multinacionales del sector; y
- distribución sectorial: muestra multisectorial con peso relevante de los sectores construcción, energético y financiero
- coherencia con el grupo de comparación establecido para medir el Retorno Total del Accionista Relativo en el Plan de Incentivo a Largo Plazo. Por lo tanto, Tutor Perini y Webuild entran en el grupo en lugar de Atlantia, Kier y Strabag.

Como resultado, el grupo de comparación está formado por las siguientes 23 compañías:

Acciona	Eiffage	Indra	Telefónica
ACS	Fraport	Naturgy	Transurban
AdP	Getlink	Repsol	Tutor Perini
Balfour Beatty	Granite	Sacyr	Vinci
Banco Santander	Iberdrola	Skanska	Webuild
BBVA	Inditex	SNC Lavalin	

Ferrovial se encuentra alrededor de la mediana del grupo de comparación de 23 empresas en tamaño.

Respecto a la remuneración de los Consejeros en su condición de tales, se ha analizado la información de mercado en España y Países Bajos. Ferrovial se sitúa en torno a la mediana por remuneración respecto del IBEX35 y entre la mediana y el percentil 75 respecto del AEX25.

También se analiza periódicamente el grupo de comparación que se utiliza para los Consejeros Ejecutivos.

La Comisión considera la información de mercado en el proceso de toma de decisiones, si bien no aplica un enfoque mecánico en la determinación de los niveles de remuneración.

2.3. Remuneración de consejeros los ejecutivos

La remuneración total de los Consejeros Ejecutivos de Ferrovial se compone de diferentes elementos retributivos que consisten fundamentalmente en: (i) una retribución fija, (ii) una retribución variable anual y (iii) una retribución variable a largo plazo.

Presidente*	Retribución fija (RF)	Retribución variable anual (RVA)	Retribución variable a largo plazo (Planes de incentivos largo plazo)
Importes	1.500.000€	Target: 125% de la RF Máximo: 190% de la RF	Máximo (anualizado): 150% de la RF
Objetivos	N/A	80% Cuantitativos: • Resultado Neto (55%) • Flujo de Caja (45%) 20% ESG y Cualitativos	Plan 2020-2022 (otorgamiento 2022): • 50% Flujo de Caja de actividad • 50% RTA relativo Plan 2023-2025 (otorgamiento 2023 y 2024): • 40% Flujo de Caja de actividad • 50% RTA relativo • 10% ESG (reducción de gases de efecto invernadero, diversidad y seguridad y salud en el trabajo)
Diseño	N/A	100% en metálico Cláusulas <i>malus</i> y <i>clawback</i> Discrecionalidad del Consejo ante circunstancias excepcionales	100% en acciones 3 años de medición de objetivos Cláusulas <i>malus</i> y <i>clawback</i>

Consejero delegado*	Retribución fija (FR)	Retribución variable anual (RVA)	Retribución variable a largo plazo (Planes de incentivos largo plazo)
Importes	1.450.000€	Target: 100% of the FR Máximo: 150% of the FR	Máximo (anualizado): 150% de la RF
Objetivos	N/A	70% Cuantitativos: • Resultado Neto (55%) • Flujo de Caja (45%) 30% ESG y Cualitativos	2020-2022 Plan (2022 grant): • 50% Activity cash flow • 50% Relative TSR 2023-2025 Plan (2023 and 2024 grant): • 40% Activity cash flow • 50% Relative TSR • 10% ESG metrics (greenhouse gas reduction, diversity and occupational health and safety goals)
Diseño	N/A	100% en metálico Cláusulas <i>malus</i> y <i>clawback</i> Discrecionalidad del Consejo ante circunstancias excepcionales	100% en acciones 3 años de medición de objetivos Cláusulas <i>malus</i> y <i>clawback</i>

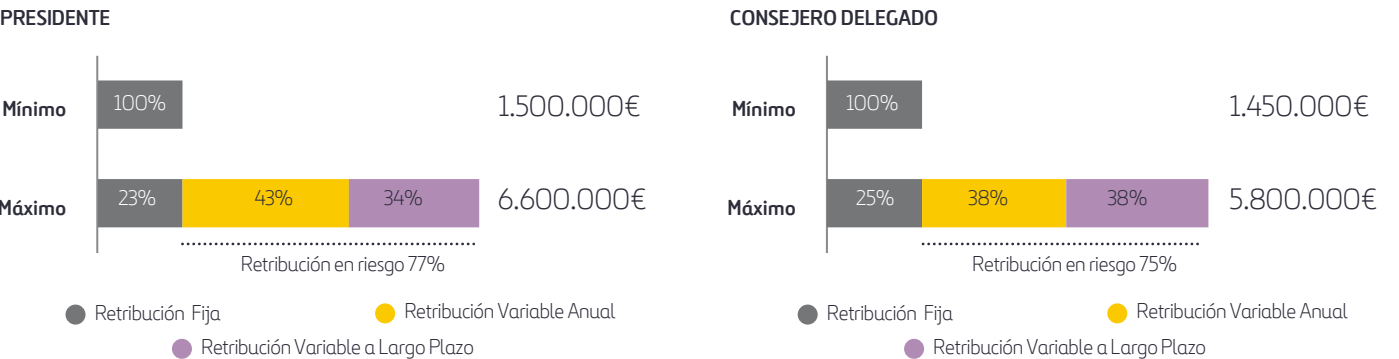
* Los Consejeros Ejecutivos pueden destinar una parte de su retribución fija bruta anual a la obtención de algunos de los productos o servicios ofrecidos por la compañía dentro del plan de retribución flexible como, por ejemplo, el seguro de vida, seguro de accidentes, seguro de salud o vehículos de empresa. Adicionalmente, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro de vida para la cobertura del riesgo de fallecimiento e incapacidad de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos.

Adicionalmente, el Consejero Delegado participa en un esquema retributivo de ahorro a largo plazo de carácter diferido que sólo se hará efectivo cuando ocurra su desvinculación por mutuo acuerdo con la Sociedad al alcanzar una determinada edad, no existiendo por tanto derechos consolidados (ver 2.3.1).

La remuneración fija del Presidente se mantiene constante en 2024. En el caso del Consejero Delegado, la cuantía se incrementó a €1,450,000 con efectos desde la fecha de la fusión para reflejar el aumento del coste de vida en Ámsterdam (en lugar de Madrid), así como incentivo motivado por su traslado a otro país.

En lo que se refiere al mix retributivo, la Política de Remuneraciones de Ferrovial establece un equilibrio adecuado entre los componentes fijos y variables de la remuneración. El peso de la retribución en riesgo para los Consejeros Ejecutivos supone, al menos, un 75% de la retribución total para un escenario máximo que contempla un otorgamiento del incentivo a largo plazo máximo y sobrecumplimiento de los objetivos. Los gráficos detallan el nivel de retribución total, así como el mix retributivo para un escenario de cumplimiento de objetivos mínimo y máximo:

- El valor máximo asume que se devengaría la retribución variable anual máxima (190% de la retribución fija para el Presidente y 150% de la retribución fija para el Consejero Delegado) y la retribución variable a largo plazo anualizada máxima (150% de la retribución fija).
- El valor de la retribución variable a largo plazo máximo anualizado se define en función del precio inicial de la acción a fecha de otorgamiento. No se contempla la potencial variación de la acción durante el periodo de medición de objetivos.



2.3.1. Detalle de los elementos retributivos de los consejeros ejecutivos

Los elementos que componen la retribución de los consejeros ejecutivos son los siguientes:

Retribución fija Recompensar atendiendo al nivel de responsabilidad y a la trayectoria profesional	Funcionamiento Se determina teniendo en cuenta el contenido de las funciones ejecutivas asociadas al cargo y la información sobre remuneraciones de sociedades cotizadas comparables a la Sociedad. Se abona mensualmente. Importe - Presidente: 1.500.000€ - Consejero Delegado: 1.450.000€
Retribuciones en especie Ofrecer un paquete de compensación competitivo	Funcionamiento En línea con la política de los directivos del Grupo, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro de vida para la cobertura del riesgo de fallecimiento e incapacidad de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. Además, los Consejeros Ejecutivos son elegibles a otros beneficios sociales como coche de empresa, seguro médico, seguro de vida y accidentes, seguro de responsabilidad civil y otros beneficios no materiales. Los Consejeros Ejecutivos pueden destinar una parte de su retribución fija bruta anual a la obtención de algunos de los productos o servicios ofrecidos por la compañía dentro del plan de retribución flexible. Importe máximo - Presidente: 50.000€ - Consejero Delegado: 50.000€

Sistemas de ahorro a largo plazo (aplicable solo al Consejero Delegado)

Ferrovial no tiene contraídas obligaciones o compromisos por pensiones con ningún miembro del Consejo de Administración.

De acuerdo con lo previsto en la vigente Política de Remuneraciones de los Consejeros de Ferrovial, el Consejero Delegado es elegible a un esquema retributivo de carácter diferido que sólo se hará efectivo cuando ocurra la desvinculación del Consejero por mutuo acuerdo con la Sociedad al alcanzar una determinada edad, no existiendo por tanto derechos consolidados.

El Consejero Delegado, D. Ignacio Madrideo, participa en dicho esquema retributivo de carácter diferido de conformidad con lo dispuesto en su contrato mercantil suscrito con la Sociedad.

Para la cobertura de esta retribución extraordinaria, la Sociedad anualmente realizará aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad es el tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje que se ha fijado, para 2024, en el 20% de la Retribución Total Anual (retribución fija más retribución variable anual target del 100%) del Consejero Delegado.

El derecho a recibir esta retribución extraordinaria por parte del Consejero Delegado será incompatible con el cobro de cualquier indemnización que pudiera tener derecho a percibir el consejero como consecuencia de la extinción de su relación con la Sociedad.

Retribución variable anual

Funcionamiento

Los Consejeros Ejecutivos participan en el sistema general de retribución variable anual del Grupo. Esta retribución se abona en metálico. En caso de que los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad reciban dietas por su asistencia a los Consejos y Comisiones de otras sociedades del Grupo, las cantidades recibidas por este concepto serán minoradas del importe de la retribución variable anual del Consejero.

Se han realizado análisis sobre el impacto en la retribución variable de distintos escenarios de desempeño financiero, considerando diferentes niveles de estrés de las métricas de rendimiento, con el fin de asegurar la alineación entre *pay* y *performance*.

Importe

	Target	Máximo
Presidente	125% de la Retribución fija	190% de la Retribución fija
Consejero Delegado	100% de la Retribución fija	150% de la Retribución fija

Objetivos

La Retribución Variable Anual se vincula al desempeño individual y a la consecución de objetivos económico- financieros, industriales y operativos concretos, predeterminados, cuantificables y alineados con el interés social, contemplados en los planes estratégicos de la Sociedad (por ejemplo y entre otros, Resultado Neto, Flujo de Caja, etc.). Todo ello sin perjuicio de la posibilidad de ponderar otros objetivos, en particular, en materia de gobierno corporativo y responsabilidad social corporativa, pudiendo ser de carácter cuantitativo o cualitativo (por ejemplo y entre otros, relación con grupos de interés, seguridad y salud de los empleados, desarrollo de personas, innovación, etc.).

En concreto, para el ejercicio 2024, los objetivos establecidos son los siguientes:

Recompensar la creación de valor a través de la consecución de los objetivos contemplados en los planes estratégicos del Grupo

	Objetivos Cuantitativos		Objetivos Cualitativos y ESG	
	Peso	Métricas	Peso	Métricas
Presidente	55 % 80 % 45 %	• Resultado Neto • Flujo de Caja	20 %	• Funcionamiento Consejo y de la Comisión Ejecutiva • Planificación Estratégica • Factores ambientales, sociales y de gobierno Corporativo (ESG): - Gobierno Corporativo. - Plan de sucesiones. - Relación con grupos de interés.
CEO	55 % 70 % 45 %	• Resultado Neto • Flujo de Caja	30 %	• Plan Estratégico. • Factores ambientales, sociales y de gobierno Corporativo (ESG): - Seguridad y salud de los empleados, medido a través de los índices de accidentes de la Sociedad. - Impulso a la Innovación, Responsabilidad Social Corporativa, Diversidad, Reducción de emisiones y Sostenibilidad. - Desarrollo de equipos profesionales garanticen la estabilidad en la gestión y consecución de los objetivos estratégicos de la organización. - Adecuación y seguimiento de los procedimientos vinculados a la asunción de riesgos controlados. - Relación con grupos de interés.

Retribución variable a largo plazo

Funcionamiento

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de retribución variable a largo plazo basado en planes de entrega de acciones, en el que también participan otros directivos y profesionales clave del Grupo.

El Plan 2020-2022, que se aprobó en la Junta General de Accionistas de 17 de abril de 2020, contempla la asignación de unidades en 2020, 2021 y 2022. Las acciones se entregarán, según corresponda, en el año en que se alcance el tercer aniversario de la asignación de las unidades correspondientes. En 2024, está en vigor el tercer otorgamiento (2022-2024). El nuevo Plan de Incentivos a Largo Plazo (Plan 2023-2025), similar a los anteriores, fue aprobado por la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023. Las acciones serán entregadas, en su caso, en el ejercicio en que se cumpla el tercer aniversario de la asignación de las unidades correspondientes. En 2024, se encuentran en vigor la primera asignación (2023-2025) y la segunda asignación (2024-2026).

Las unidades asignadas se podrán convertir en acciones si (i) se permanece en la Sociedad durante un periodo de maduración de 3 años a contar desde la fecha de asignación de las unidades, salvo en circunstancias excepcionales tales como jubilación, invalidez o fallecimiento, y (ii) se cumplen determinados objetivos ligados a métricas internas o externas que reflejen objetivos económico-financieros y/o de creación de valor para la compañía, en los términos aprobados por las respectivas Juntas Generales.

Se han realizado análisis sobre el impacto en la retribución variable de distintos escenarios de desempeño financiero, considerando diferentes niveles de estrés de las métricas de rendimiento, con el fin de asegurar la alineación entre *pay* y *performance*.

Importe

Conforme a la política de remuneraciones vigente, el valor máximo aproximado de las unidades que se otorguen al amparo de los Planes de incentivos a largo plazo, a precios de la fecha de otorgamiento, puede alcanzar hasta el 150% de la Retribución fija de los Consejeros Ejecutivos.

Recompensar la creación de valor sostenible para el accionista en el largo plazo

Objetivos

				Escala de logro		
		%	Métrica	Grado de consecución		% pago
Plan 2020-2022	Asignación 2022	50 %	Flujo de Caja de actividad	Máximo	1.635 M€	50%
					1.242 M€	25%
				Mínimo	849 M€	0%
		50 %	RTA relativo	Máximo	Posición 1 a 3	50%
					Posición 4 a 6	40%
				Mínimo	Posición 7 a 9	30%
Plan 2023-2025	Asignación 2023	40 %	Flujo de Caja de actividad	Máximo	836 M€	40%
					671 M€	20%
				Mínimo	571 M€	0%
		50 %	RTA relativo	Máximo	Posición 1 a 3	50%
					Posición 4 a 6	40%
				Mínimo	Posición 7 a 9	30%
		10 %	Emisiones CO ₂	Máximo	≥ 26,9%	5%
				Mínimo	≤ 21,5%	0%
			Diversidad	Máximo	≥ 32,0%	2,5%
				Mínimo	≤ 27,2 %	0%
			Seguridad y Salud	Máximo	≥ 27,1%	2,5%
				Mínimo	≤ 19,0 %	0%

A este respecto:

- Flujo de Caja de actividad: la suma del Flujo de Operaciones antes de Impuestos y el Flujo neto de Inversión, excluyendo las operaciones de inversión o desinversión no comprometidas a la fecha de inicio del Plan, así como los flujos de operaciones relacionados con dichas inversiones.
- Emisiones CO₂: El % de reducción de las toneladas equivalentes de CO₂ tomando como referencia el año base de 2009.
- Diversidad: El % de mujeres en equipo de liderazgo de Ferrovial (FLT) comparado con el total de los componentes de ese grupo.
- Seguridad y salud: Reducción del índice de frecuencia de accidentes graves y mortales, calculado como el número de accidentes graves y mortales multiplicado por 1.000.000 y dividido por el total de horas trabajadas aplicado a Ferrovial y sus contratistas tomando como referencia 2022.

Para todas las métricas anteriores, los valores intermedios se calcularán mediante interpolación lineal entre los distintos umbrales.

- RTA Relativo: Retorno Total para el Accionista (RTA) relativo en comparación con los siguientes grupos de empresas:
 - Para el Plan 2020-2022 – Tercer otorgamiento: ACS, CCR, Granite, Atlantia*, AdP, Fraport, Sacyr, Getlink, Eiffage, Vinci, Strabag, Skanska, Balfour Beatty, Transurban, SNC Lavalin, Kier y AENA.
 - Para el Plan 2023-2025 – Primer y Segundo otorgamiento: ACS, CCR, Granite, BIP, AdP, Fraport, Sacyr, Getlink, Eiffage, Vinci, Tutor Perini, Skanska, Balfour Beatty, Transurban, SNC Lavalin, Webuild y AENA.

* De acuerdo con el Artículo 1.4 de las Condiciones Generales del Plan, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de la Compañía cambiará las empresas que conforman el grupo de entidades de comparación para los fines de este Plan en caso de que una compañía deje de cotizar en un mercado secundario oficial. En este sentido, el 10 de octubre de 2022, la compañía Atlantia fue objeto de una oferta pública de adquisición. Por lo tanto, se tomó la siguiente decisión:

- Para el Plan 2020-2022, dado que la fecha en que Atlantia dejó de cotizar en un mercado secundario estaba muy próxima al final del año, el precio medio de cierre, considerado a efectos del cálculo del RTA, fue el precio de la última sesión en que cotizó, sin realizar modificaciones sobre el grupo de comparación.
- Desde esa fecha y para el Plan 2021-2023 y el Plan 2022-2024, Atlantia fue sustituida por una combinación de tres nuevas compañías: Webuild, Brookfield Infrastructure Partners (BIP) y Tutor Perini.

El proceso de sustitución estuvo en línea con el análisis del grupo de comparación realizado para la actualización de las Condiciones Generales de las Acciones del Plan para el próximo periodo de 3 años (2023-2025). En este sentido, se acordó que Atlantia, Strabag (centrada en los mercados austriaco y alemán) y Kier (principalmente exposición en el Reino Unido) debían ser sustituidas por tres compañías más adecuadas a la tendencia actual de la Compañía: Webuild (con un pipeline similar y competidor en Estados Unidos), Tutor Perini (compañía constructora cotizada en Estados Unidos) y Brookfield Infra. Partners (fondo de inversión especializado en infraestructuras).

Entendido como la evolución del índice de "Retorno Total para el Accionista" (en adelante "RTA") de la Compañía, para los tres ejercicios financieros cerrados siguientes a la correspondiente Fecha de Asignación de Unidades, debe estar por encima de una determinada posición en la clasificación de RTA entre un grupo de entidades de comparación, para el mismo periodo de medición (en adelante, el "Período de Medición").

RTA significa el índice que mide el valor generado para el accionista según la siguiente fórmula:

$$RTA = (\text{Cotización al cierre del Período de Medición} - \text{Cotización al inicio del Período de Medición} + \text{Dividendos u otros elementos relacionados}) / \text{Cotización al inicio del Período de Medición}.$$

Para determinar la cotización al inicio y al final del Período de Medición, se utilizará el promedio aritmético del precio de cierre de los 15 días hábiles anteriores y posteriores al último día hábil bursátil del año correspondiente (excluyendo la sesión de negociación del último día hábil).

2.3.2. Política de tenencia de acciones

Una vez atribuidas las acciones o las opciones o derechos sobre acciones correspondientes a los sistemas retributivos, los Consejeros Ejecutivos no podrán transferir su titularidad a ejercitarlos hasta transcurrido un plazo de al menos 3 años.

Se exceptúa el caso en el que el Consejero mantenga, en el momento de la transmisión o ejercicio, una exposición económica neta a la variación del precio de las acciones por un valor de mercado equivalente a un importe de al menos 2 veces su remuneración fija anual mediante la titularidad de acciones, opciones u otros instrumentos financieros.

Lo anterior no será de aplicación a las acciones que el Consejero necesite enajenar, en su caso, para satisfacer los costes relacionados con su adquisición o, previa apreciación favorable de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, para hacer frente a situaciones extraordinarias sobrevenidas que lo requieran (Ver el apartado 8 "Cumplimiento de los Requisitos de Gobierno Corporativo", dentro del informe de Gobierno Corporativo).

2.3.3. Cláusula Malus y Clawback

En relación con las fórmulas o cláusulas de reducción de la remuneración (malus), o de recuperación de los componentes variables de la remuneración (clawback), es importante destacar:

- Los acuerdos contractuales de los Consejeros Ejecutivos incluyen una cláusula que permite a la Sociedad exigir a dichos Consejeros la devolución de hasta el cien por cien de la remuneración variable dineraria o en acciones neta abonada a los Consejeros Ejecutivos en un año determinado cuando, durante los 3 años siguientes a la fecha de abono, se ponga de manifiesto y acredite (conforme a lo previsto en su caso en la cláusula) que el mismo se produjo, total o parcialmente, atendiendo a datos inexactos, si dicha inexactitud ha causado un efecto negativo significativo sobre las cuentas de resultados de la Sociedad de cualquiera de los ejercicios del indicado periodo de 3 años.

El Consejo de Administración decidirá si concurre tal circunstancia y la cantidad que debe devolverse, partiendo en su caso de los informes previos de las Comisiones asesoras o de otros informes que considere oportunos.

La Sociedad podrá compensar el importe a reclamar con cualesquiera otras remuneraciones variables que los Consejeros Ejecutivos tengan derecho a percibir.

Las reglas precedentes se entienden sin perjuicio de cualesquiera otras responsabilidades que, en su caso, pudieran derivarse para los Consejeros Ejecutivos de las circunstancias mencionadas.

- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones tiene potestad para proponer al Consejo de Administración la cancelación del pago de la retribución variable ante el tipo de circunstancias indicadas en el apartado anterior.
- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones valorará si circunstancias excepcionales de este tipo pueden conllevar incluso la extinción de la relación con el/los responsable/s correspondiente/s, proponiéndose al Consejero de Administración la adopción de las medidas que resulten oportunas.
- En cualquier caso, de acuerdo con la legislación neerlandesa, la remuneración de los Consejeros Ejecutivos puede ser reducida o pueden ser obligados a reembolsar (parte de) su remuneración variable a la Compañía si concurren determinadas circunstancias.

Según la ley neerlandesa, si de acuerdo con los principios de razonabilidad y equidad, el pago de una retribución variable fuera inaceptable, el Consejo de Administración tiene el poder de modificar el nivel de la misma a un nivel adecuado. A estos efectos, una retribución variable se considera una parte no fija de la remuneración, cuyo abono depende total o parcialmente del logro de ciertos objetivos o la ocurrencia de ciertas circunstancias. Además, la Compañía tendrá la autoridad, según la ley neerlandesa (sección 2:135 (8) del Código Civil Neerlandés), para recuperar cualquier retribución variable abonada a los Consejeros Ejecutivos con base en datos financieros u otros incorrectos.

- Sin perjuicio de lo indicado anteriormente, los componentes variables de la remuneración pagada o concedida a los Consejeros Ejecutivos estarán sujetos a cualquier "política de recuperación" o política similar o acuerdo adoptado por la Compañía que prevea el reembolso de retribuciones variables o de incentivos en la medida requerida por las leyes, reglas y regulaciones aplicables.

2.3.4. Condiciones de los contratos, incluyendo las indemnizaciones por cese de la actividad y pactos por no competencia

Se describen a continuación las condiciones más relevantes del contrato del Presidente:

- **Duración:** Indefinida
- **Supuestos de cese e indemnizaciones:** la extinción de su contrato por cualquier causa no devengará derecho a percibir indemnización alguna.
- **Exclusividad:** está obligado a prestar servicios de forma exclusiva a la Sociedad, no pudiendo firmar contratos con otras empresas competidoras de Ferrovial por sí ni por personas interpuestas, familiares o no que impliquen una efectiva competencia con las actividades de Ferrovial.
- **No competencia:** el contrato contiene una obligación de no competencia post-contractual durante un plazo de 2 años remunerada con 2 anualidades de su retribución fija.
- **Cláusula de recobro:** según se ha indicado en el apartado 2.3.3. anterior.

Se describen a continuación las condiciones más relevantes del contrato del Consejero Delegado:

- **Duración:** indefinida
- **Preaviso:** en el supuesto de extinción por causas imputables a la Sociedad, ésta deberá comunicar al Consejero Delegado el cese con una antelación de tres meses con respecto a la fecha de extinción. En el supuesto de incumplimiento de dicho plazo, la Sociedad deberá abonar una cantidad equivalente a la retribución correspondiente al periodo de preaviso incumplido.
- **Supuestos de cese e indemnizaciones:** el contrato se extinguirá por la sola voluntad de la Sociedad expresada mediante acuerdo del Consejo de Administración. También se extinguirá inmediata y automáticamente en caso de (i) cese o no renovación del Consejero Delegado como consejero por la Junta General de Accionistas; o (ii) revocación total o parcial, en su caso, de las facultades delegadas a su favor por el Consejo de Administración o de los poderes otorgados a su favor por la Sociedad. En los casos de extinción previstos tendrá derecho a percibir una indemnización bruta por un importe equivalente al mayor de los dos siguientes: (i) la cantidad resultante de sumar el importe anual de la retribución fija y de la retribución variable anual target correspondientes al ejercicio en que se produzca la extinción del contrato; o (ii) las cantidades acumuladas en la fecha en que se produzca la extinción del contrato en el plan de retribución diferida extraordinaria a que se refiere el Sistema de Ahorro a Largo Plazo con el límite de 2 anualidades de la retribución total anual (Ver el apartado 8 “Cumplimiento de los Requisitos de Gobierno Corporativo”, dentro del informe de Gobierno Corporativo).
- **Exclusividad:** está obligado a prestar servicios de forma exclusiva a la Sociedad, no pudiendo el Consejero firmar contratos con otras empresas competidoras de Ferrovial por sí ni por personas interpuestas, familiares o no que impliquen una efectiva competencia con las actividades de Ferrovial.
- **No competencia:** el 50% de la cuantía que podría llegar a percibir en el supuesto de cese estará sujeta al cumplimiento del pacto de no competencia post-contractual de 2 años de duración.
- **Cláusula de recobro:** según se ha indicado en el apartado 2.3.3 anterior.

2.4. Remuneración de los Consejeros en su condición de tales

De acuerdo con la vigente Política de Remuneraciones de los Consejeros, el importe anual máximo se establece conforme a lo aprobado por la Junta General de Accionistas. Por ello, la cantidad máxima total para el año 2024 en concepto de remuneración por pertenencia al Consejo de Administración de la Sociedad asciende a 1.900.000 €.

Concepto		Retribución
Asignación fija		35.000€
Asignación fija complementaria	Presidente	92.000€
	Vicepresidente 1º	80.500€
	Vicepresidente 2º	57.500€
	Resto de miembros del Consejo	46.000€
Dietas* (€ por reunión)	Consejo de administración	6.000€
	C. Ejecutiva	2.200€
	C. Auditoría y control	2.200€
	C. Nombramientos y retribuciones	1.650€

*El importe de las dietas correspondiente a los Presidentes de estos órganos duplica los importes indicados, en línea con el principio retributivo de recompensar atendiendo al nivel de responsabilidad y a la dedicación que el cargo exige.

La asignación fija se trata de una retribución estatutaria del Consejo de Administración que se abona mediante liquidaciones de carácter trimestral, y la asignación fija complementaria se abona en un único pago al final del ejercicio.

Los importes mencionados anteriormente se podrán modificar cada año por el Consejo de Administración dentro del marco del artículo 8.5.3 de los Estatutos Sociales, de la política de remuneraciones de los Consejeros vigente en cada momento y dentro del importe máximo anual aprobado por la Junta General.

Si se superase la cantidad máxima anual, se reducirá, en primer lugar, la asignación fija complementaria proporcionalmente a cada Consejero según su condición.

En caso de no alcanzarse el importe anual máximo, el Consejo decidirá de acuerdo con las facultades que tiene otorgadas.

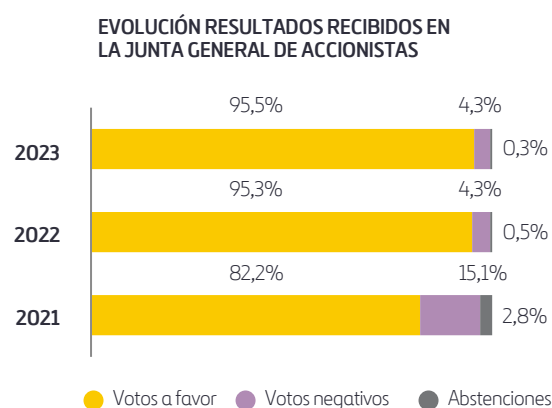
3. APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE REMUNERACIONES DE LOS CONSEJEROS EN 2023

3.1. Evolución e impacto de los resultados de las votaciones obtenidos en la junta general de accionistas

La siguiente tabla muestra el resultado de la votación consultiva de la Junta General al informe anual sobre remuneraciones de los consejeros, con respecto al ejercicio 2022.

	Número	% Sobre el total
Votos emitidos	562.279.368	77,30%
	Número	% Sobre emitidos
Votos negativos	24.018.307	4,27%
Votos a favor	536.745.966	95,46%
Abstenciones	1.507.838	0,27%
Votos en blanco	7.257	0,00%

El siguiente gráfico muestra la evolución de la votación consultiva de la Junta General al informe anual sobre remuneraciones durante los últimos 3 ejercicios:



El nivel de apoyo obtenido en la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023, en relación con los puntos del orden del día relativos a remuneraciones, estuvo en línea con los resultados de 2022. Esto se debió principalmente a las mejoras introducidas en la Política de Remuneraciones de los Consejeros, aprobada por la Junta General de Accionistas de 2022 con un 95,81% de votos a favor, que permaneció estable respecto a la Política de Remuneraciones aprobada en 2023 con motivo de la fusión (88,99% de votos a favor), así como a las mejoras introducidas en el IARC desde 2021.

Como siempre y durante el segundo semestre de 2023, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones ha revisado en profundidad los comentarios, recomendaciones y sugerencias recibidas por parte de inversores institucionales y proxy advisors, y para continuar avanzado en materia de gobierno corporativo.

En el Apartado 5 se describen todas las medidas llevadas a cabo a lo largo del ejercicio 2023.

3.2. Aplicación de la política de remuneraciones de los consejeros en 2023

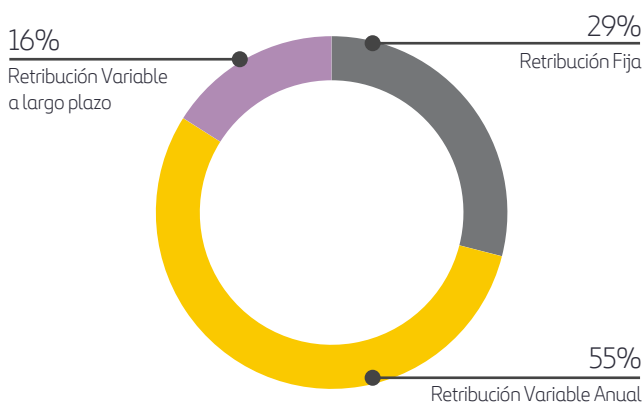
El Consejo de Administración y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones han aplicado la Política de Remuneraciones siguiendo los principios establecidos en la misma de manera estricta.

La remuneración devengada en el ejercicio 2023 ha seguido los términos de la Política de Remuneraciones aprobada por la Junta General de Accionistas celebrada el 7 de abril de 2022, hasta la fecha de la efectiva fusión de Ferrovial, S.A. y Ferrovial SE, cuando entró en vigor la actual Política de Remuneraciones aprobada por la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023. Se hace constar que no se ha producido ninguna desviación del procedimiento para la aplicación de la política de remuneraciones, no se han sobrepasado los límites vigentes y no se ha aplicado excepción temporal a la misma.

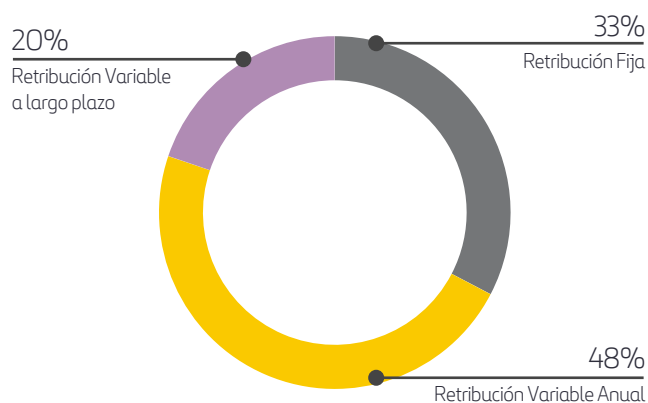
3.3. Remuneración de los consejeros ejecutivos devengada en 2023

Durante el ejercicio 2023 el Consejo de Administración contaba con 2 Consejeros Ejecutivos: D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Presidente, y D. Ignacio Madrideo Fernández, Consejero Delegado. Sus contratos no han sufrido ninguna modificación durante el ejercicio excepto el cambio mencionado en el salario fijo del Consejero Delegado. El apartado 2.3. detalla los elementos retributivos que componen la remuneración de los Consejeros Ejecutivos. El mix retributivo de los Consejeros Ejecutivos establece un equilibrio adecuado entre los componentes fijos y variables de la remuneración. Los siguientes gráficos muestran el peso de cada uno de los componentes retributivos devengados en 2023 para el Presidente y para el Consejero Delegado:

PRESIDENTE
COMPOSICIÓN DE LA RETRIBUCIÓN DEVENGADA EN 2023



CONSEJERO DELEGADO
COMPOSICIÓN DE LA RETRIBUCIÓN DEVENGADA EN 2023



A continuación, se incluye una descripción de cada uno de los componentes de la remuneración de los Consejeros Ejecutivos.

3.3.1. Retribución Fija

El importe de la retribución fija en su condición de Consejeros Ejecutivos correspondiente al ejercicio 2023 ha ascendido en agregado a 2.813 miles de €, que se desglosa como sigue:

- 1.500 miles de € para el Presidente, que se mantiene inalterada respecto a 2020 (excluyendo la reducción del 20% que se aplicó sobre la retribución fija entre el 7 de abril y el 31 de julio de 2020, como consecuencia de la pandemia mundial COVID-19).
- 1.313 miles de € para el Consejero Delegado (1.150 miles de € hasta el 15 de junio y 1.450 miles de € desde el 16 de junio en adelante).

La información sobre su asignación fija y complementaria, al igual que para el resto de los Consejeros en su condición de tales, se puede encontrar en el apartado 3.5.

3.3.2. Retribución Variable

La retribución variable de los Consejeros Ejecutivos está ligada a diversas métricas corporativas de resultados y rentabilidad, que ofrecen una visión completa de la actividad de Ferrovial.

De conformidad con la política de remuneraciones vigente, los sistemas de retribución variable a corto y largo plazo incorporan medidas que tienen en cuenta las posibles variaciones en los resultados de la Sociedad:

- Tanto la retribución variable anual como la retribución variable a largo plazo incluyen escalas de consecución definidas que tienen en cuenta objetivos económicos-financieros y operativos del Plan Estratégico de la Sociedad y de creación de valor para el accionista. De este modo, las variaciones en el rendimiento de la Sociedad, a corto y largo plazo, impactarán de forma directa en el importe de las remuneraciones variables.
- En el caso de la retribución variable anual se eliminan aquellos resultados extraordinarios que podrían introducir distorsiones.
- El devengo de la retribución variable anual y a largo plazo únicamente se produce con posterioridad a la fecha de formulación de las correspondientes cuentas anuales.
- Toda la remuneración de carácter variable está sometida a una cláusula de recobro que permite a la Sociedad reclamar a los Consejeros Ejecutivos el reembolso de los componentes variables de la remuneración cuando estos se hayan abonado atendiendo a datos cuya inexactitud quede acreditada con posterioridad.
- Además, en el caso de la retribución variable a largo plazo, que se liquida en acciones, se establece una obligación de tenencia de acciones.
- La Comisión ha llevado a cabo el proceso de evaluación para determinar el grado de consecución de los objetivos. En este proceso la Comisión ha contado con el soporte de la Dirección General Económico-Financiera, responsable del control de gestión del Grupo, que facilita los resultados económicos del Grupo debidamente auditados y verificados por la Comisión de Auditoría y Control. Asimismo, ha sido verificado por el auditor externo.

a) Retribución variable anual

Los Consejeros Ejecutivos reciben una retribución variable anual para recompensar la creación de valor a través de la consecución de los objetivos contemplados en los planes estratégicos del Grupo.

En 2023 el nivel de pago es el siguiente:

- Para el Presidente, 2.809 miles de €, que supone un 149,8% del target (98,6% máximo posible y 187,3% de la retribución fija 2023).
- En el caso del Consejero Delegado, 1.926 miles de €, que supone un 146,7% del target (97,8% del máximo posible y 146,7% de la retribución fija 2023).

Las siguientes tablas muestran el desglose de la retribución variable a corto plazo incluyendo los objetivos que finalmente se aplicarán para determinar la remuneración anual del Presidente y el Consejero Delegado:

Presidente	Peso	Métricas	Grado de consecución de objetivos				Nivel Incentivo Final
			Mínimo	Target	Máximo	Real	
Objetivos cuantitativos 80%	55 %	Resultado Neto	68,7 %	100 %	131,3 %	157,5 %	1.361,3 Miles €
	45 %	Flujo de caja	-737,8%	100 %	1.344,6 %	3.006,9 %	1.113,8 Miles €
Objetivos cualitativos y ESG (Factores ambientales, sociales y de Gobierno Corporativo) 20%		Funcionamiento del Consejo y de la Comisión Ejecutiva (20%)	0%		100 %	90 %	333,8 Miles €
			- Evaluación del Consejo y Comité de Dirección por una firma externa. - Transición del Consejo a Países Bajos. - Alineamiento de la composición del Consejo a los requerimientos de Países Bajos y cotización en EE.UU.				
		Planificación Estratégica (20%)	0%		100 %	90 %	
			- Revisión del plan estratégico. - Impulso al crecimiento. - Implementación del plan de fusión y cotización.				
		Métricas ESG: Gobierno Corporativo (20%)	0%		100 %	100 %	
			- Mantener DJSI (los 3 mejores de nuestro sector) y CDP (nivel A). - Término reducciones absolutas (tCO2): - 23,5% respecto del año base (2009). - Reducción del 10% de la ratio de frecuencia de accidentes graves. - Reducción de accidentes mortales.				
		Métricas ESG: Plan de Sucesiones (20%)	0%		100 %	80 %	
			Desarrollo de los planes de sucesión de Presidente y CEO.				
		Métricas ESG: Representación institucional (20%)	0%		100 %	85 %	
			Desarrollo de la relación con todos los grupos de interés clave.				
							2.808,8 Miles €

Consejero Delegado	Peso	Métricas	Grado de consecución de objetivos				Nivel Incentivo Final		
			Mínimo	Target	Máximo	Real			
Objetivos cuantitativos 70%	55 %	Resultado Neto	68,7 %	100 %	131,3 %	157,5 %	866,3 Miles €		
	45 %	Flujo de caja	-737,8%	100 %	1.344,6 %	3.006,9 %	708,8 Miles €		
Objetivos cualitativos y ESG (Factores ambientales, sociales y de Gobierno Corporativo) 30%			0%		100 %		350,5 Miles €		
	Plan estratégico (30%)	- Revisión del plan estratégico. - Crecimiento y nuevos negocios. - Ejecutar el plan de desinversiones. - Desarrollo exitoso de fusión y cotización en Países Bajos y EE. UU.	80 %						
		Métrica ESG: Seguridad y salud de los empleados, medido a través de los índices de accidentes de la Sociedad (15%)	- Reducción del 10% de la ratio de frecuencia de accidentes graves. - Reducción de accidentes mortales. - Actividades de liderazgo.	100 %					
	Métrica ESG: Impulso a la Innovación y Responsabilidad Social Corporativa-Sostenibilidad (15%)	- Desarrollo de plataforma de IA. - Implantación del plan Horizon Digital 24. - Mantener DJSI (los 3 mejores de nuestro sector) y CDP (nivel A). - Término reducciones absolutas (tCO2): - 23,5% respecto del año base (2009).	90 %						
		Métrica ESG: Desarrollo de equipos profesionales que garanticen la estabilidad en la gestión y consecución de los objetivos estratégicos de la organización (20%)	- Gestión del talento. - Mantener o mejorar el grado de satisfacción de los empleados. - Aumentar la diversidad tanto en Ferrovial Leadership Team como en nuevas contrataciones.	82,6 %					
	Métrica ESG: Adecuación y seguimiento de los procedimientos vinculados a la asunción de riesgos controlados(5%)	% Implantación de recomendaciones derivadas de los procesos de auditoría interna.	100 %						
		Métrica ESG: Relación con grupos de interés (15%)	- Relación con grupos de interés para llevar a cabo la reorganización corporativa. - Relación con inversores con foco especial en inversores estadounidenses.	100 %					
	Notas:							1.925,5 Miles €	

Algunas métricas no se publican debido a su sensibilidad estratégica o comercial.

El proceso de verificación de los datos correspondientes a la evaluación de los objetivos financieros de los Consejeros Ejecutivos se han realizado conforme a las definiciones y procedimiento internos de validación.

El dato de cumplimiento del Resultado Neto asciende a 331 M€ (que supone un 157,53% de cumplimiento sobre el presupuesto ajustado), y se calcula de la siguiente manera:

- Parte del Resultado Neto publicados en el Informe Integrado en el epígrafe 6 de Cuentas Anuales Consolidadas, Estado B de Cuenta de Resultados consolidada 460 M€.
- Se excluyen los impactos extraordinarios de 177 M€ detallados en la tabla de la Sección 2 Resultado del ejercicio, según definición de proforma recogido en el Anexo de Medidas Alternativas de Rendimiento.
- Además, los costes derivados del cambio de sede social a Países Bajos, así como los relativos al proceso en marcha para la cotización en Estados Unidos (30 M€).
- Adicionalmente, se excluye el impacto derivado de la actualización del valor razonable del PPA de I-66 (9 M€) y de Dalaman (9 M€), no considerado en el objetivo por tratarse de un cambio en el método de cálculo no previsto.

En cuanto al dato de flujo de caja de 712 M€ (que supone un 3006,88% de cumplimiento sobre el presupuesto) se corresponde con el flujo de actividad ex proyectos 292 M€, publicado en la Sección 5.3 de Flujo de Caja de las Cuentas Anuales Consolidadas, eliminando: el pago de impuestos detallado en dicho Estado (155 M€); los costes relativos a la venta de la división de Servicios (15 M€), los costes derivados del cambio de sede social a Países Bajos, así como los relativos al proceso en marcha para la cotización en Estados Unidos (26 M€), la inversión en el activo JFK (214 M€) y la necesaria por temas fiscales en el activo Centella (10 M€), todo ello en base a la definición del objetivo.

b) Retribución Variable a Largo Plazo

Los Consejeros Ejecutivos reciben una retribución variable a largo plazo para recompensar la creación de valor sostenible para el accionista en el largo plazo.

Conforme a la política de remuneraciones vigente, y como se ha detallado en el apartado 2.3, el valor máximo aproximado de las unidades que se otorguen al amparo de los Planes de incentivos a largo plazo, a precios de la fecha de otorgamiento, puede alcanzar hasta el 150% de la retribución fija de los Consejeros Ejecutivos.

En 2023 se ha realizado la entrega de las acciones correspondiente al otorgamiento del Plan 2020, cuyo periodo de medición de objetivos comprendió el periodo 2020-2022. El nivel de incentivo para el Presidente y para el Consejero Delegado ha ascendido a 795 miles de €, que se corresponde con 29.704 acciones correspondientes valoradas a fecha 8 de marzo de 2023. Este número de acciones entregadas es equivalente a un 63,88% de las inicialmente otorgadas.

En 2023 venció el segundo otorgamiento del Plan 2020-2022 cuyo periodo de medición de objetivos comprendía el periodo 2021-2023. El número de acciones que se entregará en 2024 será equivalente al 80 % de las unidades otorgadas en 2021:

Otorgamiento 2021	Peso	Grado de consecución de los objetivos			% Pago
		Mínimo	Máximo	Real	
Flujo de Caja de actividad	50 %	≤1.126 M€	≥1.932 M€	2.742 M€	50%
RTA Relativo*	50 %	Posición 10 a 18	Posición 1 a 3	Posición 8	30%
% de Pago agregado					80%

* Grupo de comparación: ACS, CCR, Granite, Atlantia, AdP, Fraport, Sacyr, Getlink, Eiffage, Vinci, Strabag, Skanska, Balfour Beatty, Transurban, SNC Lavalin, Kier and AENA.

Dado que Atlantia dejó de cotizar en un mercado secundario el 10 de octubre de 2022 (el día en que se inició la OPA) fue sustituida por una combinación de tres nuevas compañías: Webuild, Brookfield Infrastructure Partners (BIP) y Tutor Perini.

A cierre de 2023 se encuentran en vigor los siguientes planes de incentivos a largo plazo:

- El segundo otorgamiento del Plan 2020-2022, cuyo periodo de medición de objetivos comprende el periodo 2021-2023.
- El tercer otorgamiento del Plan 2020-2022, cuyo periodo de medición de objetivos comprende el periodo 2022-2024.
- El primer otorgamiento del Plan 2023-2025, cuyo periodo de medición de objetivos comprende el periodo 2023-2025.

El siguiente cuadro muestra los movimientos de los sistemas de retribución basados en acciones y beneficio bruto de las acciones consolidadas.

Planes Incentivos a largo plazo		Al principio del ejercicio 2023	Concedidos durante el ejercicio 2023	Consolidados durante el ejercicio 2023				Instrumentos vencidos y no ejercidos	Al final del ejercicio 2023
Plan	Otorgamiento	Nº Acciones Equivalentes	Nº Acciones Equivalentes	Nº Acciones Equivalentes	Nº Acciones Equivalentes consolidadas	Precio de las acciones consolidadas (€)	Beneficio Bruto de las acciones consolidadas (miles de €)	Nº instrumentos (unidades)	Nº Acciones Equivalentes
Presidente	2020-2022	2020	46.500	--	29.704	29.704	26,773	795	16.796
		2021	67.500	--	--	--	--	--	67.500
		2022	56.400	--	--	--	--	--	56.400
	2023-2025	2023	--	50.680	--	--	--	--	50.680
Consejero Delegado	2020-2022	2020	46.500	--	29.704	29.704	26,773	795	16.796
		2021	67.500	--	--	--	--	--	67.500
		2022	56.400	--	--	--	--	--	56.400
	2023-2025	2023	--	69.925	--	--	--	--	69.925

Note: El nº de acciones que se le otorgan anualmente al Presidente, supone un 0,04% de su participación en el capital de la compañía y por tanto, supone un importe no relevante respecto al mismo. Adicionalmente, no existe dilución en el momento de la liquidación de los Planes de Incentivos a Largo Plazo ya que no hay aumento de capital en ningún caso. Por tanto, no afecta a los accionistas minoritarios.

En el caso del Presidente, la asignación media de unidades (a precios de otorgamiento) sobre retribución fija en el periodo 2019-2023 ha sido del 93%, por debajo del límite del 150% establecido en la Política de Remuneraciones.

3.3.3. Otros conceptos retributivos de los Consejeros Ejecutivos en 2023

Remuneración en especie

La Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro de vida para la cobertura del riesgo de fallecimiento e incapacidad de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. Para 2023, el importe de la prima del seguro de vida ha ascendido a:

- 10 miles de € para el Presidente.
- 5 miles de € para el Consejero Delegado.

Durante 2023, se ha imputado al actual Consejero Delegado, D. Ignacio Madrdejós, la cantidad de 13 miles de € como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa, asesoramiento fiscal y relocation. En el caso del Presidente, 3 miles de € como asesoramiento fiscal.

Sistemas de ahorro a largo plazo y otras retribuciones:

Plan de retribución diferida para el Consejero Delegado:

D. Ignacio Madrdejós participa en un esquema retributivo de carácter diferido. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria, que sólo se hará efectiva cuando ocurra su desvinculación por mutuo acuerdo con la Sociedad, al alcanzar una determinada edad, no existiendo por tanto derechos consolidados. (ver 2.3.1).

Las aportaciones realizadas por este concepto en 2023 ascendieron a la cantidad de 527 miles de €, siendo el total acumulado a la fecha de cierre de este informe de 2.016 miles de € para D. Ignacio Madridejos.

Adicionalmente, a fecha de emisión de este Informe, no hay ninguna remuneración suplementaria devengada a los Consejeros como contraprestación por los servicios prestados distintos de los inherentes a su cargo.

3.3.4. Condiciones de los contratos. Incluyendo las indemnizaciones por cese de la actividad y pactos por no competencia

Los términos y condiciones de los contratos de los Consejeros aplicables en 2023 son los mismos que los expuestos en la sección 2.3.4. anterior.

3.4. Evolución de la remuneración de los ejecutivos

Las tablas siguientes muestran la evolución durante los últimos cinco años de la remuneración de los Consejeros Ejecutivos.

Remuneración total devengada (en miles de €)

Presidente	2023	2022	2021	2020	2019
Retribución fija	1.500	1.500	1.500	1.405 ¹	1.455
Retribución variable	2.809	2.609	2.275	1.620	1.608
Planes vinculados a acciones	795	883	490	1.602	1.097
Otros ²	13	10	9	8	8
Total	5.117	5.002	4.274	4.635	4.168

¹Como consecuencia de la COVID-19, el Consejo de Administración acordó una reducción de la retribución fija del Consejero Delegado del 20% desde el 7 de abril al 31 de julio de 2020.

²Prima Seguro de vida y otra remuneración en especie.

Consejero Delegado	2023	2022	2021	2020	2019¹
Retribución fija	1.313 ⁵	1.150	1.100	937 ²	250
Retribución variable	1.926	1.538	1.283	810	250
Planes vinculados a acciones	795	183	0	0	0
Otros	18 ³	13 ³	12 ³	12 ³	600 ⁴
Total	4.052	2.884	2.395	1.759	1.100

¹D. Ignacio Madridejos Fernández fue nombrado consejero el 30 de septiembre de 2019, la remuneración aplica desde dicha fecha.

²Como consecuencia de la COVID-19, el Consejo de Administración acordó una reducción de la retribución fija del Consejero Delegado del 20% desde el 7 de abril al 31 de julio de 2020.

³Prima Seguro de vida y otra remuneración en especie.

⁴Bonus de incorporación.

⁵1.150 miles de € hasta el 15 de junio y 1.450 miles de € desde el 16 de junio en adelante.

3.5. Remuneración de los Consejeros en su condición de tales

La totalidad de la remuneración de los Consejeros en su condición de tales tiene carácter fijo o por asistencia y queda vinculada a su nivel de responsabilidad y dedicación, garantizando su independencia y compromiso con el largo plazo.

La remuneración total máxima para 2023 por pertenecer al Consejo de Administración de la Compañía, establecida en ambas Políticas de Remuneraciones vigentes durante 2023, asciende a 1.900 mil euros.

- Asignación fija: en 2023 ha ascendido a un total de 420 miles de €.
- Asignación fija complementaria (se incluye también el remanente de 83 miles de €): en 2023 ha ascendido a un total de 716 miles de €.
- Dietas por asistencia: los Consejeros reciben una cuantía fija por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones Delegadas o asesoras.

En total, el importe de las dietas abonadas en 2023 ha ascendido a 764 miles de €.

De conformidad con lo acordado por el Consejo de Administración en su reunión de 14 de junio de 2023, desde la fusión entre Ferrovial S.A. y Ferrovial Internacional SE (Ferrovial SE), dado que la remuneración total de los Consejeros en dicho ejercicio no ha alcanzado la cuantía anual máxima establecida en la vigente Política de Remuneraciones, la diferencia (que asciende a 83 miles de € para el conjunto del Consejo) se ha distribuido entre los Consejeros en concepto de asignación fija teniendo en cuenta su tiempo de permanencia en el Consejo durante 2023.

Por tanto, el importe total abonado en 2023 a los Consejeros en su condición de tales, ha sido de 1.900 miles de €.

La siguiente tabla muestra los Consejeros a los que aplica la remuneración, en su condición de tal, en el ejercicio 2023:

Consejero (miles €)	Tipología de Consejero	Periodo de devengo ejercicio t	Remuneración fija del Consejo	Dietas asistencia	Otros conceptos	Total
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Presidente - Ejecutivo	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	119	99	253
D. Oscar Fanjul Martín	Vicepresidente - No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	86	87	208
D. Ignacio Madrideo Fernández	Consejero Delegado - Ejecutivo	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	60	53	148
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	No ejecutivo	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	57	53	145
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	66	53	154
D. Philip Bowman	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	55	53	143
D ^a . Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	47	53	135
D. Bruno Di Leo	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	55	53	143
D. Juan Hoyos Martínez de Irujo	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	60	53	148
D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	62	53	150
D ^a . Hildegard Wortmann	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	42	53	130
D ^a . Alicia Reyes Revuelta	No ejecutivo. Independiente	Desde 1/1/2023 hasta 31/12/2023	35	55	53	143
TOTAL			420	764	716	1.900

Ratio de la remuneración del primer ejecutivo y del empleado medio

En 2023 la retribución total devengada del Presidente ascendió a 5.370 miles de € (5.117 miles de € como Consejero Ejecutivo más 253 miles de € por remuneración del Consejo), la retribución total devengada promedio ascendió a 46 miles de € y el ratio de estas cuantías es 117.

Ferrovial cuenta con 24.799 empleados y tiene presencia en 6 mercados principales (España, Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Polonia y Latinoamérica) donde existen condiciones retributivas específicas. Determinamos la retribución total devengada considerando todos los elementos retributivos (retribución fija, remuneración del Consejo, retribución variable anual, planes vinculados a acciones y remuneración en especie).

4. ALINEACIÓN DE LA REMUNERACIÓN EN EL GRUPO CON EL RENDIMIENTO SOSTENIBLE Y A LARGO PLAZO DE LA COMPAÑÍA Y A LA REDUCCIÓN DE RIESGOS

La Política de Remuneraciones está diseñada considerando la estrategia de la Sociedad y sus resultados a largo plazo:

- La retribución total de los Consejeros Ejecutivos se compone de diferentes elementos retributivos que consisten fundamentalmente en:
 - Elementos fijos para recompensar atendiendo al nivel de responsabilidad del puesto, a la trayectoria profesional y a la práctica de mercado, nacional e internacional, de empresas comparables.
 - Retribución variable anual para recompensar la creación de valor a través de la consecución de los objetivos financieros y no financieros.
 - Incentivos a largo plazo cuyo propósito es recompensar la creación de valor sostenible para el accionista en el largo plazo.
- Planes de Incentivos a Largo Plazo se inscriben en un marco plurianual para garantizar que el proceso de evaluación se basa en los resultados a largo plazo. Esta retribución se concede y se abona, principalmente, en forma de acciones sobre la base de la creación de valor, de forma que los intereses de los directivos estén alineados con los de los accionistas.
- La retribución variable está vinculada a objetivos sociales, medioambientales y de buen gobierno (ESG por sus siglas en inglés). Por ejemplo y, entre otros, ratios de seguridad y salud de los empleados, sostenibilidad medioambiental, diversidad, gestión del talento y relación con los grupos de interés.

Adicionalmente, Ferrovial cuenta con las siguientes herramientas para que la Política de Remuneraciones no se encuentre expuesta a riesgos excesivos, y potenciales conflictos de interés:

- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está formada por 4 miembros, uno de los cuales también es miembro de la Comisión de Auditoría y Control. La presencia cruzada en estas 2 Comisiones favorece la toma en consideración de los riesgos asociados a las retribuciones en las deliberaciones de las Comisiones y en sus propuestas al Consejo.
- El devengo de la retribución variable únicamente se produce con posterioridad a la fecha de formulación de las correspondientes cuentas anuales.
- En el caso de la retribución variable anual, a la hora de determinar el nivel de cumplimiento de los objetivos de carácter cuantitativo se eliminan aquellos resultados extraordinarios que podrían introducir distorsiones.
- En un escenario donde no se alcanzasen los objetivos vinculados a la retribución variable, los Consejeros Ejecutivos solo percibirían retribución fija.

- No existen remuneraciones variables garantizadas.
- Para los Consejeros Ejecutivos, el elemento a largo plazo tiene un peso aproximado del 35/40% del total de la retribución total en un escenario de cumplimiento máximo.
- Para reforzar el compromiso de los consejeros ejecutivos con los intereses de la Sociedad a largo plazo, la Política de Remuneraciones incluye requisitos de retención y/o tenencia permanente de instrumentos financieros.
- Tal y como se ha explicado en el apartado 2.3.3., toda la remuneración de carácter variable está sometida a una cláusula clawback.
- Ferrovial tiene implantado un sistema de gestión integral del riesgo denominado Ferrovial Risk Management (FRM), que incluye riesgos relacionados con potenciales conflictos de interés. El funcionamiento del FRM se describe con detalle en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

Además, el artículo 10 del Reglamento del Consejo relativo a la gestión de riesgos es tenido en cuenta.

Los sistemas de remuneración de los Consejeros Ejecutivos anteriormente descritos llevan implícitos en su diseño medidas de control de riesgos excesivos. Por un lado, los objetivos cualitativos (del Consejero Delegado) llevan implícito una valoración del desempeño en lo que a asunción de riesgos y cumplimiento de políticas establecidas a estos efectos se refiere. El diseño de los Planes de Incentivos a Largo plazo con ciclos de 3 años de duración cada uno produce una interrelación de los resultados de cada año, actuando por lo tanto como catalizador de alineamiento con los intereses a largo plazo de la Sociedad y de una toma de decisiones prudente.

5. PROCEDIMIENTOS Y ÓRGANOS DE LA SOCIEDAD INVOLUCRADOS EN LA POLÍTICA DE REMUNERACIONES. PRINCIPALES ACTIVIDADES LLEVADAS A CABO POR LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES DURANTE EL EJERCICIO 2023

5.1. Procedimientos y órganos de la sociedad involucrados en la política de remuneración

Cada cuatro años, la Sociedad someterá la Política de Remuneraciones a votación por parte de la Junta General de Accionistas, a propuesta del Consejo de Administración siguiendo la recomendación de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Es política de la Sociedad solicitar y conocer la opinión de los principales grupos de interés, incluidos proxy advisors, en caso de que se propongan cambios significativos en los acuerdos relativos a la remuneración.

Los órganos involucrados en la aprobación de la Política de Remuneración son la Junta Directiva, la Comisión de Nominaciones y Remuneraciones, y la Junta General de Accionistas, siendo esta última el órgano competente para su aprobación, de acuerdo con el artículo 8.5.2 de los Estatutos Sociales, el Reglamento del Consejo y la legislación vigente.

El Consejo, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, considera las siguientes premisas para establecer la Política de Remuneraciones:

- La normativa legal aplicable.
- Lo establecido por los Estatutos Sociales y el Reglamento del Consejo (artículo 36):

- Los siguientes criterios internos en lo que respecta a los Consejeros Ejecutivos:
 - Desglose de la retribución en componentes fijos y variables.
 - Vinculación de la parte variable a la consecución de objetivos corporativos.
 - Alineación con los objetivos de Ferrovial mediante:
 - Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a métricas de rentabilidad.
 - Reconocimiento, en ciertos casos, de un concepto retributivo diferido.
 - No asunción de compromisos por pensiones.
 - Se limitarán a los Consejeros Ejecutivos las fórmulas retributivas consistentes en la entrega de acciones, opciones, instrumentos referenciados al valor de la acción o vinculados al rendimiento de la Sociedad.
- Los objetivos establecidos en el plan estratégico del Grupo, que permiten, entre otros, establecer las métricas a las que se vincula la retribución variable anual y a largo plazo.
- Los datos de mercado. Ver, en este sentido, el apartado 2.2.

Asimismo, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, siguiendo las prácticas de buen gobierno corporativo, se sirve de informes elaborados por asesores externos independientes. En 2023, WTW y Georgeson han prestado servicios en relación con distintas cuestiones en materia retributiva; entre otros asuntos para efectuar comparaciones con empresas comparables nacionales e internacionales, así como alinear el presente informe con las demandas de los inversores institucionales; y KPMG ha colaborado como asesor externo en el proceso de autoevaluación anual del Consejo.

5.2. Composición y funciones de la comisión de nombramiento y retribuciones

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está formada por cuatro miembros:

Nombre	Cargo	Tipología de Consejero
D. Bruno Di Leo	Presidente	No ejecutivo.Independiente
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	Vocal	No ejecutivo.Independiente
D ^a . Hanne Sørensen	Vocal	No ejecutivo.Independiente
D. Gonzalo Urquijo	Vocal	No ejecutivo.Independiente

La siguiente tabla muestra la experiencia y conocimiento de los miembros de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones:

Nombre	Experiencia y conocimientos
D. Bruno Di Leo	Servicios financieros, Administración de empresas, Estrategia empresarial, Gestión comercial, Nuevas tecnologías, Experiencia internacional, Innovación, Transformación digital.
D. José Fernando Sánchez-Junco	Ingeniería Industrial, Infraestructuras, Experiencia internacional, Innovación/Nuevas tecnologías, Finanzas, Operaciones, Estrategia.
D ^a . Hanne Sørensen	Economía y Gestión, Experiencia internacional, Finanzas, Transporte, Logística, Gestión Comercial, Operaciones, Estrategia, Innovación, Transformación Digital.
D. Gonzalo Urquijo	Economía y Ciencias Políticas, Estrategia y Gestión Empresarial, Experiencia Internacional, Finanzas, Producción Industrial, Logística.

Entre las funciones más destacadas de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, cabe indicar:

- Proponer el nombramiento de Consejeros Independientes e informar sobre las propuestas de nombramiento del resto de Consejeros, así como del Consejero Delegado de Ferrovial.
- Informar el nombramiento de los miembros que deben formar parte de cada una de las Comisiones, teniendo en cuenta los conocimientos, aptitudes y experiencia de los Consejeros y los cometidos de cada Comisión.
- Examinar y organizar la sucesión del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la Sociedad y, en su caso, formular propuestas al Consejo de Administración para que dicha sucesión se produzca de forma ordenada y planificada.
- Informar las propuestas de nombramiento y separación de los Altos Directivos.
- Proponer las condiciones básicas de los contratos de los Altos Directivos.
- Comprobar la observancia de la política retributiva establecida por la Sociedad.
- Revisar periódicamente la política de remuneraciones aplicada a los Consejeros y Altos Directivos.
- Verificar la información sobre remuneraciones de los Consejeros y Altos Directivos.
- Proponer al Consejo de Administración la política de retribuciones de los consejeros y de los directores generales o de quienes desarrollen sus funciones de alta dirección bajo la dependencia directa del Consejo, o de la Comisión Ejecutiva o de los Consejeros Delegados.

Por último, en aquellos casos en los que la ley así lo establece, se somete a la Junta General de Accionistas la aprobación de los preceptivos asuntos, incluyendo los planes retributivos otorgados los Consejeros Ejecutivos consistentes en entrega de acciones, de derechos de opción sobre las mismas o que estén referidos al valor de las acciones.

5.3. Principales actividades llevadas a cabo por la comisión de nombramiento y retribuciones durante el ejercicio 2023

En el ejercicio 2023, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones se ha reunido en 4 ocasiones. La siguiente tabla muestra la asistencia individualizada de sus miembros:

Nombre	Cargo	Asistencia en las reuniones
D. Bruno Di Leo	Presidente	4/4
D. José Fernando Sánchez-Junco	Vocal	4/4
D ^a . Hanne Sørensen	Vocal	3/4 ¹
D. Gonzalo Urquijo	Vocal	4/4

¹D^a Hanne Sørensen delegó la representación en la reunión de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones a la que no asistió.

El siguiente cuadro muestra las actuaciones más relevantes que ha llevado a cabo la Comisión a lo largo del año 2023.

Debe destacarse que, a lo largo de todo el año, se ha realizado la comprobación de la observancia de la política retributiva de la Sociedad

Trimestre	Actuaciones llevadas a cabo
Primer Trimestre 2023	- Propuesta de Política de Remuneraciones de los Consejeros y de Informe Anual sobre remuneraciones de los Consejeros de 2022. - Informe sobre el importe anual máximo de la remuneración de los Consejeros en su condición de tales para el ejercicio 2023 establecido en la Política de Remuneraciones aprobada en la Junta General de 2023, y el sistema de distribución de dicha cantidad entre los Consejeros. - Informe sobre la retribución fija para el ejercicio 2023 de los Consejeros Ejecutivos, y revisión de la retribución fija del Comité de Dirección. - Propuesta de retribución variable anual 2022 abonable en 2023 de los Consejeros Ejecutivos y revisión de la retribución variable del Comité de Dirección. - Revisión de: (i) el importe de la retribución variable, expresado como un porcentaje de su retribución fija, (ii) los criterios de cumplimiento a los que se vincula la valoración de la retribución variable y (iii) los objetivos de carácter cuantitativo y cualitativo a los que se vincula. - Informe sobre la asignación de unidades del primer otorgamiento del Plan de incentivos a largo plazo 2023-2025 a los Consejeros Ejecutivos y revisión de la asignación de unidades a los miembros del Comité de Dirección. - Cumplimiento de las métricas a las que está vinculado el primer otorgamiento del Plan de incentivos a largo plazo 2020-2022 y propuesta del coeficiente de pago agregado para determinar el número de acciones a entregar. - Cierre de retribución de los Consejeros en su condición de tales correspondiente al ejercicio 2022. - Composición del Consejero de Administración y sus Comisiones y revisión de las categorías asignadas a cada consejero. - Competencias requeridas por el Consejo de Administración. - Planes de Incentivo a Largo Plazo: Análisis del impacto de Atlantia en el grupo de comparación del TSR.

Segundo Trimestre 2023	• Involucración en el proceso de evaluación anual del Consejo y de sus Comisiones realizada con un asesor externo (KPMG). • Verificación de la información sobre la remuneración de los Consejeros y altos directivos recogida en los documentos corporativos y observancia de la política de remuneración de la Sociedad. • Información sobre la evolución de las recomendaciones de voto de los proxy advisors en relación con la Política de Remuneraciones de los Consejeros y el Informe Anual sobre Remuneraciones, y sobre el resultado de la votación de estos dos documentos en la Junta General de Accionistas. • Informe sobre nombramientos en Consejos de Administración en compañías del Grupo Ferrovial • Informe sobre compromiso.
Tercer Trimestre 2023	• Informe sobre nombramientos en Consejos de Administración en compañías del Grupo Ferrovial. • Verificación de la Política de Composición del Consejo. • Política de Diversidad e Inclusión • Informe sobre Diversidad, Igualdad e Inclusión • Informe sobre la gestión del talento.
Cuarto Trimestre 2023	• Determinación de la independencia de los Consejeros y de los miembros de las Comisiones. • Política de recuperación de retribuciones satisfechas erróneamente (Política de Clawback) • Informe sobre una nueva Política global contra la discriminación y el acoso. • Informe sobre el plan de sucesión del Presidente, el Consejero Delegado, la alta dirección y otras posiciones directivas. • Informe sobre el funcionamiento de la Comisión.

En 2024, hasta la fecha de aprobación de este informe, se han realizado las mismas actividades que en el año 2023, revisión y propuesta de los planes retributivos de los Consejeros Ejecutivos que se someterán a votación en la Junta General de Accionistas de 2024.

5.4. Otras informaciones de interés

Ferrovial tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del Grupo cuya sociedad dominante es Ferrovial. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros. La prima satisfecha en 2023 por el mencionado seguro asciende a 1.073 miles de €.



6. RESUMEN DE LA RETRIBUCIÓN TOTAL

6.1. Retribución total de los consejeros ejecutivos (en miles de €)

Consejero	Ejercicio	Retri- bución Fija	Otros concep- tos	Remu- neración fija del Consejo	Dietas de asisten- cia	Remune- ración en especie	Total Fijo	% Fijo	Retribu- ción Variable Anual	Incentivo a Largo Plazo	Total Variable	% Variable	Retribu- ción Total
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	2023	1.500	99	35	119	13	1.766	33%	2.809	795	3.604	67%	5.370
	2022	1.500	107	35	103	10	1.755	33%	2.609	883	3.492	67%	5.247
	2021	1.500	92	35	122	9	1.758	39%	2.275	490	2.765	61%	4.523
	2020	1.405	86	33	122	8	1.654	34%	1.620	1.602	3.222	66%	4.876
	2019	1.455	74	35	143	8	1.715	39%	1.608	1.097	2.705	61%	4.420
D. Ignacio Madridejos Fernández ¹	2023	1.313	53	35	60	18	1.479	35%	1.926	795	2.721	65%	4.200
	2022	1.150	61	35	51	13	1.310	43%	1.538	183	1.721	57%	3.031
	2021	1.100	46	35	61	12	1.254	49%	1.283	-	1.283	51%	2.537
	2020	937	43	33	61	12	1.086	57%	810	-	810	43%	1.896
	2019	250	609	9	14	-	882	78%	250	-	250	22%	1.132

¹D. Ignacio Madridejos participa en un esquema retributivo de carácter diferido que sólo se hará efectivo cuando ocurra su desvinculación por mutuo acuerdo con la Sociedad al alcanzar una determinada edad, no existiendo por tanto derechos consolidados. Las aportaciones anuales ascienden al 20% de la Retribución Total (retribución fija más la retribución variable anual target del 100%). El derecho a percibir esta retribución extraordinaria será incompatible con el cobro de cualquier indemnización que pudiera tener derecho a percibir el Consejero Delegado como consecuencia de la extinción de su relación con la Sociedad.

6.2. Retribución total de los consejeros no ejecutivos (en miles de €)

Consejero	Ejercicio	Remuneración fija del Consejo	Dietas de asistencia	Otros conceptos	Retribución Total
D. Óscar Fanjul Martín	2023	35	86	87	208
	2022	35	73	96	204
	2021	35	83	81	199
	2020	33	83	70	186
	2019	35	80	37	152
D ^a . María del Pino y Calvo- Sotelo	2023	35	57	53	145
	2022	35	51	61	147
	2021	35	61	46	142
	2020	33	61	43	137
	2019	35	72	37	144
D. José Fernando Sánchez- Junco Mans	2023	35	66	53	154
	2022	35	58	61	154
	2021	35	76	46	157
	2020	33	81	43	157
	2019	35	89	37	161

D. Philip Bowman	2023	35	55	53	143
	2022	35	47	61	143
	2021	35	59	46	140
	2020	33	59	43	135
	2019	35	59	37	131
D ^a . Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen	2023	35	47	53	135
	2022	35	41	61	137
	2021	35	50	46	131
	2020	33	56	43	132
	2019	35	58	37	130
D. Bruno Di Leo	2023	35	55	53	143
	2022	35	49	61	145
	2021	35	58	46	139
	2020	33	58	43	134
	2019	35	54	37	126
D. Juan Hoyos Martínez De Irujo	2023	35	60	53	148
	2022	35	51	61	147
	2021	35	61	46	142
	2020	33	61	43	137
	2019	9	12	9	30
D. Gonzalo Urquijo Fernández De Aroz	2023	35	62	53	150
	2022	35	54	61	150
	2021	35	59	46	140
	2020	33	59	43	135
	2019	1	-	1	2
D ^a . Hildegard Wortmann ¹	2023	35	42	53	130
	2022	35	36	61	132
	2021	23	36	30	89
D ^a . Alicia Reyes Revuelta ¹	2023	35	55	53	143
	2022	35	47	61	143
	2021	23	36	30	89

¹Nombrada Consejera no Ejecutiva en mayo de 2021.

6.3. Relación entre la retribución total de los consejeros, los resultados de la sociedad y la remuneración media de los empleados

Los datos referentes a los ejercicios desde 2019 a 2022 de la siguiente tabla corresponden a los reportados en los Informes Anuales sobre Remuneraciones de los Consejeros referentes a cada ejercicio, de acuerdo con los requerimientos normativos en España (remuneración en especie no incluida en los totales).

		2023	Variación (%)	2022	Variación (%)	2021	Variación (%)	2020	Variación (%)	2019
Retribución total consejeros ejecutivos (miles de €)	D. Rafael Del Pino Y Calvo-Sotelo ¹	5.370	2,54	5.237	16,02	4.514	-7,27	4.868	10,34	4.412
	D. Ignacio Madridejos Fernández ²	4.200	39,17	3.018	19,52	2.525	34,02	1.884	66,43	1.132
Retribución total consejeros no ejecutivos (miles de €)	D. Oscar Fanjul Martín	208	1,96	204	2,51	199	6,99	186	22,37	152
	D ^a . María Del Pino Y Calvo-Sotelo	145	-1,36	147	3,52	142	3,65	137	-4,86	144
	D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	154	0	154	-1,91	157	0	157	-2,48	161
	D. Philip Bowman	143	0	143	2,14	140	3,70	135	3,05	131
	D ^a . Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen	135	-1,46	137	4,58	131	-0,76	132	1,54	130
	D. Bruno Di Leo	143	-1,38	145	4,32	139	3,73	134	6,35	126
	D. Juan Hoyos Martínez De Irujo ³	148	0,68	147	3,52	142	3,65	137	356,67	30
	D. Gonzalo Urquijo Fernández De Araoz	150	0	150	7,14	140	3,70	135	n.s.	2
	D ^a . Hildegard Wortmann ⁴	130	-1,52	132	48,31	89	-	0	-	0
	D ^a . Alicia Reyes Revuelta ⁵	143	0	143	60,67	89	-	0	-	0
Resultados de la sociedad	Retorno Total para el Accionista (%)	38,4								
	Ingresos totales (millones €)	8.514								
	Beneficio consolidado antes de impuestos (millones €) ⁶	656	144,78	268	-72,26	966	-	-427	-	504
Retribución de los empleados	Media (miles de €) ⁷	46	4,55	44	46,67	30	-6,25	32	-8,57	35
Pay Ratio	Ratio de la retribución del Presidente entre la retribución media de los empleados ⁸	117								

¹Las variaciones en la remuneración devengada por el Presidente se han derivado del diferente cumplimiento de las métricas de la retribución en riesgo del Presidente tanto a corto como a largo plazo.

²Retribución en 2019 y 2020: la cifra indicada muestra la variación entre la retribución efectivamente devengada en 2019 y en 2020. Estas cifras no son comparables dado que el Consejero fue nombrado el 30 de septiembre de 2019 y, por tanto, la retribución se refiere al periodo comprendido entre el 30 de septiembre y el 31 de diciembre de 2019. En 2020, fue miembro del Consejo durante todo el ejercicio.

³Retribución de 2019 a 2020: la cifra indicada muestra la variación entre la retribución efectivamente devengada en 2019 y en 2020. Estas cifras no son comparables dado que el Consejero fue nombrado el 2 de octubre de 2019 y, por tanto, la retribución se refiere al periodo comprendido entre el 2 de octubre y el 31 de diciembre de 2019. En 2020, fue miembro del Consejo durante todo el ejercicio.

⁴Retribución entre 2021 y 2022: la cifra indicada muestra la variación entre la retribución efectivamente devengada en 2021 y en 2022. Estas cifras no son comparables dado que la Consejera fue nombrada el 6 de mayo de 2021 y, por tanto, la retribución se refiere al periodo comprendido entre el 6 de mayo y el 31 de diciembre de 2021. En 2022, fue miembro del Consejo durante todo el ejercicio.

⁵Retribución entre 2021 y 2022: la cifra indicada muestra la variación entre la retribución efectivamente devengada en 2021 y en 2022. Estas cifras no son comparables dado que la Consejera fue nombrada el 6 de mayo de 2021 y, por tanto, la retribución se refiere al periodo comprendido entre el 6 de mayo y el 31 de diciembre de 2021. En 2022, fue miembro del Consejo durante todo el ejercicio.

⁶BENEFICIO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS" datos facilitados en los Informes Anuales Integrados.

⁷"CUENTA DE SUELDOS Y SALARIOS" entre "PLANTILLA MEDIA", excluidos los Consejeros Ejecutivos en ambos datos. El aumento en el periodo 2021-2022 se debe a la venta de la mayor parte de la división de Servicios.

⁸Ratio entre (i) la remuneración anual total del Presidente y (ii) la remuneración anual media de los empleados de la empresa, siendo:

- La remuneración total del Presidente incluye todos los componentes de la remuneración (como la remuneración fija, remuneración del Consejo, la remuneración variable anual, los planes vinculados a acciones y la remuneración en especie).
- La remuneración media anual de los empleados se determina dividiendo la cuenta de sueldos y salarios por el número medio de empleados.

6.4. Remuneración total de la alta dirección

Además de los Consejeros Ejecutivos, los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad tienen un paquete retributivo compuesto por su retribución fija y variable (anual y a largo plazo), así como por otros conceptos retributivos. Para el año 2023, han devengado de forma conjunta las siguientes retribuciones:

Retribución alta dirección (en miles de €)	2023	2022
Retribución Fija	5.094	4.755
Retribución Variable	5.534	4.822
Plan de acciones vinculado a objetivos	1.934	1.629
Otros ¹	585	51
Otros ²	486	0
TOTAL	13.633	11.257

¹Primas de seguro de vida/pertenencia al Consejo de otras filiales/pagos a expatriados.

²Fin de la relación de miembros del Comité de Dirección en 2023 (importe sujeto a IRPF o impuesto análogo).

*La remuneración media de la Alta Dirección no se desglosa por género para mantener su confidencialidad, dado que sólo hay dos mujeres en este grupo.

RIESGOS

AFRONTANDO DESAFÍOS



Un proceso eficaz de identificación y evaluación del riesgo es un elemento competitivo diferencial.

El Consejo de Administración es el responsable de supervisar el funcionamiento de los sistemas internos de gestión y control de riesgos. Por ello, procede a una evaluación periódica de su diseño y eficacia en la identificación, evaluación y mitigación de los riesgos que puedan impactar en el logro de los objetivos estratégicos de Ferrovial.

La Política de Control y Gestión de Riesgos, aprobada por el Consejo de Administración, establece el marco general de actuación para el control y la gestión de los riesgos de diversa naturaleza que el equipo gestor pueda encontrarse en la consecución de los objetivos de negocio. La política es revisada periódicamente, en particular a fin de actualizar el apetito al riesgo y los niveles de tolerancia que deben ser tenidos en cuenta en el desarrollo del plan de negocio corporativo.

Por su parte, la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración tiene encomendada, entre otras, la función de supervisar y evaluar los sistemas de control y gestión de los riesgos financieros y no financieros relativos a la Sociedad y al Grupo Ferrovial, incluidos los riesgos operativos, tecnológicos, legales, sociales, medioambientales, políticos, reputacionales o relacionados con la corrupción. La Comisión de Auditoría y Control revisó el mapa de riesgos de Ferrovial y mayo de 2023 y su actualización en diciembre de 2023.

Apetito al riesgo

En el desarrollo de sus objetivos corporativos Ferrovial está expuesta a diversos factores de riesgo derivados de la naturaleza de los sectores en los que opera, de los países en los que se ubican sus actividades y de las diferentes regulaciones a las que está sometida.

El Consejo de Administración de Ferrovial establece en la Política de Control y Gestión de Riesgos la aversión al riesgo y el nivel de tolerancia admisible para cada factor de riesgo. Esta política tiene por objeto proporcionar a todos los empleados de la compañía un marco general de actuación para el control y gestión de los riesgos de cualquier naturaleza a los que puedan enfrentarse en el desempeño de los objetivos de negocio y de la estrategia general de Ferrovial.

Los niveles de apetito al riesgo se establecen por factor de riesgo en una escala que va desde la aversión al riesgo hasta la asunción del mismo. Por ejemplo, se ha establecido un apetito de aversión al riesgo para los riesgos relacionados con la ética, la integridad y el cumplimiento, y un apetito de asunción de riesgos para los riesgos relacionados con la innovación estratégica.

	Niveles de apetito al riesgo para los eventos de riesgo más relevantes				
	aversión	reducida	neutralidad	moderado	asunción
Patrones de movilidad					
Disponibilidad de proyectos generadores de valor					
Atracción y retención del talento					
Ciberamenazas					
Macroentorno					
Incumplimiento de los objetivos de sostenibilidad					
Salud y seguridad					
Reorganización de la empresa					
Cambio climático					
Ética e integridad					
Riesgos financieros					

GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO: FERROVIAL RISK MANAGEMENT

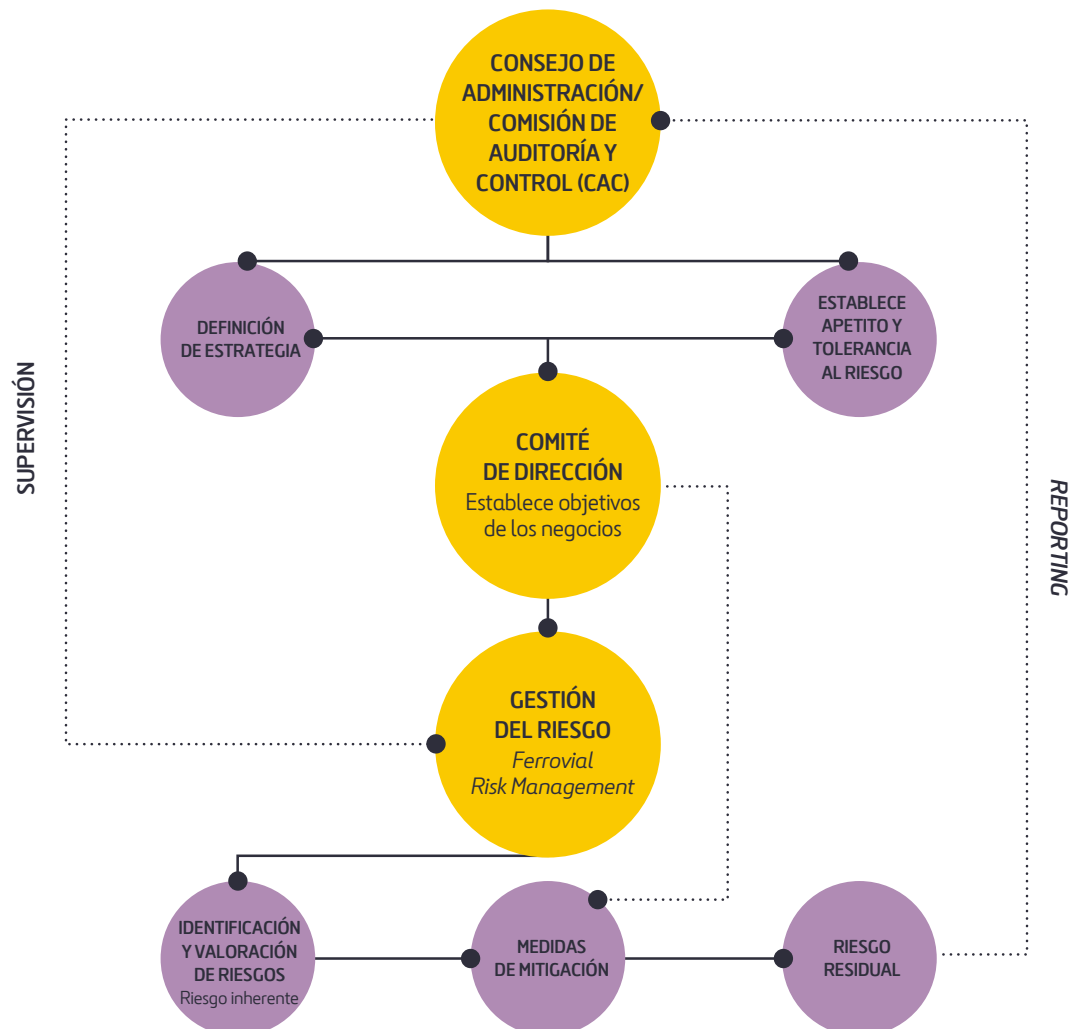
La materialización de la Política de Control y Gestión de Riesgos y de sus principios básicos se concreta, entre otros, en el proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado *Ferrovial Risk Management* (FRM), gestionado por la Dirección de Cumplimiento y Riesgos, bajo la dependencia directa de la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración. FRM está implantado en todas las áreas de actividad de la compañía, ejecutándose dos veces al año.

La Dirección de Cumplimiento y Riesgos, independiente de las líneas de negocio, informa semestralmente a la Comisión de Auditoría y Control, y al menos una vez al año al Consejo de Administración, de los riesgos que amenazan el cumplimiento de los objetivos de negocio.

El proceso FRM, mediante la aplicación de una métrica común, permite identificar y valorar los eventos de riesgo en función de su probabilidad de ocurrencia y de su posible impacto sobre los objetivos empresariales y la reputación corporativa. Para cada evento de riesgo identificado se realizan dos valoraciones: una inherente, sin considerar las medidas específicas de control implantadas para mitigar el riesgo, y otra residual, considerando las medidas específicas de control. De esta forma, Ferrovial puede tomar las medidas de mitigación más idóneas según la naturaleza del riesgo y evaluar su eficacia.

En un proceso de mejora continua, durante el último ejercicio Ferrovial ha llevado a cabo una revisión del proceso de gestión de riesgos mediante la realización de una auditoría interna y un ejercicio de consultoría externa con objeto de analizar y mejorar el desempeño del proceso. En consecuencia, se ha mejorado la integración entre el sistema de gestión de riesgos y los procesos estratégicos y de definición del plan de negocio a medio y largo plazo, y se ha optimizado la cuantificación de determinadas variables de riesgos, reforzando las segundas líneas de defensa.

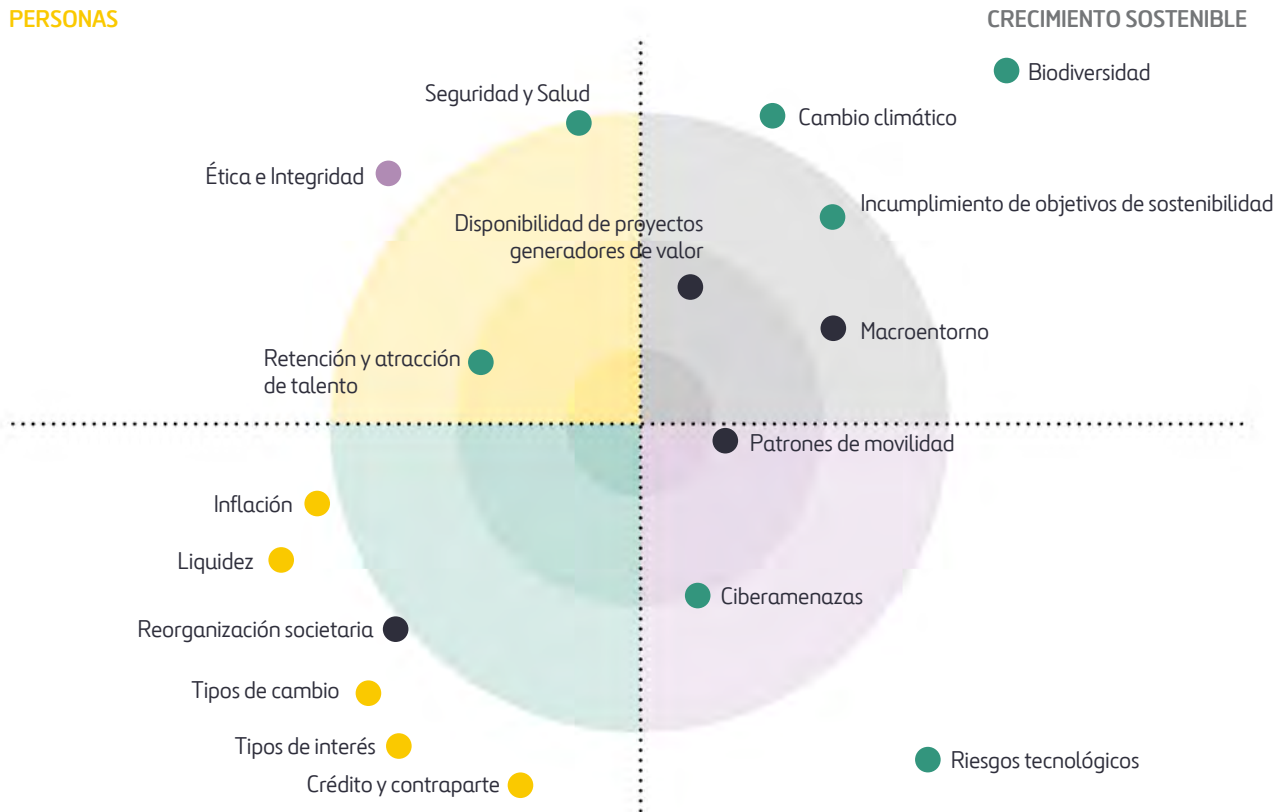
FERROVIAL RISK MANAGEMENT



PRINCIPALES RIESGOS

El gráfico muestra los eventos de riesgo más relevantes que amenazan la ejecución de la estrategia corporativa de Ferrovial.

PERSONAS



Nota aclaratoria: la mayor proximidad al punto central del diagrama indica una mayor gravedad relativa. Los eventos de riesgo que amenazan a varias prioridades estratégicas se han colocado en el cuadrante con mayor impacto relativo.

EXCELENCIA OPERATIVA

Riesgos Estratégicos: riesgos relacionados con el mercado y el entorno en el que cada negocio se desenvuelve.

Riesgos Financieros: riesgos asociados a cambios en las magnitudes financieras, al acceso a los mercados financieros, a la gestión de tesorería, a la fiabilidad de la información financiera y a los de naturaleza fiscal.

INNOVACIÓN

Riesgos Operativos: riesgos asociados al proceso de licitación, producción, provisión del servicio y generación de ingresos y costes incurridos.

Riesgos cumplimiento: riesgos relacionados con el cumplimiento de la legislación aplicable, de los compromisos con terceros y las obligaciones autoimpuestas que se derivan del Código de Ética.

A continuación, se describen los eventos de riesgo más relevantes, su potencial impacto y las principales medidas de control implantadas para mitigar su impacto y/o su probabilidad de ocurrencia.

Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
Patrones de movilidad	La tendencia hacia la digitalización en la interacción social se ha acelerado en los últimos años, especialmente debido al teletrabajo y el comercio electrónico. Esta evolución, junto con el actual contexto de desaceleración económica mundial, en un entorno inflacionista y la subida de tipos de interés, puede impactar negativamente sobre el volumen de tráfico de los principales activos de la compañía, suponiendo un riesgo para su rendimiento y valor.	• Valoración de los activos. • Liquidez. • Márgenes y flujos en los proyectos de infraestructura en operación.	– Análisis y estudio de tendencias de movilidad a medio plazo, así como revisión de escenarios y alternativas. – Implantación de planes de fomento del tráfico.
Disponibilidad de proyectos generadores de valor	Los grandes proyectos de promoción y operación de infraestructuras de transporte están expuestos a un mercado altamente competitivo y sujeto a decisiones políticas y movimientos sociales, con impacto sobre la disponibilidad de proyectos de movilidad atractivos para la compañía. Este hecho puede afectar al crecimiento de la compañía y su capacidad para alcanzar sus objetivos estratégicos.	• Reducción de oportunidades de negocio generadoras de valor. • Cumplimiento de objetivos de crecimiento. • Reducción de márgenes por incremento del riesgo.	– Análisis de nuevos mercados. – Propuestas de proyectos de infraestructuras no solicitadas (<i>unsolicited proposals</i>). – Revisión del perfil de riesgo por tipo de proyecto.
Retención y atracción de talento	La alta demanda de profesionales cualificados y las bajas tasas de desempleo en algunos de los mercados objetivos en los que Ferrovial opera aumentan el riesgo de atraer y retener talento. Adicionalmente, la pandemia ha causado un cambio en los hábitos, prioridades y expectativas de valor de los empleados, lo que intensifica este riesgo.	• Pérdida de oportunidades de negocio por falta de personal idóneo. • Incumplimiento de compromisos con clientes (plazo, calidad, etc.). • Reducción de márgenes por incremento de costes.	– Plan de identificación y potenciación del talento en la organización. – Potenciar la atracción de talento local. – Planes específicos para personal clave. – Promoción del talento diverso; equidad e inclusión.
Ciberamenazas	Las ciberamenazas son un riesgo constante en la sociedad de la información, especialmente para las empresas que dependen cada vez más de la tecnología y la conectividad. Las guerras en Oriente Medio y en Ucrania y el desarrollo de las nuevas tecnologías en el ámbito de la IA han aumentado la gravedad y frecuencia de los ataques (ataques a cadenas de suministro, disrupción de activo, phishing, robo de identidad digital, etc.). En este contexto, las infraestructuras pueden ser vulnerables a estas amenazas, pudiendo afectar a la normal operación de los activos, a su capacidad para generar el valor esperado y a la reputación de la compañía.	• Degradación o imposibilidad de la operación de los activos. • Pérdida económica por los costes de recuperación de la actividad. • Sanciones por incumplimientos regulatorios y/o contractuales. • Afectación en el plan de negocio con la consiguiente reducción de valor del activo. • Daños en la reputación corporativa y en la ventaja competitiva, comprometiendo potenciales oportunidades de negocio. • Pérdida o robo de <i>know-how</i> y/o propiedad intelectual e industrial. • Secuestro de información. • Impacto por fraude.	– Modelo Global de Seguridad, basado en NIST CSF e ISO 27002, certificado ISO 27001 (auditado anualmente). – Capacidades y controles de seguridad evaluados periódicamente que implementan el modelo de seguridad. – Comité y Comunidad Global de Ciberseguridad como palancas para el despliegue de capacidades de seguridad. – Pólizas de seguro con cobertura ante ciberincidentes de diversa índole. – Establecimiento de acuerdos formales de colaboración con Agencias Nacionales e Internacionales de Ciberseguridad. – Despliegue de capacidades avanzadas de protección.

Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
Macroentorno	La coyuntura económica mundial presenta un escenario marcado por tensiones geopolíticas y socioeconómicas que han derivado en un entorno inflacionista, de bajo crecimiento y altos tipos de interés, agravado por las guerras en Ucrania y en Oriente Medio. En este contexto, Ferrovial se enfrenta a un riesgo de incremento del coste de las materias primas y de los tipos de interés por encima de lo estimado, lo que podría poner en peligro el cumplimiento de los plazos de entrega y rentabilidades previstas.	• Reducción de márgenes por incremento de costes. • Incremento del coste financiero. • Incumplimiento de compromisos con clientes. • Incumplimiento de objetivos de crecimiento.	– Introducción de mecanismos de revisión de precios en los contratos. – Negociación de precontratos con proveedores y subcontratistas. – Planificación anticipada de suministros, desde la fase de estudio y licitación. – Monitorización de las tendencias del mercado y planificación del suministro. – <i>Hedging</i> de materiales y tipos de interés.
Incumplimiento de objetivos de sostenibilidad (reducción de emisiones y taxonomía)	De forma creciente, los inversores y fondos de infraestructuras priman aspectos Ambientales, Sociales y de Gobierno (ESG) en la toma de decisiones. Un eventual incumplimiento de los objetivos de Ferrovial en la lucha contra el cambio climático podría tener un impacto negativo en su reputación, los <i>ratings</i> de los analistas, coste de financiación y en las decisiones de inversión de terceros. Asimismo, la identificación de alguna de las actividades de la compañía como no elegibles y/o no alineadas dentro de la Taxonomía de la UE agravaría el riesgo.	• Daños a la reputación corporativa. • Dificultad de acceso a financiación y/o empeoramiento de las condiciones. • Endurecimiento de condiciones de financiación de proyectos. • Penalización por parte de potenciales inversores. • Pérdida de posicionamiento en índices de sostenibilidad.	– El Plan Estratégico Horizon 24, centrado en la promoción, construcción y gestión de infraestructuras sostenibles. – Presencia en los índices de sostenibilidad más reconocidos internacionalmente, entre otros: <i>Dow Jones Sustainability Index</i>, <i>FTSE4Good</i>, <i>Sustainalytics</i>, <i>Moody's CDP</i> o <i>ISS ESG</i>. – Desarrollo e implementación de la estrategia de sostenibilidad.
Seguridad y salud	El riesgo de accidente es inherente a la naturaleza de las actividades de Ferrovial. No disponer de unas medidas de mitigación apropiadas podría poner en peligro la seguridad y salud de las personas (empleados, clientes, etc.) y, además, puede causar efectos negativos en las operaciones del Grupo. El incumplimiento de las políticas y procesos de seguridad y salud en la compañía podría desencadenar, además de daños físicos, un riesgo reputacional o incluso la pérdida de oportunidades de negocio.	• Daños físicos a empleados y terceros. • Impactos operacionales por interrupción en las operaciones. • Responsabilidad civil/penal. • Daños a la reputación corporativa. • Dificultad de acceso a la financiación y/o empeoramiento de las condiciones.	– Integración de la seguridad y salud en el trabajo como valor fundamental de la compañía. – Implantación de una estrategia de seguridad, salud y bienestar. – Implantación de sistemas de prevención de seguridad y salud. – Formación continuada para empleados. – Plan de auditoría de los sistemas de gestión. – Coberturas de responsabilidad civil y profesional. – Establecimiento de un nivel de tolerancia para este factor de riesgo, según la Política de Riesgos, de “aversión al riesgo”.
Reorganización societaria	Incumplimiento de las expectativas de liquidez y crecimiento tras la reorganización societaria de la compañía y la cotización en la bolsa de valores de Ámsterdam y la prevista en los Estados Unidos. Igualmente, la cotización en nuevos mercados supone el cumplimiento de requisitos de información y control cuyo incumplimiento podría acarrear sanciones de los organismos reguladores, así como la pérdida de confianza de inversores, clientes y analistas.	• Pérdida de credibilidad ante inversores, clientes, analistas y agencias de rating. • Disminución de la liquidez para cumplir el plan de negocio • Pérdida de valor. • Sanciones por incumplimiento de requerimientos.	– Plan de cotización en nuevos mercados. – Plan estratégico de relación con inversores y analistas. – Desarrollo del proceso de control interno sobre la información financiera de acuerdo con la legislación Sarbanes Oxley (SOX) de EE. UU. – Campaña de comunicación con grupos de interés.

Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
Cambio climático	Ferrovial está expuesta a riesgos derivados del cambio climático. Por una parte, existen riesgos físicos, como eventos climáticos extremos, que pueden afectar a las infraestructuras. Además, hay riesgos de transición, dado que las tendencias globales para reducir las causas y consecuencias del cambio climático pueden conllevar efectos económicos (como el incremento del coste de las materias primas), regulatorios, tecnológicos y/o reputacionales.	• Interrupción de operaciones por daños físicos a las infraestructuras. • Disminución de la productividad en condiciones climáticas extremas. • Aumento de las primas de cobertura. • Incremento de los costes operacionales debido a incrementos de precios de las materias primas, aumento de tasas a los combustibles fósiles o adaptación a nuevas tecnologías, entre otros.	– Proceso de identificación y valoración de los riesgos asociados al cambio climático a los que la compañía se puede ver expuesta. – Revisión del <i>Deep Decarbonization Path</i>. – Herramientas de control y monitorización. – Implementación de recomendaciones del <i>Task force on Climate-related Financial Disclosures</i> (TCFD).
Ética e integridad	La compañía presenta riesgo de comisión, por parte de sus empleados o colaboradores, de actos que puedan suponer un incumplimiento de las normas y exigencias de integridad, transparencia y respeto a la legalidad y a los derechos humanos, en particular actos de corrupción.	• Responsabilidad penal de la persona física y jurídica. • Reducción de oportunidades de negocio por incumplimiento de requerimientos éticos. • Daños a la reputación corporativa. • Impacto económico procedente de sanciones.	– Programa de Cumplimiento destinado a la prevención de actos contrarios a la ética e integridad. – Sistema de prevención penal y antisoborno certificado (UNE-ISO 19601 e ISO 37001). – Plan de formación específico para fomentar una cultura ética y prevenir irregularidades, en especial la corrupción. – Establecimiento de un nivel de tolerancia para este factor de riesgo según la Política de Riesgos de “aversión al riesgo”.
Riesgos financieros (ver sección 5.4. de las Cuentas Anuales Consolidadas para más información)	Los negocios de la compañía se ven afectados por cambios en variables financieras como los tipos de interés, los tipos de cambio, la inflación, el crédito, o la liquidez.	• Pérdida de oportunidades por la disminución de la capacidad de financiación de proyectos. • Reducción de márgenes netos. • Cumplimiento de compromisos financieros.	– Políticas de gestión de riesgos financieros. – Análisis y gestión activa de la exposición al riesgo de las principales variables financieras. – Gestión eficaz de alternativas financieras.

Cabe destacar que los riesgos materializados durante el año que tuvieron un impacto en la rentabilidad de la compañía fueron: (i) costes superiores a los previstos incurridos en la finalización de grandes proyectos de construcción en EE. UU. y (ii) deslizamiento de tierras en un proyecto en Colombia, que ha llevado a formalizar una provisión al cierre del ejercicio por la estimación preliminar de costes potenciales del proyecto, cuya finalización y entrega según lo diseñado contractualmente se ha hecho imposible debido a este evento. No obstante, en ambos casos se han presentado reclamaciones para mitigar el impacto.

RIESGOS EMERGENTES

Por otra parte, gracias al proceso FRM también se identifican, valoran y monitorizan los riesgos emergentes provocados por agentes externos con un potencial impacto relevante a largo plazo en el negocio. Entre otros, destacan los siguientes riesgos:

Evento de riesgo	Descripción	Impacto potencial	Medidas de control
Protección de la biodiversidad y del capital natural	La biodiversidad es un elemento fundamental para el equilibrio ecológico del planeta, desempeñando un papel clave en la provisión de los servicios ecosistémicos. Sin embargo, existen diversos riesgos que amenazan su preservación como la pérdida y fragmentación de hábitats naturales, la introducción de especies exóticas invasoras, la contaminación ambiental, el cambio climático y la sobreexplotación de recursos naturales. La degradación de los ecosistemas puede afectar la disponibilidad de recursos naturales, como el agua y la energía, y aumentar los costes de producción.	• Reducción de márgenes y flujos en los proyectos. • Reducción de oportunidades de negocio. • Pérdida de la licencia para operar y/o paralización de actividades. • Impacto reputacional.	– Política de Biodiversidad. – Compromiso como <i>Adopter del Task Force on Nature-related Financial Disclosure</i> (TNFD). – Implementación de un sistema de gestión ambiental que contempla la biodiversidad como un aspecto clave. – Desarrollo de una metodología y herramienta sobre medición de deuda del capital natural denominada INCA (<i>Integrated Natural Capital Assessment</i>).
Riesgos tecnológicos - computación cuántica	El desarrollo progresivo de la tecnología cuántica aplicada a la computación proporciona a ésta una capacidad de procesamiento exponencialmente mayor en comparación con el sistema tradicional, basado en el código binario. La proliferación de nuevas tecnologías que aprovechan este incremento extraordinario de capacidad de computación podría aumentar significativamente la exposición al riesgo de ciberamenazas, ya que los métodos de encriptación tradicionales podrían resultar insuficientes ante la potencia de procesamiento de la computación cuántica.	• Incremento de la vulnerabilidad ante ciberataques. • Robo de información. • Paralización de la operación de activos.	– Seguimiento del progreso de la tecnología y los casos de uso en el sector. – Asociaciones estratégicas con <i>partners</i> con suficientes capacidades para desarrollar tecnologías de protección ante los desafíos de la computación cuántica.



A continuación, se describen los factores de riesgo inherentes que pueden afectar a la actividad de Ferrovial:

FACTORES DE RIESGOS

1. Riesgos relacionados con la actividad y estructura de la compañía

1.1. Un deterioro de las condiciones económicas y políticas mundiales podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

El desempeño de nuestro negocio está estrechamente ligado al ciclo económico y a las condiciones políticas de los países, regiones y ciudades en los que operamos. Como resultado de nuestras diversas operaciones geográficas, en 2023 generamos la mayor parte de nuestros ingresos en varias jurisdicciones concretas, incluidas Estados Unidos (33.8 %), Polonia (25.4 %), España (17.3 %), Reino Unido (9.0 %) y Canadá (1.9 %).

Por lo general, un crecimiento económico sólido en las áreas donde operamos da como resultado una mayor demanda de nuestros servicios, mientras que el crecimiento económico lento o la contracción económica afectan negativamente a dicha demanda. Por ejemplo, las autopistas de peaje y las actividades de aviación son cíclicas por naturaleza y están estrechamente vinculadas a las condiciones económicas generales.

Todos los ingresos, dividendos e inversiones de nuestras sociedades están expuestos a riesgos inherentes a las condiciones económicas de los países en los que operan. Las operaciones en los países donde operamos están expuestas a factores como: (i) fluctuaciones en el crecimiento económico local; (ii) cambios en las tasas de inflación; (iii) la devaluación, depreciación o apreciación excesiva de las monedas locales; (iv) controles cambiarios o restricciones a la repatriación de beneficios; (v) la evolución del entorno de los tipos de interés; (vi) cambios en las políticas financieras, económicas y fiscales; (vii) casos de fraude, incumplimiento, soborno o corrupción; (viii) conflictos sociales; (ix) inestabilidad política y macroeconómica, y (x) cambios en la legislación aplicable.

Los riesgos de conflicto geopolítico, incertidumbre política e inestabilidad han ido en aumento en muchas economías, lo que en algunos casos ha dado lugar a políticas introspectivas y proteccionismo, lo que a su vez podría dar lugar a mayores presiones para que se reviertan las políticas o a que no se apliquen las reformas necesarias. Los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, incluida la escalada de los ataques huties contra buques de carga en el Mar Rojo, y el COVID-19 han contribuido a una mayor incertidumbre e inestabilidad política, como se analiza con más detalle en "—7. El conflicto en Ucrania y las sanciones y los controles de exportación relacionados pueden afectar negativamente nuestras actividades globales y podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas", "—14. El COVID-19 u otras pandemias podrían causar incertidumbres e interrupciones significativas que pueden afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de las operaciones y nuestras perspectivas." y "—20 Los ataques terroristas u otros actos de violencia o disturbios geopolíticos pueden afectar particularmente a nuestras operaciones y rentabilidad."

El crecimiento económico, a escala mundial y en la UE, se ha visto sometido a restricciones a los préstamos al sector privado y a aumentos del coste de financiación. Entre los ejemplos recientes de riesgos para la economía mundial que también han afectado a nuestros resultados se encuentran: (i) el conflicto en Ucrania, (ii) el COVID-19, (iii) el fuerte aumento de la inflación y (iv) la creciente volatilidad de las condiciones financieras mundiales. Además, muchas de las economías desarrolladas en las que operamos, como Estados Unidos, España, Reino Unido y Canadá, han experimentado elevadas tasas de inflación y un correspondiente endurecimiento de las políticas monetarias como consecuencia del fuerte y persistente repunte de los precios.

La continua debilidad de muchas economías emergentes en las que operamos también ha contribuido al riesgo de deterioro de las condiciones económicas y políticas mundiales. Por ejemplo, creemos que en América Latina, los sistemas e instituciones políticas pueden estar sujetos a un mayor estrés como consecuencia de los eventos macroeconómicos globales antes mencionados, incluidos (i) los conflictos en Ucrania y Medio Oriente, (ii) el lento repunte económico tras las restricciones impuestas en relación con el COVID-19, y (iii) los altos costes de los alimentos y la energía como resultado de las presiones inflacionarias exacerbadas por las altas tasas de interés de Estados Unidos, todo lo cual ha contribuido a aumentar los riesgos de impagos soberanos y el malestar social en la zona. Aunque el sector público ha implementado una serie de medidas para mitigar estos riesgos (como la Ley de Inversión en Infraestructuras y Empleo de Estados Unidos, el fondo Next Generation EU (NGEU) de la Unión Europea y el plan Build Back Better del Reino Unido, entre otras), estas medidas pueden resultar ineficaces o insuficientes para evitar el deterioro de las economías de los países en los que operamos.

A nivel regional, la política estadounidense sigue estando marcada por una alta polarización e incertidumbre con respecto a los posibles cambios en las políticas federales, estatales y locales, incluidas las políticas fiscales, que podrían conducir a cambios inesperados que involucren al nivel gubernamental de supervisión y el enfoque en el negocio de infraestructuras dentro de los Estados Unidos. La naturaleza, el momento y los efectos económicos y políticos de estos posibles cambios en el marco legal y regulatorio actual que afectan nuestras actividades siguen siendo muy inciertos. Además, la Reserva Federal ha subido los tipos de interés para ayudar a frenar la inflación en Estados Unidos, que se encuentra en su nivel más alto en décadas (por ejemplo, la tasa de variación anual del índice de precios al consumo (IPC) en Estados Unidos había aumentado un 3,4% en diciembre de 2023 en comparación con los niveles de 2022). La alta inflación ha impactado y está afectando principalmente a la División de Negocio de Construcción (para más detalles sobre el impacto de la inflación en nuestras operaciones, ver "—3. Riesgos relacionados con nuestra estructura y riesgos financieros—3. Un aumento en la inflación puede afectar negativamente nuestros resultados de operación (principalmente en la División de Negocios de Construcción) y un aumento en las tasas reales o un aumento en la inflación sin crecimiento económico puede disminuir el valor de nuestros activos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones". La subida de los tipos de interés también tiene un impacto negativo en la financiación de nuestros proyectos.

En España, siguen existiendo una serie de preocupaciones con respecto a la economía española (donde, en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, generamos el 17.3% de nuestros ingresos). En los últimos años, España ha avanzado en el control del déficit público y en la corrección de los desequilibrios económicos del país, retomando su crecimiento y, apoyado tanto en la demanda externa como en el aumento de la demanda interna, reflejando la mejora de las condiciones financieras y el aumento de la confianza. Sin embargo, el conflicto en Ucrania y la crisis derivada del COVID-19 han deteriorado abrupta y significativamente las condiciones económicas del país. En la actualidad, la inflación es la principal preocupación de la economía española, ya que la tasa de variación del IPC anual aumentó un 3,1% en diciembre de 2023 en comparación con los niveles de 2022, según el Instituto Nacional de Estadística, y es probable que los tipos se mantengan en niveles relativamente altos en un futuro previsible, aunque los participantes en los mercados financieros han revisado recientemente a la baja sus expectativas, de acuerdo con el Informe Trimestral de la Economía Española publicado en diciembre de 2023 por el Banco de España. Además, en 2023, el producto interior bruto (PIB) español se desaceleró, con un aumento del 2.5% respecto a 2022, con unas previsiones de aumento aún menores para los años 2024 (1.4%) y 2025 (1.8%), lo que apunta a un estancamiento del crecimiento económico. La economía española es especialmente sensible a las condiciones económicas de la zona euro, y cualquier caída de la actividad económica europea podría tener un efecto adverso en el crecimiento económico español, lo que a su vez podría afectar negativamente a la demanda de nuestros servicios en España.

La economía española puede verse afectada además por (i) un aumento de la incertidumbre política en España (incluido cualquier resurgimiento de las tensiones políticas y sociales en Cataluña), que podría dar lugar a la volatilidad de los mercados de capitales o afectar negativamente a las condiciones de financiación en España o al entorno en el que operamos, y (ii) otros factores externos, como la incertidumbre geopolítica originada por, entre otras circunstancias, (a) la salida del Reino Unido de la Unión Europea, (b) las tensiones comerciales internacionales entre Estados Unidos y China, o (c) la volatilidad de los precios de las materias primas, cualquiera de las cuales podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas. Estos eventos podrían causar un aumento de la incertidumbre política en España, lo que podría afectar a la economía española y, a su vez, tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

También tenemos operaciones en varios países de América Latina, que tienden a ser más vulnerables a los efectos de los acontecimientos macroeconómicos y la inestabilidad política. En esos países estamos expuestos, entre otros, a factores macroeconómicos como la inflación, las tensiones geopolíticas, los factores ambientales y otros factores socioeconómicos y políticos. Por ejemplo, tenemos operaciones significativas en Chile, donde en el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2023 generamos 401 millones de euros en ingresos.

Además, otros factores o eventos pueden afectar las condiciones económicas globales y nacionales, como el aumento de las tensiones geopolíticas, la guerra, los actos de terrorismo, los desastres naturales, las pandemias u otros eventos similares fuera de nuestro control.

Incluso en ausencia de una recesión económica, estamos expuestos a un riesgo sustancial derivado de la volatilidad en áreas como el gasto en consumo, la inversión empresarial, las condiciones financieras, el gasto público, las condiciones de los mercados de capitales y la inflación de precios, que afectan a nuestro negocio y a nuestro entorno económico y, en consecuencia, a nuestro tamaño y rentabilidad. El aumento de la deuda pública nacional puede llevar a los países a aumentar los impuestos y a reducir la inversión en infraestructuras. Las condiciones económicas desfavorables también podrían dar lugar a una disminución del uso de los proyectos de autopistas de peaje y de los ingresos conexos derivados de ellos, a una reducción de los viajes aéreos y a una reducción de la inversión en el sector de la construcción y la infraestructura energética y el sector de la movilidad. Además, cualquier dificultad financiera sufrida por nuestros subcontratistas o proveedores podría aumentar nuestros costes o afectar negativamente a los plazos de nuestros proyectos.

Cualquier deterioro de las economías o las condiciones políticas de los países en los que operamos podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

1.2. Operamos en industrias altamente competitivas y nuestra rentabilidad podría verse afectada por nuestra incapacidad para estimar con precisión los ingresos, los riesgos del proyecto, la disponibilidad y el costo de los recursos, y el tiempo al licitar los proyectos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de las operaciones.

El mercado de proyectos de desarrollo y operación de infraestructuras es altamente competitivo y está expuesto a factores políticos y sociales que son difíciles de manejar por los operadores. La mayoría de nuestros competidores son empresas multinacionales que puján por proyectos en todo el mundo, lo que hace que la competencia se centre en el atractivo de cada proyecto individual en lugar de en su ubicación geográfica. Estas circunstancias pueden tener un impacto en la consecución de nuestros objetivos de crecimiento.

En el curso ordinario de nuestros negocios, competimos contra varios grupos y empresas que pueden tener más experiencia, recursos o conocimiento local que nosotros. Además, la desaceleración económica en Europa y las dificultades financieras a las que se enfrentan los países emergentes están afectando negativamente a la capacidad de inversión de los clientes públicos y privados y, por tanto, a nuestras oportunidades de negocio en esas geografías. Esta falta de oportunidades de inversión en Europa ha empujado los flujos de capital hacia mercados con mayor disponibilidad de recursos en los que también operamos, aumentando la tensión competitiva dentro de esos mercados, traduciéndose en presiones sobre precios y márgenes de beneficio en proyectos en los que la dinámica de transferencia del riesgo al cliente no está equilibrada.

Los desarrollos tecnológicos en términos de digitalización de procesos también pueden suponer un riesgo para nuestro negocio si nuestros competidores desarrollan una ventaja sobre nosotros en este ámbito. En concreto, si no logramos desarrollar capacidades competitivas diferenciales al mismo ritmo o al ritmo de nuestros competidores debido al rápido despliegue de la inteligencia artificial generativa por parte de dichos competidores, esto puede suponer un riesgo significativo para nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones, ya que la industria de la ingeniería y la construcción es altamente dependiente de la tecnología. Si no nos mantenemos al día con los avances tecnológicos, podríamos reducir nuestra rentabilidad y perder cuota de mercado.

En los últimos años, el sector de la construcción ha experimentado, a nivel internacional, bajos márgenes de rentabilidad, que creemos que se deben en parte a estrategias comerciales agresivas, desequilibrios en la transferencia de riesgos a los clientes e inflación de costes. Estas consideraciones financieras pueden verse acentuadas por el entorno político y económico creado como resultado del conflicto en Ucrania y el COVID-19. Además, el aumento de los fondos de inversión centrados en infraestructuras que exigen menores tasas de rentabilidad en sus inversiones, junto con la disposición de estos fondos a asumir más segmentos de la cadena de valor de un proyecto, puede aumentar la competencia en nuestros mercados objetivo.

Si no podemos obtener contratos para nuevos proyectos para mantener nuestro volumen actual de la cartera de pedidos ("Order Book"), o si estos proyectos solo se adjudican en condiciones menos favorables como resultado de presiones macroeconómicas y competitivas, nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones pueden verse afectados negativamente.

Además, especialmente cuando operamos bajo contratos de precio cerrado en la División de Negocios de Construcción, obtenemos ganancias solo si podemos estimar con éxito nuestros costes y evitar cualquier sobrecosto en los contratos. Los sobrecostos pueden resultar en menores ganancias o pérdidas operativas en los proyectos, lo que podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones. Nuestras estimaciones y predicciones pueden ser difíciles de hacer, especialmente en un entorno altamente competitivo e incierto (para obtener información adicional sobre el empeoramiento de las condiciones económicas y políticas mundiales y su impacto en nuestro negocio, consulte "1. Un deterioro de las condiciones económicas y políticas mundiales podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas", "7. El conflicto en Ucrania y las sanciones y los controles de exportación relacionados pueden afectar negativamente nuestras actividades globales y podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas", y "14. COVID-19 u otras pandemias podrían causar incertidumbres e interrupciones significativas que pueden afectar negativamente nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas"), y pueden resultar inexactos. Si no identificamos los riesgos clave o estimamos de manera efectiva los costes de los proyectos en los que estamos expuestos al riesgo de sobrecostos, esto podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

Por ejemplo, la mayoría de nuestros clientes en el sector de las infraestructuras públicas son entidades públicas. Estos u otros clientes pueden, de vez en cuando, solicitar enmiendas o alteraciones a los planes de proyectos acordados, incluso después de que el proyecto haya comenzado, o solicitar

renegociar los términos. Cualquiera de esto podría provocar retrasos en los proyectos, un aumento de los costes de desarrollo del proyecto para nosotros o incluso la rescisión de los contratos. Es posible que no siempre podamos recuperar el aumento de los costes en tales casos. Por lo tanto, cualquier posible modificación o renegociación del proyecto con nuestros clientes podría reducir significativamente los ingresos y las ganancias que podemos obtener. Nuestras reclamaciones contra clientes en este contexto, a los que asignamos una alta probabilidad de éxito, pueden reconocerse como ingresos. Sin embargo, si no tenemos éxito en tales reclamos, puede haber una reducción en los ingresos y ganancias esperados de dichos proyectos, lo que podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, condiciones financieras y resultados de operaciones.

Si no identificamos los riesgos clave o estimamos de manera efectiva los costes de los proyectos en los que estamos expuestos al riesgo de sobrecostes, o si las renegociaciones con los clientes hacen que un proyecto incurra en costes adicionales e inesperados, esto podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

1.3. Dependemos de los fondos asignados a proyectos del sector público en los países en los que operamos, y cualquier disminución en la asignación de dichos fondos puede afectar negativamente nuestro volumen de proyectos, lo que podría afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones.

Los efectos de la recesión económica han dado lugar a una fuerte reducción de los proyectos del sector público, aunque el sector público ha aplicado una serie de medidas para mitigar este deterioro.

Si bien actualmente nos beneficiamos indirectamente de los fondos otorgados por la Unión Europea a sus Estados miembros (los "Estados miembros") y asignados a las entidades públicas de esos Estados miembros, debido a consideraciones políticas, económicas o de otro tipo, es posible que estos fondos ya no estén disponibles para nosotros o que haya retrasos en la recepción de dichos fondos. Una cancelación o demora en la recepción de dichos fondos puede afectar negativamente nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

En particular, nuestra División de Negocios de Construcción depende de proyectos del sector público. Por ejemplo, los clientes del sector público representaron el 83% de la cartera total de pedidos de nuestra División de Negocio de Construcción, que ascendió a 15.632 millones de euros a 31 de diciembre de 2023. Una reducción en el número de proyectos del sector público disponibles y adjudicados podría afectar negativamente nuestros resultados de operaciones. Por ejemplo, en España, durante 2020, se produjo una ralentización de los procesos de licitación tanto privados como públicos, y los procesos de licitación pública se retrasaron a causa del COVID-19. Como consecuencia de estos retrasos en la puesta en marcha de nuevos proyectos, los resultados de la División de Negocio de Construcción se vieron afectados, aunque aumentaron en comparación con el año anterior.

La industria de autopistas de peaje, en general, y nuestra División de Negocios de Autopistas, en particular, dependen principalmente de la disponibilidad continua de niveles atractivos de fondos gubernamentales e incentivos para atraer inversiones privadas, en particular en lo que respecta a la distribución de riesgos público-privados en relación con el desarrollo de autopistas de peaje privadas. Por lo general, esos fondos públicos se conceden en relación con la construcción y explotación de autopistas de peaje en beneficio del público en general. Por ejemplo, en los Estados Unidos, actualmente nos beneficiamos del programa de asistencia crediticia de la Ley de Financiación e Innovación de Infraestructura de Transporte ("TIFIA") otorgado por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos para aprovechar los recursos federales limitados y estimular la inversión en el mercado de capitales de infraestructura de transporte mediante la prestación de asistencia crediticia en forma de préstamos directos, garantías de préstamos, y líneas de crédito de reserva (en lugar de subvenciones) para proyectos de importancia nacional o regional, como nuestro desarrollo de carriles de autopista adicionales dentro de las autopistas existentes que incorporan peajes dinámicos que cambian en tiempo real en función de las condiciones del tráfico (los "Managed Lanes"). Al 31 de diciembre de 2023, nuestros proyectos en Estados Unidos cuentan con USD 2.785 millones a través de diferentes instrumentos financieros en el marco del programa de asistencia crediticia TIFIA.

Si, debido a consideraciones políticas, económicas o de otro tipo, los fondos como los recibidos a través de TIFIA ya no están disponibles o se cancela el programa de asistencia crediticia de TIFIA, esto podría tener un efecto material adverso en nuestra capacidad para desarrollar nuevos proyectos. Además, la disminución de los fondos asignados a proyectos del sector público puede obligar a las empresas constructoras del sector privado, como nosotros, a detener proyectos que ya están en marcha. Por estas razones, una disminución continua y adicional del gasto en el desarrollo y ejecución de proyectos del sector público por parte de los gobiernos y las autoridades locales en los mercados en los que ya operamos o en aquellos en los que podríamos operar en el futuro podría afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

1.4. El aumento de la digitalización y, en consecuencia, el aumento del riesgo de amenazas cibernéticas y el uso indebido de la tecnología cuántica, pueden afectar nuestra operación normal de activos y nuestra capacidad para generar valor esperado, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

En un entorno económico altamente digitalizado e interconectado, el riesgo de que fallos de ciberseguridad puedan perjudicarnos ha aumentado exponencialmente en los últimos años. En este contexto, nuestras infraestructuras están expuestas a amenazas en el ciberespacio (por, entre otros, acciones gubernamentales hostiles, hacktivistas, insiders y delincuentes), que pueden afectar al funcionamiento normal de nuestros activos, afectar a nuestra capacidad para generar el valor esperado de los activos o potencialmente socavar nuestra reputación. Por ejemplo, puede haber un aumento de las amenazas cibernéticas en relación con el conflicto en Ucrania, como se analiza en "—7. El conflicto en Ucrania y las sanciones y controles de exportación relacionados pueden afectar negativamente a nuestras actividades globales y podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas."

En particular, las amenazas cibernéticas pueden afectar el funcionamiento normal de nuestros activos, lo que, a su vez, puede afectar nuestra capacidad para generar el valor esperado de dichos activos. Las amenazas cibernéticas pueden causar diferentes tipos de impacto, como la interrupción de las actividades, la divulgación de nuestra información confidencial y el incumplimiento de las leyes, regulaciones y acuerdos contractuales que abordan la seguridad y privacidad de los datos, entre otros. La medida en que una amenaza cibernética puede afectar a un activo depende de la naturaleza del activo, el origen del agente de amenaza cibernética, el alcance de la violación de seguridad y la medida en que estemos preparados para responder a dicha amenaza cibernética. Las infraestructuras críticas (como aeropuertos, autopistas e infraestructuras energéticas), que son los principales activos de nuestro negocio, son un objetivo común para este tipo de amenazas. Además, si una amenaza cibernética no se gestiona con éxito, podría afectar a nuestra capacidad para generar valor esperado. Por ejemplo, un ataque de ransomware que afecte a uno de nuestros aeropuertos podría causar cancelaciones de vuelos, lo que a su vez podría afectar materialmente nuestros ingresos operativos y resultados financieros. En este sentido, el rápido desarrollo de la industria de la computación cuántica también es relevante, ya que está acortando el tiempo en el que los ordenadores cuánticos pueden romper los sistemas de cifrado y comprometer la seguridad de los datos sensibles.

Durante 2023, gestionamos un número significativo de actividades sospechosas o eventos de seguridad, algunos de los cuales estuvieron asociados a actividades maliciosas, dañinas o potencialmente maliciosas y/o dañinas (conocidas como "incidentes de seguridad"). Ninguno de estos incidentes tuvo un impacto significativo en nuestros activos, ya que todos se gestionaron con éxito a través de las diferentes capacidades de ciberseguridad implementadas

(incluidos los mecanismos de protección, detección, respuesta y recuperación). El impacto que las amenazas cibernéticas tienen en nosotros y las medidas preventivas y defensivas que tenemos implementadas contra estos eventos se ilustran en algunos de nuestros datos cibernéticos. Por ejemplo, en 2023, en promedio mensual, los usuarios de los sistemas de Ferrovial reportaron más de 6.083 correos electrónicos sospechosos de phishing y más de 13.375 accesos a dominios maliciosos y 80.195 correos electrónicos maliciosos y de phishing fueron bloqueados por nuestros sistemas. Además, en noviembre y diciembre de 2023, se bloquearon más de 7.294 intentos de acceder a nuestros recursos corporativos con un origen malicioso o no confiable.

Existe un riesgo potencial de que los ataques dejen temporalmente inoperativos nuestros activos. Además, este mayor riesgo puede afectar a nuestro plan de negocio debido a la consiguiente reducción del valor del activo, puede dar lugar a la pérdida o robo de know-how y propiedad intelectual e industrial, así como a pérdidas económicas vinculadas a la reanudación de las operaciones, y puede dañar nuestra reputación y ventaja competitiva relacionada, comprometiendo posibles oportunidades de negocio. Además, podemos enfrentarnos a sanciones como consecuencia de posibles incumplimientos normativos y contractuales derivados de la falta de operaciones de un activo tras un ciberataque.

Estos factores podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

1.5. Nuestro negocio se deriva de un pequeño número de proyectos importantes que, si se terminan o se ven afectados materialmente, pueden tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Nuestros principales proyectos en términos de valoración y capital invertido son (i) en la División de Negocio de Autopistas de Peaje, la Autopista de Peaje 407 Express ("407 ETR") y varios proyectos de Managed Lanes, como la autopista de peaje North Tarrant Express ("NTE"), la autopista de peaje North Tarrant Express 35W ("NTE 35W"), la autopista de peaje I-66 ("I-66"), el carril I-77 Express ("I-77"), y la autopista Lyndon B. Johnson ("LBJ") y (ii) en la División de Negocios de Aeropuertos, el aeropuerto de Heathrow. Según la valoración de consenso de los analistas de renta variable a diciembre de 2023, los proyectos concesionales de Autopistas y Aeropuertos suponen aproximadamente el 91% de la valoración de Ferrovial. El 28 de noviembre de 2023, anunciamos la desinversión prevista de nuestra participación en el aeropuerto de Heathrow.

Aparte de la desinversión planificada en Heathrow, no podemos garantizar que ninguno de los proyectos antes mencionados, o nuestro desempeño en virtud de estos, no se termine o se vea afectado materialmente por desarrollos fuera de nuestro control, como desarrollos regulatorios, otros factores relacionados con nuestras operaciones en entornos altamente regulados, o la naturaleza pública y/o gubernamental de nuestros clientes en todos los proyectos mencionados anteriormente. Así como las presiones inflacionarias, las fluctuaciones del tipo de cambio, los factores que afectan el tráfico y el uso de la infraestructura, el clima adverso, la disponibilidad de financiación en términos favorables u otras condiciones. La terminación de cualquiera de estos proyectos o cualquier impacto material en nuestro desempeño como resultado de estos factores podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

Además, nuestra dependencia de un número relativamente pequeño de proyectos puede afectar negativamente al desarrollo de nuestro negocio. Como tal, la pérdida o un efecto material adverso de cualquiera de nuestros proyectos principales puede, a su vez, tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

1.6. La redomiliación en los Países Bajos podría tener un impacto negativo en nuestra marca en España, lo que, a su vez, podría tener un efecto material adverso en nuestra posición competitiva y, a su vez, en el precio de nuestras acciones y negocios, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

Nuestro negocio depende de nuestra fuerte marca y los mercados en los que operamos son altamente competitivos. Específicamente, nuestro negocio depende en gran medida de proyectos y pedidos de proyectos con gobiernos, así como con clientes privados que se adjudican a través de un proceso de licitación competitiva, que es complejo y, a veces, largo. Los costes de licitación asociados con la licitación, en particular para proyectos de construcción del sector público (ya sea para nuevos contratos, extensiones en el alcance del trabajo o renovaciones de contratos existentes) pueden ser significativos y, si estos costes no resultan en la adjudicación de un contrato, generalmente no son recuperables. Para más información sobre los costes de licitación y renovación de contratos, véase "—16. Es posible que debamos asumir los costes de licitación de nuevos contratos, renovaciones de contratos y/o extensiones sin control sobre el proceso de selección ni con certeza de ganar la licitación, lo que puede afectar negativamente nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas."

Esperamos que muchas de las oportunidades que buscaremos en el futuro previsible continúen siendo adjudicadas a través de licitaciones competitivas. Para obtener más información sobre los riesgos relacionados con nuestra competencia, consulte "—2. Operamos en industrias altamente competitivas y nuestra rentabilidad podría verse afectada por nuestra incapacidad para estimar con precisión los ingresos, los riesgos del proyecto, la disponibilidad y el costo de los recursos, y el tiempo al licitar proyectos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, y resultados de las operaciones." Existe el riesgo de que nuestra redomiliación en los Países Bajos, que se completó en junio de 2023, pueda tener un impacto negativo en la percepción de nuestra marca en España, lo que, a su vez, podría perjudicar nuestra posición competitiva en comparación con otras empresas no afectadas por estos u otros posibles problemas de reputación.

Además, cualquier daño a la reputación que podamos sufrir como resultado de la redomiliación en los Países Bajos, tal como lo perciben nuestros clientes, proveedores, empleados, inversores, accionistas, pares y cualquier otro tercero, podría tener un impacto negativo en el precio de nuestras acciones ordinarias, así como en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

1.7. El conflicto en Ucrania y las sanciones y controles de exportación relacionados pueden afectar negativamente a nuestras actividades globales y podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

El 24 de febrero de 2022, Rusia comenzó su invasión de Ucrania. A la fecha del presente Informe Anual, el conflicto no ha llegado a su fin. Aunque nuestra exposición directa al conflicto es limitada y se concentra principalmente en nuestras operaciones en Polonia y en nuestras operaciones en el Aeropuerto Internacional de Dalaman ("Dalaman") en Turquía, que ha experimentado una menor demanda de pasajeros rusos y ucranianos en parte debido a la inflación y a la devaluación de la moneda relacionada con el conflicto ucraniano, el escenario macroeconómico desencadenado por esta situación incluye aumentos generalizados de precios que afectan esencialmente a la energía y las materias primas, problemas de suministro y dificultades en la cadena de distribución de ciertos materiales, especialmente en la industria de la construcción. Adicionalmente, y como consecuencia de estas presiones financieras, los tipos de interés están aumentando, impactando en los mercados bancarios y financieros.

Como resultado de la invasión, la UE, junto con Estados Unidos y la mayoría de los países de la OTAN, condenó el ataque y puso en marcha paquetes coordinados de sanciones y medidas de control de exportaciones contra Rusia, Bielorrusia y algunos otros territorios relacionados con el conflicto en Ucrania. La naturaleza, la magnitud y la duración inciertas de la guerra de Rusia en Ucrania y sus posibles efectos, las medidas adoptadas por los Estados occidentales y otros países y organizaciones multinacionales en respuesta a la misma (incluidas, entre otras, las sanciones, las medidas de control de las

exportaciones, las prohibiciones de viajar y la incautación de activos), así como de cualquier acción de represalia rusa (incluidas, entre otras, las restricciones a las exportaciones de petróleo y gas y los ciberataques) a la economía mundial han contribuido a aumentar la volatilidad y la incertidumbre de los mercados.

Nuestras actividades en Polonia (a través del negocio de construcción de Budimex), como país vecino de Ucrania, corren un mayor riesgo de verse interrumpidas por el conflicto. Aunque a la fecha de este Informe Anual, nuestros ingresos generados en Polonia, que en el año finalizado el 31 de diciembre de 2023 ascendían al 25.4% de nuestros ingresos, no se vieron afectados materialmente como resultado del conflicto, no se puede excluir que dicho riesgo pueda materializarse en el futuro. Este riesgo potencial se ha puesto de manifiesto en el ataque con misiles no atribuido en una zona cercana a la frontera sureste de Polonia con Ucrania el 15 de diciembre de 2022, en el que murieron dos personas, así como en la interrupción de las infraestructuras de Polonia y Ucrania como consecuencia de la entrada de refugiados de Ucrania en Polonia para huir de la guerra y por la interrupción de las infraestructuras de Ucrania con el transporte de equipos militares occidentales para apoyar el frente ucraniano. Otro país en el que operamos que está cerca de las fronteras de Ucrania, y que podría estar en riesgo de interrupción de sus operaciones, es Eslovaquia, donde tenemos una concesión para la carretera de circunvalación D4R7 Bratislava (aunque, a la fecha de este Informe Anual, el impacto del conflicto de Ucrania en Eslovaquia no ha afectado significativamente a nuestro negocio eslovaco, aparte de un aumento de nuestros costes laborales debido a la disminución del acceso a empleados de Ucrania, que constituye un mercado importante para los empleados que llevan a cabo nuestros proyectos en Eslovaquia).

Además, como consecuencia del conflicto ucraniano, también existe un mayor riesgo de ciberataques, y estamos especialmente expuestos a estos ataques como titulares de los denominados "activos críticos", debido a nuestra posición como proveedor de servicios y soluciones de infraestructuras críticas. Las infraestructuras están expuestas a una variedad de amenazas existentes en el ciberespacio (como agencias gubernamentales hostiles, hacktivistas, insiders y mafias), que pueden afectar o impedir (i) el funcionamiento normal de los activos, (ii) nuestra capacidad para generar valor esperado y (iii) nuestra reputación. Para obtener más información sobre nuestro mayor riesgo de ataques cibernéticos, consulte "—4. El aumento de la digitalización y, en consecuencia, el aumento del riesgo de amenazas cibernéticas y el uso indebido de la tecnología cuántica, pueden afectar nuestra operación normal de activos y nuestra capacidad para generar valor esperado, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones."

Aunque no prevemos efectos materiales en nuestros resultados de operaciones como resultado directo del conflicto ucraniano, la División de Negocios de Construcción es la más vulnerable a dichos efectos debido al impacto potencial que el conflicto podría tener en las materias primas dentro del área circundante, incluidos los aumentos de costes de ciertos materiales y la disminución de la disponibilidad.

Por el contrario, nuestra División de Negocio de Autopistas se ha visto impactada positivamente por el aumento de las tarifas de peaje en aquellos activos con modelos de precios directamente vinculados a la inflación, aunque está expuesta negativamente a los posibles impactos negativos de las subidas significativas de los precios de los combustibles sobre el tráfico. Por último, no se espera ningún impacto relevante en la División de Negocio de Aeropuertos, aparte del mencionado impacto en el aeropuerto de Dalaman en Turquía, debido a la escasa exposición al tráfico de pasajeros (el número total de pasajeros entrantes y salientes en el aeropuerto en un período determinado) de estas regiones en los aeropuertos gestionados por nosotros, aunque los efectos de la inflación en los precios de los billetes como consecuencia, entre otras, de los mencionados incrementos en el costo del combustible podrían tener un cierto efecto disuasorio para el consumidor que podría afectar nuestros resultados de operaciones. Para obtener información adicional sobre el empeoramiento de las condiciones económicas mundiales y su impacto en nuestro negocio, consulte "—1. Un deterioro de las condiciones económicas y políticas mundiales podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas."

Además, el aumento de las tensiones políticas en todo el mundo debido al conflicto en Ucrania aumenta el riesgo de un conflicto armado a gran escala. En este contexto, los países tienden a impulsar las economías regionales a expensas de la integración global mediante la aplicación de restricciones a la competencia y al comercio, sanciones, controles de inversión, expropiaciones u otras restricciones, lo que podría conducir a una recesión mundial con graves efectos en la economía mundial.

Todos los factores anteriores, así como cualquier nueva escalada del conflicto en Ucrania, podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

1.8. El aumento de la demanda de mano de obra cualificada en las áreas geográficas en las que estamos activos nos dificulta la atracción y retención de talento, lo que podría impactar nuestra competitividad y tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

El aumento de la demanda de mano de obra cualificada (es decir, puestos STEM que requieren titulaciones de educación superior, y más concretamente ingenieros civiles, industriales o informáticos, que suelen ser los principales puestos necesarios para la ejecución de nuestros proyectos y la gestión de nuestros activos) en nuestros principales mercados y, en particular, en aquellos mercados en los que se concentran las operaciones de autopistas de peaje y otras construcciones relacionadas con el transporte, como en Estados Unidos, España y Reino Unido, así como en varios otros países occidentales, nos dificulta la atracción y retención de talento, lo que podría afectar a nuestra competitividad. Creemos que las razones del aumento de la demanda de estos perfiles son principalmente:

- i. planes de desarrollo de infraestructuras en nuestros principales mercados, especialmente Estados Unidos, Canadá y Reino Unido;
- ii. un aumento global de la demanda de puestos STEM;
- iii. un mayor número de competidores por el talento (además de nuestros competidores tradicionales, muchas empresas tecnológicas y fondos de consultoría, banca y capital privado están tratando de atraer a profesionales STEM); y
- iv. el impacto de las tendencias de empleo posteriores al COVID-19, como el aumento de la preferencia de los empleados por trabajar a distancia y el aumento de las renuncias voluntarias.

Es posible que perdamos ciertas oportunidades de negocio y que no podamos cumplir con ciertos compromisos con los clientes, como los compromisos relativos a los plazos contractuales o a la calidad preestablecida del trabajo, debido a dificultades de contratación y/o falta de personal en caso de una posible falta o escasez de personal cualificado. Esta incapacidad para adquirir y retener mano de obra cualificada y la incapacidad resultante para cumplir con los requisitos contractuales podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones, y puede afectar nuestra competitividad. Además, es posible que experimentemos márgenes de beneficio más bajos debido al aumento de los costes laborales como resultado de una mayor demanda de mano de obra cualificada. Esto podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

1.9. Los reguladores y otras partes interesadas pueden exigir que nuestros objetivos comerciales sean más sostenibles y pueden estar dispuestos a penalizarnos si no los cumplimos, y podríamos vernos afectados por la degradación de los ecosistemas, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

Tanto los reguladores como otras partes interesadas pueden exigir que nuestros objetivos comerciales sean más sostenibles, tanto desde un punto de vista ambiental como social, y pueden estar dispuestos a penalizarnos si no cumplimos con sus expectativas y demandas, por ejemplo, si nuestras actividades no se califican como ambientalmente sostenibles de acuerdo con la taxonomía de la UE, o de acuerdo con nuestros propios compromisos en relación con la reducción de emisiones de CO₂. Un desajuste entre nuestra estrategia y las expectativas y demandas de los reguladores y otras partes interesadas con respecto a la sostenibilidad comprometería el cumplimiento de nuestros objetivos de crecimiento e inversión. Además, el aumento de las exigencias en relación con la sostenibilidad por parte de nuestros grupos de interés puede dar lugar a un aumento de nuestros costes de cumplimiento en este sentido.

También corremos el riesgo de que nuestras subsidiarias realicen trabajos en proyectos para gobiernos e instituciones públicas que no cumplan con nuestros estándares ambientales, lo que podría afectar áreas protegidas o fauna o flora en peligro de extinción.

En particular, si no somos capaces de adherirnos a un llamamiento a una mayor sostenibilidad por parte de determinados reguladores o grupos de interés, podemos enfrentarnos a sanciones por parte de dichos reguladores y grupos de interés, incluidos los accionistas, sufrir daños en nuestra reputación corporativa, perder nuestra posición en los índices de sostenibilidad, experimentar un aumento en nuestros costes de financiación y experimentar un impacto negativo en las calificaciones de los analistas. Además, como consecuencia de las demandas financieras derivadas de nuestra necesidad de ser más sostenibles o de nuestro potencial fracaso para serlo, la financiación de proyectos y nuestro acceso a fuentes de financiación pueden empeorar.

Además, si nosotros o nuestras contrapartes no cumplimos con los requisitos ambientales en las jurisdicciones relevantes, podemos estar sujetos a investigación o litigio y nuestra reputación y negocio podrían verse afectados negativamente.

Además, la biodiversidad desempeña un papel clave en la prestación de servicios ecosistémicos que apoyan la economía y el bienestar social. La degradación de los ecosistemas y del capital natural conlleva riesgos operativos, económicos y reputacionales para el desarrollo de las actividades empresariales. En particular, podríamos vernos afectados por la pérdida de calidad de ciertos servicios ecosistémicos, como la falta de agua o la menor disponibilidad de ciertas materias primas. Cualquiera de los factores anteriores podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

1.10. Pueden ocurrir accidentes en los emplazamientos e instalaciones de nuestros proyectos y en nuestros activos de infraestructuras, lo que puede interrumpir gravemente nuestras operaciones y causar daños a nuestros empleados o clientes, lo que a su vez podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y reputación.

Promover estándares sólidos de salud y seguridad en nuestras operaciones es una de nuestras prioridades estratégicas en relación con el bienestar de los empleados. Esta prioridad incluye la implementación de sistemas de gestión sólidos, la capacitación de los empleados y el aprovechamiento de los datos para prevenir accidentes. Para ello, contamos con nuestra estrategia de seguridad y salud 2020-2024 (la "Health and Safety Strategy") aprobada por el Consejo de Administración en diciembre de 2019 y prorrogada hasta 2026, que busca alinear los sistemas de gestión de seguridad y salud de cada División de Negocio y asegurar que se disponga de los recursos y herramientas necesarios para ofrecer operaciones más seguras. A pesar de la implementación de la Estrategia de Seguridad y Salud y del compromiso de nuestra alta dirección de invertir recursos en la salud y seguridad de los empleados, la ocurrencia de eventos de bajo impacto y baja probabilidad, como accidentes, es un riesgo material para nosotros.

La tasa de frecuencia de lesiones graves y accidentes mortales, calculada por referencia al número total de lesiones graves y accidentes mortales frente al número total de horas trabajadas, ha disminuido un 20.3% en 2023, en comparación con 2022, principalmente debido a las mejoras implementadas, como las iniciativas de compromiso de liderazgo, la formación de supervisores y directivos, así como el compromiso continuo de nuestros empleados. Sin embargo, este riesgo sigue siendo relevante para nosotros debido, entre otras cosas, al hecho de que el riesgo de accidente es inherente a la naturaleza de nuestras actividades, la variabilidad de las culturas de seguridad del subcontratista o los riesgos no controlados causados por terceros a este respecto (por ejemplo, comportamientos de conducción del público en general).

Los sitios e instalaciones de nuestros proyectos, como carreteras de peaje, aeropuertos y sitios de proyectos de construcción pueden estar expuestos a incidentes como incendios, explosiones, fugas de productos tóxicos y otros incidentes ambientales. Además, los respectivos empleados de estos sitios e instalaciones pueden estar expuestos a accidentes (por ejemplo, caídas desde una altura significativa, ser golpeado por vehículos y maquinaria, volcar equipos pesados y entrar en contacto con electricidad). Cualquiera de estos accidentes puede causar la muerte y lesiones a los empleados, contratistas y también a los residentes de las áreas circundantes, y puede causar daños a los activos y propiedades de nuestra propiedad y de terceros, así como daños al medio ambiente. También estamos expuestos a un riesgo de impactos negativos en nuestro negocio, condiciones financieras y resultados de operaciones como resultado de diversos tipos de daños, incluida la interrupción temporal de servicios como resultado de accidentes durante el curso de las operaciones, así como impactos relacionados con accidentes relacionados con el transporte terrestre y aéreo, sustancias, bienes y equipos.

Si ocurre un accidente en una de nuestras instalaciones o sitios de proyectos, además de la investigación interna que se llevará a cabo de acuerdo con nuestras políticas y protocolos internos, las autoridades pertinentes podrían iniciar procedimientos legales para identificar las causas del accidente y evaluar cualquier posible responsabilidad civil, laboral o penal. Dichos procedimientos legales podrían dar lugar al cierre de la instalación o el sitio del proyecto en cuestión mientras se lleva a cabo la investigación, lo que interrumpiría nuestras operaciones durante el tiempo de dicho cierre. Además, se nos pueden imponer sanciones o las víctimas de dichos accidentes pueden reclamarnos una indemnización y, por lo tanto, pueden exponernos a responsabilidad civil.

Además, pueden producirse accidentes en nuestros activos de infraestructuras entre los usuarios de estas, como incidentes en las autopistas de peaje que operamos actualmente, que son más probables cuando la zona se ve afectada por fenómenos meteorológicos intensos y severos. Por ejemplo, el 11 de febrero de 2021 tuvo lugar un accidente múltiple en la NTE 35W en Dallas, Texas, que involucró a 133 vehículos y resultó en seis muertes y muchos heridos. Como consecuencia de este incidente, la concesión NTE Mobility Partners Segment 3 LLC, de la que Cintra posee el 53.7%, junto con varias de nuestras sociedades americanas, han sido nombradas en 29 reclamaciones que se han presentado y que se encuentran en las primeras fases de los procedimientos judiciales. Podríamos ser considerados responsables en relación con dichos accidentes, incluidos, entre otros, el incumplimiento o la ejecución defectuosa de los contratos correspondientes. No obstante, la empresa concesionaria considera, de acuerdo con la opinión de sus asesores jurídicos externos, que incluso en caso de fallo desfavorable, no se espera ningún impacto material para nosotros dadas las pólizas de seguro contratadas y, en consecuencia, no se ha registrado ninguna provisión en relación con las mismas.

Cualquier accidente, incidente y reclamo consecuente por daños y perjuicios, incluido cualquier daño a la reputación, e interrupciones en los sitios o instalaciones de nuestros proyectos, o relacionados con nuestros activos de infraestructura, podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y reputación.

1.11. Los beneficiarios de las garantías proporcionadas por las Empresas de nuestro Grupo podrían solicitar su ejecución, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Algunas de las empresas de nuestro grupo ofrecen garantías para cubrir la responsabilidad frente a los clientes por el cumplimiento inadecuado de las obligaciones derivadas de los contratos de construcción. Dichas garantías están sujetas a una posible ejecución por parte de los clientes si un proyecto no se lleva a cabo o no cumple con las especificaciones y requisitos contractuales. Con el fin de protegernos de cualquier exposición derivada de una posible responsabilidad, obtenemos garantías emitidas por bancos y compañías de seguros para cubrir dicha exposición. A 31 de diciembre de 2023, el saldo de dichos avales ascendía a 8.739 millones de euros (8.093 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

A pesar de la importante cantidad de garantías detalladas anteriormente, el impacto histórico derivado de las mismas es bajo, ya que nuestro Grupo ha cumplido hasta la fecha con sus obligaciones contractuales de acuerdo con los términos y condiciones acordados con los clientes y ha reconocido provisiones contables contra los resultados de cada contrato por potenciales riesgos relacionados con el desempeño.

En caso de que algún beneficiario haga valer alguna garantía, dicha ejecución tendrá una investigación de seguimiento específica para verificar si la solicitud se basa en una reclamación justificada. En caso de que se justifique una reclamación y se ejecuten con éxito las garantías de un importe relevante o significativo, o en caso de que se ejecuten con éxito varias garantías por importe relevante o significativo simultáneamente o en períodos cortos de tiempo, dichos eventos pueden tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

1.12. Es posible que enfrentemos mayores riesgos debido al cambio climático, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

Podemos estar sujetos a riesgos físicos y transitorios en relación con nuestras actividades debido al cambio climático. Los riesgos físicos incluyen fenómenos meteorológicos extremos que pueden afectar a nuestra infraestructura y al desarrollo de nuestra actividad en la mayoría de nuestras Divisiones de Negocio. En este sentido, nuestra infraestructura debe adaptarse a los efectos del cambio climático y ser resiliente a los fenómenos meteorológicos extremos. Las tendencias globales relacionadas con el cambio climático y los fenómenos meteorológicos extremos pueden dar lugar a más efectos económicos, normativos, tecnológicos y de reputación, y pueden obligarnos a reevaluar nuestras operaciones. Por ejemplo, es posible que nos veamos obligados a interrumpir ciertas operaciones debido a daños físicos en la infraestructura, que la productividad disminuya bajo ciertas condiciones climáticas extremas y que aumenten las primas de cobertura y seguros relacionadas con eventos climatológicos.

Periódicamente realizamos una evaluación y cuantificación de los riesgos físicos y de transición relacionados con el cambio climático, que incluyen los siguientes:

- i. el aumento del coste de la energía, tanto de los combustibles fósiles como de la electricidad, y de otras materias primas propias de cada actividad;
- ii. un cambio en el comportamiento de los clientes por parte de los usuarios de los modos de transporte;
- iii. un aumento de las obligaciones de información sobre las emisiones y otras consideraciones medioambientales y climáticas;
- iv. la pérdida de competitividad en los procesos de licitación debido a un posible incumplimiento de los requisitos medioambientales;
- v. nuevas regulaciones que limiten el uso de ciertos modos de transporte, lo que tendría un impacto significativo en el uso de la infraestructura que operamos;
- vi. Aumento de la preocupación de los inversores por nuestro desempeño e impacto ambiental.
- vii. el aumento del mantenimiento y las reparaciones extraordinarias de nuestros activos de infraestructura como resultado de los peligros climáticos como las olas de calor y la sequía; y,
- viii. la falta de disponibilidad de nuevas tecnologías.

Los riesgos transitorios, en particular los aumentos en el costo de la energía, tanto de combustibles fósiles como de electricidad, y otras materias primas específicas de cada actividad, y los cambios en el comportamiento de los usuarios de los modos de transporte de los usuarios, pueden afectar a nuestras Divisiones de Negocio.

Los factores anteriores podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

1.13. Es posible que nuestra cobertura de seguro no sea adecuada o suficiente, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

En el desarrollo de nuestras actividades, que están relacionadas principalmente con activos de infraestructuras de alto valor, como autopistas de peaje y aeropuertos, estamos sujetos a posibles pasivos contingentes derivados de la ejecución de diversos contratos suscritos por las sociedades dentro de nuestras Divisiones de Negocio. Para protegernos de esos pasivos contingentes, hemos mantenido la cobertura de un seguro en relación con:

- i. daños a la propiedad e interrupción de la actividad comercial causados por daños materiales directos;
- ii. responsabilidad civil general;
- iii. responsabilidad de los empleadores;
- iv. responsabilidad de directores y funcionarios;
- v. responsabilidad ambiental; y
- vi. en los Estados Unidos, la responsabilidad por prácticas de empleo.

Pueden ocurrir accidentes en nuestros proyectos de infraestructura que pueden interrumpir gravemente las operaciones y dañar nuestra reputación. En particular, nuestras autopistas de peaje y otros activos de infraestructura, como aeropuertos, pueden sufrir daños como consecuencia de interrupciones causadas por desastres naturales (como, por ejemplo, fue el caso en relación con varias autopistas de peaje en Chile después del terremoto de 2010), epidemias o pandemias, clima extremo, guerras, disturbios o acciones políticas, actos de terrorismo, o ataques de ciberseguridad que resulten en pérdidas, incluida la pérdida de ingresos, que pueden no ser compensadas en virtud de nuestros contratos de seguro, ya sea en su totalidad o en absoluto.

Además, ciertos tipos de pérdidas antes mencionadas, generalmente, las de naturaleza catastrófica, como guerras, actos de terrorismo, terremotos e inundaciones, pueden ser no asegurables o no asegurables económicamente. Por ejemplo, el impacto en nuestros ingresos de las medidas de las autoridades gubernamentales para mitigar los posibles efectos del COVID-19 no está cubierto por nuestras pólizas de seguro existentes, ya que el desencadenante de la obligación de garantizar (daños físicos a los activos) de dichas pólizas no es un efecto directo del COVID-19.

Además, incluso cuando estemos adecuadamente asegurados contra posibles eventos y daños inesperados, es posible que tampoco podamos recuperar las pérdidas, en parte o en absoluto, en caso de insolvencia de nuestras aseguradoras.

Además, no se puede garantizar que, si nuestra cobertura de seguro actual se cancela o no se renueva, la cobertura de reemplazo estará disponible en términos comercialmente razonables, o en absoluto.

Cualquier pérdida material no asegurada o asegurada, pero no recuperable, podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

1.14. La COVID-19 u otras pandemias podrían causar incertidumbres e interrupciones significativas que pueden afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de las operaciones y nuestras perspectivas.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró la COVID-19 como pandemia mundial en marzo de 2020. La COVID-19 tuvo un impacto negativo en la economía mundial, en particular como resultado de la institución de medidas como el aislamiento, el confinamiento y la cuarentena de personas y las restricciones a la libre circulación de personas, el cierre de locales públicos y privados, el cierre de fronteras y una drástica reducción del transporte aéreo, marítimo, ferroviario y terrestre, interrumpió las cadenas de suministro mundiales, y redujo las valoraciones de los mercados de acciones y capitales, creó una volatilidad y una perturbación significativas en los mercados financieros y aumentó los niveles de desempleo. El COVID-19 y las medidas tomadas por los gobiernos de muchos países para combatirlo provocaron un debilitamiento del PIB en muchos de los países en los que operamos.

En 2022, los países en los que operamos levantaron las restricciones a la movilidad y a las actividades económicas que estaban vigentes desde el inicio de la pandemia, aunque a un ritmo desigual. El resultado directo de este levantamiento de las restricciones es la recuperación de la demanda de las actividades que realizamos. En consecuencia, aunque nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas se vieron materialmente afectados en 2020 y 2021, en 2022 nuestras actividades ya no se vieron directamente afectadas por el COVID-19 y las restricciones asociadas, excepto por los efectos negativos en el tráfico relacionados con la variante Ómicron a principios de año.

No obstante, en caso de que la COVID-19 y la institución de medidas relacionadas resurjan o si la aceleración de la adopción generalizada por parte de las empresas del teletrabajo y otras políticas y prácticas empresariales relacionadas, junto con el contexto actual de desaceleración económica mundial, afecten negativamente a los escenarios de movilidad e impidan que el tráfico aéreo y terrestre alcance los niveles anteriores a la COVID-19, el rendimiento y el valor de nuestros activos en función de dicha movilidad pueden verse afectados negativamente. Si estas tendencias se mantienen y/o aumentan, pueden dar lugar a descensos permanentes y a largo plazo en el tráfico aeroportuario, de peaje y de otros tipos y, por tanto, a una disminución significativa del rendimiento futuro y del valor de las infraestructuras que operamos. En consecuencia, estos factores pueden afectar negativamente a nuestro negocio, a nuestra situación financiera, a los resultados de las operaciones y a nuestras perspectivas.

Además, la aparición de futuras pandemias podría afectar negativamente a la economía mundial y a los mercados en los que operamos, y podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de las operaciones y nuestras perspectivas. El alcance de este impacto es incierto y no se puede predecir, incluida su duración y gravedad, así como el alcance y el impacto económico de las medidas adoptadas para contener la propagación de dicha pandemia o para tratar su impacto, además del impacto de cada uno de estos elementos en las condiciones macroeconómicas, incluidos los cambios en los patrones y comportamientos sociales.

1.15. Nuestro negocio y nuestras operaciones pueden verse afectados negativamente por violaciones de las leyes anticorrupción aplicables, en particular la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero en EE. UU., la legislación anticorrupción de la UE, la Ley contra el soborno del Reino Unido o leyes antisoborno similares en todo el mundo.

Nuestras operaciones internacionales nos obligan a cumplir con las leyes y regulaciones internacionales y nacionales relativas a la lucha contra el soborno y la corrupción, incluida la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero de EE. UU., la legislación anticorrupción de la UE, la Ley contra el soborno del Reino Unido o leyes antisoborno similares que puedan ser aplicables a nuestro negocio. Estas leyes y reglamentos, por ejemplo, prohíben los pagos indebidos a funcionarios extranjeros y particulares con el fin de obtener o retener negocios y pueden incluir obligaciones de presentación de informes a los organismos reguladores y gubernamentales pertinentes. El alcance y la aplicación de las leyes y reglamentos anticorrupción pueden variar. Sin embargo, muchas de esas leyes y reglamentos tienen un amplio alcance extraterritorial.

Algunos de los mercados en los que operamos han experimentado corrupción gubernamental hasta cierto punto, y algunos de ellos son mercados de alto riesgo. Por lo tanto, en ciertas circunstancias, el cumplimiento estricto de las leyes antisoborno y las obligaciones de presentación de informes pueden entrar en conflicto con las costumbres y prácticas locales. Además, utilizamos terceros, como socios de empresas asociadas, en estos mercados de alto riesgo, que representan un riesgo inherente para el estricto cumplimiento de las leyes antisoborno y anticorrupción.

Es posible que nuestros programas de cumplimiento, controles internos, políticas y procedimientos no siempre nos protejan de actos imprudentes o negligentes, incluidos el soborno de funcionarios gubernamentales y particulares, la corrupción y el uso indebido de fondos corporativos cometidos por nuestros empleados o terceros asociados, particularmente dada nuestra naturaleza descentralizada y nuestro uso de acuerdos de empresas asociadas. Las violaciones de estas leyes, o las acusaciones de tales violaciones, pueden dar lugar a multas, hallazgos de responsabilidad penal o daños a nuestra reputación y podrían resultar en libros y registros inexactos, cada uno de los cuales puede tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones, condición financiera y perspectivas. Para ver algunos ejemplos de la posible materialización de este riesgo, véase "2. riesgos relacionados con asuntos legales, regulatorios y de la industria y —3. Estamos sujetos a riesgos de litigio, incluidas reclamaciones y demandas que surjan en el curso ordinario de los negocios, que podrían tener un efecto material adverso en nuestra reputación, negocio, condición financiera y resultados de operaciones".

1.16. Es posible que debamos asumir los costes de licitación de nuevos contratos, renovaciones de contratos y/o extensiones sin control sobre el proceso de selección ni certeza de ganar la licitación, lo que puede afectar negativamente nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

Una parte sustancial de nuestro trabajo está sujeta a procesos de licitación competitivos. Es difícil predecir si se nos adjudicarán contratos debido a múltiples factores, como las calificaciones, la experiencia, la reputación, la tecnología, las relaciones con los clientes, la solidez financiera y la capacidad de brindar los servicios relevantes de manera oportuna, segura y rentable. Los costes de licitación asociados con la licitación de nuevos contratos, extensiones en el alcance del trabajo o renovaciones de contratos existentes pueden ser significativos y no necesariamente resultan en la adjudicación de un contrato. Además, la preparación de las licitaciones ocupa recursos de gestión y funcionamiento.

Si no logramos ganar una licitación en particular, los costes de licitación son generalmente irre recuperables. Participamos en un número significativo de licitaciones cada año y el hecho de no ganar dichas licitaciones puede afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de las operaciones y nuestras perspectivas.

1.17. Dependemos de la disponibilidad continua, la gestión eficaz y el rendimiento de los subcontratistas y otros proveedores de servicios, cuya ausencia podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

En el curso ordinario de las operaciones, dependemos de subcontratistas para proporcionar ciertos servicios. Como resultado, nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de las operaciones y las perspectivas pueden verse afectados negativamente si no somos capaces de localizar, seleccionar, supervisar y gestionar a nuestros subcontratistas y proveedores de servicios de forma eficaz. Además, los subcontratistas a los que hemos adjudicado trabajos pueden volverse insolventes, lo que nos obligaría a seleccionar un nuevo subcontratista con el riesgo de retrasos y/o a un costo más alto. Por ejemplo, en la División de Negocios de Construcción, la facturación por parte de subcontratistas y proveedores de servicios representó el 76% del costo operativo total para el año finalizado el 31 de diciembre de 2023.

Si no somos capaces de localizar, seleccionar, supervisar y gestionar a los subcontratistas y proveedores de servicios de forma eficaz, nuestra capacidad para completar los contratos a tiempo y dentro de los costes previstos con los niveles de calidad requeridos podría verse afectada negativamente y podría haber un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

1.18. Es posible que nos enfrentemos a riesgos relacionados con adquisiciones o desinversiones pasadas y futuras, en general, y la desinversión de la División de Negocios de Servicios, específicamente, que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

De vez en cuando, invertimos capital en fusiones y adquisiciones. Esta implementación está sujeta a varios riesgos generales, entre los que se incluyen:

- i. la incapacidad de integrar suficientemente las empresas recién adquiridas;
- ii. la incapacidad de lograr los beneficios esperados de la adquisición;
- iii. la pérdida de talento crítico;
- iv. la transmisión de responsabilidades reales o potenciales en relación con dichas adquisiciones pasadas o futuras, incluidas, entre otras, la responsabilidad de terceros y otras reclamaciones por daños y perjuicios;
- v. reclamaciones o sanciones como resultado del incumplimiento de las leyes o reglamentos aplicables;
- vi. pasivos financieros relacionados con las reclamaciones de los empleados;
- vii. reclamaciones por incumplimiento de contrato;
- viii. reclamaciones por incumplimiento de deberes fiduciarios;
- ix. reclamaciones relacionadas con el empleo;
- x. pasivos ambientales;
- xi. obligaciones tributarias; o
- xii. incidentes de ciberseguridad.

Por ejemplo, podemos estar sujetos a responsabilidades ambientales en los sitios que adquirimos, incluso si el daño se relaciona con actividades anteriores a nuestra propiedad de dichos sitios. Aunque los acuerdos de adquisición pueden incluir pactos e indemnizaciones a nuestro favor, estos pactos e indemnizaciones pueden no ser siempre asegurable o ejecutables, o pueden expirar o estar limitados en cantidad, y podemos tener disputas con los vendedores o garantes, que podrían volverse insolventes, con respecto a su aplicabilidad o alcance.

Además, es posible que no podamos integrar de manera rentable las nuevas actividades de una adquisición en nuestro negocio y obtener el rendimiento que anticipamos al adquirir un negocio. Las empresas adquiridas pueden tener una rentabilidad más baja o requerir inversiones más significativas de lo previsto, lo que podría afectar nuestros márgenes de rentabilidad.

Como parte de nuestros planes estratégicos, también podemos desinvertir de vez en cuando en negocios o activos que ya no consideramos rentables o en alineación estratégica. Por ejemplo, el 28 de noviembre de 2023 firmamos un acuerdo para desprendernos de nuestra participación en el aeropuerto de Heathrow. Se espera que la desinversión prevista en Heathrow se cierre en el segundo o tercer trimestre de 2024 y está condicionada, entre otras cosas, a la preferencia y a los plenos derechos de participación a favor de los demás accionistas de Heathrow. En enero de 2024, algunos de los otros accionistas de Heathrow han ejercido sus derechos de acompañamiento con respecto a las acciones. Dada la condicionalidad, no se puede garantizar que el cierre de la desinversión de Heathrow se produzca en el plazo previsto o en absoluto. Cualquier incumplimiento de nuestras desinversiones planificadas de manera oportuna o en términos favorables, podría tener un impacto material adverso en nuestros activos, rentabilidad y operaciones comerciales. Además, si no podemos completar las desinversiones anunciadas de manera oportuna, también puede afectar nuestra marca y reputación. También estamos sujetos a riesgos relacionados con el proceso de desinversión, en particular con respecto a las garantías e indemnizaciones otorgadas en el marco de dicho proceso y cualquier otra responsabilidad potencial del vendedor en virtud de la ley aplicable. Específicamente, podemos permanecer sujetos a una posible responsabilidad ambiental en relación con entidades y negocios que ya no poseemos debido a convenios e indemnizaciones a favor de dichas entidades o de los compradores de las entidades en virtud de los acuerdos de venta relevantes y los documentos de transacción relacionados. Por ejemplo, estamos

sujetos a ciertas posibles responsabilidades medioambientales en virtud de los acuerdos de venta en virtud de los cuales completamos la venta de Amey en el Reino Unido.

Los requisitos y reglamentos ambientales, de salud y seguridad y los conflictos laborales afectarán no solo a las actividades relacionadas con las empresas que se han adquirido y están en funcionamiento, sino también a las actividades de las empresas que se han desinvertido o que se adquirirán o se desprenderán en el futuro. La desinversión de Amey, que formaba parte de la desinversión más amplia de nuestra División de Negocios de Servicios, en particular, se financió a través de un préstamo de un proveedor y, como resultado, es posible que no podamos recuperar el precio de venta de Amey.

Como resultado, las adquisiciones y desinversiones pasadas y futuras nos exponen a posibles pérdidas y pasivos, y a beneficios inferiores a los previstos, lo que podría tener un efecto material adverso general en nuestro negocio, los resultados de las operaciones y la situación financiera.

1.19. Hemos experimentado, y esperamos seguir experimentando, fluctuaciones trimestrales en nuestros resultados de explotación.

Nuestros resultados de explotación han fluctuado de un trimestre a otro en el pasado y pueden seguir variando significativamente en el futuro, de modo que las comparaciones de un período a otro de nuestros resultados de operaciones pueden no ser significativas. Nuestros resultados financieros trimestrales pueden fluctuar como resultado de una variedad de factores, muchos de los cuales están fuera de nuestro control y pueden ser difíciles de predecir. En consecuencia, nuestros resultados financieros trimestrales no deben considerarse indicativos de resultados futuros. Los factores que pueden causar fluctuaciones en nuestros resultados financieros trimestrales incluyen, pero no se limitan a:

- Acontecimientos extraordinarios imprevistos, como catástrofes naturales, acontecimientos geopolíticos como los recientes conflictos de Ucrania y Oriente Medio, pandemias como el COVID-19, o accidentes en las obras e instalaciones de nuestros proyectos podrían tener un impacto significativo en la demanda de nuestros activos de infraestructuras, o provocar una reducción de la actividad de construcción, lo que repercutiría negativamente en nuestros resultados financieros.
- Cambios normativos en los entornos altamente regulados en los que operamos, como decisiones tomadas por autoridades gubernamentales, como la rescisión unilateral de un contrato de concesión que, aunque poco frecuentes, podrían afectar negativamente a nuestros resultados financieros.
- Actualización interna de los resultados finales del contrato. Periódicamente realizamos una revisión completa de los resultados finales de los contratos para nuestras actividades de construcción. La complejidad y el tamaño de algunos de nuestros contratos y los riesgos existentes inherentes a los mismos pueden dar lugar a que surjan pérdidas por finalización de contrato entre los resultados financieros trimestrales, lo que tendría un impacto negativo en nuestros resultados financieros.
- Estacionalidad. Por lo general, la actividad de construcción será mayor durante los meses de primavera y verano, debido a la mejora de las condiciones climáticas. El tráfico en las autopistas de peaje y la demanda de pasajeros también serán generalmente mayores durante la primavera y el verano. Por lo tanto, podemos esperar que nuestros ingresos del segundo y tercer trimestre sean más altos a los de otros trimestres.
- Dividendos cobrados de los activos de infraestructuras, que pueden variar significativamente de un trimestre a otro debido a diversos factores, como la refinanciación de deudas de proyectos, los cambios en la regulación y los niveles de tráfico.
- Los eventos no recurrentes, como adquisiciones, desinversiones, posibles reclamaciones y litigios, o acuerdos legales pueden tener un impacto significativo en nuestros resultados financieros, especialmente en nuestra generación de flujo de caja.
- Otros eventos que afectan las operaciones normales de nuestros activos, como los ciberataques.

Cualquier fluctuación significativa en nuestros resultados trimestrales de operaciones podría afectar negativamente nuestras operaciones, informes financieros y/o resultados de operaciones y afectar el precio de nuestras acciones ordinarias.

1.20. Los ataques terroristas u otros actos de violencia o disturbios geopolíticos pueden afectar particularmente nuestras operaciones y rentabilidad.

Nuestras operaciones, en particular las de las Divisiones de Aeropuertos y Autopistas, abarcan una amplia zona geográfica y están sujetas a numerosos riesgos y peligros operativos, incluido el riesgo de interrupciones debidas a atentados terroristas u otros actos de violencia o disturbios geopolíticos y acontecimientos similares. Es probable que cualquier inestabilidad geopolítica, incluida la reciente escalada del conflicto en Oriente Medio, afecte negativamente al tráfico de pasajeros en los aeropuertos y, en consecuencia, a nuestros resultados en la División de Aeropuertos. En caso de atentado terrorista o acontecimiento similar, es posible que no podamos continuar nuestras operaciones y que suframos interrupciones del sistema, daños a nuestra reputación, violaciones de la seguridad de los datos y pérdida de datos críticos, todo lo cual podría tener un efecto adverso en los resultados operativos futuros.

Además, no disponemos de ninguna cobertura de seguro que cubra nuestras responsabilidades relacionadas con dichos peligros o riesgos operativos. La ocurrencia de un siniestro significativo no asegurado, o de un siniestro que supere los límites de la cobertura de seguro que mantenemos, podría perjudicar a nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación.

1.21. Riesgos relacionados con la División de Autopistas

1.21.1 La reducción del uso de vehículos en las autopistas de peaje explotadas por nuestras concesiones de autopistas puede afectar negativamente a nuestra actividad, a nuestros resultados de explotación y a nuestra situación financiera.

Si nuestras concesiones no son capaces de tener un nivel adecuado de tráfico de vehículos en sus autopistas de peaje en el futuro, nuestros ingresos por peaje y rentabilidad se verán afectados y una reducción prolongada y significativa del tráfico podría resultar en el fracaso de un proyecto o concesión en particular. Los peajes que cobran las concesionarias en sus autopistas dependen del número de vehículos que las utilizan, de su capacidad para absorber tráfico, de sus tarifas de peaje y de la existencia de carreteras alternativas competidoras. A su vez, los volúmenes de tráfico y los ingresos por peaje dependen de una serie de factores, como el crecimiento económico, las tarifas de peaje, la calidad, la comodidad y el tiempo de viaje en las carreteras competidoras, las carreteras libres de peaje o las carreteras de peaje que no forman parte de nuestra cartera, el aumento de la capacidad de esas carreteras competidoras, la calidad y el estado de mantenimiento de las carreteras de peaje, el clima económico y los precios de los combustibles, la legislación medioambiental (incluidas posibles medidas para restringir el uso de vehículos con motor de combustión interna y/o incentivos para los

vehículos eléctricos), y la viabilidad y existencia de medios de transporte alternativos, como el transporte aéreo y ferroviario, los autobuses y el transporte urbano colectivo. Además, los volúmenes de tráfico y los ingresos por peajes pueden verse afectados por la ocurrencia de catástrofes naturales y otros acontecimientos excepcionales, como terremotos, incendios forestales y condiciones meteorológicas en los países en los que operan nuestras concesionarias (por ejemplo, en Canadá y algunas de las vías de Texas, donde las perturbaciones meteorológicas causadas por las condiciones invernales habituales, en el primer caso, y las condiciones invernales inusuales, en el segundo, han afectado a la explotación de los activos en el pasado). Las políticas de teletrabajo podrían afectar a la movilidad o modificar las pautas de transporte, lo que a su vez afecta a la rentabilidad de las operaciones. Las medidas adoptadas por los gobiernos en respuesta a posibles brotes futuros de COVID-19, similares a las introducidas en el pasado, también pueden tener un impacto adverso a este respecto debido a las restricciones de viaje y la institución de medidas de distanciamiento social (véase "14. El COVID-19 u otras pandemias podrían causar incertidumbres y perturbaciones significativas que podrían afectar negativamente a nuestra actividad, situación financiera, resultados de explotación y perspectivas").

En particular, existe un riesgo financiero específico relativo al uso de las autopistas de peaje en relación con la 407 ETR. El contrato de concesión relativo a la 407 ETR establece que determinados niveles de tráfico anuales de la autopista deben medirse en función de unos umbrales mínimos de tráfico anuales prescritos por el Anexo 22 del contrato de concesión y que se incrementan anualmente hasta una capacidad de carriles preestablecida. Si las mediciones reales del nivel de tráfico anual se sitúan por debajo de los correspondientes umbrales de tráfico preestablecidos, al año siguiente deberán abonarse a la provincia de Ontario (Canadá) determinados importes calculados en virtud del acuerdo de concesión. En abril de 2020, se abonó a la provincia de Ontario un importe de 1.775.000 CAD (1.199.338 euros) correspondiente a los cálculos de tráfico de 2019. En 2020, los umbrales mínimos anuales de tráfico prescritos por el Anexo 22 no pudieron cumplirse debido al COVID-19. Acordamos con la provincia de Ontario que el COVID-19 debía considerarse un acontecimiento de fuerza mayor en virtud de las disposiciones del contrato de concesión de la 407 ETR y, por lo tanto, no estábamos sujetos a más pagos por niveles de tráfico inferiores al umbral durante 2020 y hasta el final del acontecimiento de fuerza mayor. También estábamos de acuerdo con la provincia de Ontario en que el evento de fuerza mayor debía terminar en el momento en que los volúmenes de tráfico en 407 ETR alcanzaran los niveles prepandémicos (niveles prepandémicos medidos como el volumen de tráfico promedio durante el período 2017 a 2019) o cuando se produjera un aumento en las tarifas de peaje o tarifas de usuario de conformidad con los términos del acuerdo de concesión, que es una decisión unilateral de la empresa concesionaria. Durante los años 2021, 2022 y 2023 ha continuado aplicándose el supuesto de fuerza mayor, ya que ni se han subido las tarifas de peaje ni los niveles de tráfico han alcanzado el volumen medio de tráfico durante el periodo 2017 a 2019. El 29 de diciembre de 2023, la sociedad concesionaria anunció un nuevo calendario de tarifas de peaje que incrementa las tarifas a partir de febrero de 2024. Como resultado, el evento de fuerza mayor terminará según lo establecido en el acuerdo de concesión de la 407 ETR con la provincia de Ontario y la empresa concesionaria estará sujeta a pagos por niveles de tráfico por debajo del umbral, si procede, a partir de 2025, con un posible primer pago a principios de 2026. Existe el riesgo de que la sociedad concesionaria deba efectuar un pago sustancial a la provincia de Ontario como consecuencia de la finalización del supuesto de fuerza mayor, si las mediciones anuales del nivel de tráfico se sitúan por debajo de los umbrales de tráfico preestablecidos, tal y como se ha descrito anteriormente.

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2023, nuestro beneficio neto de la División de Negocio de Autopistas fue de 548 millones de euros, lo que representa el 87.0% de nuestro beneficio neto total (frente a 156 millones de euros en el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2022, lo que representa el 51.7% de nuestro beneficio neto total). Del mismo modo, nuestro EBITDA Ajustado de la División fue de 799 millones de euros, lo que representa el 80.6% de nuestro EBITDA Ajustado total (frente a los 550 millones de euros del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2022, que representan el 75.5% de nuestro EBITDA Ajustado total). Recibimos 704 millones de euros en dividendos de nuestros activos de autopistas de peaje (un aumento del 81.0%, en comparación con los 388 millones de euros en dividendos de nuestras concesiones de autopistas de peaje para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022). Los ingresos generados por nuestra División de Negocio de Autopistas y los dividendos distribuidos por la misma dependen en parte de nuestras tarifas de peaje, cuya estructura suele establecerse en cada contrato de concesión individual.

Si no somos capaces de mantener un nivel adecuado de tráfico o de tarifas de peaje, nuestra actividad, situación financiera y resultados de explotación pueden verse afectados negativamente.

1.22. Riesgos relacionados con la División de Aeropuertos

1.22.1. Nuestros ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos están sujetos a riesgos relacionados con una reducción de vuelos, pasajeros u otros factores fuera de nuestro control, que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de explotación.

En relación con nuestra División de Negocio de Aeropuertos, el número de pasajeros que utilizan los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton ("AGS"), el aeropuerto de Dalaman y el aeropuerto de Heathrow (junto con la Nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy ("NTO en JFK" o "NTO"), los "Aeropuertos"), que es un motor directo de los ingresos de la División de Negocio de Aeropuertos, puede verse afectado por una serie de factores, entre ellos:

- una evolución macroeconómica adversa (incluidas las variaciones de los precios del combustible y de los tipos de cambio), tanto si afecta a la economía mundial como a las economías nacionales de los países en los que se encuentran los Aeropuertos;
- un aumento de las tarifas aéreas;
- epidemias o pandemias a gran escala, que podrían tener un impacto adverso debido a posibles restricciones de viaje, requisitos de cuarentena y medidas de distanciamiento social en los países en los que se encuentran los aeropuertos;
- aumento de las tensiones geopolíticas o guerras como los conflictos en Ucrania, Oriente Medio y cualquier sanción asociada, que podrían perturbar las operaciones de las aerolíneas y los aeropuertos;
- el desarrollo de alternativas eficientes y viables al transporte aéreo, incluida la mejora o ampliación de los sistemas de transporte de superficie existentes, la introducción de nuevos enlaces o tecnologías de transporte y el mayor uso de la tecnología de las comunicaciones;
- operadores de rutas con dificultades financieras o que se declaren insolventes, como la quiebra de Thomas Cook en septiembre de 2019 y de Flybe en marzo de 2020 y en enero de 2023;
- un aumento de la competencia de otros aeropuertos o terminales, incluido el riesgo de aumento de la capacidad de dichos aeropuertos y terminales;
- decisiones de las aerolíneas en relación con el número, el tipo y la capacidad de los aviones (incluida la combinación de asientos premium y económicos), así como las rutas utilizadas (por ejemplo, la decisión de Ryanair en 2018 de dejar de utilizar el aeropuerto de Glasgow como base);
- aplicación de medidas de seguridad adicionales o nuevos equipos de seguridad;

- cambios en la normativa nacional o internacional, por ejemplo la evolución de la liberalización del comercio internacional, como Cielos Abiertos, o la intervención gubernamental, como los poderes conferidos al Secretario de Estado de Transporte del Reino Unido en virtud de la Ley de Aviación Civil de 2006, ya que modifica la Ley de Aeropuertos de 1986, para dar instrucciones a los operadores aeroportuarios en interés de la seguridad nacional, incluidas las órdenes que exigen el cierre de aeropuertos;
- interrupciones causadas por catástrofes naturales, condiciones meteorológicas extremas, disturbios o acciones políticas o actos de terrorismo o amenazas y ataques a la ciberseguridad;
- restricciones al uso de determinadas aeronaves impuestas por organismos reguladores nacionales en materia de seguridad;
- los esfuerzos por descarbonizar el transporte aéreo, incluidas las posibles limitaciones de la capacidad de las aerolíneas y los aeropuertos; y
- nuevos impuestos que podrían afectar a la demanda de vuelos.

No puede garantizarse que los planes de contingencia de los Aeropuertos sean eficaces a la hora de anticipar y abordar los efectos de los factores enumerados anteriormente. Cualquiera de estos factores podría afectar negativamente a la reputación y a las operaciones cotidianas de los Aeropuertos y podría dar lugar a una disminución del número de pasajeros que utilizan los Aeropuertos, lo que a su vez podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones. Una reducción prolongada y significativa del volumen de pasajeros podría provocar la quiebra de un determinado proyecto o concesión.

En términos nominales, existe una relación casi lineal entre el número de pasajeros y nuestros ingresos. Las sociedades que explotan Heathrow y AGS y, en el futuro, la NTO en el aeropuerto JFK se contabilizan por puesta en equivalencia y no se consolidan plenamente en el Grupo. Por lo tanto, cualquier impacto potencial no afectaría directamente a nuestros ingresos, sino a los resultados de las empresas concesionarias. Además, el 28 de noviembre de 2023 anunciamos la desinversión prevista de nuestra participación en el aeropuerto de Heathrow.

El número de pasajeros y la propensión de éstos para gastar en los restaurantes y tiendas situados dentro de los aeropuertos también determinan las tarifas de las concesiones minoristas. Los cambios en la combinación de pasajeros de largo y corto recorrido y de pasajeros en tránsito y en origen y destino, los factores económicos, los pagos de arrendatarios minoristas, los menores rendimientos minoristas en las renegociaciones de arrendamientos y las remodelaciones o reconfiguraciones de las instalaciones minoristas en los aeropuertos también pueden afectar a los niveles de ingresos minoristas en los aeropuertos. Cualquiera de estas circunstancias puede provocar:

- una disminución temporal o permanente de las tarifas de las concesiones minoristas;
- una menor competitividad de la oferta minorista del aeropuerto;
- restricciones más estrictas sobre el equipaje de mano y otros equipajes de mano; y
- reducción del tiempo de compra como consecuencia de unos procedimientos de seguridad más rigurosos y lentos.

Los ingresos de los aparcamientos también podrían disminuir como consecuencia de la mayor competencia de otros medios de transporte a los aeropuertos, como autobuses y trenes, así como de la mayor competencia de los aparcamientos fuera de las instalaciones y el posible aumento de los impuestos medioambientales (por ejemplo, en el caso del aeropuerto de Heathrow, la tasa de la City of London's Ultra Low Emission Zone ("ULEZ") se amplió al aeropuerto en agosto de 2023). Otros ingresos no aeronáuticos podrían disminuir como consecuencia de un descenso de la demanda de los usuarios del aeropuerto, como los operadores de alquiler de coches y las aerolíneas que alquilan mostradores de facturación.

En general, los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga y los movimientos de tráfico aéreo dependen de muchos factores que escapan a nuestro control, como las condiciones económicas de los países en los que están situados los aeropuertos, la situación política en esos países y a escala mundial, las crisis de salud pública, el atractivo de los destinos a los que sirven los aeropuertos en relación con los de otros aeropuertos competidores, las fluctuaciones de los precios del petróleo, las perturbaciones de los mercados mundiales de deuda y los cambios en las políticas reguladoras aplicables al sector de la aviación. Cualquiera de estos factores podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

1.22.2. Heathrow está sujeto a la regulación económica de la CAA, que puede estar sujeta a cambios adversos y, como resultado, puede tener un efecto material adverso en nuestras operaciones en Heathrow, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Heathrow Airport Holdings ("HAH") es la entidad a través de la cual se explota el aeropuerto de Heathrow y en la que tenemos una participación del 25,0% a través de nuestra participación en FGP Topco Limited ("FGP"), que es accionista directo de HAH. Las operaciones de HAH en Heathrow están sujetas a una revisión reglamentaria que da lugar, entre otras cosas, a la fijación de límites de precios parte de la Autoridad de Aviación Civil ("CAA") sobre las tarifas medias de Heathrow cargadas a las compañías aéreas. Esta revisión reglamentaria suele tener lugar cada cinco años. El periodo regulatorio más reciente es el periodo regulatorio H7 (el "Periodo Regulatorio H7"), que abarca los años 2022 a 2026.

No se puede asegurar que los precios máximos (es decir, los precios máximos vigentes después del Periodo Regulatorio H7) fijados por la CAA sean suficientes para permitir a Heathrow operar con beneficios u obtener una rentabilidad adecuada dado el perfil de riesgo de este activo en particular. Tampoco podemos asegurar que la metodología del proceso de revisión de la CAA no tenga un efecto material adverso sobre los ingresos de HAH en revisiones posteriores.

La CAA ha establecido requisitos vinculados al rendimiento que pueden afectar negativamente a los ingresos aeronáuticos. Por ejemplo, la CAA puede reducir el rendimiento permitido con respecto a las tasas aeroportuarias en Heathrow si no se cumplen los hitos prescritos en determinados proyectos de inversión de capital. Además, en Heathrow existen programas de descuentos por calidad del servicio para el actual periodo de regulación. Estos programas contemplan descuentos de hasta el 7.0% de las tasas aeroportuarias por incumplimiento de determinados objetivos, como la limpieza del aeropuerto, los tiempos de espera en las colas de seguridad, las pantallas de información de vuelos y la disponibilidad de mostradores y muelles. Cualquiera de estos factores podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Debido a la ampliación del calendario para la decisión final en el marco del periodo reglamentario H7, la CAA aplicó un límite de precios provisional para 2022 de 30.2 libras esterlinas por pasajero el 16 de diciembre de 2021 y un límite de precios provisional para 2023 de 31.6 libras esterlinas por pasajero el 1

de febrero de 2023. La diferencia entre los precios máximos provisionales y el precio máximo definitivo establecido en la decisión final de la CAA se compensará a lo largo de los años restantes del periodo de regulación H7.

La CAA publicó sus propuestas finales para el nuevo Periodo de Regulación H7 (la "Decisión Final de la CAA") el 8 de marzo de 2023. Según la Decisión Final de la CAA, las tasas para 2023 se mantendrán en 31.6 libras esterlinas por pasajero, tal como se establece en la decisión provisional de la CAA de 1 de febrero de 2023. A continuación, se espera que el precio máximo medio por pasajero descienda aproximadamente un 20.0% hasta 25.4 GBP por pasajero en 2024 y hasta finales de 2026, con una media de 27.5 GBP por pasajero durante el nuevo periodo de regulación H7. La tasa establecida en la Decisión Final de la CAA a partir de 2024 es ligeramente inferior a la establecida en las propuestas anteriores de la CAA publicadas en junio de 2022. El cambio supone que los volúmenes de pasajeros volverán a los niveles anteriores a COVID-19 y, por lo tanto, los pasajeros deberían beneficiarse de costes unitarios más bajos. También supone que el límite inferior, unido a un mayor número de pasajeros, permitirá a Heathrow seguir invirtiendo en instalaciones para los pasajeros y respaldar su capacidad para financiar sus operaciones.

HAH y las tres aerolíneas (British Airways, Virgin Atlantic y Delta Air Lines) solicitaron de forma independiente permiso para recurrir la decisión de control de precios de la CAA ante la Autoridad de Competencia y Mercados del Reino Unido (la "CMA") el 17 de abril de 2023, permiso que la CMA concedió el 11 de mayo de 2023. Los recursos se interpusieron en virtud del artículo 25 de la Ley de Aviación Civil de 2012. En concreto, el recurso de HAH se centraba en que el precio máximo determinado por la CAA no permite a HAH obtener ingresos suficientes para respaldar las inversiones relacionadas. Por el contrario, el recurso de las aerolíneas alegaba que el precio máximo es demasiado elevado. La CMA emitió una resolución provisional en relación con estos recursos el 8 de septiembre de 2023. En su resolución provisional, la CMA consideró que, aunque la toma de decisiones de la CAA era correcta en gran medida, la CAA se equivocó en ciertos aspectos de su decisión. El 17 de octubre de 2023, la CMA publicó su decisión final, que coincidía con su determinación provisional. La CAA debe ahora reconsiderar el reducido número de cuestiones planteadas por la decisión de la CMA.

El 28 de noviembre de 2023, anunciamos la desinversión prevista de nuestra participación en el aeropuerto de Heathrow. La transacción está sujeta a una serie de condiciones, entre ellas la obtención de las autorizaciones reglamentarias necesarias y el cumplimiento de las disposiciones relativas a los derechos de tanteo y retracto. Se espera que la transacción se cierre en el segundo o tercer trimestre de 2024.

1.22.3 La implementación exitosa del programa de inversión de capital de Heathrow y la inversión en NTO están sujetas, entre otros, a riesgos relacionados con problemas imprevistos de construcción y planificación, que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

El programa de inversión de capital de Heathrow, así como el programa de inversión relacionado con NTO en JFK, incluyen grandes proyectos de construcción y están sujetos a una serie de riesgos.

Por ejemplo, en lo que respecta a la operación de Heathrow, si HAH no puede lograr un consenso en apoyo de proyectos de inversión de capital entre sus clientes de aerolíneas, podría afectar la voluntad de la CAA de incluir los costes de dichos proyectos en la base de inversiones permitidas y activos regulados ("RAB") del aeropuerto.

NTO también es un esfuerzo significativo de diseño y construcción, con múltiples hitos y un cronograma que contempla la finalización en fases; al igual que con cualquier esfuerzo de construcción importante, el proyecto implica muchos riesgos que podrían resultar en sobrecostes, retrasos o en la falta de finalización del proyecto.

Las dificultades para obtener los permisos, autorizaciones (incluidas las autorizaciones ambientales), licencias, permisos de planificación, órdenes de compra obligatorias o servidumbres podrían afectar negativamente el diseño o aumentar el costo de los proyectos de inversión o retrasar o impedir la finalización del proyecto o el comienzo de su operación comercial. También podemos experimentar dificultades en la coordinación con otros proyectos en JFK, lo que podría afectar nuestro cronograma o afectar nuestro costo.

Aunque los contratistas suelen compartir los riesgos de costes y plazos, HAH y NTO pueden enfrentarse a costes de construcción y retrasos superiores a los previstos (con respecto a los primeros, no todos los cuales pueden ser permitidos por la CAA para ser incluidos en el RAB del aeropuerto de Heathrow) y posible escasez de equipos, materiales y mano de obra debido al número de grandes proyectos de construcción en las áreas de Londres o Nueva York, respectivamente. El inicio de las operaciones comerciales de una instalación de nueva construcción también puede dar lugar a problemas de puesta en marcha, como la avería o el fallo de equipos o procesos, fallos en la integración de los sistemas o la falta de preparación de los operadores de líneas aéreas, el cierre de las instalaciones y las interrupciones de las operaciones y el cumplimiento del presupuesto y las especificaciones. No se puede garantizar la capacidad de los contratistas para hacer frente a sus obligaciones financieras o de otro tipo en relación con estos proyectos. Los contratos de construcción de HAH y NTO contienen recursos restringidos o limitaciones de responsabilidad, de modo que las sumas reclamadas o las cantidades pagadas pueden ser insuficientes para cubrir el impacto financiero del incumplimiento del contrato.

El hecho de que HAH o NTO no reconozcan, planifiquen o gestionen el alcance del impacto de los proyectos de construcción podría dar lugar a que los proyectos sobrepasen los presupuestos, interrupciones operativas, gastos de capital que provoquen reembolsos a las aerolíneas, instalaciones insatisfactorias, deficiencias en el rendimiento de la seguridad y protección, y costes operativos superiores a los esperados.

Además, Heathrow detuvo su trabajo de expansión en febrero de 2020 y revisará el proyecto y las circunstancias que rodean a la industria de la aviación en la actualidad, priorizando su recuperación de COVID-19, lo que se espera que permita a Heathrow evaluar mejor y posteriormente reanudar la finalización de la solicitud de planificación para la expansión. La Declaración de Política Nacional de Aeropuertos del Gobierno del Reino Unido continúa brindando apoyo político a los planes de Heathrow para una tercera pista y la infraestructura relacionada necesaria para respaldar la expansión de las operaciones aeroportuarias. Si la expansión de Heathrow se ve interrumpida de alguna manera material, podría tener un efecto adverso material en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

Cualquiera de estos riesgos podría afectar las operaciones cotidianas de Heathrow y, a su debido tiempo, las operaciones diarias de NTO e impactar su reputación y, en consecuencia, tener un efecto adverso material en nuestro negocio, condición financiera y resultados de las operaciones.

Estos problemas imprevistos de construcción y planificación no son los únicos que podrían afectar la implementación exitosa del programa de inversión de capital de Heathrow y la inversión en NTO, respectivamente. Por ejemplo, al decidir comprometernos con ciertas inversiones en relación con estos aeropuertos, hacemos ciertas previsiones y proyecciones, incluidas las proyecciones de los flujos de tráfico, que se basan en suposiciones que creemos que son razonables. Cualquier diferencia entre nuestras previsiones y proyecciones y los resultados reales de estos aeropuertos podría afectar negativamente a nuestro negocio, resultados de operaciones, perspectivas y situación financiera. En particular, debido a la fase inicial del proyecto, es más probable que los resultados reales de la nueva terminal difieran de las previsiones y proyecciones realizadas al principio, tales que los ingresos generados por la explotación de las nuevas instalaciones terminales pueden ser insuficientes para apoyar nuestras obligaciones de inversión en NTO.

El 28 de noviembre de 2023, anunciamos la desinversión prevista de nuestra participación en el aeropuerto de Heathrow. La transacción está sujeta a una serie de condiciones, incluida la obtención de las aprobaciones reglamentarias necesarias y el cumplimiento de las disposiciones relativas a los derechos preferentes y a la plena participación y se espera que se cierre en el segundo o tercer trimestre de 2024.

1.23. Riesgos relacionados con la División de Negocio de Construcción

1.23.1. Las dificultades para asegurar proyectos del sector privado pueden afectar negativamente nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

La contratación por parte de las empresas del sector privado ha disminuido como resultado de los efectos de la recesión económica. Las dificultades para obtener proyectos del sector privado como resultado de esta disminución pueden afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de las operaciones y nuestras perspectivas.

Además, las empresas del sector privado pueden verse obligadas a detener proyectos que ya están en marcha por falta de fondos, o pueden decidir retrasar o abandonar los estudios de posibles proyectos a la espera de condiciones de inversión más favorables. Si bien la práctica habitual en el sector privado es que se pague a la empresa constructora a medida que se ejecutan las obras, estamos expuestos a la pérdida de ingresos si dichas obras se retrasan o cancelan.

Las reducciones en la adquisición de proyectos y los retrasos en la finalización de proyectos por parte del sector privado pueden afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de las operaciones y nuestras perspectivas.

1.23.2. Cualquier incumplimiento de los plazos y presupuestos del proyecto de construcción puede tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

Existen ciertos riesgos que son inherentes a los proyectos de construcción a gran escala, como la escasez de la cadena de suministro y el aumento de los costes de materiales, maquinaria y mano de obra. Si alguno de nuestros contratistas y subcontratistas no cumple con los plazos y presupuestos acordados, o si hay interrupciones derivadas de condiciones climáticas adversas, condiciones geológicas impredecibles o dificultades técnicas o ambientales inesperadas, puede haber retrasos y costes de construcción excesivos.

Las cláusulas de responsabilidad del contratista y subcontratista, incluidas en la mayoría de los acuerdos de construcción estándar celebrados con contratistas y subcontratistas, generalmente cubren estas situaciones, aunque es posible que no cubran el valor total de las pérdidas resultantes.

En caso de retrasos en la construcción, es posible que recibamos los ingresos más tarde de lo esperado y que nos enfrentemos a sanciones e incluso a la rescisión del contrato. Estas eventualidades podrían aumentar nuestros gastos y reducir nuestros ingresos, especialmente si no podemos recuperar dichos gastos de terceros en virtud de nuestras concesiones, en cuyo caso nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas pueden verse afectados negativamente de manera material.

1.24. Riesgos relacionados con la División de Negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad

1.24.1. La activación de garantías de rendimiento en relación con nuestras plantas de gestión de residuos en el Reino Unido podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Operamos plantas de gestión de residuos en cuatro ubicaciones principales en el Reino Unido y la mayoría de esas plantas forman parte de cuatro contratos de concesión separados con diferentes autoridades locales. Los cuatro contratos de concesión representan la mayoría de nuestras operaciones de gestión de residuos y se espera que expiren entre 2026 y 2043.

Nuestros contratos de gestión de residuos incluyen garantías de la empresa matriz relacionadas con el cumplimiento del respectivo contrato subyacente. El valor máximo respaldado por estas garantías a 31 de diciembre de 2023 ascendía a 358 millones de libras esterlinas (413 millones de euros); Sin embargo, en escenarios específicos como fraude, mala conducta intencional o abandono del activo, el valor que deben soportar las garantías no tiene límite.

El negocio de gestión de residuos fue desarrollado, operado y garantizado por Amey y Cespa. Sin embargo, se separó de ambos grupos antes de que los vendiéramos. Por lo tanto, actualmente somos responsables de la ejecución de los contratos existentes, incluidas las responsabilidades asociadas a todas las garantías asociadas de la empresa matriz, y proporcionamos indemnizaciones a los adquirentes de Amey y Cespa por cualquier daño que cualquiera de ellos pueda sufrir en relación con el negocio de gestión de residuos del Reino Unido que hemos contratado.

En los últimos años, las plantas se han enfrentado a problemas tanto en su fase de construcción como en su fase de puesta en marcha y operación, particularmente en el caso de las plantas de Milton Keynes, Isla de Wight y North Yorkshire (AWRP). A 31 de diciembre de 2023, reconocimos una provisión para pérdidas futuras que cubre estas plantas por importe de 40 millones de libras esterlinas (46 millones de euros). La provisión no incluye los costes estructurales del negocio, estimados en 8 millones de libras esterlinas (9 millones de euros) al año.

La activación de garantías de cumplimiento o la aparición de otros problemas en relación con la operación o puesta en marcha de las plantas de gestión de residuos puede afectar material y negativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

1.24.2. Prestamos servicios a un número limitado de clientes en el sector minero en Chile, que es un sector altamente regulado y sujeto a riesgos.

Prestamos servicios al sector minero en Chile. La minería es una actividad altamente regulada, en gran parte debido a sus riesgos inherentes para la salud y la seguridad. Las normas de salud y seguridad en este sector son especialmente estrictas. Los cambios en las leyes, regulaciones y estándares aplicables a nuestros negocios o al negocio de nuestros clientes podrían aumentar nuestros costes de hacer negocios, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestros resultados de operaciones. Además, cualquier accidente o incidente que involucre nuestras operaciones en este sector puede dañar nuestra reputación y exponernos a reclamos y litigios, aumento de las primas de seguros o afectar negativamente nuestras operaciones.

Actualmente prestamos nuestros servicios en este sector en Chile a un número limitado de grandes empresas mineras que se enfocan principalmente en la extracción y refinación de cobre. Cualquier factor que pueda afectar la situación financiera de nuestros clientes o la demanda de nuestros servicios, como los precios internacionales del cobre, una recesión en la industria minera del cobre debido a una menor demanda, una mayor competencia u otros

factores, podría afectar materialmente la necesidad de nuestros servicios y, a su vez, tener un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

Además, los servicios mineros y nuestras actividades en este sector también son intensivos en mano de obra. Cualquier cambio en la legislación que pueda afectar los costes laborales, los aumentos en los salarios o la falta de disponibilidad de mano de obra cualificada podrían conducir a aumentos en los costes que es posible que no podamos repercutir en nuestros contratos a corto plazo. Además, la falta de personal cualificado disponible podría dar lugar al incumplimiento de los requisitos de nuestros contratos existentes. Cualquiera de los factores mencionados anteriormente podría afectar material y negativamente nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

2. Riesgos relacionados con asuntos legales, regulatorios y de la industria

2.1. Operamos en entornos altamente regulados que están sujetos a cambios en las regulaciones y están sujetos a riesgos relacionados con contratos con autoridades gubernamentales, que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

Consideraciones generales y específicas de la industria. Debemos cumplir tanto con (i) la normativa específica del sector de la aviación, las autopistas de peaje, la gestión y tratamiento de residuos, la contratación pública y la construcción e infraestructuras energéticas, como (ii) la normativa general de las distintas jurisdicciones en las que operamos. Cada jurisdicción en la que prestamos nuestros servicios tiene un perfil de riesgo diferente y puede presentar diferentes riesgos que mitigar, incluidas las tensiones políticas y sociales, las ubicaciones con acceso limitado, la inseguridad jurídica, los requisitos de contenido local, el aumento de las presiones fiscales o la mayor complejidad del proceso de asignación de márgenes de beneficio. El contexto actual de crisis geoeconómica alienta políticas económicas orientadas a priorizar los intereses nacionales o regionales, y aumenta la presión fiscal en algunos mercados. Estas intervenciones podrían afectar a la gestión de activos y al desarrollo de futuros proyectos.

El auge de las políticas proteccionistas y la inestabilidad política en algunas zonas en las que operamos pueden dar lugar a cambios regulatorios que afecten negativamente a la gestión de los activos y nos expongan a nuevos riesgos, riesgo que se ha visto acentuado por la situación macroeconómica generada por los conflictos en Ucrania y Oriente Medio y el COVID-19. Al igual que en todos los sectores altamente regulados, cualquier cambio regulatorio en cualquiera de estos sectores podría afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Consideraciones ambientales. En los países en los que operamos, existen organismos locales, regionales, nacionales y supranacionales que regulan nuestras actividades y establecen la normativa ambiental aplicable. Estas leyes pueden imponer responsabilidad objetiva en caso de daños a los recursos naturales, contaminación por encima de los límites establecidos o amenazas a la seguridad y la salud públicas. La responsabilidad objetiva y/o penal puede significar que podríamos ser considerados responsables conjunta y solidariamente con otras partes por daños ambientales, independientemente de si hemos actuado con negligencia, o que debemos multas, ya sea que exista o no un daño efectivo o potencial o se demuestre. Se nos podría imponer una responsabilidad significativa por daños, costes de limpieza o sanciones en caso de ciertos vertidos al medio ambiente y contaminación y daños ambientales, como ha ocurrido en el pasado.

Otorgamiento y retención de concesiones. Nuestras concesiones son otorgadas por las autoridades gubernamentales y están sujetas a riesgos especiales, incluido el riesgo de que las autoridades gubernamentales tomen medidas contrarias a nuestros intereses o derechos en virtud de los acuerdos de concesión (esto puede incluir la terminación unilateral, la modificación o la expropiación de las concesiones por motivos de interés público, o la imposición de restricciones adicionales en las tarifas de peaje).

Este riesgo puede ser especialmente relevante en los activos de infraestructura, donde celebramos la mayoría de nuestros contratos con las autoridades gubernamentales. Por ejemplo, en agosto de 2019, el Ayuntamiento de Denver notificó a la concesionaria del Proyecto Gran Salón (consorcio en el que participaba entonces una filial de Ferrovial Aeropuertos) su decisión de rescindir unilateralmente el contrato de concesión que regulaba la remodelación, operación y gestión del Gran Salón del Aeropuerto Internacional de Denver. Sin embargo, tales escenarios son raros y, si ocurren, se puede pagar una compensación justa al concesionario de acuerdo con los términos del acuerdo y las leyes y reglamentos aplicables. Por ejemplo, tras la rescisión del contrato de concesión en relación con el proyecto del Gran Salón del Aeropuerto Internacional de Denver, el concesionario recibió un pago justo como compensación.

En caso de que las autoridades gubernamentales de cualquiera de las jurisdicciones en las que operamos tomen medidas como las anteriores, no hay certeza de que el gobierno pertinente proporcione una compensación adecuada por las pérdidas derivadas de dichos riesgos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

2.2. Operamos en entornos altamente regulados y estamos sujetos a riesgos relacionados con la concesión de permisos y derechos de paso y la obtención de derechos sobre la tierra, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Aprobaciones, licencias, permisos y certificados. Requerimos varias aprobaciones, licencias, permisos y certificados en la conducción de nuestro negocio. No podemos asegurar que no encontraremos problemas significativos para obtener nuevas o renovar las aprobaciones, licencias, permisos y certificados requeridos para la conducción de nuestro negocio, ni que continuaremos satisfaciendo las condiciones bajo las cuales las autoridades otorgan dichas autorizaciones. Además, puede haber retrasos por parte de los organismos reguladores, administrativos u otros organismos pertinentes en la revisión de nuestras solicitudes y la concesión de las autorizaciones requeridas. Si no obtenemos o mantenemos las aprobaciones, licencias, permisos y certificados necesarios para la conducción de nuestro negocio, podemos perder contratos o tener que incurrir en costes sustanciales o suspender las operaciones de uno o más de nuestros proyectos. Además, para licitar, desarrollar y completar un proyecto de construcción o un proyecto energético, es posible que también necesitemos obtener permisos, licencias, certificados y otras aprobaciones de las autoridades administrativas pertinentes. No podemos asegurar que podremos obtener o mantener dichas aprobaciones gubernamentales o cumplir con las condiciones requeridas para obtener las aprobaciones o adaptarnos a las nuevas leyes, regulaciones o políticas que puedan entrar en vigor de vez en cuando, sin demoras indebidas o en absoluto. La obtención de permisos ambientales y la adquisición de los correspondientes derechos de vía son elementos clave en la fase previa a la construcción de muchas autopistas de peaje y proyectos de líneas de transmisión o generación de energía en los que estamos o podemos estar involucrados en el futuro.

Derechos sobre la tierra y medidas gubernamentales conexas. Además, es posible que no podamos asegurar, oportunamente o en absoluto, los derechos sobre la tierra que necesitamos obtener para construir o ampliar las autopistas de peaje, desarrollar los activos de infraestructura o desarrollar proyectos de infraestructura energética para las concesiones en las que tenemos interés. Dependemos principalmente de la acción gubernamental para garantizar esos derechos sobre la tierra, ya que a menudo implica que las autoridades gubernamentales tomen medidas para expropiar la tierra en la que se construirá el activo de infraestructura correspondiente.

La entrada en vigor de nuevas regulaciones y la imposición de requisitos nuevos o más estrictos como parte de los permisos o autorizaciones, o una aplicación más estricta de las regulaciones existentes, pueden causar retrasos o aumentar nuestros costes o imponer nuevas responsabilidades, lo que lleva a menores ganancias y liquidez disponible para nuestras actividades y el negocio, lo que a su vez afecta negativamente nuestra condición financiera y los resultados de las operaciones.

2.3. Estamos sujetos a riesgos de litigios, incluidas reclamaciones y demandas que surjan en el curso ordinario de los negocios, que podrían tener un efecto material adverso en nuestra reputación, negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Somos, y podemos ser en el futuro, parte en procedimientos judiciales, arbitrales y regulatorios. Estamos expuestos a riesgos derivados de posibles demandas o litigios de diversa índole que surjan, incluso en el curso ordinario de los negocios. En relación con estos riesgos legales, y de acuerdo con las normas contables vigentes, cuando dichos riesgos se consideren probables, debemos realizar provisiones contables. Cuando es menos probable que estos riesgos se materialicen, reconocemos pasivos contingentes. Por ejemplo, a 31 de diciembre de 2023, nuestras provisiones fiscales y de litigios ascendían a 156 millones de euros, incluidas provisiones de 71 millones de euros para tener en cuenta los posibles riesgos derivados de demandas y litigios en curso. El importe de la provisión para litigios se mantuvo relativamente estable en comparación con el año anterior.

Nuestra estrategia empresarial es centrarnos en proyectos técnicamente complejos con largos periodos de maduración y el desarrollo este, debido a dicho largo periodo de maduración, puede dar lugar al incumplimiento de los niveles de calidad acordados y de los plazos comprometidos. Cualquier riesgo de incumplimiento o incumplimiento percibido puede dar lugar a disputas con clientes, contrapartes, socios o partes interesadas y posibles litigios. Además, las limitaciones presupuestarias a las que se enfrentan algunos de nuestros clientes públicos pueden aumentar su necesidad o voluntad de litigar y, en consecuencia, aumentar nuestra exposición al riesgo de disputas contractuales en proyectos de construcción y mantenimiento, como ha sido el caso en el pasado con respecto a algunos de nuestros proyectos en el Reino Unido, lo que puede afectar negativamente a nuestro retorno de la inversión.

Pueden surgir varios tipos de reclamaciones en relación con este riesgo, entre ellas:

- i. reclamaciones relativas a la adquisición forzosa de terrenos necesarios para la construcción de autopistas de peaje;
- ii. reclamaciones relacionadas con defectos en proyectos de construcción realizados o servicios prestados;
- iii. reclamaciones de responsabilidad de terceros en relación con el uso de nuestros activos o las acciones de nuestros empleados;
- iv. reclamaciones relacionadas con el empleo;
- v. declaraciones ambientales; y
- vi. reclamaciones relativas a inspecciones tributarias.

Además, pueden surgir demandas penales contra nuestros empleados, como los procedimientos relacionados con posibles irregularidades en las licitaciones organizadas por la Planta Municipal de Tratamiento de Aguas Residuales de Varsovia para los contratos de eliminación de residuos municipales.

Un resultado desfavorable, incluido un acuerdo extrajudicial, en uno o más de dichos procedimientos más allá de nuestras disposiciones totales de litigio, así como nuevas reclamaciones y procedimientos materiales, podría tener un efecto material adverso en nuestra reputación, negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

3. Riesgos relacionados con nuestra estructura y riesgos financieros

3.1. La Sociedad es una sociedad de cartera sin operaciones directas de generación de efectivo y depende de las sociedades de nuestro Grupo operativo para proveerse de los fondos necesarios para cumplir con sus obligaciones financieras, lo que podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, posición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

La Sociedad es una sociedad de cartera sin operaciones comerciales materiales y directas. Los principales activos de la Sociedad son sus participaciones en el capital social de las sociedades del Grupo. La Sociedad depende de las sociedades de nuestro Grupo operativo para cumplir con sus obligaciones financieras, incluidos sus gastos como empresa que cotiza en bolsa y el pago de dividendos. Los fondos que la Sociedad recibe de las sociedades de nuestro Grupo son en forma de distribuciones de dividendos, préstamos y otros pagos.

Con respecto a las distribuciones de dividendos de nuestras sociedades, el monto y el momento de dichas distribuciones dependerán, entre otros factores, de las leyes de las respectivas jurisdicciones de las sociedades del Grupo, su desempeño operativo, las decisiones de otros accionistas de dichas entidades, cualquier restricción que surja en relación con cualquier acción anticipada de las agencias de calificación, así como cualquier acuerdo de financiación celebrado por dichas sociedades del Grupo que restrinja su capacidad de distribución Dividendos.

Por ejemplo, debido al impacto del COVID-19, HAH solicitó una exención del convenio del coeficiente de cobertura de intereses ("ICR") aplicable de Heathrow Finance plc en 2021. Las condiciones de dicha exención no permiten el pago de dividendos hasta que la ratio de activos regulatorios ("RAR") sea inferior al 87.5%. Además, debido al impacto del COVID-19, AGS firmó un acuerdo para modificar y ampliar su línea de crédito. El acuerdo no permite la distribución de dividendos durante su duración. Del mismo modo, debido al impacto del COVID-19, 407 ETR experimentó disminuciones significativas en los volúmenes de tráfico, lo que disminuyó los ingresos operativos y los dividendos resultantes. Como consecuencia de estos impactos, en 2023, 2022 y 2021, Heathrow y AGS no distribuyeron dividendos, y 407 ETR pagó dividendos de 281 millones de euros, 237 millones de euros y 164 millones de euros en 2023, 2022 y 2021, respectivamente (en % de participación de la Sociedad).

Además, como inversor de capital en las Empresas de nuestro Grupo, el derecho de la Sociedad a recibir activos tras la liquidación o reorganización de dichas Empresas del Grupo quedaría efectivamente subordinado a las reclamaciones de los acreedores. En la medida en que la Sociedad sea reconocida como acreedora de subsidiarias, los créditos de la Sociedad aún pueden estar subordinados a cualquier interés de seguridad u otro gravamen sobre los activos de la Sociedad del Grupo relevante y a cualquiera de sus deudas u otras obligaciones (de arrendamiento) que sean superiores a los reclamos de la Sociedad.

3.2. Nuestras operaciones con empresas asociadas podrían verse afectadas por nuestra dependencia de la situación financiera, el rendimiento y las decisiones de nuestros socios, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, posición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

Un número relevante de nuestras operaciones se llevan a cabo a través de empresas asociadas, incluida la participación sin control en empresas que operan algunos de nuestros principales activos de infraestructura, como Heathrow y la 407 ETR.

Es posible que sigamos celebrando acuerdos sujetos a control conjunto, como empresas asociadas o propiedad minoritaria. Las empresas asociadas, las sociedades relacionadas y los intereses de propiedad minoritaria están sujetos a riesgos relacionados con la supervisión y el control, el cumplimiento, los intereses comerciales contrapuestos, las responsabilidades financieras y las dificultades para disponer de la participación debido a la existencia de derechos preferentes. Las disputas con los socios de la empresa asociada pueden dar lugar a la pérdida de oportunidades comerciales o de propiedad intelectual o a la interrupción o terminación de la empresa asociada correspondiente, así como a litigios u otros procedimientos legales. En el caso de que se materialicen riesgos relacionados con la supervisión y el control, el cumplimiento, los intereses comerciales contrapuestos, los pasivos financieros y las dificultades para disponer de la participación, con respecto a las empresas asociadas, los socios de las empresas asociadas y los accionistas minoritarios, esto podría tener consecuencias financieras, legales y de reputación, que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, los resultados de las operaciones, y la situación financiera.

Los socios inversores pueden tener intereses económicos o de otro tipo que no se alinean con nuestros intereses. Además, los socios inversores pueden estar en condiciones de tomar o influir en acciones contrarias a nuestros intereses y planes, lo que puede crear impasses en las decisiones y afectar nuestra capacidad para implementar nuestras estrategias y disponer de la concesión o entidad afectada.

En ciertas situaciones, es posible que no tengamos una participación mayoritaria y, en consecuencia, el pago de dividendos a nosotros puede ser bloqueado por nuestros socios, lo que puede resultar en que no podamos optimizar la gestión y el valor de la empresa asociada o sociedad específica. Finalmente, como resultado de los diferentes intereses entre los socios, pueden surgir disputas, lo que resulta en que incurramos en costes de litigio o arbitraje y distraigamos a nuestra gerencia de sus otras tareas. Cualquiera de estos factores puede afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones.

Ejemplos de proyectos en los que no tenemos una participación mayoritaria incluyen algunos de nuestros principales activos, como nuestra participación del 43,2% en 407 International Inc., el operador de la concesión de la 407 ETR, nuestra participación del 24,9% en IRB Infrastructure Developers ("IRB"), un constructor y operador de autopistas de peaje de la India, y nuestra participación indirecta del 49,0% en JFK NTO, la entidad concesionaria que administra NTO en la concesión JFK.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, los dividendos totales recibidos de nuestros activos de infraestructuras ascendieron a 741 millones de euros, de los cuales 417 millones de euros se recibieron de entidades consolidadas (56,3% de dichos dividendos totales) y 324 millones de euros se recibieron de empresas contabilizadas en el patrimonio neto (es decir, actividades comerciales con empresas en las que se identifica el control conjunto) de operaciones de empresas asociadas (43,7% de dichos dividendos totales).

Además, el éxito de nuestras empresas asociadas depende del cumplimiento satisfactorio de las obligaciones del socio. Si nuestros socios no cumplen satisfactoriamente con sus obligaciones como resultado de dificultades financieras o de otro tipo, es posible que la empresa asociada o la asociación no puedan realizar adecuadamente los servicios contratados. En estas circunstancias, es posible que se nos requiera realizar inversiones adicionales para garantizar el adecuado desempeño de los servicios contratados.

Además, principalmente en relación con la División de Negocio de la Construcción, podríamos ser solidariamente responsables tanto de nuestras obligaciones como de las de nuestros socios (aunque generalmente ejecutamos contragarantías con nuestros socios para quedar indemnes). Además, en el curso ordinario de nuestro negocio, nos comprometemos a proporcionar garantías e indemnizaciones con respecto al cumplimiento de las obligaciones contractuales de nuestras entidades de empresas asociadas. Estas garantías y obligaciones pueden dar lugar a una responsabilidad en la medida en que la entidad respectiva no cumpla con sus obligaciones contractuales. Un socio también puede incumplir con las leyes, normas o reglamentos aplicables, lo que puede dar lugar a nuestra responsabilidad.

Cualquiera de los factores anteriores podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

3.3. Un aumento en la inflación puede afectar negativamente nuestros resultados de operaciones (principalmente en la División de Negocios de Construcción) y un aumento en las tasas reales o un aumento en la inflación sin crecimiento económico puede disminuir el valor de nuestros activos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

Si bien estamos expuestos positivamente al riesgo de inflación en términos generales, a través de tarifas de peaje con un alto grado de flexibilidad o indexación a la inflación, bajo escenarios de crecimiento económico bajo o negativo y alta inflación, los ingresos adicionales generados por los aumentos de las tarifas de peaje pueden verse limitados por el impacto negativo de dichos aumentos en los volúmenes de tráfico. Además, si las tasas reales (tasas de interés ajustadas por los efectos de la inflación) aumentan, el valor de nuestros activos puede verse afectado, ya que el efecto sobre el valor presente de las tasas de descuento estaría compensando los beneficios de la inflación en las autopistas de peaje.

El reciente aumento de la inflación puede tener un efecto adverso en los márgenes operativos de los contratos de construcción debido a los aumentos en el coste de las materias primas y la energía, lo que puede afectar la rentabilidad esperada. Aunque este riesgo se mitiga parcialmente en ciertas jurisdicciones mediante cláusulas de ajuste de precios relacionadas con la inflación en los contratos (como en Polonia y en ciertos contratos en España), es posible que el riesgo no esté adecuadamente cubierto de los efectos de la inflación, lo que podría tener un efecto adverso material en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Hemos suscrito un derivado de inflación en relación con Autema, un proyecto de autopistas de peaje en España, con el fin de fijar el componente de inflación de nuestros ingresos procedentes de este proyecto. Un aumento en la inflación tendría un impacto negativo en el valor razonable de este derivado y, como tal, podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Sin embargo, dado que los proyectos de infraestructura como Autema se tratan como intereses financieros, cualquier impacto de este tipo no afectaría a la "liquidez ex-proyectos", donde las empresas de proyectos de infraestructura, como la propia Autema, se tratan como intereses financieros.

3.4. Las fluctuaciones del tipo de cambio podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Tenemos exposición a moneda extranjera, principalmente a la libra esterlina, el dólar estadounidense, la rupia india, el dólar canadiense, el zloty polaco, el peso chileno, el peso colombiano y el dólar australiano.

Nuestros riesgos de tipo de cambio se derivan principalmente de:

- i. nuestra presencia internacional, a través de nuestras inversiones y negocios en países que utilizan monedas distintas al euro;
- ii. deuda denominada en monedas distintas de la del país en el que se realiza la actividad o del país de origen de la empresa que incurre en dicha deuda; y
- iii. Negocie cuentas por cobrar o por pagar en una moneda extranjera a la moneda de la empresa con la que se registró la transacción.

Al analizar la sensibilidad a los efectos del tipo de cambio, estimamos que una depreciación del 10% en el valor del euro a cierre de 2023 frente a las principales monedas en las que mantenemos inversiones tendría un impacto en nuestro patrimonio atribuible a los accionistas de 215 millones de euros, de los cuales el 26% correspondería al impacto del dólar canadiense, 21% al dólar estadounidense, 12% a la libra esterlina y 19% a la rupia india.

Establecemos nuestra estrategia de cobertura mediante el análisis de las fluctuaciones pasadas de los tipos de cambio a corto y largo plazo y contamos con mecanismos de monitoreo, como proyecciones futuras y tipos de cambio de equilibrio a largo plazo. Estas coberturas se realizan mediante la contratación de endeudamiento en moneda extranjera, depósitos en moneda extranjera o derivados financieros.

A pesar de que suscribimos derivados de divisas para cubrir nuestras operaciones y flujos de efectivo futuros esperados significativos, cualquier contrato de cobertura actual o futuro o derivados de divisas que celebremos puede no proteger adecuadamente nuestros resultados operativos de los efectos de las fluctuaciones del tipo de cambio que podrían tener un efecto adverso material en nuestro negocio, condición financiera, y resultados de las operaciones. Estamos sujetos a la solvencia y, en determinadas circunstancias, a la rescisión anticipada de los acuerdos de cobertura por parte de las contrapartes de cobertura.

No podemos asegurar que las futuras fluctuaciones del tipo de cambio no tengan un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

3.5. Las fluctuaciones de las tasas de interés pueden afectar nuestros gastos financieros netos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

Las fluctuaciones de los tipos de interés afectan a nuestro negocio, lo que puede afectar a nuestro gasto financiero neto debido al interés variable de los activos y pasivos financieros, así como a la medición de los instrumentos financieros dispuestos a tipos de interés fijos.

Parte de nuestro endeudamiento devenga intereses a tipos variables, generalmente vinculados a índices de referencia del mercado como el EURIBOR, el tipo de financiación garantizado a un día (SOFR), el tipo de oferta interbancaria de Londres (LIBOR) y el tipo medio interbancario a un día de la libra esterlina (SONIA). Cualquier aumento de los tipos de interés aumentaría nuestros costes financieros relacionados con el endeudamiento a tipo variable y aumentaría los costes de refinanciación del endeudamiento existente y de emisión de nueva deuda. Este riesgo de fluctuación de los tipos de interés es especialmente importante en la financiación de proyectos de infraestructuras y otros proyectos, que están fuertemente apalancados en sus primeras fases y cuyo rendimiento depende de posibles cambios en el tipo de interés.

Por ejemplo, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipos de interés de mercado a 31 de diciembre de 2023 aumentaría los gastos financieros de nuestra cuenta de resultados en un estimado de 4 millones de euros, de los cuales 1 millón de euros corresponderían a nuestra participación en empresas de proyectos de infraestructuras y 3 millones de euros a nuestra participación en empresas de proyectos de infraestructuras. Este impacto se vería compensado por cualquier aumento en los resultados financieros debido a la mayor rentabilidad esperada del efectivo que mantenemos a partir de esa fecha específica.

A pesar de que celebramos acuerdos de cobertura para cubrir las fluctuaciones de las tasas de interés en una parte de su deuda, es posible que los contratos de cobertura actuales o futuros o los derivados financieros que celebremos no protejan adecuadamente nuestros resultados operativos de los efectos de las fluctuaciones de las tasas de interés, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, y resultados de las operaciones. Estamos sujetos a la solvencia de las contrapartes de cobertura y, en determinadas circunstancias, a la rescisión anticipada de los acuerdos de cobertura por parte de las contrapartes de cobertura en el contexto de un acuerdo de riesgo de tipo de interés.

No podemos asegurar que las fluctuaciones futuras de las tasas de interés no tengan un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

3.6. Es posible que no podamos gestionar eficazmente la exposición de nuestro riesgo de liquidez, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Nuestros activos, especialmente nuestros activos de infraestructuras deben ser capaces de asegurar niveles significativos de financiación para que podamos llevar a cabo nuestras operaciones (por ejemplo, en relación con la NTO en JFK o AGS). Ciertas industrias en las que operamos, como aeropuertos y autopistas, son por naturaleza negocios intensivos en capital. Por lo tanto, el desarrollo y la operación de nuestros activos, especialmente los activos concesionales de infraestructura requieren un alto nivel de financiación.

Nuestra capacidad para obtener financiación depende de varios factores, muchos de los cuales están fuera de nuestro control, que incluyen:

- i. condiciones económicas generales;
- ii. la evolución de los mercados de deuda o de capitales;
- iii. la disponibilidad de fondos de las instituciones financieras; y
- iv. política monetaria en los mercados en los que operamos.

Nuestra capacidad para realizar pagos y refinanciar nuestra deuda, así como para financiar futuros gastos de capital de trabajo y capital, también dependerá de nuestro desempeño operativo futuro y de nuestra capacidad para generar suficiente efectivo. Los mercados de crédito están sujetos a fluctuaciones que pueden dar lugar a un endurecimiento periódico de los mercados de crédito, incluidos los préstamos de las instituciones financieras, que serán una fuente de crédito para nosotros y afectarán al endeudamiento y la liquidez de nuestros clientes y proveedores. Existe el riesgo de que los mercados que proporcionan financiación no siempre estén disponibles para nosotros debido a eventos inesperados, lo que puede llevar a una situación en

la que no podamos honrar nuestros pasivos a tiempo. Esto también podría conducir a un aumento en el coste de capital. En un entorno así, puede ser más difícil y costoso para nosotros refinanciar nuestros pasivos financieros que vencen. Además, si la situación financiera de nuestros clientes o proveedores se ve afectada negativamente por la falta de liquidez, sus dificultades también podrían tener un efecto material adverso para nosotros.

Por ejemplo, AGS financia sus actividades con fondos generados por las operaciones y tiene acceso a la deuda externa y a las facilidades de préstamo de los accionistas. En 2021, Ferrovial inyectó 35 millones de libras esterlinas en AGS a través de una combinación de capital y un préstamo de accionistas y negoció modificaciones y una extensión de la línea de deuda de AGS con la aprobación unánime de todos los prestamistas. En virtud del acuerdo mencionado, la línea de crédito de AGS vencerá el 18 de junio de 2024. A la fecha de este Informe Anual, sigue sin disponerse un compromiso de capital adicional de 30 millones de libras esterlinas (15 millones de libras esterlinas de los cuales corresponden a nuestra participación en AGS). AGS y sus accionistas confían en que se concluyan nuevas líneas de financiación para respaldar las necesidades de financiación operativa de AGS más allá de junio de 2024. Sin embargo, si AGS no puede refinanciar de manera efectiva su línea de crédito para financiar sus necesidades de financiación operativo más allá de junio de 2024, esto puede tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas. Aparte de la citada línea de deuda AGS, no existen otros vencimientos materiales a corto plazo (es decir, en 2024) en relación con la financiación de proyectos de infraestructuras. En lo que respecta a los préstamos ex-infraestructura, hay una serie de líneas de crédito y bonos que vencen en 2024. Si no podemos asegurar financiación adicional en términos favorables, o en absoluto, nuestras oportunidades de crecimiento serían limitadas y nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones podrían verse materialmente afectados negativamente.

Nuestra capacidad para gestionar eficazmente nuestra exposición al riesgo crediticio puede afectar a nuestro negocio, a nuestra situación financiera y a los resultados de nuestras operaciones. Estamos expuestos al riesgo de crédito implícito por incumplimiento por parte de una contraparte (cliente, proveedor, socio o entidad financiera), lo que podría afectar nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

A pesar de los signos de recuperación de la economía mundial, el riesgo de morosidad tanto en el sector público como en el privado es actualmente mayor debido a los efectos de la crisis financiera mundial. El coste de la financiación pública y de otras entidades públicas también ha aumentado debido a las tensiones financieras en Europa, y esto puede representar un mayor riesgo para nuestros clientes del sector público.

Aunque gestionamos activamente este riesgo crediticio a través de la calificación crediticia y, eventualmente, en ciertos casos, el uso de contratos de factoraje sin recurso y seguro de crédito es posible que nuestras estrategias de gestión de riesgos no tengan éxito en limitar nuestra exposición al riesgo crediticio, lo que podría afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones.

3.7. Hemos celebrado canjes de acciones que podrían resultar en pérdidas y tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

Celebramos equity swaps vinculados al precio de nuestras acciones con el fin de cubrir las posibles pérdidas patrimoniales derivadas de los diferentes planes de acciones de incentivo de los que formamos parte. Según los términos generales de estos canjes de acciones, si, en la fecha de vencimiento de cada canje de acciones, el precio de nuestras acciones disminuye por debajo de un precio de acción de referencia (es decir, el precio de ejercicio acordado al inicio de cada canje de acciones), realizaremos un pago a la contraparte. No obstante, si en la fecha de vencimiento de cada swap el precio de la acción aumenta por encima del precio de referencia, recibiremos el pago por parte de la contraparte. Durante la vigencia de los canjes de acciones, la contraparte nos pagará cantidades en efectivo iguales a los dividendos generados por esas acciones y pagaremos a la contraparte una tasa de interés variable.

Además, si bien los swaps de acciones no se consideran derivados de cobertura según las Normas Internacionales de Contabilidad ("NIC"), su valor de mercado durante un período de tiempo determinado tiene un efecto en nuestra cuenta de resultados, que será positiva si el precio de la acción aumenta o negativa si el precio de la acción disminuye durante ese período. Si el precio de nuestras acciones disminuye por debajo del precio de referencia, el valor de mercado del swap disminuirá y nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones pueden verse afectados negativamente de manera material.

3.8. El nivel de las contribuciones de algunas de las sociedades de nuestro Grupo a planes de pensiones en entidades específicas en las que participamos en el Reino Unido puede variar, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Tenemos que contribuir al plan de pensiones de los empleados públicos en el Reino Unido en relación con nuestra inversión en HAH a través de nuestra participación en FGP, un accionista directo de HAH. La situación de financiación de los planes de pensiones de Heathrow puede variar de vez en cuando, incluso debido a fluctuaciones en los valores razonables de inversión o cambios en las hipótesis actuariales, lo que afecta al nivel de los costes de pensiones de Heathrow. El 28 de noviembre de 2023, anunciamos la desinversión prevista de nuestra participación en el aeropuerto de Heathrow. El aumento de los costes de las pensiones como consecuencia de las variaciones en las posiciones de financiación de los planes de pensiones de las sociedades del Grupo podría, a su vez, tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

3.9. Nuestros accionistas en los Estados Unidos pueden tener dificultades para iniciar acciones y hacer cumplir sentencias contra nosotros, nuestros directores y nuestros funcionarios ejecutivos en función de las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes federales de valores u otras leyes de los Estados Unidos o de cualquier de sus estados.

Estamos establecidos en los Países Bajos y la gran mayoría de nuestros directores y ejecutivos residen fuera de los Estados Unidos, principalmente en España o los Países Bajos. Como resultado, la capacidad de nuestros accionistas para iniciar una acción contra estas personas o contra nosotros en los Estados Unidos en caso de que los accionistas crean que sus derechos han sido infringidos en virtud de las leyes federales de valores de los EE. UU. o de otro modo, o los procedimientos relacionados con los mismos, puede estar sujeta a incertidumbres. Incluso si nuestros accionistas tienen éxito en presentar una acción de este tipo, si pueden hacer cumplir con éxito una sentencia contra nuestros directores, funcionarios ejecutivos o nosotros fuera de los Estados Unidos está sujeto a una incertidumbre sustancial.

4. Riesgos relacionados con los impuestos

4.1. Las autoridades fiscales españolas pueden considerar que la Fusión queda fuera de la protección del Régimen Especial de Neutralidad Fiscal, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

La Sociedad ha aplicado el régimen especial de neutralidad fiscal implantado en España de conformidad con el Capítulo VII del Título VII de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades y su normativa de desarrollo, aprobado por el Decreto Ley 634/2015, de 10 de julio (la "Ley del Impuesto sobre Sociedades"), por el que se desarrolla la Directiva 2009/133/CE del Consejo, de 19 de octubre de 2009, relativa al régimen fiscal

común aplicable a las fusiones, escisiones, escisiones parciales, transmisiones de activos y canjes de acciones entre sociedades de diferentes Estados miembros y al traslado del domicilio social de una SE o SCE entre Estados miembros (la «Directiva UE de concentraciones»), a la Fusión completada el 16 de junio de 2023. En virtud de este régimen de neutralidad fiscal, la Fusión se beneficia de una neutralidad fiscal total o parcial consistente en el diferimiento del impuesto debido a las ganancias o pérdidas patrimoniales que hayan podido surgir en relación con la Fusión, manteniendo la base imponible de los activos y acciones afectados por la Fusión.

En relación con la aplicación del régimen especial de neutralidad fiscal, existe un riesgo potencial de impugnación por parte de las autoridades tributarias españolas. En concreto, las autoridades fiscales españolas pueden, en el curso de una auditoría fiscal, considerar que la Fusión no tuvo lugar por un motivo comercial válido y que se produjo con la intención principal de obtener una ventaja fiscal, posición que la Sociedad rechaza expresamente. En tal caso, la Administración Tributaria española podrá denegar la aplicación de dicho régimen especial y revertir las ventajas fiscales previstas.

En caso de que las autoridades tributarias españolas tomen tal determinación, tratarán de eliminar cualquier ventaja fiscal prevista. La principal diferencia de tributación entre los regímenes español y neerlandés del Impuesto sobre Sociedades ("ISC") es la exención de participación: mientras que los Países Bajos tienen exención total de participación, en España, aunque los contribuyentes disfrutan de una exención de participación, el 5% de dichos dividendos y ganancias exentos se incluyen en la base imponible del IRPF. Si la Administración tributaria española concluye que la elusión de la inclusión del 5% de los dividendos y ganancias exentos en la base imponible del IRPF es una ventaja fiscal solicitada por la Sociedad, podrá liquidar el IRPF adeudado por la diferencia entre el valor justo de mercado de nuestros activos transmitidos como consecuencia de la Fusión no imputada a una sucursal en España y la base imponible de los activos. En este sentido, el principal impacto derivaría de las ganancias en la transmisión de nuestras acciones ordinarias; sin embargo, sólo el 5 por ciento de las ganancias estaría efectivamente sujeto a tributación a un tipo del 25 por ciento del impuesto sobre la renta de las personas; esta parte de las ganancias se vería aún más reducida por las pérdidas arrastradas que Ferrovial tuviera y los gastos deducibles, incluidos los gastos financieros y los créditos fiscales pendientes.

Aunque la Sociedad no cree que lo anterior afecte materialmente nuestra situación financiera o comercial general, el impacto fiscal dependerá de la tasación del valor de mercado de los activos transferidos realizada por las autoridades competentes y, sin embargo, podría resultar en un costo adicional significativo.

4.2. Estamos sujetos a leyes fiscales complejas, incluidos los cambios en las mismas, en las jurisdicciones en las que operamos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo y perspectivas.

Estamos sujetos a una compleja legislación fiscal en las jurisdicciones en las que operamos. Nuestro tratamiento fiscal depende de la determinación de los hechos y la interpretación de disposiciones complejas de la ley fiscal aplicable, para las cuales no se dispone de un precedente o autoridad claros. Cualquier incumplimiento de las leyes o regulaciones fiscales aplicables a nosotros puede resultar en reevaluaciones, intereses de demora, multas y sanciones.

Estamos expuestos a riesgos basados en las normas de precios de transferencia aplicables a las operaciones intragrupo. De conformidad con esas normas, las empresas vinculadas y las empresas están obligadas a realizar transacciones entre empresas en condiciones de plena competencia (es decir, en condiciones que también se aplicarían entre terceros no vinculados en transacciones comparables) y a documentar suficientemente las transacciones pertinentes. Aunque nos esforzamos por seguir este principio de plena competencia, las autoridades fiscales podrían impugnar el modelo de precios de transferencia que hemos implementado, lo que puede dar lugar a disputas, doble imposición en dos o más jurisdicciones y la imposición de intereses y multas sobre los impuestos mal pagados.

Las normas fiscales que nos son aplicables están siendo revisadas constantemente por las personas involucradas en el proceso legislativo y las autoridades fiscales, lo que puede dar lugar a la aprobación de nuevas leyes fiscales, interpretaciones nuevas o revisadas de conceptos establecidos, cambios estatutarios, nuevas obligaciones de información, revisiones de regulaciones y otras modificaciones e interpretaciones. Nuestro tratamiento fiscal actual puede ser modificado por interpretación administrativa, legislativa o judicial en cualquier momento, y cualquier acción de este tipo puede aplicarse de forma retroactiva o retroactiva.

Cualquier cambio en la legislación fiscal vigente (incluidos los convenios para evitar la doble imposición) en los países en los que operamos o un cambio en la interpretación de dicha legislación por parte de las autoridades fiscales, así como cualquier cambio en las normas contables como resultado de la aplicación de las normas fiscales, podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio. Los resultados operativos y la posición financiera de la Sociedad y de las Empresas de nuestro Grupo. También existe el riesgo de que surjan gastos fiscales inesperados o que las autoridades fiscales impugnen la política general de precios de transferencia que hemos adoptado, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados operativos y posición financiera.

Continuamos evaluando el impacto de los cambios en las leyes e interpretaciones fiscales en nuestros negocios y podemos determinar que los cambios en nuestra estructura, práctica, posiciones fiscales o la forma en que llevamos a cabo nuestros negocios son necesarios a la luz de dichos cambios y desarrollos en las leyes fiscales de las jurisdicciones en las que operamos. No obstante, estos cambios pueden ser ineficaces.

Por ejemplo, el Marco Inclusivo del G20 y la OCDE ha estado trabajando para abordar los desafíos fiscales derivados de la digitalización de la economía. Una de las soluciones para abordar el impacto y las consecuencias de la digitalización de la economía global son los planes de Pilar Uno y Pilar Dos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos ("OCDE"), publicados el 12 de octubre de 2020. El Pilar Uno se refiere a la reasignación de los derechos de imposición a las jurisdicciones en las que se llevan a cabo negocios sostenidos y significativos, independientemente de la presencia física, y el Pilar Dos contiene un impuesto mínimo que deben pagar las empresas multinacionales. El 14 de diciembre de 2022, la UE aprobó la implementación del segundo pilar.

El 1 de enero de 2024 entró en vigor la propuesta legislativa neerlandesa para transponer el segundo pilar del sistema neerlandés del impuesto de sociedades, titulada "Ley de Impuesto Mínimo de 2024 (Pilar Dos)".

Esta medida tiene como objetivo garantizar que las multinacionales estén sujetas a un tipo impositivo del impuesto de sociedades de al menos el 15.0%, evitando que trasladen beneficios a jurisdicciones de baja tributación con el fin de minimizar el impuesto que pagan. La opinión actual de la Sociedad es que la Ley de Tasa Impositiva Mínima de 2024 no debería tener consecuencias fiscales adversas para el Grupo, pero esta medida podría tener un efecto adverso en la carga de cumplimiento tributario de la Sociedad. En principio, la Ley de Tipos Impositivos Mínimos de 2024 no debería dar lugar a un aumento de los impuestos a pagar por nosotros, ya que desarrollamos nuestra actividad en jurisdicciones con un tipo impositivo nominal a efectos del IRPF por encima del umbral mínimo del 15,0%, pero podría tener un efecto adverso debido al posible aumento de nuestras obligaciones de cumplimiento fiscal.

El tratamiento original de un asunto relevante para los impuestos en una declaración de impuestos, evaluación de impuestos o de otro tipo podría considerarse incorrecto más adelante y, como resultado, podemos estar sujetos a impuestos, intereses, pagos de multas y pagos de seguridad social adicionales. Dicha reevaluación puede deberse a una interpretación o visión de las leyes y los hechos por parte de las autoridades fiscales de una manera que se desvíe de nuestra opinión.

Estamos sujetos a auditorías fiscales por parte de las autoridades fiscales respectivas de forma regular. Como resultado de auditorías fiscales en curso y futuras u otras revisiones por parte de las autoridades fiscales, se podrían imponer impuestos adicionales que excedan las provisiones reflejadas en estados financieros anteriores. Esto podría dar lugar a un aumento de nuestras obligaciones fiscales, ya sea como resultado de que el pago de impuestos correspondiente se evalúe directamente contra la Sociedad o como resultado de ser responsable del impuesto correspondiente como deudor secundario debido a la falta de pago de dichos impuestos por parte del deudor principal. En consecuencia, es posible que tengamos que participar en litigios fiscales para defender o lograr resultados reflejados en estimaciones, declaraciones o evaluaciones anteriores que pueden llevar mucho tiempo y ser costosos. Estamos sujetos a litigios pendientes sobre asuntos fiscales que podrían dar lugar a la obligación de pagar una cantidad importante de impuestos. Para más detalles, véase "—3. El resultado final de los procedimientos fiscales en curso podría afectar negativamente a nuestra rentabilidad después de impuestos y a nuestros resultados financieros."

La materialización de cualquiera de los riesgos anteriores podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo y perspectivas.

4.3. El resultado final de los procedimientos fiscales en curso podría afectar negativamente a nuestra rentabilidad después de impuestos y a nuestros resultados financieros.

Somos un grupo con sede en Holanda con operaciones en varios países y, por lo tanto, estamos sujetos a impuestos en múltiples jurisdicciones. Se requiere un juicio significativo para determinar nuestra provisión global para impuestos sobre la renta, activos y pasivos por impuestos diferidos y para evaluar nuestras posiciones fiscales en estas jurisdicciones. Para más detalles, véase "—2. Estamos sujetos a leyes fiscales complejas, incluidos los cambios en las mismas, en las jurisdicciones en las que operamos, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo y perspectivas. "Estamos sujetos a auditorías y litigios fiscales, que pueden ser complejos y pueden requerir un período prolongado de tiempo para resolverse. Si bien creemos que nuestras posiciones fiscales son consistentes con las leyes fiscales de las jurisdicciones en las que llevamos a cabo nuestro negocio, es posible que estas posiciones puedan ser revocadas por las autoridades fiscales pertinentes.

En concreto, actualmente estamos inmersos en un procedimiento tributario relativo a una liquidación tributaria previa a nivel supranacional. El resultado de este o cualquier procedimiento fiscal futuro puede tener un impacto significativo en nuestras disposiciones fiscales y podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo y perspectivas.

4.4. Las posibles modificaciones del convenio para evitar la doble imposición entre los Países Bajos y España pueden proporcionar menos beneficios al Grupo y a los accionistas de la Sociedad, lo que puede dar lugar a consecuencias fiscales adversas tanto para el Grupo como para los accionistas de la Sociedad.

El convenio para evitar la doble imposición entre los Países Bajos y España, suscrito por estos países el 16 de junio de 1971, se encuentra actualmente en proceso de renegociación. El tratado fiscal vigente prevé normas que reducen o eliminan la doble imposición de los ingresos obtenidos por los residentes de cualquiera de los países procedentes de fuentes situadas en el otro país. En consecuencia, el Grupo y los accionistas de la Sociedad pueden tener actualmente derecho, en virtud de los términos del tratado fiscal vigente, a beneficios fiscales, como la exención de determinados impuestos sobre la renta, tipos impositivos reducidos y otros beneficios. Como consecuencia de la renegociación del convenio, se puede celebrar un convenio fiscal nuevo o modificado que difiera del convenio fiscal actual, lo que puede dar lugar a consecuencias fiscales adversas para el Grupo o para los accionistas de la Sociedad, o para ambos, en la medida en que actualmente tengan derecho a los beneficios del convenio fiscal existente.

4.5. La recuperabilidad de nuestros activos por impuestos diferidos puede estar sujeta a ciertas limitaciones, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, posición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

Al 31 de diciembre de 2023, una parte significativa de nuestros activos por impuestos diferidos reconocidos eran pérdidas fiscales arrastradas e impuestos pagados por adelantado de pérdidas incurridas por la Sociedad y sus subsidiarias. En España, a efectos de evaluar la recuperabilidad de los arrastres de bases impositivas negativas por parte de nuestro grupo consolidado fiscal español, hemos decidido no registrar todos los créditos fiscales a efectos contables, ante la duda razonable de que puedan ser recuperados a corto o medio plazo.

Nuestros impuestos sobre la renta actuales y diferidos pueden verse afectados aún más por eventos y transacciones que surjan en el curso normal de los negocios, así como por partidas especiales no recurrentes o cambios en las leyes fiscales aplicables. Los cambios en los supuestos y estimaciones realizados por nuestra administración pueden resultar en nuestra incapacidad para recuperar nuestros activos por impuestos diferidos si consideramos que no es probable que se disponga de una ganancia fiscal contra la cual se pueda utilizar la diferencia temporaria deducible. Un cambio futuro en las leyes fiscales aplicables también podría limitar nuestra capacidad para recuperar nuestros activos por impuestos diferidos. Además, las auditorías fiscales actualmente en curso o posibles en el futuro y las determinaciones adversas por parte de las autoridades fiscales españolas pueden afectar a la recuperabilidad de nuestros activos por impuestos diferidos.

Esta valoración ha tenido en cuenta que el Real Decreto-ley 3/2016, de medidas tributarias dirigidas al saneamiento de las finanzas públicas, ha sido declarado inconstitucional por el Tribunal Constitucional español el 18 de enero de 2024. La Sociedad ha presentado varias demandas con respecto a CIT relacionadas con los años fiscales 2016 a 2023 y si los fallos finales de nuestras demandas son favorables, como se espera, daría lugar a un reajuste de los créditos fiscales disponibles que podrían ser utilizados por la Sociedad en años futuros.

Además, como resultado de la Fusión, la capacidad de la Sociedad y sus subsidiarias holandesas para utilizar las pérdidas de arrastre y otros atributos fiscales para fines fiscales holandeses que surgieron antes de la Fusión para compensar los ingresos impositivos que surgen después de la Fusión puede estar sujeta a ciertas limitaciones, ya que se aplican ciertas reglas para restringir el uso por parte de dicha entidad de las pérdidas de arrastre incurridas antes de la Fusión solo a las ganancias que surjan después de la Fusión que sean atribuibles a dicha entidad. Cualquier limitación de este tipo en el uso por parte de la Sociedad o su subsidiaria holandesa de pérdidas de arrastre u otros atributos fiscales puede afectar negativamente nuestro negocio, posición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

La Sociedad y sus filiales españolas que apliquen el régimen especial del grupo CIT ("Régimen del Grupo CIT") que permite a las entidades residentes en España y a los establecimientos permanentes que forman parte de un régimen de grupo tributar como un único pagador del IRPF (el "grupo CIT español") también se enfrentarían a restricciones en su capacidad para utilizar las pérdidas de arrastre y otros atributos fiscales a efectos fiscales españoles.

4.6. Si la Sociedad deja de ser residente en los Países Bajos a los efectos de un tratado fiscal celebrado por los Países Bajos y en otros casos, los accionistas de la Sociedad podrían estar sujetos a una propuesta de retención de impuestos sobre los dividendos holandeses con respecto a una distribución presunta de la totalidad del valor de mercado de la Empresa menos el capital desembolsado.

En virtud de una propuesta de ley actualmente pendiente ante el parlamento holandés, el DWT Exit Tax, se considerará que la Sociedad ha distribuido una cantidad igual a toda su capitalización bursátil menos el capital pagado reconocido inmediatamente antes de que ocurran ciertos eventos, incluso si la Sociedad deja de ser residente fiscal holandés a los efectos de un tratado fiscal celebrado por los Países Bajos con otra jurisdicción y se convierte en: A los efectos de dicho tratado fiscal, exclusivamente un residente fiscal de esa otra jurisdicción, que es la "jurisdicción calificada". Una jurisdicción calificada es una jurisdicción que no sea un estado miembro de la UE/EEE que no impone una retención de impuestos sobre las distribuciones, o que sí impone dicho impuesto pero que otorga un aumento de las ganancias atribuibles al período anterior a que la Sociedad se convierta exclusivamente en residente en dicha jurisdicción. Esta presunta distribución estaría sujeta a un impuesto del 15% en la medida en que supere una franquicia de 50 millones de euros. El impuesto es pagadero por la Sociedad como agente de retención. Se aplica una exención total a las entidades y personas físicas que residan en un Estado miembro de la UE/EEE o en un Estado que haya celebrado un tratado fiscal con los Países Bajos que contenga un artículo sobre dividendos, siempre que la Sociedad presente una declaración que confirme el cumplimiento de las condiciones aplicables por parte de los accionistas cualificados en el plazo de un mes a partir del hecho imponible. Se consideraría que la Sociedad ha retenido el impuesto sobre la distribución presunta y tiene el derecho legal de recuperarlo de los accionistas. Los accionistas residentes en los Países Bajos que se beneficien de la exención tienen derecho a un crédito o reembolso, y los accionistas no residentes en los Países Bajos que se beneficien de la exención tienen derecho a un reembolso, sujeto a las limitaciones legales aplicables, siempre que el impuesto se les haya cobrado efectivamente.

El impuesto de salida DWT ha sido modificado varias veces desde su propuesta inicial y está en discusión. Por lo tanto, no se sabe con certeza si el impuesto de salida del DWT se promulgará y, en caso afirmativo, en qué forma. Si se promulga en su forma actual, el impuesto de salida DWT tendrá efecto retroactivo a partir del 8 de diciembre de 2021.

4.7. La Sociedad opera de manera que sea tratada exclusivamente como residente de los Países Bajos a efectos fiscales, pero otras jurisdicciones también pueden reclamar derechos fiscales sobre la Sociedad, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo y perspectivas, y en los ingresos netos en efectivo recibidos por los accionistas de la Sociedad con respecto a las distribuciones de la Sociedad.

La Sociedad ha establecido su estructura organizativa y de gestión de tal manera que se debe considerar que la Sociedad tiene su residencia fiscal exclusivamente en los Países Bajos y que se considera exclusivamente residente fiscal neerlandesa a efectos de la Ley de Retención de Impuestos sobre Dividendos de los Países Bajos (la "DwTA") y la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Sociedades de los Países Bajos.

Sin embargo, la determinación de la residencia de la Sociedad a efectos fiscales depende principalmente de su lugar de dirección efectiva, que es en gran medida una cuestión de hecho, basada en todas las circunstancias pertinentes. Por lo tanto, no se puede garantizar la determinación final de la residencia fiscal de la Sociedad por parte de las autoridades fiscales pertinentes. Si las autoridades fiscales de una jurisdicción distinta de los Países Bajos adoptan la posición de que la Empresa debe ser tratada como residente fiscal de esa jurisdicción exclusivamente (incluso a efectos de un tratado fiscal), la Empresa puede estar obligada a pagar un impuesto de salida a efectos del impuesto sobre la renta holandés y también puede estar sujeta al impuesto sobre la renta en esa otra jurisdicción. Véase "—6. Si la Sociedad deja de ser residente en los Países Bajos a los efectos de un tratado fiscal celebrado por los Países Bajos y en otros casos, los accionistas de la Sociedad podrían estar sujetos a una propuesta de retención de impuestos sobre los dividendos holandeses con respecto a una distribución presunta de la totalidad del valor de mercado de la Empresa menos el capital desembolsado. Además, esta evaluación daría lugar a que la Sociedad dejara de formar parte de la unidad fiscal holandesa encabezada por ella, lo que posteriormente podría dar lugar al vencimiento de ciertos cargos por desconsolidación y a la pérdida o restricción de ciertos activos fiscales, como las pérdidas fiscales arrastradas.

Si se considera que la Sociedad también tiene su residencia a efectos fiscales en cualquier otra jurisdicción que no sean los Países Bajos, los accionistas podrían estar sujetos a la retención de impuestos sobre dividendos en dicha otra jurisdicción, así como en los Países Bajos.

En cada caso, esto podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo y perspectivas, y en los ingresos netos en efectivo recibidos por los accionistas con respecto a las distribuciones de la Sociedad. El impacto de estos riesgos difiere en función de las jurisdicciones y las autoridades fiscales implicadas y de la capacidad de la Sociedad y sus accionistas para resolver cuestiones de doble imposición, por ejemplo, a través de procedimientos amistosos y otros mecanismos de resolución de litigios en virtud de un convenio fiscal aplicable, el mecanismo de resolución de litigios en virtud de la Directiva (UE) 2017/1852 del Consejo, de 10 de octubre de 2017, relativa a los mecanismos de resolución de litigios fiscales en la Unión Europea (la «Directiva de arbitraje de la UE») (en el caso de una jurisdicción de la UE) o el control judicial por parte de los órganos jurisdiccionales nacionales competentes. Estos procedimientos requieren tiempo, costes y esfuerzos considerables, y no es seguro que los problemas de doble imposición puedan resolverse en todas las circunstancias.

4.8. Si la Sociedad está clasificada como una Sociedad de inversión extranjera pasiva a efectos del impuesto federal sobre la renta de los EE. UU., los inversionistas estadounidenses en las acciones ordinarias de la Sociedad pueden estar sujetos a consecuencias adversas del impuesto federal sobre la renta de los EE. UU.

Un representante no estadounidense. corporación se clasificará como una Sociedad de inversión extranjera pasiva ("PFIC") para cualquier año tributario si: (i) el 75% o más de su ingreso bruto para el año tributario consiste en "ingresos pasivos" para los fines de las reglas de PFIC (incluidos dividendos, intereses y otros ingresos de inversión, con ciertas excepciones) o (ii) al menos el 50% del valor de sus activos para el año tributario (determinado en base a un promedio trimestral) es atribuible a activos que producen o se mantienen para la producción de "ingresos pasivos". Las reglas de PFIC también contienen una regla de transparencia mediante la cual se considerará que la Sociedad posee su parte proporcional de los activos y obtiene su parte proporcional de los ingresos de cualquier otra corporación en la que posea, directa o indirectamente, el 25% o más (por valor) de las acciones.

El hecho de que la Sociedad sea tratada como una PFIC es una determinación fáctica que se realiza anualmente después del cierre de cada año tributario y, por lo tanto, puede estar sujeta a cambios. El estado de PFIC de la Sociedad para cada año tributario dependerá de hechos que incluyen la composición de los activos e ingresos de la Sociedad, así como el valor de los activos de la Sociedad (que puede fluctuar con la capitalización de mercado de la Sociedad) en ese momento. Con base en la naturaleza del negocio de la Sociedad, la propiedad y la composición de los ingresos, activos y operaciones de la Sociedad, aunque no está libre de dudas, la Sociedad cree que no fue un PFIC para el año tributario que finaliza el 31 de diciembre de 2023, [y no espera ser tratado como un PFIC para el año tributario actual].

La determinación del estado PFIC de la Sociedad es compleja y está sujeta a ambigüedades. Además, el estado de PFIC de la Sociedad para el año fiscal actual y futuros depende, en gran parte, del valor esperado de su fondo de comercio, que podría fluctuar significativamente. Además, el Servicio de Impuestos Internos de los Estados Unidos ("IRS") o un tribunal pueden estar en desacuerdo con las determinaciones de la Sociedad, incluida la forma en

que la Sociedad determina el valor de los activos de la Sociedad y el porcentaje de los activos de la Sociedad que son activos pasivos según las reglas de PFIC. Por lo tanto, no se puede garantizar que la Sociedad no se clasifique como PFIC para el año fiscal actual o para cualquier año fiscal futuro. Si la Sociedad es tratada como un PFIC para cualquier año tributario durante el cual un poseía acciones ordinarias, dicho Tenedor de EE. UU. podría estar sujeto a consecuencias adversas del impuesto federal sobre la renta de los EE. UU.

4.9. Los cambios en las leyes y regulaciones fiscales aplicables o la exposición a obligaciones fiscales adicionales podrían afectar nuestro negocio y rentabilidad futuros.

Somos una empresa neerlandesa y, por lo tanto, estamos sujetos al impuesto sobre la renta de las sociedades holandés, así como a otros impuestos locales aplicables a nuestras operaciones. Nuestras subsidiarias están sujetas a las leyes fiscales aplicables en sus respectivas jurisdicciones de incorporación. Las nuevas leyes y políticas locales relacionadas con los impuestos, ya sea en los Países Bajos o en cualquiera de las jurisdicciones en las que operan nuestras subsidiarias, pueden tener un efecto adverso en nuestro negocio y rentabilidad futuros. Además, las leyes fiscales aplicables existentes, las tasas impositivas, los estatutos, las normas, los reglamentos, los tratados, las prácticas y principios administrativos, las decisiones judiciales o las ordenanzas podrían interpretarse, cambiarse, modificarse o aplicarse a nosotros o a nuestras subsidiarias de una manera que podría afectar negativamente nuestra rentabilidad después de impuestos y nuestros resultados financieros, en cada caso, posiblemente con efecto retroactivo.

Además, también existe un alto nivel de incertidumbre en el entorno fiscal actual derivado tanto de las iniciativas globales presentadas por la OCDE como de las medidas unilaterales que están implementando varios países debido a la falta de consenso sobre estas iniciativas globales. A modo de ejemplo, la OCDE ha presentado dos propuestas, el Pilar Uno y el Pilar Dos, que revisan las reglas existentes de asignación de beneficios y nexo (asignación de beneficios basada en la ubicación de las ventas frente a la presencia física) y garantizan un nivel mínimo de tributación, respectivamente (al 4 de noviembre de 2021, la OCDE publicó que 137 países han acordado el Pilar Dos a una tasa del 15.0%. El 1 de enero de 2024 entró en vigor la propuesta legislativa neerlandesa para transponer el segundo pilar del sistema neerlandés del impuesto de sociedades, titulada "Ley de Impuesto Mínimo de 2024 (Pilar Dos)". Además, las medidas unilaterales, como el impuesto sobre los servicios digitales y las correspondientes tarifas de peaje en respuesta a dichas medidas, están creando una incertidumbre adicional. Si estas iniciativas se implementan, pueden tener un impacto negativo en nuestra situación financiera, responsabilidad fiscal y resultados de las operaciones, y podrían aumentar nuestros costes administrativos.

4.10. Nuestras obligaciones fiscales pueden cambiar o fluctuar, volverse significativamente más complejas o estar sujetas a un mayor riesgo de examen por parte de las autoridades fiscales, incluso como resultado de planes para expandir nuestras operaciones comerciales, incluso a jurisdicciones en las que las leyes fiscales pueden no ser favorables, cualquiera de las cuales podría afectar negativamente nuestra rentabilidad después de impuestos y resultados financieros.

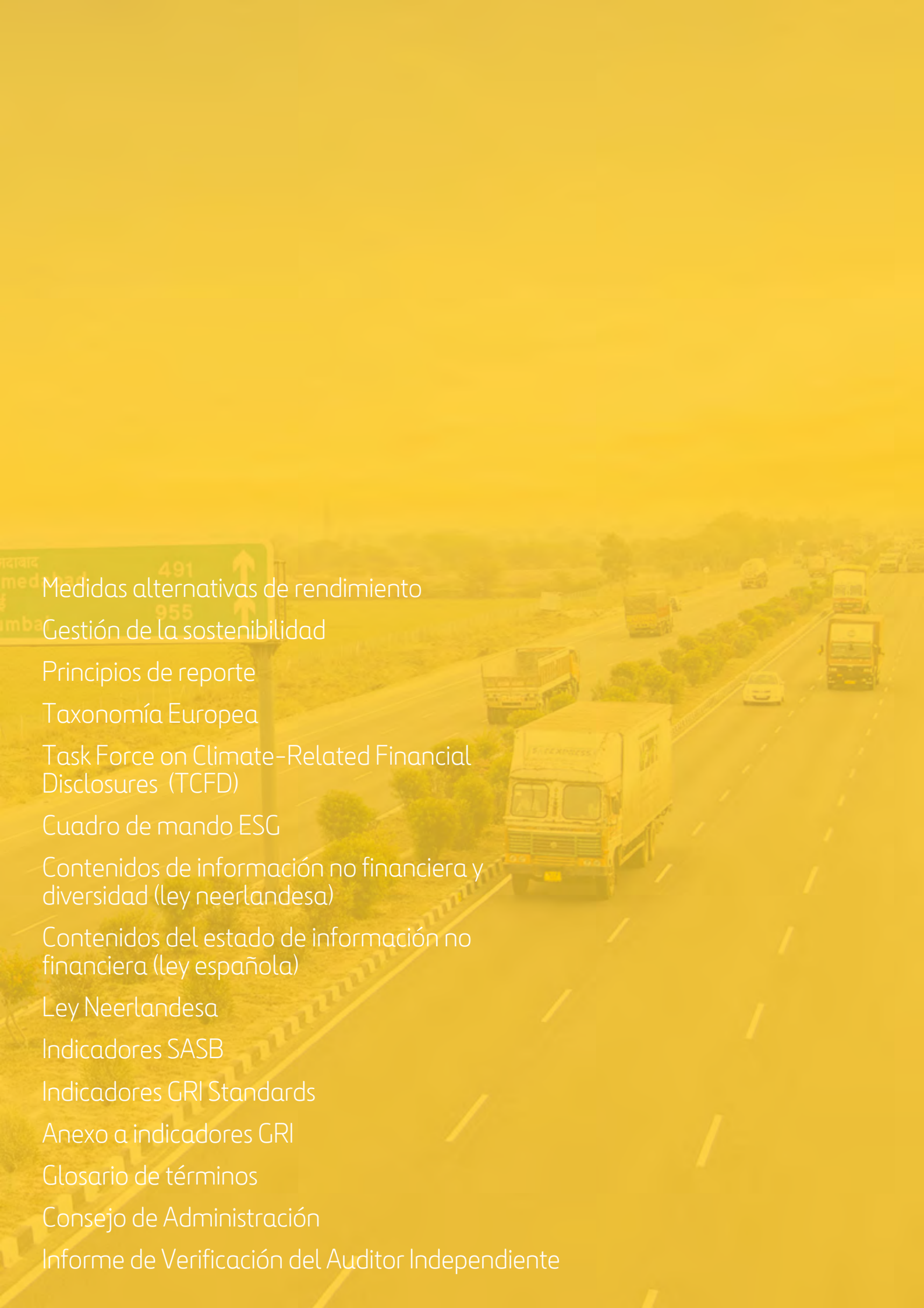
Actualmente operamos en varias jurisdicciones además de los Países Bajos y España, como Estados Unidos, Canadá, Reino Unido y Polonia, entre otros. En el caso de que nuestro negocio se expanda a jurisdicciones adicionales, nuestras tasas impositivas efectivas pueden fluctuar ampliamente. Las tasas impositivas efectivas futuras podrían verse afectadas por pérdidas operativas en jurisdicciones donde no se puede registrar ningún beneficio fiscal según las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), cambios en los activos y pasivos por impuestos diferidos o cambios en las leyes fiscales. Los factores que podrían afectar materialmente nuestras tasas impositivas efectivas futuras incluyen, entre otros:

- i. cambios en las leyes tributarias o en el entorno regulatorio;
- ii. cambios en las normas o prácticas contables y fiscales;
- iii. cambios en la composición de los ingresos de explotación por jurisdicción fiscal; y
- iv. Resultados operativos antes de impuestos de nuestro negocio.

Los resultados de las auditorías o exámenes realizados por las autoridades fiscales podrían tener un efecto adverso en nuestra rentabilidad después de impuestos y en nuestra situación financiera. Además, las autoridades fiscales extranjeras han centrado cada vez más su atención en los precios de transferencia entre empresas con respecto a las ventas de productos y servicios y el uso de intangibles. Las autoridades fiscales podrían estar en desacuerdo con nuestros cargos entre Sociedad, precios de transferencia interjurisdiccionales u otros asuntos y aplicar impuestos adicionales. Si no prevalecemos en ninguno de estos desacuerdos, nuestra rentabilidad puede verse afectada.

5. ANEXO





Medidas alternativas de rendimiento

Gestión de la sostenibilidad

Principios de reporte

Taxonomía Europea

Task Force on Climate-Related Financial
Disclosures (TCFD)

Cuadro de mando ESG

Contenidos de información no financiera y
diversidad (ley neerlandesa)

Contenidos del estado de información no
financiera (ley española)

Ley Neerlandesa

Indicadores SASB

Indicadores GRI Standards

Anexo a indicadores GRI

Glosario de términos

Consejo de Administración

Informe de Verificación del Auditor Independiente

MEDIDAS DE RENDIMIENTO ALTERNATIVAS

Presentamos nuestros estados financieros consolidados conforme con las NIIF-UE y la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil neerlandés. Además, en el Informe de Gestión y en los Estados Financieros Consolidados, la Dirección proporciona otras medidas financieras no reguladas por las NIIF, a las que nos referimos como "APMs" (Medidas Alternativas de Rendimiento) de acuerdo con las directivas de la Autoridad Europea de Valores y Mercados (ESMA) o "medidas no NIIF".

Al considerar el rendimiento financiero del negocio, analizamos ciertas medidas no NIIF, que clasificamos como:

- Medidas no NIIF relacionadas con los Resultados Operativos, incluyendo Resultado de Explotación (RE) ajustado, y margen Resultado de Explotación (RE) ajustado, Resultado Bruto de Explotación (RBE) Ajustado y Margen Resultado Bruto de Explotación (RBE) Ajustado, Crecimiento Comparable o "Like-for like" ("LFL"), Ajustes a Valor Razonable y Cartera.
- Medidas no NIIF relacionadas con la liquidez y los recursos de capital, incluida la deuda neta consolidada y la liquidez ex-proyectos de infraestructuras.
- Otros APM: Rentabilidad total para el accionista, Inversión gestionada y Valor económico generado y distribuido.

Estas medidas no basadas en las NIIF y APM no se auditan y no deben considerarse alternativas al resultado consolidado del período, el resultado de explotación, los ingresos, la caja generada por las actividades de explotación o cualquier otra medida de rendimiento derivada conforme con las NIIF como medidas del rendimiento de explotación o los flujos de caja operativos o la liquidez. Creemos que estas medidas son métricas comúnmente utilizadas por los inversores para evaluar nuestro rendimiento y el de nuestros competidores. Creemos además que la divulgación de estas medidas es útil para los inversores, ya que estas medidas forman la base de cómo nuestro equipo ejecutivo y el Consejo evalúan nuestro rendimiento. Al divulgar estas medidas, creemos que creamos para los inversores una mayor comprensión y un mayor nivel de transparencia en la forma en que nuestro equipo directivo opera y nos evalúa, y facilita las comparaciones de los resultados del período actual con períodos anteriores. Aunque en el sector en el que operamos se utilizan ampliamente medidas similares, las medidas financieras que utilizamos pueden no ser comparables a las medidas de denominación similar utilizadas por otras empresas, ni pretenden sustituir a las medidas de rendimiento o situación financieras elaboradas de conformidad con las NIIF-UE.

1. Medidas no NIIF: Resultados de explotación

1.1 Resultado de Explotación (RE) ajustado y margen Resultado de Explotación (RE) ajustado

El RE ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) neto del período excluyendo el beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades discontinuadas, el impuesto sobre beneficios/(gasto), la participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia, los ingresos/(gastos) financieros netos y el deterioro y enajenación de inmovilizado. El RE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse una alternativa al beneficio neto o a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada conforme a las NIIF. El RE ajustado no tiene un significado normalizado y, por lo tanto, no puede compararse con el RE ajustado de otras empresas.

El margen RE ajustado se define como el RE ajustado dividido por nuestros ingresos del período correspondiente.

Las siguientes tablas muestran una conciliación del RE ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) neto para los periodos indicados:

	A 31 de diciembre,	
	2023	2022
Beneficio neto/(pérdida)	630	302
Ganancias/(pérdidas) netas de impuestos de operaciones	(16)	(64)
Impuesto sobre beneficios	42	30
Participación en beneficios de sociedades puestas en	(215)	(165)
Ingresos/(gastos) financieros netos	184	320
Deterioro y enajenación de inmovilizado	(35)	6
RE Ajustado	590	429

Las siguientes tablas presentan una conciliación del RE ajustado y el RE ajustado comparable (para más información sobre el crecimiento comparable o "comparable" ("Lfl"), véase la sección 1.3) por división de negocio con nuestro beneficio/(pérdida) neto por división para los periodos indicados:

	A 31 de diciembre de 2023				
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Infraestructuras energéticas y movilidad	Otros (I)
	(en millones de euros)				
Beneficio neto/(pérdida)	104	548	(16)	5	(11)
Ganancias/(pérdidas) netas de impuestos de operaciones discontinuadas	-	-	-	-	(16)
Impuesto sobre beneficios	61	54	20	(6)	(87)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-	(198)	(11)	(6)	-
Ingresos/(gastos) financieros netos	(88)	219	9	(5)	49
Deterioro y enajenación de inmovilizado	-	(37)	-	2	-
RE ajustado	77	586	2	(10)	(66)
Impacto FX	-	-	-	-	-
Ajustes L-f-L	-	-	(6)	-	-
RE ajustado L-f-L (II)	77	586	(4)	(10)	(66)

^(I) Otros incluye los ingresos de gestión de nuestra sede central y algunas otras entidades no operativas de poca importancia. Para más información sobre el crecimiento comparable, véase el apartado 1.3.

	A 31 de diciembre de 2022				
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Infraestructuras energéticas y movilidad	Otros
	(en millones de euros)				
Beneficio neto/(pérdida)	60	156	19	(15)	82
Ganancias/(pérdidas) netas de impuestos de operaciones discontinuadas	-	-	-	-	(64)
Impuesto sobre beneficios	5	39	(2)	4	(16)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	(1)	(158)	(7)	1	-
Ingresos/(gastos) financieros netos	(1)	350	(19)	8	(18)
Deterioro y enajenación de inmovilizado	-	3	-	3	-
RE ajustado	63	390	(9)	0	(16)
Impacto FX	6	(8)	0	(1)	0
Ajustes L-f-L	-	9	-	(34)	-
RE ajustado L-f-L (II)	69	391	(9)	(34)	(16)
VAR. Crecimiento L-f-L (I) frente a (II)	12%	50%	60%	69%	n.s.

^(I) Otros incluye los ingresos de gestión de nuestra sede central y algunas otras entidades no operativas de poca importancia. Para más información sobre el crecimiento comparable, véase el apartado 1.3.

La siguiente tabla muestra nuestro RE ajustado por división de negocio para los periodos indicados:

	A 31 de diciembre,			
	2023	2022	%Variación	%Lfl
	(en millones de euros)			
Autopistas	586	390	50%	50%
Aeropuertos	2	(9)	127%	60%
Construcción	77	63	23%	12%
Infraestructuras energéticas y movilidad	(10)	0	n.s.	69%
Otros ¹	(66)	(16)	n.s.	n.s.
Total	590	429	37%	45%

⁽¹⁾Otros incluye los ingresos de gestión de nuestra sede central y algunas otras entidades no operativas no significativas.

1.2 Resultado Bruto de Explotación (RBE) ajustado y margen Resultado Bruto de Explotación (RBE) ajustado

El RBE ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) neto del periodo excluyendo el beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades discontinuadas, el impuesto sobre beneficios/(gasto), la participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia, los ingresos/(gastos) financieros netos, el deterioro y la enajenación de inmovilizado y los gastos por depreciación y amortización de inmovilizado y derechos de uso. El RBE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa al resultado neto o a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada de conformidad con las NIIF. Utilizamos el RBE ajustado para proporcionar un análisis de nuestros resultados operativos, excluyendo la depreciación y la amortización, ya que son variables no monetarias, que pueden variar sustancialmente de una empresa a otra en función de las políticas y la valoración contables de los activos. El RBE ajustado se utiliza como una aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del capital circulante.

El RBE Ajustado es una medida ampliamente utilizada para seguir nuestro rendimiento y rentabilidad, así como para evaluar cada uno de nuestros negocios y el nivel de endeudamiento comparando el RBE Ajustado con la Deuda Neta Consolidada. Sin embargo, el RBE Ajustado no tiene un significado estandarizado y, por lo tanto, no puede compararse con el RBE Ajustado de otras empresas.

El Margen de RBE Ajustado se define como el RBE Ajustado dividido por nuestros ingresos del periodo en cuestión.

Las tablas siguientes presentan una conciliación del RBE Ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) neto y el Margen de RBE Ajustado para los periodos indicados:

	A 31 de diciembre,	
	2023	2022
Beneficio neto/(pérdida)	630	302
Ganancias/(pérdidas) netas de impuestos de operaciones discontinuadas	(16)	(64)
Impuesto sobre beneficios	42	30
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	(215)	(165)
Ingresos/(gastos) financieros netos	184	320
Deterioro y enajenación de inmovilizado	(35)	6
Amortización de inmovilizado	401	299
RBE ajustado	991	728

Las siguientes tablas muestran una conciliación del RBE ajustado y el RBE ajustado comparado con nuestro beneficio neto/(pérdida) por División de Negocio para los periodos indicados:

A 31 de diciembre de 2023						
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Infraestructuras energéticas y movilidad	Otros (1)	Total
	(en millones de euros)					
Beneficio neto/(pérdida)	104	548	(16)	5	(11)	630
Ganancias/(pérdidas) netas de impuestos de operaciones discontinuadas	-	-	-	-	(16)	(16)
Impuesto sobre beneficios	61	54	20	(6)	(87)	42
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-	(198)	(11)	(6)	-	(215)
Ingresos/(gastos) financieros netos	(88)	219	9	(5)	49	184
Deterioro y enajenación de inmovilizado	-	(37)	-	2	-	(35)
Amortización de inmovilizado	140	212	19	20	8	401
RE ajustado	218	799	22	10	(57)	991
Impacto FX	-	-	-	-	-	-
Ajustes L-f-L	-	-	(13)	-	-	(13)
RE ajustado L-f-L (II)	218	799	9	10	(57)	978

⁽¹⁾ Otros incluyen los ingresos de gestión de nuestra sede central y algunas otras entidades no operativas de escasa importancia. Para más información sobre el crecimiento comparable, véase el apartado 1.3.

A 31 de diciembre de 2022						
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Infraestructuras energéticas y movilidad	Otros (1)	Total
	(en millones de euros)					
Beneficio neto/(pérdida)	60	156	19	(15)	82	302
Ganancias/(pérdidas) netas de impuestos de operaciones discontinuadas	-	-	-	-	(64)	(64)
Impuesto sobre beneficios	5	39	(2)	4	(16)	30
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	(1)	(158)	(7)	1	-	(165)
Ingresos/(gastos) financieros netos	(1)	350	(19)	8	(18)	320
Deterioro y enajenación de inmovilizado	-	3	-	3	-	6
Amortización de inmovilizado	113	160	7	12	7	299
RE ajustado	176	550	(2)	13	(9)	728
Impacto FX	6	(11)	0	(0)	(0)	(6)
Ajustes L-f-L	-	-	-	(26)	-	(26)
RE ajustado L-f-L (II)	182	539	(2)	(14)	(9)	696
VAR. Crecimiento L-f-L (II) frente a (II)	20%	48%	n.s.	171%	n.s.	41%

⁽¹⁾ Otros incluyen los ingresos de gestión de nuestra sede central y algunas otras entidades no operativas de escasa importancia. Para más información sobre el crecimiento comparable, véase el apartado 1.3.

La siguiente tabla muestra nuestro RBE ajustado por división de negocio para los periodos indicados:

	A 31 de diciembre,			
	2023	2022	%Variación	%Lfl
	(en millones de euros)			
Autopistas	799	550	45%	48%
Aeropuertos	22	(2)	n.s.	n.s.
Construcción	218	176	24%	20%
Infraestructuras energéticas y movilidad	10	13	(24%)	171%
Otros ¹	(57)	(9)	n.s.	n.s.
Total	991	728	36%	41%

⁽¹⁾Otros incluyen los ingresos de gestión de nuestra sede central y algunas otras entidades no operativas de escasa importancia.

Información adicional sobre el RE ajustado, el margen RE ajustado, el RBE ajustado y el margen RBE ajustado.

La tabla a continuación presenta una conciliación del RE Ajustado con nuestra ganancia/(pérdida) neta, Margen RE Ajustado, RBE Ajustado y Margen RBE Ajustado por actividades de Construcción para los periodos indicados:

	A 31 de diciembre de 2023			
	Budimex	Webber	F Co.	Construcción
	(en millones de euros)			
Beneficio neto/(pérdida)	155	30	(81)	104
Ganancias/(pérdidas) netas de impuestos de operaciones discontinuadas	-	-	-	-
Impuesto sobre beneficios	40	11	10	61
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	(0)	0	0	-
Ingresos/(gastos) financieros netos	(31)	(6)	(51)	(88)
Deterioro y enajenación de inmovilizado	-	-	-	-
RE ajustado (I)	164	35	(122)	77
Amortización de inmovilizado	34	42	65	141
RBE ajustado (III)	199	77	(57)	218
Ingresos	2.160	1.300	3.611	7.070
Margen RE ajustado	7,6%	2,7%	-3,4%	1,1%
Marge RBE ajustado	9,2%	5,9%	-1,6%	3,1%

Para más información sobre el crecimiento comparable, véase el apartado 1.3

	A 31 de diciembre de 2022			
	Budimex	Webber	F Co.	Construcción
	(en millones de euros)			
Beneficio neto/(pérdida)	113	18	(71)	60
Ganancias/(pérdidas) netas de impuestos de operaciones discontinuadas	-	-	-	-
Impuesto sobre beneficios	22	5	(21)	5
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	(0)	0	(1)	(1)
Ingresos/(gastos) financieros netos	(18)	11	6	(1)
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	-	(0)	-
RE ajustado	117	33	(87)	63
Amortización de inmovilizado	32	40	41	113
RBE ajustado	149	73	(46)	176
Ingresos (V)	1.842	1.194	3.428	6.463
Margen RE ajustado	6,3%	2,8%	-2,5%	1,0%
Margen RBE ajustado	8,1%	6,1%	-1,3%	2,7%
Impacto FX	4	(1)	3	6
RE ajustado LfL (II)	121	32	(84)	69
Impacto FX	5	(2)	3	6
RBE ajustado LfL (IV)	154	71	(43)	182
Impacto FX	58	(31)	(58)	(31)
Ingresos LfL (VI)	1.900	1.163	3.370	6.432
VAR. Crecimiento L-f-L (I) frente a (II)	36,3%	9,8%	n.s.	11,9%
VAR. Crecimiento L-f-L (III) frente a (IV)	29,1%	8,5%	n.s.	19,6%
VAR. Crecimiento L-f-L (V) frente a (VI)	13,7%	11,8%	7,1%	9,9%

Para más información sobre el crecimiento comparable, véase el apartado 1.3.

La siguiente tabla muestra una conciliación del RE ajustado y el Margen RE ajustado, el RBE ajustado y el Margen RBE ajustado, detallado por las autopistas de EE. UU. para los periodos indicados. La información se facilita en el apéndice I - Detalles de las autopistas por activos en euros, y la conversión a dólares se realiza aplicando el tipo de cambio medio de los periodos indicados (recogido en el apéndice II - Movimientos de los tipos de cambio):

(millones de USD)	NTE			LBJ		
Consolidación global	2023	2022	VAR.	2023	2022	VAR.
Beneficio neto/(pérdida)	176	133	32,7%	48	20	145,3%
Impuesto sobre beneficios	1	0		1	0	
Ingresos/(gastos) financieros netos	50	52	-4,1%	80	81	-0,8%
RE ajustado	227	185	22,7%	130	101	28,2%
Amortización de inmovilizado	28	29		28	27	
RBE ajustado	255	213	19,5%	158	128	23,5%
Ingresos	289	243	19,0%	193	159	20,9%
Margen RE ajustado	78,5%	76,1%		67,2%	63,4%	
Margen RBE ajustado	88,3%	87,9%		81,9%	80,1%	

(millones de USD)	NTE			LBJ			I-66
Consolidación global	2023	2022	VAR.	2023	2022	VAR.	2023
Beneficio neto/(pérdida)	96	76	26.8%	46	19	147.2%	(40)
Impuesto sobre beneficios	1	0		0	0		0
Ingresos/(gastos) financieros netos	59	39	49.4%	8	11	-24.2%	110
RE ajustado	156	115	35.0%	55	30	83.2%	70
Amortización de inmovilizado	39	23		11	8		59
RBE ajustado	195	139	40.3%	66	38	72.4%	129
Ingresos	234	168	39.4%	91	61	50.5%	167
Margen RE ajustado	66,4%	68,6%		59,8%	49,2%		41,9%
Margen RBE ajustado	83,1%	82,6%		72,0%	62,9%		76,9%

La siguiente tabla muestra nuestro RE Ajustado y Margen RE Ajustado, RBE Ajustado y Margen RBE Ajustado por actividades de Aeropuertos para los periodos indicados:

	A 31 de diciembre de 2023		
	Dalaman	Otros Proyectos de aeropuertos y sedes centrales	Aeropuertos
	(en millones de euros)		
Beneficio neto/(pérdida)	(17)	1	(16)
Ganancias/(pérdidas) netas de impuestos de operaciones	-	-	-
Impuesto sobre beneficios	19	1	20
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-	(11)	(11)
Ingresos/(gastos) financieros netos	34	(25)	9
Deterioro y enajenación de inmovilizado	-	-	-
RE ajustado	36	(34)	2
Amortización de inmovilizado	19	1	20
RBE ajustado	55	(33)	22
Ingresos	71	9	80
Margen RE ajustado	51%	n.s.	3%
Margen RBE ajustado	78%	n.s.	27%
Ajustes L-f-L en Ingresos	(24)		
Ingresos L-f-L	47		
Ajustes L-f-L en RE	(6)		
RE ajustado L-f-L	30		
Ajustes L-f-L en RBE	(13)		
RBE ajustado L-f-L	42		

Para más información sobre el crecimiento comparable, véase el apartado 1.3.

	A 31 de diciembre de 2022		
	Dalaman	Otros Proyectos de aeropuertos y sedes centrales	Aeropuertos
	(en millones de euros)		
Beneficio neto/(pérdida)	21	(2)	19
Ganancias/(pérdidas) netas de impuestos de operaciones	-	-	-
Impuesto sobre beneficios	(3)	1	(2)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-	(7)	(7)
Ingresos/(gastos) financieros netos	9	(28)	(19)
Deterioro y enajenación de inmovilizado	-	-	-
RE ajustado	28	(37)	(9)
Amortización de inmovilizado	7	0	7
RBE ajustado	35	(37)	(2)
Ingresos	44	10	54
Margen RE ajustado	63%	n.s.	-17%
Margen RBE ajustado	79%	n.s.	-3%
VAR. Ingresos	61%		
VAR. RBE ajustado	59%		
VAR. RE ajustado	31%		
VAR. Crecimiento L-f-L Ingresos	7%	14%	
VAR. Crecimiento L-f-L RBE	23%	23%	
VAR. Crecimiento L-f-L RE	8%	8%	

Para más información sobre el crecimiento comparable, véase el apartado 1.3.

1.3 Crecimiento comparable o "Like-for-like" ("Lfl")

El Crecimiento Comparable, también denominado Crecimiento "Like-for-like" ("Lfl"), corresponde a la variación relativa interanual en términos comparables de las cifras de ingresos, RE Ajustado y RBE Ajustado.

El crecimiento comparable o "Like-for-like" ("Lfl") es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa a los ingresos, el beneficio neto o cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada conforme a las NIIF. El crecimiento comparable o "Like-for-like" ("Lfl") se calcula ajustando cada año, de acuerdo con las siguientes reglas:

- Eliminación del efecto del tipo de cambio, calculando los resultados de cada periodo al tipo del periodo en curso.
- Eliminación del impacto de deterioro de los activos fijos del RE ajustado de cada periodo.
- En el caso de enajenación de alguna de nuestras empresas y pérdida de control de esta, eliminación de los resultados de explotación de la empresa enajenada cuando se produzca efectivamente el impacto, para lograr la homogeneización del resultado de explotación.
- Eliminación de los costes de reestructuración en todos los periodos.
- En las adquisiciones de nuevas empresas que se consideren materiales, eliminación en el periodo actual de los resultados de explotación de dichas empresas, salvo en el caso de que esta eliminación no sea posible debido al alto nivel de integración con otras unidades de reporte. Las empresas significativas son aquellas cuyos ingresos representan $\geq 5\%$ de los ingresos de la unidad de reporte antes de la adquisición.
- En caso de cambios en el modelo contable de un contrato o activo específico, cuando sean significativos, la aplicación del mismo modelo contable al resultado de explotación del ejercicio anterior.
- Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos) considerados relevantes para una mejor comprensión de nuestros resultados subyacentes en todos los periodos.

Utilizamos el Crecimiento Comparable o "Like-for-like" ("Lfl") para proporcionar una medida más homogénea de la rentabilidad subyacente de los negocios, excluyendo elementos no recurrentes que inducirían a una interpretación errónea del crecimiento reportado, impactos tales como movimientos en los tipos de cambio, o cambios en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Además, creemos que nos permite proporcionar información homogénea para una mejor comprensión del rendimiento de cada uno de nuestros negocios.

Las siguientes tablas muestran una conciliación de los ingresos en términos comparables con nuestros ingresos en los periodos indicados:

	A 31 de diciembre,	
	2023	2022
Ingresos	8.514	7.551
Efecto del tipo de cambio ¹	(0)	(48)
Deterioro de inmovilizado ²	-	-
Resultados de explotación de empresas enajenadas ³	-	-
Costes de reestructuración	-	-
Resultados de explotación de nuevas empresas adquiridas ⁴	(24)	-
Ajustes del modelo contable ⁵	-	-
Impacto no corriente ⁶	4	-
Ingresos Comparables (Like-for-like)	8.494	7.503

⁽¹⁾ Cálculo de los resultados de cada periodo al tipo de cambio del periodo en curso.

⁽²⁾ Eliminación del impacto de las pérdidas de valor de inmovilizado.

⁽³⁾ Eliminación de los resultados de explotación de las empresas enajenadas cuando se produce efectivamente el impacto.

⁽⁴⁾ Eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de nuevas empresas materiales.

⁽⁵⁾ Tras la adquisición de nuevas empresas consideradas materiales, eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de dichas empresas.

⁽⁶⁾ Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos).

En las tablas siguientes se presenta una conciliación de los ingresos por división de negocio con nuestro beneficio/(pérdida) neto por división de negocio para los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

	A 31 de diciembre de 2023				
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Infraestructuras energéticas y movilidad	Otros
	(en millones de euros)				
Ingresos	7.070	1.085	80	334	(55)
Impacto FX	-	-	-	-	-
Ajustes L-f-L	-	-	(20)	-	-
Ingresos L-f-L (I)	7.070	1.085	60	334	(55)
					8.514

	A 31 de diciembre de 2022				
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Infraestructuras energéticas y movilidad	Otros
	(en millones de euros)				
Ingresos	6.463	780	54	296	(42)
Impacto FX	(31)	(16)	(0)	(1)	(1)
Ajustes L-f-L	-	-	-	-	-
Ingresos L-f-L (II)	6.432	764	54	295	(43)
VAR. Crecimiento L-f-L (I) frente a (II)	10%	42%	10%	13%	-29%
					7.502

En las tablas siguientes se presenta una conciliación del RE ajustado en términos comparables con nuestro beneficio/(pérdida) neto para los periodos indicados:

	Para el ejercicio cerrado 31 de diciembre,	
	2023	2022
Resultado neto	630	302
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de actividades discontinuadas	(16)	(64)
Impuesto sobre beneficios	42	30
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	(215)	(165)
Ingresos/(gastos) financieros netos	184	320
Deterioro y enajenación de inmovilizado ¹	(35)	6
RE ajustado	590	429
Efecto del tipo de cambio	(0)	(2)
Resultados de explotación de sociedades enajenadas ²	-	-
Costes de reestructuración	-	3
Resultados de explotación de nuevas empresas adquiridas ³	(9)	-
Ajustes del modelo contable ⁴	-	(28)
Impacto no corriente ⁵	2	-
RE Comparable (Like-for-like)	584	401

⁽¹⁾Incluye principalmente el deterioro de activos y las ganancias o pérdidas por la compra, venta y enajenación de empresas y asociadas. Cuando estas adquisiciones o cesiones de activos dan lugar a una toma de control o a una pérdida de control, la plusvalía relativa a la actualización del valor razonable con respecto a la participación mantenida se reconoce como Ajustes del valor razonable.

⁽²⁾Eliminación de los resultados de explotación de las empresas enajenadas cuando se produce efectivamente el impacto.

⁽³⁾Eliminación en el periodo actual de los resultados de explotación derivados de nuevas empresas materiales.

⁽⁴⁾Tras las adquisiciones de nuevas empresas consideradas materiales, eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de dichas empresas.

⁽⁵⁾Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos).

Las siguientes tablas presentan una conciliación del RBE ajustado en términos comparables con nuestro beneficio/(pérdida) neto para los periodos indicados:

	A 31 de diciembre,	
	2023	2022
Resultado neto	630	302
Beneficio/(pérdida) neto de impuestos de actividades discontinuadas	(16)	(64)
Impuesto sobre beneficios	42	30
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	(215)	(165)
Ingresos/(gastos) financieros netos	184	320
Deterioro y enajenación de inmovilizado ¹	(35)	6
Amortización de inmovilizado ²	401	299
RBE ajustado	991	728
Efecto del tipo de cambio ³	-	(6)
Resultados de explotación de empresas enajenadas ⁴	-	-
Costes de reestructuración	-	3
Resultados de explotación de nuevas empresas adquiridas ⁵	(15)	-
Ajustes del modelo contable ⁶	-	(29)
Impacto no corriente ⁷	2	-
RBE Comparable (Like-for-like)	978	696

⁽¹⁾Incluye principalmente el deterioro de activos y las ganancias o pérdidas por la compra, venta y enajenación de empresas y asociadas. Cuando estas adquisiciones o cesiones de activos dan lugar a una toma de control o a una pérdida de control, la plusvalía relativa a la actualización del valor razonable con respecto a la participación mantenida se reconoce como Ajustes del valor razonable.

⁽²⁾Compuesto principalmente por las amortizaciones relativas a la División de Negocio de Autopistas y Construcción. Aumento del +33,8% en el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2023, hasta 400 millones de euros, con respecto al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2022, y aumento del +10,7% en 2022, hasta 299 millones de euros, con respecto a 2021.

⁽³⁾Cálculo de los resultados de cada periodo al tipo de cambio del periodo en curso.

⁽⁴⁾Eliminación de los resultados de explotación de las empresas enajenadas cuando se produce efectivamente el impacto, que en 2022 corresponde principalmente a Dalaman.

⁽⁵⁾Eliminación en el periodo en curso de los resultados de explotación derivados de las nuevas sociedades materiales.

⁽⁶⁾Tras las adquisiciones de nuevas empresas consideradas materiales, eliminación en el periodo corriente de los resultados de explotación derivados de dichas empresas. En 2022, este ajuste se debió principalmente a un cambio en el método de consolidación debido a la pérdida de control en Zity.

⁽⁷⁾Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos).

1.4 Ajustes por valor razonable

Los Ajustes por Valor Razonable corresponden a los ajustes de nuestra cuenta de resultados en relación con resultados anteriores derivados de cambios en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros, deterioro de activos y el impacto de los elementos mencionados en los "resultados por puesta en equivalencia". Los Ajustes a Valor Razonable son una medida financiera ajena a las NIIF y no deben considerarse una alternativa a los ingresos, el beneficio neto o cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada con arreglo a las NIIF.

Utilizamos los Ajustes por Valor Razonable para evaluar nuestra rentabilidad subyacente, ya que excluye los elementos que no generan caja y que pueden variar sustancialmente de un año a otro debido a la metodología contable utilizada para calcular el valor razonable.

La siguiente tabla muestra una conciliación de los Ajustes por Valor Razonable con las partidas correspondientes de nuestra cuenta de resultados para los periodos indicados:

	Para el ejercicio a 31 de diciembre, 2023		
	Total	Ajustes por Valor Razonable (en millones de euros)	Antes de Ajustes al Valor
Beneficios / (pérdidas) de explotación	625	10 ⁽¹⁾	615
Ingresos/(gastos) financieros netos	(184)	24 ⁽²⁾	(208)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	215	- ⁽³⁾	215
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos de actividades continuadas	656	34	622
Impuesto sobre beneficios	(42)	(1) ⁽⁴⁾	(41)
Resultado neto de impuestos de actividades continuadas	614	33	581
Resultado neto de impuestos de actividades discontinuadas	16	-	16
Resultado neto	630	33	597
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	(170)	(7) ⁽⁵⁾	(163)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad matriz	460	26	434

(1)Representa la variación neta del valor razonable de los derivados financieros del Grupo que cubren el precio de las materias primas.

(2)Representa (i) la variación neta del valor razonable de los derivados financieros del Grupo, principalmente swaps de tipos de interés, swaps indexados, swaps de tipos de cambio y swaps de acciones.

(3)Representa la variación neta del valor razonable de los derivados financieros de las sociedades puestas en equivalencia del Grupo.

(4)Representa el impacto en el impuesto sociedades de la variación neta del valor razonable de los derivados financieros del Grupo.

(5)Representa el impacto de la participación atribuido a socios externos en la variación neta del valor razonable de los derivados financieros del Grupo.

	Para el ejercicio a 31 de diciembre, 2022		
	Total	Ajustes por Valor Razonable (en millones de euros)	Antes de Ajustes al Valor
Beneficios / (pérdidas) de explotación	423	1 ⁽¹⁾	422
Ingresos/(gastos) financieros netos	(320)	(52) ⁽²⁾	(268)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	165	7 ⁽³⁾	158
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos de actividades continuadas	268	(44)	312
Impuesto sobre beneficios	(30)	5 ⁽⁴⁾	(35)
Resultado neto de impuestos de actividades continuadas	238	(39)	277
Resultado neto de impuestos de actividades discontinuadas	64	0	64
Resultado neto	302	(39)	341
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	(117)	23 ⁽⁵⁾	(140)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad matriz	185	(16)	201

⁽¹⁾Representa la variación neta del valor razonable de los derivados financieros del Grupo que cubren el precio de las materias primas.

⁽²⁾Representa (i) la variación neta del valor razonable de los derivados financieros del Grupo, principalmente swaps de tipos de interés, swaps indexados, swaps de tipos de cambio y swaps de renta variable, siendo los impactos más relevantes un deterioro en el proyecto de autopista de peaje Autema en España, relativa a la parte de la cobertura que fue interrumpida en 2019 tras el cambio de régimen concesional, que fue parcialmente compensada por el impacto positivo de la ruptura de la precobertura contratada para la emisión de un bono corporativo previsto, y (ii) cambios en la valoración de las inversiones que se contabilizan a valor razonable.

⁽³⁾Representa la variación neta del valor razonable de los derivados financieros de las entidades puestas en equivalencia del Grupo.

⁽⁴⁾Representa el impacto en el Impuesto sobre beneficios de la variación neta del valor razonable de los derivados financieros del Grupo.

⁽⁵⁾Representa el impacto de la participación atribuido a socios externos en la variación neta del valor razonable de los derivados financieros del Grupo.

1.5 Cartera

La Cartera corresponde a nuestros ingresos pendientes de ejecución correspondientes a aquellos contratos que tenemos firmados y sobre los que tenemos certeza sobre su futura ejecución. La Cartera se calcula sumando los contratos del año en curso al saldo de la Cartera de contratos del final del año anterior, menos los ingresos reconocidos en el año en curso. El ingreso total de un contrato corresponde al precio o tarifa acordada correspondiente a la entrega de bienes y/o a la prestación de los servicios contemplados. Si la ejecución de un contrato está pendiente del cierre de una financiación, los ingresos de dicho contrato no se añadirán al cálculo de la Cartera hasta que se cierre dicha financiación.

Utilizamos la cartera como indicador de nuestros ingresos futuros, ya que refleja, para cada contrato, los ingresos finales menos el importe neto del trabajo realizado.

No existe una medida financiera comparable a la cartera en las NIIF. Esta conciliación se basa en que el valor de la cartera de una obra concreta, que está compuesta de su valor de contratación menos los trabajos de construcción realizados, que es el principal componente de la cifra de ventas. Por lo tanto, no es posible presentar una conciliación de la cartera con nuestros estados financieros. Consideramos que la diferencia entre la obra ejecutada y los ingresos consignados para la División de Construcción en los Estados Financieros es atribuible al hecho de que éstos están sujetos, entre otros, a los siguientes ajustes (i) ajustes de consolidación, (ii) cargos a empresas conjuntas, (iii) venta de maquinaria y (iv) Confirmación de ingresos.

La siguiente tabla muestra la cartera de la División de Construcción a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

	A 31 de diciembre,	
	2023	2022
Budimex	3.301	3.181
Webber	4.233	3.372
Ferrovial Construcción	8.099	8.19
Construcción	15.632	14.743

2. Medidas no NIIF: Liquidez y recursos de capital

2.1 Deuda neta consolidada

La Deuda Neta Consolidada corresponde a nuestro saldo neto de caja y equivalentes (incluida la caja restringida a corto y largo plazo) menos la deuda financiera (deuda bancaria y obligaciones, incluida la deuda a corto y largo plazo), incluido un saldo relacionado con derivados de tipo de cambio (que cubre tanto la emisión de deuda en moneda distinta de la utilizada por la empresa emisora como las posiciones de caja expuestas al riesgo de tipo de cambio). Los pasivos por arrendamiento financiero no forman parte de la Deuda Neta Consolidada. La Deuda Neta Consolidada es una medida financiera que no se basa en las NIIF y no debe considerarse como una alternativa a los ingresos netos o a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada con arreglo a las NIIF.

Además, desglosamos nuestra deuda neta en dos categorías:

- Deuda neta de proyectos de infraestructuras: deuda neta correspondiente a nuestros proyectos de infraestructuras, sin recurso al accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas.
- Deuda neta ex-proyectos de infraestructuras: deuda neta correspondiente a nuestros otros negocios, incluidos nuestros holdings y otras empresas que no se consideran proyectos de infraestructuras. La deuda incluida generalmente tiene recurso.

También analizamos la evolución de nuestra Deuda Neta Consolidada durante cualquier periodo relevante y la dividimos en dos categorías: (i) Deuda Neta Consolidada de las sociedades ex-proyectos de infraestructuras y (ii) Deuda Neta Consolidada de las sociedades proyectos de infraestructuras, separadas en las siguientes partidas:

- la variación de caja y equivalentes de caja, tal y como se recoge en nuestro estado de flujos de caja consolidado del periodo correspondiente;
- la variación de nuestras deudas a corto y largo plazo durante el periodo correspondiente; y
- cambios en partidas financieras adicionales que consideramos parte de nuestra Deuda Neta Consolidada, incluyendo cambios de caja restringida a largo plazo, cambios en el saldo relacionado con derivados de tipo de cambio, cambios en saldos de posiciones intragrupo y cambios en otros activos financieros a corto plazo.

Utilizamos la Deuda Neta Consolidada para explicar la evolución de nuestro endeudamiento global y ayudar a nuestros directivos a tomar decisiones relacionadas con nuestra estructura financiera.

También separamos la Deuda Neta Consolidada en Deuda Neta Consolidada de las sociedades ex-proyectos de infraestructuras y de las sociedades proyectos de infraestructuras, ya que nos parece útil para los inversores y las agencias de calificación crediticia mostrar la evolución de nuestra Deuda Neta Consolidada excluyendo proyectos de infraestructuras, porque la deuda de las sociedades proyectos de infraestructuras: (i) no tiene recurso a las Sociedades del Grupo o (ii) el recurso se limita a garantías emitidas por otras Sociedades del Grupo. La deuda neta de las sociedades ex -proyectos de infraestructuras es utilizada por los analistas y las agencias de calificación crediticia para comprender mejor el endeudamiento recurrido por el Grupo. Para los inversores y las agencias de calificación crediticia, es importante ver y comprender claramente si el resto del Grupo tiene alguna obligación de inyectar capital para reembolsar la deuda o subsanar cualquier posible incumplimiento de los covenant en caso de que alguna de las sociedades de proyectos de infraestructuras del Grupo obtenga malos resultados.

Además, nuestros accionistas siguen el rendimiento de nuestras sociedades de proyectos de infraestructuras sobre una base de caja, es decir, los dividendos recibidos y el capital invertido, que no figuran en nuestra variación de caja y equivalentes reportado en el estado de flujos de caja consolidado. Del mismo modo, nuestros inversores de deuda necesitan conocer los dividendos recibidos de las sociedades de proyectos de infraestructuras, ya que los parámetros clave para la calificación de los bonos corporativos son los flujos de caja de las sociedades ex-proyectos de infraestructuras (cuyo principal contribuyente son los dividendos de proyectos de infraestructuras) y la deuda neta de las sociedades de ex-proyectos de infraestructuras.

Asignamos los importes de los distintos componentes de la Deuda Neta Consolidada y su evolución, en concreto el flujo de caja, tal y como se recoge en la NIC 7, entre las sociedades de proyectos de infraestructuras y las sociedades de ex-proyectos de infraestructuras del siguiente modo:

- Las filiales consolidadas y las sociedades puestas en equivalencia se clasifican como sociedades de proyectos de infraestructuras o como sociedades que no son de proyectos de infraestructuras (sociedades ex-proyectos de infraestructuras). Estas dos categorías no se aplican simultáneamente a la misma empresa (es decir, una empresa determinada se clasifica como empresa de proyectos de infraestructuras o como ex-proyectos de infraestructuras, pero no puede ser ambas).
- Se incluye como ex-proyectos de infraestructuras a todas las sociedades (consolidadas o puestas en equivalencia) dedicadas a actividades de construcción, a las que prestan servicios al resto del grupo y a las sociedades holding (incluidas las que son accionistas directas de sociedades de proyectos de infraestructuras).
- Se incluye como sociedades de proyectos de infraestructuras, todas las sociedades (consolidadas o puestas en equivalencia) que se ajustan a la definición de "sociedades de proyectos de infraestructuras" tal y como ésta se recoge en los informes anuales de la compañía: en concreto, son sociedades, que forman parte de las actividades de autopistas, aeropuertos e infraestructuras energéticas. El Anexo I a los Estados Financieros Auditados, incluye una lista completa de nuestras filiales y empresas asociadas, incluyendo detalles de todas las empresas clasificadas como proyectos, que se identifican con una "P" en la columna "Tipo".

Concretamente, los flujos de caja de las sociedades ex-proyectos de infraestructuras se componen de los generados por todas las sociedades clasificadas como sociedades ex-proyectos de infraestructuras, una vez eliminadas las transacciones entre sociedades ex-proyectos de infraestructuras. Los flujos de caja de las sociedades de proyectos de infraestructuras se componen de los flujos de caja generados por todas las sociedades clasificadas como sociedades de proyectos de infraestructuras, una vez eliminadas las transacciones entre sociedades de proyectos de infraestructuras.

La distinción clave en la clasificación entre los flujos de caja de las sociedades ex-proyectos de infraestructuras y los flujos de caja de las sociedades de proyectos de infraestructuras es el tratamiento de las transacciones entre sociedades ex-proyectos de infraestructuras y sociedades de proyectos de infraestructuras. Estas transacciones entre empresas se componen de los dividendos pagados por las sociedades de proyectos de infraestructuras a las ex-proyectos de infraestructuras y de las inversiones de capital pagadas por ex-proyectos de infraestructuras a las sociedades de proyectos de infraestructuras. Tratamos estas transacciones del siguiente modo:

- Los dividendos percibidos por las sociedades ex-proyectos de infraestructuras de las sociedades proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de caja de las operaciones ex-proyectos de infraestructuras;
- Los dividendos pagados por sociedades de proyectos de infraestructuras a ex-proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de caja procedentes de la financiación de sociedades de proyectos de infraestructuras;
- Las inversiones de capital pagadas por sociedades ex-proyectos de infraestructuras a sociedades de proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de caja procedentes de inversiones de sociedades ex-proyectos de infraestructuras; y
- Las inversiones de capital recibidas por sociedades ex-proyectos de proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de caja procedentes de la financiación de sociedades de proyectos de infraestructuras.

Estos incluyen dividendos y otras partidas similares, que comprenden (i) intereses sobre préstamos de accionistas y (ii) reembolsos de capital y préstamos de accionistas.

La inversión en capital incluye la caja invertida por el Grupo en sociedades de proyectos de infraestructuras mediante aportaciones de capital u otros instrumentos financieros similares, como préstamos participativos. Estas transacciones entre empresas se eliminan en los flujos de caja consolidados.

La siguiente tabla muestra una conciliación de la Deuda Neta Consolidada con nuestra caja y equivalentes para los periodos indicados

	A 31 de diciembre	
	2023	2022
Caja y equivalentes de caja excluyendo proyectos de infraestructuras	(4.585)	(4.962)
Deudas a corto y largo plazo	3.449	3.686
Caja restringida a largo plazo	(32)	(41)
Contratos a plazo de cobertura de flujos de caja	18	(151)
Cross Currency Swaps	13	5
Posición intragrupo (*)	16	25
Otros activos financieros a corto plazo	-	-
Deuda neta de sociedades ex-proyectos de infraestructuras	(1.121)	(1.439)
Caja y equivalentes procedentes de proyectos de infraestructuras	(204)	(168)
Caja restringida a largo plazo	7.915	7.967
Deudas a corto y largo plazo	(596)	(556)
Posición intragrupo (*)	(16)	(25)
Deuda neta de sociedades de proyectos de infraestructuras	7.100	7.219
Deuda neta consolidada	5.979	5.781

(*) Posición intragrupo relacionada con activos y pasivos financieros entre nuestras sociedades de ex-proyectos de infraestructuras y los proyectos de infraestructuras sin impacto en nuestros resultados consolidados.

Los siguientes cuadros presentan, para los periodos indicados, las variaciones de la Deuda Neta Consolidada (incluida la separación por sociedades ex-proyectos de infraestructuras y sociedades proyectos de infraestructuras), así como el desglose de nuestro estado de flujos de caja de sociedades ex-proyectos de infraestructuras, flujos de caja de sociedades proyectos de infraestructuras y eliminaciones intersocietarias.

	A 31 de diciembre de 2023			
	Variación de la deuda neta consolidada (1+2+3)	Sociedades Ex proyectos de infraestructuras (1)	Sociedades de proyectos de infraestructuras (2)	Eliminaciones entre empresas (3)
	(en millones de euros)			
Flujo de operaciones	1.263	791	890	(417)
Flujo de caja de actividades de inversión	(426)	(184)	(347)	104
Flujo de actividad (*)	837	607	543	(313)
Flujo de caja procedente de/ (utilizado en) actividades de financiación	(1.304)	(1.146)	(471)	313
Efecto del tipo de cambio en el caja y equivalentes de caja	160	161	(1)	-
Variación del caja y equivalentes de caja por cambios en el perímetro de consolidación	(34)	-	(34)	-
FLUJOS DE CAJA (VARIACIÓN DE CAJA Y EQUIVALENTES) (A)	(341)	(378)	37	-
CAJA Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL EJERCICIO (B)	5.130	4.962	168	-
CAJA Y EQUIVALENTES DE CAJA AL FINAL DEL EJERCICIO (C=A+B)	4.789	4.584	204	-
DEUDAS A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D)	10.909	3.523	7.386	-
Variación de deudas a corto y largo plazo (E)	(288)	(236)	(52)	-
Otras variaciones de la deuda neta consolidada (F)	146	177	(31)	-
DEUDAS A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (G=D+E+F)	10.768	3.465	7.303	-
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D-B)	5.780	(1.439)	7.219	-
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL EJERCICIO (G-C)	5.979	(1.121)	7.099	-

(*) Los flujos de actividad representan la suma de las partidas Flujo de caja de actividades de explotación y Flujo de caja de/(utilizado en) actividades de inversión.

(A) Las cifras de esta partida representan la variación de las cifras de flujos de caja recogidas en nuestros estados de flujos de caja consolidados, así como la variación de la caja y equivalentes de caja ex sociedades de proyectos de infraestructuras y la variación de la caja y equivalentes de caja de las sociedades de proyectos de infraestructuras.

(E) Las cifras de esta partida representan la variación de nuestros empréstitos a corto y largo plazo incluidos en nuestro Estado de Situación Financiera Consolidado.

(F) Las cifras de esta partida representan: las variaciones de la caja restringida a largo plazo, las variaciones relacionadas con los saldos de derivados de tipos de cambio (incluidos los contratos a plazo y los gross currency swaps), las variaciones de nuestros saldos intragrupo relacionados con activos y pasivos financieros entre nuestras sociedades de proyectos de infraestructuras y nuestras sociedades de proyectos de infraestructuras sin impacto en nuestra Deuda Neta Consolidada, y las variaciones de otros activos financieros a corto plazo.

(1) La columna de sociedades ex-proyectos de infraestructuras incluye la variación de caja y equivalentes de caja de nuestras sociedades ex-proyectos de infraestructuras. Los flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de explotación incluyen los dividendos recibidos de las sociedades de proyectos de infraestructuras que se consolidan globalmente y los flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de inversión incluyen las inversiones de capital del Grupo en sociedades de proyectos de infraestructuras que se consolidan globalmente. Estos dividendos recibidos e inversiones en capital se eliminan en la columna Eliminaciones entre empresas.

(2) La columna de sociedades de proyectos de infraestructuras incluye la variación de caja y equivalentes de caja de nuestras sociedades de proyectos de infraestructuras. Los flujos de caja procedentes de (utilizados en) financiación incluyen los dividendos pagados a los accionistas (que incluyen las sociedades del Grupo que no son sociedades de proyectos de infraestructuras), así como las inversiones de capital recibidas de sus accionistas. Estos dividendos pagados e inversiones de capital recibidas se eliminan en la columna Eliminaciones entre empresas.

(3) Las eliminaciones entre empresas incluyen las eliminaciones de los dividendos o de las participaciones, según proceda, de las sociedades de proyectos de infraestructuras que se consolidan a nivel del Grupo.

	A 31 de diciembre, 2022			
	Variación de la deuda neta consolidada (1+2+3)	Sociedades Ex proyectos de infraestructuras (1)	Sociedades de proyectos de infraestructuras (2)	Eliminaciones entre empresas (3)
	(en millones de euros)			
Flujo de operaciones	1.002	565	629	(191)
Flujo de caja de actividades de inversión	(732)	(421)	(720)	410
Flujo de actividad (*)	271	143	(92)	219
Flujo de caja procedente de/ (utilizado en) actividades de financiación	(317)	(140)	42	(219)
Efecto del tipo de cambio en el caja y equivalentes de caja	(283)	(289)	7	-
Variación del caja y equivalentes de caja por cambios en el perímetro de consolidación	4	-	4	-
Variación de caja y equivalentes de caja de actividades discontinuadas	(81)	(81)	-	-
FLUJOS DE CAJA (VARIACIÓN DE CAJA Y EQUIVALENTES) (A)	(407)	(367)	(40)	-
CAJA Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL EJERCICIO (B)	5.536	5.329	207	-
CAJA Y EQUIVALENTES DE CAJA AL FINAL DEL EJERCICIO (C=A+B)	5.130	4.962	168	-
DEUDAS A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D)	10.051	3.258	6.793	-
Variación de deudas a corto y largo plazo (E)	1.043	485	558	-
Otras variaciones de la deuda neta consolidada (F)	(184)	(219)	35	-
DEUDAS A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (G=D+E+F)	10.910	3.524	7.386	-
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D-B)	4.515	(2.071)	6.586	-
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL EJERCICIO (G-C)	5.780	(1.439)	7.219	-

(*) Los flujos de actividad representan la suma de las partidas Flujo de caja de actividades de explotación y Flujo de caja de/(utilizado en) actividades de inversión.

(A) Las cifras de esta partida representan la variación de las cifras de flujos de caja recogidas en nuestros estados de flujos de caja consolidados, así como la variación de la caja y equivalentes de caja ex proyectos de infraestructuras y la variación de la caja y equivalentes de caja de las sociedades de proyectos de infraestructuras.

(E) Las cifras de esta partida representan la variación de nuestras deudas a corto y largo plazo incluidos en nuestro Estado de Situación Financiera Consolidado.

(F) Las cifras de esta partida representan: las variaciones del caja restringido no corriente, las variaciones relacionadas con los saldos de derivados de tipos de cambio (incluidos los contratos a plazo y los gross currency swaps), las variaciones de nuestros saldos intragrupo relacionados con activos y pasivos financieros entre nuestras sociedades de proyectos de infraestructuras y nuestras sociedades de proyectos de infraestructuras sin impacto en nuestra Deuda Neta Consolidada, y las variaciones de otros activos financieros a corto plazo.

(1) La columna de sociedades ex-proyectos de infraestructuras incluye la variación de caja y equivalentes de caja de nuestras sociedades ex-proyectos de infraestructuras. Los flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de explotación incluyen los dividendos recibidos de las sociedades de proyectos de infraestructuras que se consolidan globalmente y los flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de inversión incluyen las inversiones de capital del Grupo en sociedades de proyectos de infraestructuras que se consolidan globalmente. Estos dividendos recibidos e inversiones en capital se eliminan en la columna Eliminaciones entre empresas.

(2) La columna de sociedades de proyectos de infraestructuras incluye la variación de caja y equivalentes de caja de nuestras sociedades de proyectos de infraestructuras. Los flujos de caja procedentes de (utilizados en) financiación incluyen los dividendos pagados a los accionistas (que incluyen las sociedades del Grupo que no son sociedades de proyectos de infraestructuras), así como las inversiones de capital recibidas de sus accionistas. Estos dividendos pagados e inversiones de capital recibidas se eliminan en la columna Eliminaciones entre empresas.

(3) Las eliminaciones entre empresas incluyen las eliminaciones de los dividendos o de las participaciones, según el caso, de las sociedades de proyectos de infraestructuras que se consolidan a nivel del Grupo.

2.2 Liquidez ex-proyectos de infraestructuras

La Liquidez ex-proyectos de infraestructuras corresponde a la suma de la caja y equivalentes de caja obtenidos de nuestras sociedades ex-proyectos de infraestructuras, la caja restringida a largo plazo, así como las líneas de crédito comprometidas a corto y largo plazo que permanecen no dispuestas al final de cada periodo (correspondientes a créditos concedidos por entidades financieras que pueden ser dispuestos por nosotros dentro de los términos, importe y otras condiciones acordadas en cada contrato) y los flujos de caja de instrumentos de cobertura forward.

Utilizamos la liquidez ex-proyectos de infraestructuras para determinar nuestra liquidez para hacer frente a cualquier compromiso financiero en relación con nuestros proyectos ex infraestructuras.

En la tabla siguiente se presenta una conciliación de la liquidez ex-proyectos de infraestructuras para los periodos indicados.

	A 31 de diciembre,	
	2023	2022
	(en millones de euros)	
Caja y equivalentes de caja	4.585	4.962
Caja restringida a largo plazo	32	41
Otros activos financieros a corto plazo	-	-
Líneas de crédito no dispuestas	789	964
Cobertura de flujos de caja	(18)	151
Liquidez total ex- proyectos de infraestructuras	5.388	6.118

3. Otras medidas no NIIF

3.1 Rentabilidad total para el accionista

Suma de los dividendos percibidos por los accionistas, la revalorización/depreciación de las acciones y otros pagos como la entrega de acciones o los planes de recompra. El rendimiento total para el accionista se presenta en la parte correspondiente a las acciones del apartado 1.1 del Informe de Gestión. En los estados financieros figura un desglose de la conciliación con el rendimiento para el accionista.

	2023	2022	2468724
Número de acciones ordinarias al inicio del ejercicio	1.782.127	2.054.531	2.468.724
Planes concedidos	653.611	702.675	909.578
Planes liquidados	(277.493)	(356.958)	(292.413)
Acciones entregadas y otras	(192.425)	(526.552)	(954.346)
Acciones ejercitadas	(12.804)	(91.569)	(77.012)
Número de acciones ordinarias al final del ejercicio	1.953.016	1.782.127	2.054.531

Es un indicador financiero utilizado por inversores y analistas financieros, para evaluar el rendimiento que los accionistas han recibido a lo largo del año a cambio de su contribución en capital de la Empresa.

3.2 Inversión gestionada

La inversión gestionada se presenta en el epígrafe Autopistas del apartado 1.2 del Informe de Gestión. Durante la fase de construcción, es el valor total de la inversión a realizar. Durante la fase de explotación, este importe se incrementa con la inversión adicional. Los proyectos se incluyen tras la firma del contrato con la Administración correspondiente (cierre comercial), fecha en la que normalmente se dispone de las condiciones provisionales de financiación, que se confirmarán tras el cierre financiero. Se considera el 100% de la inversión para todos los proyectos, incluidos los que se integran por puesta en equivalencia, independientemente de la participación de Ferrovial. Se excluyen los proyectos con criterios homogéneos a la salida del perímetro de consolidación.

Las inversiones gestionadas a cierre de diciembre de 2023 ascendían aproximadamente a 21,9 miles de millones de euros (21,8 miles de millones de euros en diciembre de 2022) y se componen de 23 concesiones en 10 países. La composición de las inversiones gestionadas por tipo de activo es la siguiente:

- Proyectos de Activos Intangibles bajo CINIIF 12 (en explotación), 11.639 millones de euros (11.532 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). La inversión gestionada coincide con la inversión bruta de balance en estos proyectos incluida en la tabla del apartado 3.3.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas, excepto por los compromisos de inversión futura y los ajustes a valor razonable: 12.816 millones de euros de las autopistas USA I-66, NTE, NTE35W, LBJ e I-77 (12.547 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). Adicionalmente, 714 millones de euros se incluyen en España (principalmente proyecto Autema) y 721 millones de euros de Azores se incluyen en Otras Autopistas.
- Activos inmateriales CINIIF 12 (en construcción), no hay proyectos actuales en construcción.
- Proyectos de cuentas por cobrar con arreglo a la CINIIF 12: no hay proyectos en curso.
- Consolidación por puesta en equivalencia, 10.267 millones de euros (10.226 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). Incluye tanto proyectos en explotación como en construcción que se consolidan por puesta en equivalencia, como 407ETR y ampliaciones 4.537 millones de euros de inversión gestionada al 100% (4.579 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). En el estado de situación financiera consolidado, estos proyectos se incluyen en Inversiones en empresas asociadas, por lo que la inversión no puede conciliarse con el balance.

Datos útiles por la Dirección para indicar el tamaño de la cartera de activos gestionados.

3.3 Valor económico generado y distribuido

Definición: la información sobre la creación y distribución de valor económico proporciona una indicación básica de cómo una organización ha generado riqueza para los accionistas. Incluye información sobre cifras de ingresos, costes de explotación, salarios y prestaciones de los empleados, gastos financieros y dividendos e impuestos.

Conciliación: los datos sobre el valor económico generado y distribuido se presentan en el Anexo de Indicadores GRI, indicador 201-1, siguiendo la definición establecida por esta norma. Las cifras de ingresos, costes de explotación, salarios y prestaciones a empleados, gastos financieros y dividendos e impuestos se detallan en el apartado correspondiente del Informe de Gestión y de las Cuentas Anuales Consolidadas. La empresa presenta el cálculo del valor económico generado y distribuido de la siguiente manera: Valor Económico Retenido = Valor Económico Generado [Ingresos (ventas + otros ingresos de explotación + ingresos financieros + enajenaciones de inmovilizado + ingresos de sociedades puestas en equivalencia)]. - Valor Económico Distribuido [consumos y gastos + gastos de personal + gastos financieros y dividendos + impuesto de sociedades].

Explicación del uso: los datos sobre el valor económico generado y distribuido pueden ser útiles para conocer las cifras económicas que la empresa ha distribuido entre sus grupos de interés y qué valor económico ha retenido la empresa en forma de liquidez.

Comparaciones: la empresa presenta datos comparables para el año del informe y los dos años anteriores.

Coherencia: los criterios utilizados para calcular este indicador son los mismos que en años anteriores, y se han seguido las instrucciones del indicador 201-1 de las Normas GRI de la Global Reporting Initiative.

Medidas de rendimiento alternativas que hemos dejado de comunicar

- **Dividendos recibidos:** hemos incluido la definición de dividendos recibidos como parte de la sección "2.1 Deuda neta consolidada": Estos dividendos incluyen dividendos y otras partidas similares, que comprenden (i) intereses sobre préstamos de accionistas y (ii) reembolsos de capital y préstamos de accionistas.
- **Resultados proporcionales y Variación del capital circulante:** Consideramos que estas medidas podrían inducir a error a los inversores, por lo que hemos decidido eliminarlas.



GESTIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD

Ferrovial entiende la sostenibilidad y la responsabilidad corporativa (RC) como un compromiso voluntario pero imprescindible para participar en el desarrollo económico, social y medioambiental de las comunidades donde opera. Las políticas de RC y sostenibilidad se fundamentan en los principios del Pacto Mundial y en acuerdos y resoluciones internacionalmente aceptados relacionadas con la materia, inspirándose en los Objetivos de Desarrollo Sostenible para consolidar la posición de la compañía como un actor que contribuye a una economía más sostenible, innovadora, inclusiva y baja en carbono. Corresponde al Consejo de Administración velar porque se cumplan estos principios que voluntariamente ha asumido la compañía. Ambas políticas están disponibles en www.ferrovial.com.

El contenido de este Informe Anual Integrado constituye en sí mismo un informe de la Política de Sostenibilidad, que ofrece a sus grupos de interés datos pormenorizados sobre los instrumentos de apoyo de la política para hacer efectivo su cumplimiento. La estrategia en sostenibilidad, formulada en el Plan Estratégico de Sostenibilidad 2030 y las prácticas concretas en materia de sostenibilidad y RC, se mencionan en sus apartados correspondientes.

COMITÉ

El Comité de Sostenibilidad lo preside el Director de Sostenibilidad y está compuesto por representantes de las áreas de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Energía y Construcción) y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Seguridad, Salud y Bienestar, Sistemas de Información e Innovación, Comunicación y Responsabilidad Social Corporativa, Estrategia, Relación con Inversores, Cumplimiento y Riesgos, y Compras de Construcción). Con carácter anual, el presidente del comité reporta al Consejo de Administración.

El Comité de Sostenibilidad constituye el nexo entre las áreas de negocio y la corporación con la Alta Dirección, informando sobre los avances y resultados, y proponiendo acciones hacia el Comité de Dirección, así como transmitiendo hacia el resto de la compañía la aprobación de las propuestas y resultados.

El objetivo principal de este comité es definir el Plan Estratégico de Sostenibilidad y velar por su seguimiento. Sus funciones se resumen en el apartado de estrategia, en la página 28.

PLAN ESTRATÉGICO

El Plan Estratégico es la herramienta indispensable para garantizar que la sostenibilidad es efectiva en el cumplimiento de su misión y contribuye al desarrollo del negocio, la generación de confianza entre sus grupos de interés y el cumplimiento de los objetivos en el medio y largo plazo.

El Comité de Sostenibilidad ha impulsado el Plan, *Sustainability Strategy* 2030, elaborado teniendo en cuenta las principales macro-tendencias globales, el entorno regulatorio y normativo (Agenda 2030 de Naciones Unidas, Cambio Climático y el *European Green Deal*), los principales marcos en materia económico-financiera (*Task Force on Climate-Related Disclosures* (TCFD), *Taxonomy* y el Plan europeo *Next Generation*), los retos de carácter social (nueva agenda urbana, nuevos hábitos de movilidad, etc.), factores tecnológicos (transición energética y digitalización), factores medioambientales (cambio climático, escasez del recurso hídrico, pérdida de la biodiversidad o salud pública), los requerimientos de inversores ESG, los principales marcos de *reporting* (*Global Reporting Initiative*, SASB y el TCFD), así como informes de tendencias en RSC de diversas instituciones de prestigio. Además, Ferrovial ha sido reconocida por AENOR como la primera compañía en certificar su Estrategia de Sostenibilidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Cuenta con áreas de actuación y objetivos concretos para cada año de vigencia y para el ámbito ambiental, social y de gobierno (ESG). Además, se encuentran alineados con la estrategia de negocio el plan Horizon 24, y abarca la cadena de valor de Ferrovial, desde los clientes a los proveedores. Sus objetivos y el seguimiento del mismo se detallan en el capítulo de estrategia, página 31.



PRINCIPIOS DE REPORTE

PERÍMETRO DE LA INFORMACIÓN

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial SE y sus sociedades dependientes. Para obtener una información detallada de las compañías incluidas se puede consultar el perímetro en los Anexos I y II de las Cuentas Anuales Consolidadas. Tras las desinversiones de los últimos años, durante 2023 no se han producido operaciones que hayan supuesto cambios significativos en el perímetro por la adquisición de compañías, adjudicación de nuevos contratos o inicio de nuevos negocios. Para más información consultar las páginas 58-83 de Evolución de los Negocios.

PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

Para el reporte se incluyen todas aquellas empresas en las que Ferrovial tiene el control económico, entendiéndose por ello una participación superior al 50%. En estos casos, se reporta el 100% de la información. El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en los Anexos I y II de las Cuentas Anuales Consolidadas. Asimismo, siguiendo con las indicaciones de la Guía GRI *Sustainability Reporting Standards*, Ferrovial aporta información de los indicadores y aspectos materiales de “fuera de la organización”, cuando estos datos presentan la suficiente calidad, y siempre de forma separada. Ferrovial considera que los impactos más relevantes son los relativos a la autopista 407 ETR en Canadá y los aeropuertos en Reino Unido, entidades en las que su participación en el accionariado no alcanza el 50%. Algunos indicadores de interés asociados a estos activos son los referentes a las emisiones indirectas (scope 3), satisfacción de usuarios, o número de pasajeros que transitan por los aeropuertos.

Huella de carbono

El proceso de consolidación de los datos de huella de carbono parte de una metodología de cálculo está basada principalmente en el GHG Protocol (WRI&WBCSD), manteniendo además la conformidad con la ISO14064-1. Este protocolo se complementa con 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. Para el reporte de los consumos energéticos y los cálculos de la huella de carbono, la compañía cuenta con una herramienta de reporting corporativa específica por la que los responsables de los negocios reportan sus datos. Los alcances para el cálculo de la huella se describen a continuación:

- **SCOPE 1:** emisiones procedentes de fuentes que son propiedad de la compañía o están bajo su control. Proceden principalmente de la combustión de combustibles en equipos estacionarios (calderas, hornos, turbinas...) para producir electricidad, calor o vapor; el consumo de combustibles en vehículos de flota propiedad o bajo control de la empresa; de emisiones difusas, aquellas no asociadas a un foco emisor determinado, como las emisiones de biogás procedentes de vertedero; y de emisiones canalizadas, las emisiones de GEI generadas a través de una fuente, excluidas las que proceden de combustión de combustibles. La fuente de los factores de emisión es el GHG Protocol, mientras que para las operaciones en UK se está empleando DEFRA por requerimiento país y la metodología EPER para las emisiones difusas en vertederos.
- **SCOPE 2:** emisiones generadas como consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan. Se ha seguido el estándar GHG Protocol Scope 2 Guidance y las emisiones reportadas se basan en el método de market-based, que refleja el esfuerzo que está haciendo la compañía por utilizar y adquirir electricidad renovable. No obstante, también se calculan las emisiones según location based (ver más información en Anexo GRI). La fuente de los factores de emisión es el proveedor de electricidad. Cuando no se dispone de los factores de emisión del proveedor, siguiendo las recomendaciones de GHG Protocol, se utilizan los factores del mix energético del país según la Agencia Internacional de la Energía.
- **SCOPE 3:** emisiones indirectas que se producen en la cadena de valor. Ferrovial calcula la totalidad de las emisiones del Scope 3 siguiendo las pautas recogidas en el Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard publicado por GHG Protocol Initiative, el WRI y el WBCSD. No son de aplicación para Ferrovial las categorías 9, 10, 13 y 14 de este protocolo. Se incluye más información en el Anexo de Indicadores GRI, página 323. Las fuentes de los factores de emisión son GHG Protocol, DEFRA, CEDA y la Agencia Internacional de la Energía.

En 2023, debido a la incorporación en el perímetro de nuevas sociedades, se han ajustado las emisiones del histórico para su comparabilidad. Al no disponer de datos previos a la inclusión en el perímetro de Ferrovial se trasladan los datos de 2023 verificados de estas sociedades al histórico.

Huella hídrica

Para medir el impacto de las actividades sobre el recurso hídrico la compañía cuenta con una metodología propia desarrollada (tal y como se explica en el capítulo de medioambiente en la páginas 105-106). Esta metodología tiene en cuenta la fuente de captación del agua, otorgando distinto peso en función de su origen, el estrés hídrico del país, y el destino de los vertidos y su calidad en función del tratamiento que hayan recibido. Se compone de tres índices:

- **Business Water Index (BWI):** permite medir el impacto negativo que las actividades producen como consecuencia del consumo de agua y los vertidos que se generan.
- **Water Treatment Index (WTI):** mide el impacto positivo que tienen los procesos de tratamiento de agua realizados en las plantas de tratamiento de Cadagua.
- **Water Access Index (WAI):** determina el impacto positivo que tienen los proyectos de acción social destinados a mejorar el acceso al agua y al saneamiento en comunidades vulnerables.

Los datos de los consumos según las distintas fuentes se obtienen directamente de los contratos de cada una de las líneas de negocio, empleando las distintas herramientas de reporting existentes (dada la variabilidad de la tipología de actividades existentes). Los datos se consolidan a nivel corporativo con la herramienta de huella hídrica que sirve para elaborar este informe.

Para el reporte se considera el control operacional como límite organizacional. Bajo este enfoque una empresa contabiliza los datos 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.

En 2023, debido a la incorporación en el perímetro de nuevas sociedades, se han ajustado los valores del histórico para su comparabilidad. Al no disponer de datos previos a la inclusión en el perímetro de Grupo Ferrovial se trasladan los datos de 2023 verificados de estas sociedades al histórico.

Economía circular

Los residuos producidos son reportados por todas las líneas de negocio anualmente, tanto su generación como la tipología de tratamiento. Para el reporte se considera el control operacional como límite organizacional. Bajo este enfoque una empresa contabiliza los datos 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.

En 2023, debido a la incorporación en el perímetro de nuevas sociedades, se han ajustado los valores del histórico para su comparabilidad. Al no disponer de datos previos a la inclusión en el perímetro de Grupo Ferrovial se trasladan los datos de 2023 verificados de estas sociedades al histórico.

Seguridad, salud y bienestar

En el caso de los indicadores de seguridad, salud y bienestar, la compañía realiza una recogida mensual de información que permite informar a la Alta Dirección con la periodicidad requerida. Los datos, tanto de empleados propios como de contratistas, son recogidos en cada centro de trabajo y agregados por una herramienta corporativa específica (Cority y F-Safety). Las horas trabajadas de empleados propios y contratistas, incluyendo las horas extra, se registran en ambas aplicaciones. En el caso de los accidentes laborales el encargado de obra lo comunica al técnico de seguridad y salud, quien inicia el proceso de investigación del accidente. En 2022 se produjo la desinversión completa del negocio de Servicios, lo que ha provocado que algunos ratios como el índice de frecuencia hayan sufrido variaciones significativas. En relación con el SIF (serious injuries and fatalities), se consideran lesiones graves las siguientes: fractura, excepto de dedos de manos o pies; amputación; pérdida de visión; hospitalización superior a un día; pérdida de conocimiento por inhalación, ingestión o absorción de sustancias peligrosas o agentes biológicos, si hay hospitalización superior a un día.

Recursos humanos

Los datos de recursos humanos, y todos los ratios asociados, son recogidos para gran parte del perímetro a través de Workday, siendo posteriormente consolidados de manera global. En algunos casos se realizan cálculos cuyo alcance no es el 100% del perímetro, en cuyo caso se indica específicamente.

Acción social

Para la recogida de información relacionada con acción social la compañía aplica la metodología LBG. Esta metodología permite la clasificación, gestión y medición de las actividades sociales, facilita su comparabilidad con otras empresas, y permite ordenar y clasificar tanto los proyectos con el tercer sector como los patrocinios o iniciativas de voluntariado.

Ética e integridad

La herramienta del Canal Ético de Ferrovial registra todas las comunicaciones recibidas durante el año. Adicionalmente, el resto de canales de comunicación disponibles en el Grupo envían la información solicitada cuando reciben un correo electrónico de la Dirección de Cumplimiento solicitando información actualizada sobre su canal de comunicación. El Departamento de Cumplimiento de FERROVIAL Construcción informa sobre Budimex, FB Serwis y Mostostal Krakow, Ferrovial Construction UK así como Webber. Una vez recibida la información, el Departamento de Cumplimiento registra la información, analiza los diferentes casos y resume la información. La información comunicada anualmente es el resumen de la información comunicada a las diferentes reuniones de la Comisión de Auditoría y Control celebradas durante el año mayo, julio, octubre, diciembre y febrero.

La Estrategia de Sostenibilidad cuenta con áreas de actuación y objetivos específicos para cada año y para las áreas ambientales, sociales y de gobierno (ESG). Además, está alineada con la estrategia corporativa Horizon 24 y abarca la cadena de valor de Ferrovial, desde los clientes hasta los proveedores. Sus objetivos y seguimiento se detallan en el capítulo de estrategia, página 31. Algunos de los KPIs tienen un alcance diferente al de otros KPIs explicados a lo largo del informe o están limitados a un área de negocio: (i) Índice de frecuencia de lesiones graves y accidentes mortales. Este KPI incluye empleados, subcontratistas y todas las de Ferrovial independientemente de su participación (salvo los aeropuertos que no consolidan); (ii) Los KPIs de seguridad vial y ahorro de tiempo son KPIs específicos de Cintra.

TRAZABILIDAD

Ferrovial garantiza la trazabilidad de la información relativa al ámbito de la responsabilidad corporativa gracias a un sistema de *reporting*, con el que cuenta desde 2007, que permite obtener información detallada hasta el nivel de sociedad, facilitando consolidaciones parciales por geografías o negocios. Durante 2023 se ha ido revisando periódicamente la información solicitada para adecuar el sistema a los requerimientos de información de los diferentes grupos de interés de la compañía y las recomendaciones del auditor externo e interno. El software empleado ha facilitado a las direcciones corporativas llevar a cabo la recogida trimestral de información para la gestión y reporte interno a la Alta Dirección.

En 2023, el sistema de *reporting* permitió la recogida de 626 indicadores cuantitativos y cualitativos, en 104 sociedades, gracias a la colaboración de más de 200 usuarios.

REFORMULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Durante 2023 se han producido una serie de cambios en el perímetro de sociedades que pueden afectar la comparabilidad de los datos contenidos en el Informe, aunque en general no son especialmente relevantes en comparación con el conjunto de la compañía. El hecho más destacado del año en este sentido ha sido la venta del 89,2% de la autopista Euroscut Azores. Con objeto de garantizar la máxima transparencia y comparabilidad de los datos, en el propio cuerpo del informe se indica cuando algún indicador de años anteriores se ha modificado o presenta cambios significativos que afectan a la comparabilidad de la información.

GRUPOS DE INTERÉS

Ferrovial está comprometida con la transparencia en la información al mercado, a través de una mejora continua de los cauces de comunicación con todos sus grupos de interés, sobre la base de una información corporativa innovadora que, además de los aspectos financieros, tenga en cuenta las variables medioambiental y social.

La compañía considera grupos de interés (partes interesadas o *stakeholders*) a aquellos individuos o grupos sociales con un interés legítimo, que se ven afectados por las actuaciones presentes o futuras. Esta definición incluye tanto a los grupos de interés que forman parte de la cadena de valor de la compañía (accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores), considerados como socios en el desarrollo de los negocios, como a los externos (Administraciones, Gobiernos, medios de comunicación, analistas, sector empresarial, sindicatos, tercer sector y sociedad en general), comenzando por las comunidades locales en las que la compañía desarrolla sus actividades.

Esta relación es dinámica puesto que el entorno cambia de forma cada vez más rápida. El negocio de Ferrovial depende en gran medida de las relaciones con las Administraciones Públicas de los países en que opera. Ferrovial ostenta cargos de decisión en organismos impulsores de la Responsabilidad Corporativa a nivel nacional e internacional como Fundación SERES, Forética, Red Española del Pacto Mundial, Comisión de RSC de la CEOE o Asociación Española para la Calidad (AEC). En 2023, el Consejero Delegado de Ferrovial forma parte del Comité Ejecutivo de Fundación Seres, y también se cuenta con una representante de la compañía como secretaria general de Forética. La compañía también colabora con otras organizaciones que promueven la sostenibilidad en diferentes ámbitos, por ejemplo, se forma parte del nuevo grupo de trabajo de Construcción e Ingeniería creado por *Global Compact* para impulsar la transformación sostenible en el sector, es miembro de la Junta de Gobierno de EIT *Climate-KIC*, una comunidad de Conocimiento e Innovación que trabaja para acelerar la transición hacia una sociedad con cero emisiones de carbono y resistente al cambio climático, apoyada por el Instituto Europeo de Innovación y Tecnología. Ferrovial también participa en los grupos de trabajo de la Iniciativa de Objetivos Basados en la Ciencia (SBTi) y colabora con la Organización Internacional de Normalización (ISO) y la Asociación Española de Normalización (UNE) en la definición de la norma ISO 53001 sobre el Sistema de Gestión de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. También colabora con el *Green Building Council* (GBCe), *Corporate Leaders Group*, *EU Green Growth Group*, *WWF*, *We Mean Business*, *European Climate Pact*, Iniciativa Española Empresa y Biodiversidad (de la Fundación Biodiversidad), *WAS*, *CitiES2030*, Grupo Español de Crecimiento Verde y Pacto por la Economía Circular.

Ferrovial se caracteriza por una absoluta neutralidad política, desarrollando sus actividades tanto para Administraciones Públicas como para clientes privados en los países donde opera. La compañía no realiza contribuciones económicas o en especie a partidos políticos o a candidatos electorales. Sin embargo, Ferrovial forma parte de organizaciones de representación empresarial o de fundaciones para el intercambio comercial entre países vinculadas al desarrollo de su actividad o al área geográfica en la que opera. A través de su presencia y colaboración con estas organizaciones, la compañía aspira a contribuir al progreso y al desarrollo de todos aquellos campos de acción en los que está presente. Entre estas contribuciones destaca la realizada a la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN) o el *World Economic Forum*.

	2021	2022	2023
Contribuciones a partidos políticos o candidatos (€)	0	0	0
Actividades de lobby o asociaciones sectoriales (€)	1.635.430	1.628.315	1.515.894
Asociaciones comerciales (€)	154.875	119.700	151.134
Contribución total (€)	1.790.305	1.748.015	1.667.118

ANÁLISIS DE MATERIALIDAD

Para Ferrovial se consideran asuntos relevantes todos aquellos que pueden ejercer una influencia sustancial en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés, afectando la capacidad de satisfacer sus necesidades presentes sin comprometer a las generaciones futuras.

El análisis de materialidad permite a Ferrovial identificar y priorizar los asuntos más relevantes para la compañía y para los grupos de interés, considerando cuáles de ellos pueden tener un mayor impacto potencial sobre los estados financieros de la compañía.

Con este análisis se da cumplimiento a los requerimientos establecidos por el estándar de *reporting* de GRI, teniendo en cuenta los asuntos relevantes para el sector *Construction and Engineering* según SASB, informando únicamente de aquello que es material para las compañías, evitando información no relevante. También se anticipan las exigencias regulatorias europeas que entrarán en vigor próximamente.

Ferrovial considera adecuado realizar el análisis de materialidad con carácter bienal, ya que no se producen variaciones significativas de los asuntos materiales en un horizonte temporal más breve. En la última edición, llevada a cabo en 2022, se han considerado los asuntos desde un punto de vista financiero y no financiero. Se consultó a los directivos de Ferrovial por el potencial impacto financiero sobre las cuentas de la compañía de los asuntos identificados (relevancia financiera), mientras que al resto de grupos de interés se les preguntó por la importancia de esos mismos asuntos para una compañía como Ferrovial (relevancia no financiera). De este modo el Informe pretende ofrecer una visión equilibrada y objetiva de aquellos temas que por su naturaleza han afectado a la compañía o sus grupos de interés de manera significativa.

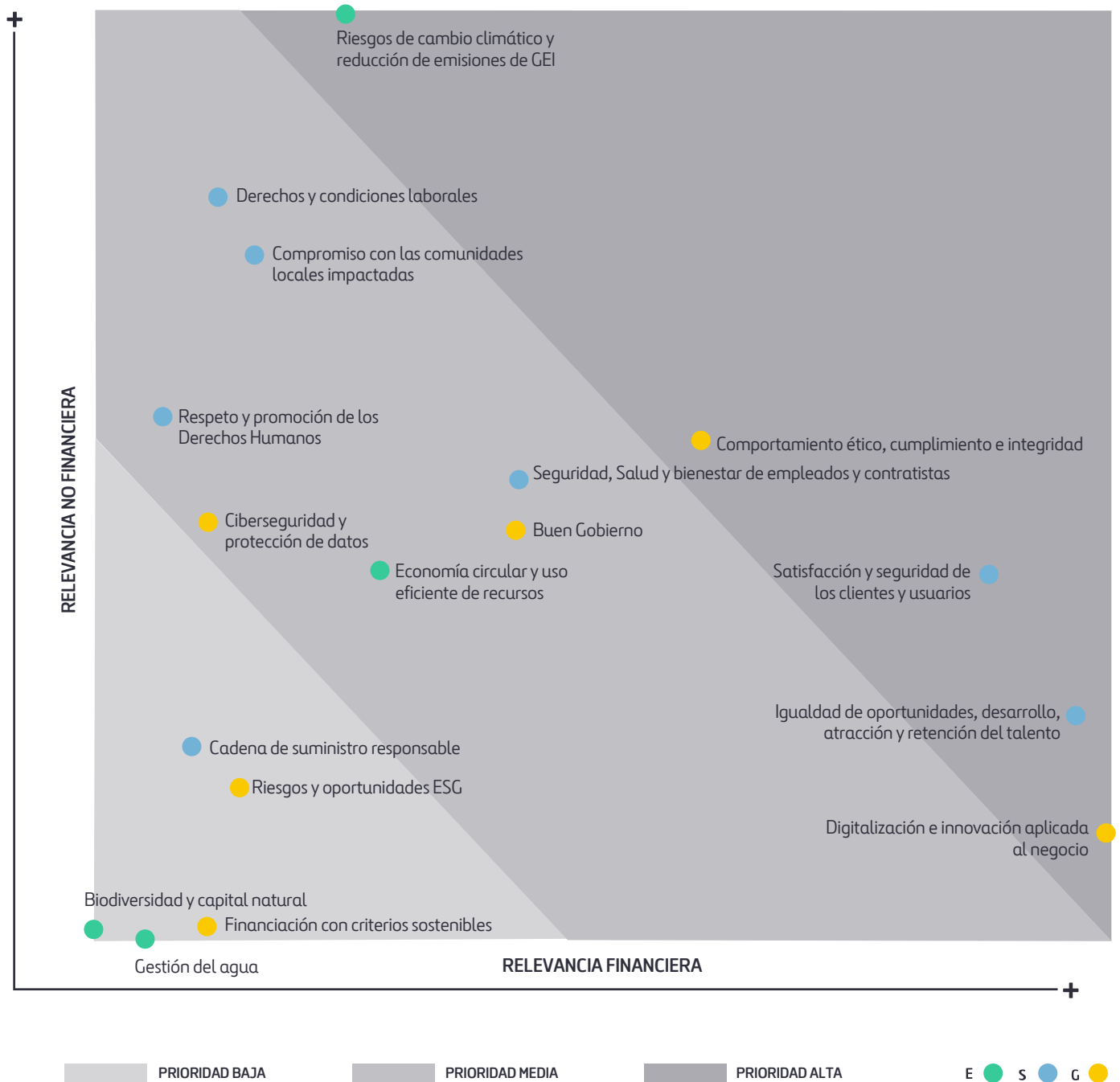
El proceso de análisis se desarrolló en varias fases:

- Identificación y validación de asuntos. Mediante la consulta a diversas fuentes relevantes de información (GRI, SASB, Riesgos Globales del *World Economic Forum*, cobertura mediática, informes sectoriales de KPMG, Deloitte y PWC, agencias de rating e inversores ESG, así como la materialidad de 2020, se identificaron las principales tendencias y asuntos más relevantes para el sector en el que opera Ferrovial. Una vez obtenido el listado inicial de asuntos, fue consensuado con los principales directores corporativos y de los negocios, determinándose un listado final de 17 asuntos.
- Determinación de la relevancia financiera. Mediante una encuesta online dirigida a los directivos de la compañía, tanto de áreas corporativas como de líneas de negocio, en las principales geografías en las que opera Ferrovial (EE. UU., Canadá, Reino Unido, España, Polonia), se les solicitó valorar y priorizar los asuntos materiales identificados.
- Determinación de la relevancia no financiera. Priorización de los asuntos en base a una encuesta lanzada a los diferentes grupos de interés (proveedores, clientes, ONGs, fundaciones, organizaciones sindicales, etc.) en las principales geografías en las que opera Ferrovial.
- Priorización. Es el resultado de cruzar gráficamente relevancia financiera y no financiera, que se concreta en la matriz de materialidad.

De acuerdo con la relevancia financiera, tres asuntos destacan: “Digitalización e Innovación aplicada al negocio”, “Igualdad de oportunidades, desarrollo, atracción y retención del talento” y “Satisfacción y seguridad de clientes y usuarios”. Esto quiere decir que los directivos de Ferrovial consideran que estos son los tres asuntos con mayor impacto potencial sobre los estados financieros de la compañía, siendo para la compañía dicho impacto de carácter moderado o leve, en cualquier caso.

Los asuntos prioritarios desde el punto de vista no financiero son, por orden de importancia, los “riesgos de cambio climático y reducción de emisiones de GEI”, los “derechos y condiciones laborales” y el “compromiso con las comunidades locales impactadas”. Estos resultados indican que los grupos de interés consideran estos asuntos como los más relevantes en el ámbito ESG.

ANÁLISIS DE MATERIALIDAD



TAXONOMÍA EUROPEA

INTRODUCCIÓN

En cumplimiento de lo establecido 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 dispuesto en el RD (UE) 2021/2178², el RD (UE) 2023/2486³ y el RD (UE) 2023/2485⁴, en el informe del año 2023 se requiere reportar el porcentaje de INCN (Importe Neto de la Cifra de Negocio), CapEX (*capital expenditure*) y OpEX (*operational expenditure*), de las actividades de la compañía que se adhieren a los requerimientos de la taxonomía a través de los formatos estandarizados y requerimientos de *reporting* aportados por el RD²(UE) 2021/21782 y el RD³ (UE) 2023/2486 de la Comisión Europea.

A través del presente apartado se da cumplimiento a esas exigencias establecidas por el RD (UE) 2021/21782 donde se especifica el contenido, la presentación de la información y la metodología que deben divulgar las empresas sujetas a los artículos 19 bis o 29 bis de la Directiva 2013/34/UE, a partir de los datos de actividad del año 2022.

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

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

- **Elegible (tablas INCN y CapEX):** referido a las actividades con potencial de alineamiento incluidas en el (RD) (UE) 2021/2139 Anexo I (mitigación) y Anexo II (adaptación).
- **No Elegible (tablas INCN y CapEX):** referido a las actividades no incluidas en el (RD) (UE) 2021/2139, ya sea por:
 - Generar un impacto negativo significativo en los objetivos de la UE.
 - No tener una contribución sustancial en la mitigación y adaptación al cambio climático.
 - Integración en futuros desarrollos, revisiones de la taxonomía de la UE, o aprobaciones por parte del Parlamento y Consejo Europeo.
- **Elegibles alineadas (tablas INCN y CapEX):** referido a actividades elegibles que cumplen con los criterios de contribución sustancial (CCS) a alguno de los objetivos desarrollados (mitigación o adaptación), que garantizan que no perjudican de manera significativa al resto de los objetivos (DNSH) y que se realizan de conformidad con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y con los Principios rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos (Salvaguardas Mínimas Sociales).
- **Elegibles no alineadas (tablas INCN y CapEX):** actividades elegibles que no cumplen con alguno de los requerimientos de las fases de análisis de alineamiento anteriormente descritas (CCS, DNSH y Salvaguardas).

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

² Reglamento Delegado (UE) 2021/2178: [Reglamento delegado - 2021/2178 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

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

⁴ Reglamento Delegado 2023/2485: [Reglamento delegado - UE - 2023/2485 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁵ Interpretación en la implementación del artículo 8 de Taxonomía Europea: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021SCO183>

POSICIÓN DE FERROVIAL

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

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

Desarrollando el propósito de la compañía, desde Ferrovial se están implementando soluciones innovadoras en materia de digitalización, que junto a unos compromisos de descarbonización coinciden con la búsqueda de la seguridad en el trayecto y la fiabilidad de los tiempos de desplazamiento, aspectos demandados por los usuarios de las infraestructuras. Como ejemplo de estas prácticas destacan las *Express Lanes*, demostrando ser una solución para la eficiencia operativa comprometida con el medio ambiente y con casos de éxito, ya en operación, en Texas o Carolina del Norte. Estas soluciones innovadoras, van en línea con la necesidad de implementación de los llamados “Sistemas Inteligentes de Transporte” potenciados desde la propia Comisión Europea.

Adicionalmente, y en línea con otras actividades recogidas en la taxonomía climática, destacan otras buenas prácticas en la gestión de aguas residuales y potabilización, con proyectos destacables como el Thames Tideway Tunnel, la construcción de infraestructuras para el transporte ferroviario (*California High-Speed Rail*) o el impulso de la compañía a las actividades de gestión eficiente, producción y transmisión de energía. En este último sector, Ferrovial ha impulsado un rápido crecimiento a través de sus filiales energéticas, en línea con la estrategia corporativa Horizon 24 y que ha cobrado importancia con el desarrollo de la taxonomía y con otros desarrollos reglamentarios y estrategias europeas.

Por último, Ferrovial expone los criterios técnicos que, en su opinión y en virtud de las publicaciones sectoriales disponibles a fecha del presente informe, mejor permiten dar cumplimiento a la información referida a actividades elegibles y, en su caso, alineadas, así como los resultados de su aplicación sobre la totalidad de la compañía.

PROCEDIMIENTO DE FERROVIAL

Gestión de la implementación de la taxonomía

La implantación de la Taxonomía de la UE en un grupo de infraestructuras que opera a nivel global ha presentado diversos retos los cuales se han abordado con un enfoque integrado *top-down* llegando a nivel de unidad mínima de gestión (contrato/servicio/activo).

Para ello Ferrovial ha desplegado un Plan de Acción específico con varias fases, iniciado con un proceso de entendimiento e interpretación de los criterios de la taxonomía involucrando a las diferentes áreas de negocio, un ejercicio de formación interno y una recopilación de información de criterios taxonómicos incluyendo a todas las sociedades comprendidas en el perímetro de consolidación. Este perímetro de consolidación financiero ha servido para delimitar el alcance del ejercicio de taxonomía, al vincular los porcentajes de cumplimiento directamente con las cifras obtenidas en el proceso financiero de consolidación.

Como resultado de este Plan de Acción y de la necesidad de tratar la información en equipos multidisciplinares, se ha establecido un modelo de gobierno de Taxonomía formado por las direcciones Económica-Financiera, Comunicación y Responsabilidad Social Corporativa y Sostenibilidad.

Como en ejercicios anteriores, la compañía ha iniciado el proceso de evaluación de taxonomía en la identificación de actividades económicas elegibles y no elegibles, teniendo en cuenta todas las sociedades en las que tiene el control económico, entendiéndose por ello una participación superior al 50%. En estos casos, se reporta la totalidad de la información. En relación con las sociedades vendidas durante el ejercicio de 2023, éstas quedarían fuera del alcance del análisis al trabajar con datos consolidados a cierre de año⁶.

Durante ese proceso, se han identificado 32 actividades (26 en 2022) de las que Ferrovial desarrolla recogidas tanto en el Anexo I y II del (RD) (UE) 2021/2139 para los objetivos de mitigación y adaptación como en el RD (UE) 2023/2486 y el RD (UE) 2023/2485 que recoge el resto de objetivos medioambientales. Las actividades identificadas en los cuatro objetivos restantes coinciden en descripción con las que se están reportando ya desde la compañía. Únicamente se ha incluido una actividad nueva, la 5.13 del objetivo de adaptación que recoge la actividad de desalación de agua.

Con el fin de asegurar la trazabilidad y realizando un esfuerzo en el cálculo de los indicadores taxonómicos para asegurar su robustez, durante 2023 se ha desarrollado una solución informática con el fin de poder agilizar y asegurar un buen análisis a nivel de contrato. Se ha contado para ello con la colaboración de los responsables de cada negocio (más de 300) a los que además se ha formado en la materia con el fin de que puedan llevar a cabo ese análisis de la forma más correcta.

⁶ El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en el Anexo I de las Cuentas Anuales Consolidadas.

Además, para dar cumplimiento a los requerimientos de la comisión europea debe publicarse la elegibilidad de sus contratos recogidos en los cuatro objetivos restantes que contempla la taxonomía, por lo que se ha realizado un análisis a nivel de contrato para ver la idoneidad de cada uno de ellos, entiendo las actividades que serían de aplicación a la compañía:

- Uso y protección del agua y los recursos marinos.
- Transición a una economía circular..
- Polución, prevención y control.
- Biodiversidad.

Durante el ejercicio de 2024 y con el fin de dar cumplimiento a los requisitos europeos se llevará a cabo el análisis de los criterios técnicos de selección de las actividades nuevas incluidas en los nuevos objetivos ambientales que tienen el potencial de contribuir a alguno de los objetivos medioambientales.

Durante todo el proceso, el análisis desarrollado por la compañía ha estado sometido a un contraste externo, resultando en un ejercicio de entendimiento a nivel sectorial a nivel nacional y europeo, donde han surgido disparidad de enfoques sobre el reglamento de taxonomía y su aplicación dentro de las compañías. En este aspecto, cabe destacar el trabajo realizado con la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN) y con el resto de los operadores de infraestructuras, en la persecución de unas directrices claras para la aplicación homogénea de los criterios del reglamento de taxonomía.

Consideraciones financieras al cálculo del numerador y denominador de taxonomía

Debido a la atomización de la compañía, para determinar la elegibilidad de las actividades de forma exhaustiva el análisis se ha realizado a nivel de unidad mínima de gestión de las sociedades que consolidan, clasificando cada centro de beneficio bajo una sola actividad taxonómica y un solo objetivo. Este ejercicio se ha automatizado en los sistemas contables de Ferrovial, lo que permite tener una mejor trazabilidad del dato. En este sentido, las áreas financieras y de sostenibilidad de las distintas sociedades de Ferrovial han asignado el porcentaje de INCN, CapEX y OpEX que coincide con la descripción de las actividades listadas en el Reglamento Delegado de clima en base a la tipología de contratos, obras o activo servicios⁶.

Para evitar el computeo de operaciones *intercompany*, dichos porcentajes han sido aplicados sobre las cifras contables consolidadas de las sociedades objeto del análisis. Esta asignación individual permite vincular los indicadores a las cifras consolidadas de grupo que se presentan en el informe de cuentas anuales, evitando así la doble contabilidad financiera.

Ferrovial desarrolla actividades que podrían ser elegibles por contribuir al objetivo de mitigación del cambio climático (incluidas en el Anexo I del RD (UE) 2021/2139) y al objetivo de adaptación al cambio climático (incluidas en el Anexo II del (RD) (UE) 2021/2139) y actividades que podrían ser elegibles por los objetivos de uso y protección del uso del agua y recursos marinos, economía circular y contaminación.

Para el análisis de las actividades alineadas, la compañía ha realizado el análisis de todos sus contratos por la vía de mitigación y la vía de adaptación. Actualmente se sigue trabajando para establecer y diferenciar con la precisión requerida la proporción de las actividades taxonómicas que contribuyen de manera significativa al objetivo de adaptación al cambio climático. Por lo tanto, las actividades reportadas por Ferrovial se consideran elegibles pero no alineadas con el objetivo de adaptación al cambio climático en este momento.

Para el cálculo de los indicadores de taxonomía que se expresan en el presente capítulo, se ha recopilado información cualitativa y cuantitativa de los proyectos elegibles de acuerdo con los criterios de cada actividad taxonómica identificada para determinar las cantidades monetarias a incluir en los denominadores y numeradores requeridos.

Las consideraciones sobre las notas contables incluidas en cada indicador se desarrollan dentro del apartado “cálculo y resultados por kpi analizado”, en línea con el informe del año anterior.

Entendimiento de los criterios de la taxonomía por grupo de actividad taxonómica

A fecha del presente informe, y en línea con las aclaraciones publicadas por parte de la Comisión Europea, se desglosa a continuación la interpretación técnica de las principales actividades identificadas como elegibles y alineadas:

Grupo: Energía

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de elegibilidad se han tenido en cuenta las obras/servicios relacionados (incluyendo las labores de construcción y operación) en las infraestructuras destinadas a la generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica (actividad 4.1), la generación de electricidad a partir de energía hidroeléctrica (actividad 4.5) y el transporte y distribución de electricidad (actividad 4.9), identificadas como las actividades más relevantes de este grupo.

Adicionalmente se han identificado contratos y servicios relacionados con las actividades 4.2, 4.3, 4.15 y 4.20, que, si bien no suponen un impacto material en los indicadores de elegibilidad, se han analizado contrato por contrato según las descripciones del reglamento.

Este grupo de actividades no está contemplado en los objetivos de recursos sobre el uso de agua, economía circular, contaminación y biodiversidad.

⁶ El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en el Anexo I de las Cuentas Anuales Consolidadas.

Ejercicio de Alineamiento

Para el cálculo de alineamiento de las vías de mitigación y adaptación (como se ha indicado con anterioridad, por no poder financieramente trazas las partidas específicas a incluir en la vía de adaptación, el alineamiento por este objetivo será 0) se han tenido en cuenta los criterios de aplicación de cada una de las actividades, y se ha realizado una petición de información de los indicadores requeridos por los criterios técnicos de selección. En este grupo, destacan el proyecto de Parque Solar Casilla (actividad 4.1), donde los criterios de contribución sustancial indican que la actividad debe ser en efecto una actividad de producción eléctrica a través de energía solar fotovoltaica y los proyectos para la instalación y construcción de líneas de transmisión eléctrica en Chile (4.9), donde se han utilizado Informe de Segunda Opinión específicos para responder a los criterios de la taxonomía ambiental (al favorecer la entrada de energía renovable en la red nacional y así reducir su intensidad de carbono) y otros estándares de medición de finanzas sostenibles.

En los casos donde se ha requerido información del promotor, como las características de los equipos instalados, la disponibilidad de Análisis Ciclo de Vida (ACV) o la confirmación sobre la ausencia de uso de PCBs, se ha contactado directamente con el responsable del proyecto a través del canal específico de taxonomía.

Cumplimiento de los DNSH

Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios de las actividades de este grupo, se ha evaluado activo por activo, la disponibilidad de evidencias que soporten los requerimientos propios de cada uno de dichos apartados. En este contexto, se han solicitado documentos como: Evaluaciones de Impacto Ambiental, Planes de Vigilancia Ambiental, Reportes de Indicadores de recuperación de Residuos de Construcción y Demolición, planes de gestión de flora y fauna, además de planes medidas correctoras para la mitigación del ruido, polvo, entre otras.

Grupo: Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de elegibilidad de los objetivos de mitigación, adaptación, uso y protección del agua y recursos marinos, economía circular y contaminación, se han tenido en cuenta las obras/servicios relacionados con la construcción, ampliación y explotación / renovación de sistemas de captación, potabilización y distribución de aguas (actividad 5.1 / actividad 5.2 de contribución a la mitigación y adaptación al cambio climático,), y la construcción, ampliación y explotación de los sistemas de recogida y tratamiento de aguas residuales (actividad 5.3 para los objetivos de mitigación y adaptación y actividad 2.2 para el objetivo de uso y protección del agua y los recursos marinos). Por la naturaleza de este negocio, en muchos casos se da la posibilidad de que la gestión contractual englobe todo el ciclo integral del agua. En estos casos se ha considerado como elegible la actividad más relevante de la planta por criterio del negocio o por la actividad económica indicada contractualmente.

Los proyectos relacionados con la desalinización, tras la última modificación de los requerimientos de la comisión europea han sido incluidos como actividad elegible en la vía de adaptación, por lo que dando cumplimiento a las exigencias de *reporting* han sido considerados únicamente en la elegibilidad. En el próximo *reporting* ya deben ser incluidos en los análisis de alineamiento.

Adicionalmente, se han identificado actividades en el ámbito de la gestión de residuos correspondientes a las actividades de recogida y transporte de residuos no peligrosos en fracciones segregadas en origen (5.5), el compostaje de biorresiduos (5.8), la valorización de materiales de residuos no peligrosos (5.9) y la captura y utilización de gases de vertedero (5.10). Estas actividades en el ámbito de la gestión de residuos se corresponden, principalmente, con la actividad llevada a cabo por la filial Thalia Waste Management, en Reino Unido, y FB Serwis, dentro de Budimex, en Polonia.

Este grupo de actividades no está contemplado en el objetivos de biodiversidad.

Ejercicio de alineamiento

Para el cálculo de alineamiento de las vías de mitigación y adaptación (como se ha indicado con anterioridad, por no poder financieramente trazas las partidas específicas a incluir en la vía de adaptación, el alineamiento por este objetivo será 0) se ha tenido en cuenta los criterios de contribución sustancial establecidos en las actividades de tratamiento y potabilización de aguas, que hacen referencia a los consumos energéticos de estos sistemas y se han contrastado con los datos de consumos energéticos de las plantas que opera Ferrovial. Este ejercicio, ha sido posible gracias a la disponibilidad del dato obtenido a partir de otros procedimientos del Grupo, como por ejemplo la medición y verificación de la Huella de Carbono.

Dada la imposibilidad de obtener un dato de consumo durante la fase de construcción, se han analizado también algunas de las plantas a través de sus datos de diseño, dándose como alineados algunos proyectos en fase de construcción siempre y cuando cumplan con el resto de los criterios DNSH y el rango de diseño esté recogido en los Criterios de Contribución Sustancial. Por otro lado, y soportado por la FAQ#9 de las notas aclaratorias de la Comisión Europea⁷, proyectos como la construcción de canalizaciones, mejoras del sistema de canalización o mejoras en el sistema de distribución, se ha considerado que no tienen criterios de contribución sustancial de aplicación en la versión actual del reglamento, entendiéndose su cumplimiento, por lo que se estudiará su aplicación en futuros objetivos y revisiones.

En el caso de los proyectos desarrollados en el ámbito de la gestión de residuos, el cumplimiento de los criterios técnicos de selección tales como la preparación de residuos no peligrosos para operaciones de reutilización y reciclaje, la separación de los biorresiduos compostados, utilización de gas para generación de electricidad o calor como biogás entre otros, ha sido posible gracias a la recopilación de las evidencias reportadas para el cumplimiento de la normativa ambiental en Reino Unido. Estas actividades demandan un cumplimiento cualitativo y cuantitativo en la mayoría de los casos, que ha sido posible justificar mediante evidencias contractuales y requerimientos de la administración. Las actividades desarrolladas en Reino Unido se desarrollan conforme a los mayores estándares de calidad y se revisa su cumplimiento por la autoridad ambiental local de forma periódica.

Cumplimiento de los DNSH

Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios de las actividades de este grupo, se ha evaluado activo por activo, la disponibilidad de evidencias que soporten los requerimientos propios de cada uno de dichos apartados. En este contexto, se han solicitado documentos como: Evaluaciones de Impacto Ambiental, Planes de Vigilancia Ambiental, Reportes de Indicadores de recuperación de Residuos de Construcción y Demolición, planes de gestión de flora y fauna, además de planes medidas correctoras para la mitigación del ruido, polvo, entre otras.

⁷ DRAFT COMMISSION NOTICE (FAQs): <https://ec.europa.eu/finance/docs/law/221219-draft-commission-notice-eu-taxonomy-climate.pdf>

Grupo: Transporte

Actividades 6.13, 6.14, 6.16 y 6.17

Ejercicio de elegibilidad

Se toma como punto de partida la definición de “actividad elegible” que proporciona el Reglamento de Taxonomía, cuyas descripciones del Anexo I de mitigación se refieren específicamente a la construcción y explotación de infraestructura para la movilidad personal, logística de la bicicleta (actividad 6.13), para el transporte ferroviario (actividad 6.14), la construcción y explotación de infraestructuras que permiten el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos (actividad 6.15), así como el transporte por vías navegables (actividad 6.16) y las infraestructuras aeroportuarias hipocarbónicas (actividad 6.17).

Se pone de manifiesto en este punto que la FAQ#9 interpretativa, publicada por la Comisión Europea el 2 de febrero de 2022, establece que la elegibilidad no depende del cumplimiento de los criterios técnicos de selección, sino exclusivamente de la descripción de la actividad y su potencial de alineamiento, especialmente en aquellas actividades que incluyen el término “hipocarbónico”.

Este grupo de actividades no está contemplado en los objetivos de recursos sobre el uso de agua, economía circular, contaminación y biodiversidad.

Ejercicio de alineamiento

Contribución a los criterios de contribución sustancial. Se ha verificado la tipología de la infraestructura y su finalidad (por ejemplo, el transporte de mercancías o pasajeros, así como si existe un plan de electrificación), mediante la memoria técnica del proyecto. También se ha verificado, mediante la memoria técnica del proyecto, que no está dedicada exclusivamente al almacenamiento ni transporte de combustibles fósiles en las actividades 6.14, 6.16 y 6.17. Se entiende que una infraestructura de uso general, que pueda compartir usos de pasajeros y mercancías, no estará dedicada exclusivamente al transporte o almacenamiento de combustibles fósiles, por lo que se dará por cumplido el criterio en ese caso. En los casos donde se cuente con un uso exclusivo dedicado a los combustibles fósiles que no supere el 25 % del uso general de la infraestructura, se descontará esa participación de los indicadores taxonómicos. Este umbral se establece de acuerdo a la FAQ# 72 de las notas aclaratorias de diciembre, estando en línea con otros estándares ambientales. Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios de las actividades de transporte, se ha evaluado activo por activo la disponibilidad de evidencias que soporten los requerimientos propios de cada uno de dichos apartados. En este contexto, se han solicitado documentos como evaluaciones de impacto ambiental, planes de vigilancia ambiental, reportes de indicadores de recuperación de residuos de construcción y demolición, planes de gestión de flora y fauna, además de planes medidas correctoras para la mitigación del ruido, polvo, entre otras.

Actividad 6.15

Ejercicio de elegibilidad

Una consideración independiente merece la actividad 6.15 antes citada, donde se han establecido dos interpretaciones diferentes respecto del criterio de elegibilidad, a saber:

- Criterio literal/restrictivo. Se interpreta que el término “infraestructura” no se refiere a la carretera en su conjunto, sino solo a aquellas partes de la misma que sirven expresamente al transporte hipocarbónico (según los criterios del Reglamento 2021/2139), esto es: la circulación de vehículos con cero emisiones, el transporte intermodal de mercancías (infraestructura de la terminal y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo), así como la infraestructura e instalaciones que se destinaran al transporte público urbano y suburbano de pasajeros. Adicionalmente, la FAQ#101 establece que podrían ser elegibles la “ingeniería y servicios de consultoría técnica” de los “sistemas de transporte inteligente” que sirven para la conexión del transporte intermodal de pasajeros, la optimización del flujo de tráfico, la reducción de la congestión, la facilitación de la eficiencia energética en el transporte por carretera, y/o los sistemas de peaje electrónico. Estos criterios no figuraban en el Reglamento de Taxonomía, por lo que no se han considerado elegibles. Este será el criterio para reportar en las tablas de la Comisión Europea. Adicionalmente dentro del ejercicio de análisis del potencial de contribución de las actividades de Ferrovial al resto de objetivos medioambientales contemplados en la taxonomía, se han identificado contratos de mantenimiento de carreteras, fundamentalmente en USA y Canadá que podrían considerarse elegibles por la actividad 3.4 del objetivo de economía circular.
- Criterio establecido por el consenso del sector en España, que se recoge en la guía “Taxonomía europea aplicada a proyectos de carreteras” publicada en 2022 por SEOPAN (CEOE). Este criterio difiere del anterior en dos aspectos fundamentales: (a) considera que el transporte de vehículos de cero emisiones actual no sería posible sin una carretera o autopista que habilitara su circulación, por lo que el concepto de “infraestructura” elegible englobaría el conjunto de la carretera y no solo partes de la misma; y (b) en línea con lo que se recoge en la FAQ#101, se considera que aquellas infraestructuras que integren sistemas inteligentes para la optimización de los flujos de tráfico y la reducción de la congestión serían elegibles en su conjunto, dado que los sistemas de ingeniería, por sí solos, carecerían de utilidad sin una carretera que los soporte. En el caso concreto de Ferrovial, esta descripción técnica encajaría con las denominadas *Express Lanes*. Este criterio no se reportará en las tablas de la Comisión Europea.

Ejercicio de alineamiento

- Criterio literal/restrictivo. Según este criterio, solo estarían alineadas las infraestructuras e instalaciones de la carretera que sirvan para la contribución sustancial, a saber: instalaciones para la recarga eléctrica, mejoras en la conexión de la red eléctrica, estaciones de repostaje de hidrógeno, terminales y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo de mercancías, así como las instalaciones dedicadas al transporte público urbano y suburbano de pasajeros, incluidos los sistemas de señalización asociados para los sistemas de transporte por metro, tranvía y ferrocarril. Adicionalmente, dado que en sentido literal la FAQ #101 antes citada tan solo establece criterios para la elegibilidad de los sistemas de transporte inteligente, no así para el alineamiento, la interpretación literal y restrictiva de estos nuevos criterios recomendarían excluir del análisis y evaluación esta actividad, así como las infraestructuras (en su totalidad o parcialmente) que respondieran a esta definición. Por lo tanto, no hay criterios técnicos que puedan cumplirse para afirmar que esta actividad es elegible y tiene capacidad de estar alineada. Este será el criterio para reportar en las tablas de la Comisión Europea.
- Criterio establecido por el consenso del sector en España. A falta de otros estándares técnicos de rango superior, los criterios interpretativos utilizados para el alineamiento son estrictamente los que se recogen en la guía “Taxonomía europea aplicada a proyectos de carreteras”, publicada en 2022 por SEOPAN (CEOE), los cuales contemplan el alineamiento del conjunto de la carretera en lugar de partes de ésta, siempre y cuando se incorporen las infraestructuras e instalaciones que se detallan en los criterios de contribución sustancial. Adicionalmente, y por lo que se refiere a la FAQ #101 antes citada, el consenso del sector interpreta que estaría alineada el conjunto de la infraestructura que integre los “sistemas de transporte inteligentes” descritos en el párrafo anterior, por las mismas razones que se exponían más arriba. En este sentido, se identifica la solución propia de Ferrovial (*Express Lanes*) como una solución que contribuye a la reducción de emisiones por vehículo al optimizar los flujos de tráfico y reducir el tiempo de las congestiones. Esta aseveración está apoyada por los estudios realizados por la compañía en sus activos de estas características en EE. UU. Asimismo, se hace constar que en los activos concesionales de la compañía donde se encuentran en operación estos sistemas de gestión, se implementan también medidas de mitigación e incentivos al transporte público y para la circulación de vehículos cero emisiones adicionales. Este criterio no se reportará en las tablas de la Comisión Europea.

		Results 2023		Results 2022	
		INCEN	CAPEX	INCEN	CAPEX
Escenario sectorial	Elegible	89,95 %	90,75 %	84,05 %	92,92 %
	Alineado	60,02 %	82,26 %	53,86 %	88,46 %
Escenario restrictivo	Elegible	46,16 %	19,36 %*	40,21 %	9,19 %
	Alineado	32,73 %	16,06 %*	25,02 %	8,45 %

*En 2022 la inversión por parte de la compañía en activos concesionales en USA representaba un 80% del CAPEX total de 2022. En el ejercicio 2023 la inversión en estos activos concesionales representa 66% por lo que toman mayor relevancia las inversiones en el resto de activos, explicando el resultado obtenido entre los dos ejercicios.

Cumplimiento de los DNSH

Actividad 6.15

Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios de la actividad 6.15, se ha evaluado activo por activo la disponibilidad de evidencias que soporten los requerimientos propios de cada uno de dichos apartados. En este contexto, se han solicitado documentos como: evaluaciones de impacto ambiental, planes de vigilancia ambiental, reportes de indicadores de recuperación de residuos de construcción y demolición, planes de gestión de flora y fauna, además de planes medidas correctoras para la mitigación del ruido, polvo, entre otras.

Grupo: Construcción de edificios y promoción inmobiliaria

Ejercicio de elegibilidad

Para el cálculo de elegibilidad se han tenido en cuenta las actividades de construcción de nuevos edificios residenciales y no residenciales (actividad 7.1 del objetivo de mitigación y adaptación y actividad 3.1 del objetivo de economía circular) y renovación de edificios existentes (actividad 7.2 de los objetivos de mitigación y adaptación y actividad 3.2 del objetivo de economía circular). Se han descartado aquellas obras destinadas a la construcción o renovación de edificios dedicados al almacenamiento de combustible fósil o edificaciones

industriales con fines petroquímicos o de refino de combustibles, aunque el reglamento no los excluya expresamente en esta actividad dentro de la descripción de elegibilidad. En los casos en los cuales se haya construido un edificio con usos compartidos, entre los cuales se encuentren los usos relacionados con los combustibles fósiles, se ha excluido el porcentaje referente a esa infraestructura del cálculo de los indicadores financieros taxonómicos.

Adicionalmente se han identificado contratos y servicios relacionados con las actividades 7.3,7.5,7.6 que, si bien no suponen un impacto material en los indicadores de elegibilidad, se han analizado contrato por contrato según las descripciones del reglamento.

Este grupo de actividades no está contemplado en los objetivos de recursos sobre el uso de agua, contaminación y biodiversidad.

Ejercicio de alineamiento

Para el cálculo de alineamiento se ha tenido en cuenta las actividades de los objetivos de mitigación y adaptación (como se ha indicado con anterioridad, por no poder financieramente trazas las partidas específicas a incluir en la vía de adaptación, el alineamiento por este objetivo será 0) de construcción de nuevos edificios residenciales y no residenciales (actividad 7.1) y renovación de edificios existentes (actividad 7.2). En esta actividad, se han descartado las infraestructuras destinadas al almacenamiento de combustibles fósiles desde la fase de elegibilidad.

- Contribución a los criterios de contribución sustancial: los criterios de contribución sustancial de la edificación plantean una serie de problemáticas de aplicación a fecha del presente informe. Por un lado, la definición del edificio de energía casi nula que plantea la taxonomía es una figura instaurada en el código técnico de la edificación en su versión posterior a 2020, por lo que una gran parte de los proyectos de edificación actuales no lo tienen considerado desde la fase de diseño e imposibilita la comprobación de la reducción exigida por el reglamento. Es por esto, que se han centralizado los esfuerzos en aquellos proyectos de edificación posteriores a dicha fecha y de características o requerimientos singulares, resultando en un bajo grado de alineamiento en la actualidad. Para estos proyectos se ha apoyado el análisis en la información recopilada por otras certificaciones de edificación sostenible y se ha realizado una revisión de las medidas de ahorro energético estipuladas en los códigos de edificación que adapten los requerimientos de la Directiva 2010/31/UE de Eficiencia Energética de los Edificios.

Por otro lado, el resto de los criterios de contribución sustancial, suponen un reto para los constructores en el sector. Muchos de los requerimientos vienen determinados desde la fase de diseño y, por lo tanto, o bien no se dispone de esa consideración o bien no es posible acceder a las evidencias necesarias. Desde la compañía se está trabajando en el sistema para la captación de las evidencias necesarias y se han realizado unas formaciones específicas con los departamentos involucrados en edificación, por lo que se espera que se vaya aumentando su grado de alineamiento según se vayan desarrollando herramientas en el sector para ello.

Las buenas prácticas constructivas de la compañía permiten el cumplimiento de muchos de los criterios DNSH especificados en las actividades de edificación. Sin embargo, algunos de estos criterios, identificados fuera del alcance de la etapa de construcción, y en algunos casos se han determinado como de no aplicación de acuerdo con la FAQ#9 de las notas aclaratorias, publicadas el 19 de diciembre de 2022 por parte de la Comisión Europea con el objetivo de poder avanzar en el análisis. Como, por ejemplo, se ha asumido que el DNSH de biodiversidad no aplica en los casos de nueva construcción en ambientes urbanos y construidos sobre suelo edificable en virtud de la citada FAQ.

Es especialmente relevante el análisis realizado de las sustancias contaminantes descritas en el Apéndice C del Reglamento Delegado y la integración de estos criterios en los procedimientos internos y de compras de la compañía. Es por esto, que el cumplimiento de los criterios de taxonomía, y a falta de criterio sectorial, solo pueden darse en proyectos singulares de edificación, que en muchos casos exigen requerimientos más exigentes a los dispuestos en las normas constructivas y, que, en la mayoría de los casos, están respaldados por certificaciones sectoriales como BREEAM, LEED o WELL.

Cumplimiento de los DNSH

Para demostrar el cumplimiento del resto de criterios de las actividades de este grupo, se ha evaluado activo por activo, la disponibilidad de evidencias que soporten los requerimientos propios de cada uno de dichos apartados. En este contexto, se han solicitado documentos como: Evaluaciones de Impacto Ambiental, Planes de Vigilancia Ambiental, Reportes de Indicadores de recuperación de Residuos de Construcción y Demolición, planes de gestión de flora y fauna, además de planes medidas correctoras para la mitigación del ruido, polvo, entre otras.

Grupo: Información y comunicación

Ejercicio de elegibilidad

Se han identificado contratos y servicios relacionados con la actividad 8.1 de los objetivos de mitigación y adaptación que, si bien no suponen un impacto material en los indicadores de elegibilidad, se han analizado contrato por contrato según las descripciones del reglamento.

Este grupo de actividades no está contemplado en los objetivos de recursos sobre el uso de agua, economía circular, contaminación y biodiversidad.

Ejercicio de alineamiento

Para que los procesos de datos, hosting y actividades relacionadas puedan hacer una contribución significativa a la mitigación del cambio climático, deben cumplir dos criterios técnicos principales:

- Aplicación de las prácticas previstas en la versión más reciente del código de conducta europeo sobre eficiencia energética de los centros de datos, así como su verificación por parte de un tercero al menos cada tres años.
- Uso de refrigerantes en el sistema de refrigeración del centro de datos que tengan el potencial de calentamiento global (PCG) por debajo de 675.

En su borrador de preguntas frecuentes de diciembre de 2022, la Comisión Europea proporcionó aclaraciones sobre los criterios de cumplimiento y verificación del código de conducta en relación con una determinada actividad. Según esta respuesta, a principios de 2024 se implementará un marco de evaluación para complementar el código de conducta con el fin de establecer un marco para la verificación externa del cumplimiento de las prácticas establecidas en dicho código.

Ferrovial ha considerado que no es posible informar sobre el cumplimiento de los criterios técnicos en relación con el ejercicio 2023, ya que el marco correspondiente aún no está disponible.

Bloque de interpretaciones transversales:

DNSH adaptación:

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

Esta metodología contempla los diferentes tipos de infraestructuras que la compañía desarrolla y opera en todo el mundo. El análisis se realiza en el corto (2025), medio (2030) y largo (2050) plazo en diferentes escenarios climáticos (RCP 4.5 y RCP 8.5). El procedimiento considera el marco de riesgo definido por el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés), que pone el foco sobre el análisis de la peligrosidad, la exposición y las vulnerabilidades de los activos en los distintos horizontes temporales y escenarios climáticos.

ADAPTARE es la herramienta informática desarrollada que automatiza esta metodología y facilita el análisis y la interpretación de la información para dar respuesta a nivel de contrato a este criterio.

Salvaguardas sociales:

Ferrovial cumple con las salvaguardas mínimas establecidas en los artículos 3 y 18 del Reglamento de Taxonomía en relación con derechos humanos, corrupción, fiscalidad y competencia justa. En este sentido, un cuerpo de políticas (Política de Derechos Humanos, Política Anticorrupción, Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria y Política en Materia de Competencia, entre otras) determina la posición corporativa en estos asuntos.

La compañía cuenta con procedimientos de diligencia debida de integridad ética de proveedores, clientes, socios y candidatos con el fin de prevenir la comisión de actos delictivos, y lleva a cabo actividades formativas periódicas para dar a conocer entre su plantilla, especialmente a la Alta Dirección, todos los procedimientos y políticas corporativas.

Además, Ferrovial no ha recibido ninguna condena o sanción en firme por violación de los derechos humanos, corrupción o soborno, evasión fiscal o por no respetar las leyes de la competencia.

CÁLCULO Y RESULTADOS POR KPI ANALIZADO

Con todo lo anterior expuesto y con el propósito de dar cumplimiento a los requerimientos de reporte del RD (UE) 2021/2178 y del RD (UE) 2023/2486, los datos publicados en las tablas de la Comisión Europea y que se presentan a continuación, siguen los siguientes criterios para el cálculo de los correspondientes porcentajes:

Porcentaje de INCN:

- Cálculo del numerador elegible: suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas identificadas en los descriptivos de mitigación, adaptación, uso y protección del agua y recursos marinos, transición a una economía circular, polución, prevención y control y biodiversidad, con los valores de INCN consolidados de las sociedades analizadas.
- Cálculo del numerador alineado: suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas identificadas en los descriptivos del Anexo I de Mitigación y que se estén desarrollando en cumplimiento de los criterios de contribución sustancial, los criterios DNSH y las salvaguardas sociales ajustados a los valores de INCN consolidados de las sociedades analizadas.
- Cálculo del denominador: valor contable del INCN total de Ferrovial, en referencia a los ingresos totales de explotación de la nota 2.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas.

Porcentaje de CapEX:

- Cálculo del numerador elegible: suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas con los valores de CapEX asociados a las sociedades analizadas que han incluido las inversiones en activos fijos que estén relacionados con activos o procesos asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía.
- Cálculo del numerador alineado: suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas con los valores de CapEX asociados a las sociedades analizadas que han incluido las inversiones en activos fijos que se estén desarrollando en cumplimiento de los criterios de contribución sustancial, los criterios DNSH y las salvaguardas sociales.
- Cálculo del denominador: se ha calculado como el CapEX total de las sociedades de Ferrovial dentro del alcance del análisis, que incluye las adiciones de activos tangibles e intangibles durante el ejercicio antes de depreciaciones, amortizaciones y posibles nuevas valoraciones, incluidas las resultantes de revalorizaciones y deterioros de valor, correspondientes al ejercicio pertinente, excluyendo los cambios de valor razonable. Se incluyeron también las adiciones a los activos tangibles e intangibles que resulten de combinaciones de negocios. Adiciones reflejadas en los estados financieros en las notas 3.2 Activos intangibles, 3.3 Inversiones en proyectos de Infraestructuras, en concreto la 3.3.1 Activos modelo intangible, 3.3.2 total adiciones en modelos de concesiones, 3.4 Inmovilizado material y la 3.7 Derechos de uso por activos en arrendamiento y pasivos asociados. Asimismo, para el cálculo del CapEX únicamente se han considerado los costes contabilizados de acuerdo con las normas internacionales de información financiera (NIIF) adoptadas por el Reglamento (CE) 1126/2008:
 - NIC 16 Inmovilizado material, párrafo 73, letra e), incisos i) e iii);
 - NIC 38 Activos Intangibles, párrafo 118, letra e), inciso i);
 - NIIF 16 Arrendamientos, párrafo 53, letra h).

Porcentaje de OpEX:

El artículo 8, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852 limita el cálculo del OpEx a los costes directos no capitalizados que se relacionan con la investigación y el desarrollo, las medidas de renovación de edificios, los arrendamientos a corto plazo, el mantenimiento y las reparaciones, así como otros gastos directos relacionados con el mantenimiento diario de activos del inmovilizado material, por la empresa o un tercero a quien se subcontraten actividades, y que son necesarios para garantizar el funcionamiento continuado y eficaz de dichos activos. Adicionalmente, las empresas no financieras que apliquen PCGA nacionales y no capitalicen activos por derecho de uso incluirán los costes de arrendamiento en los OpEx.

Cuando los gastos operativos no sean materiales para el modelo de negocio de las empresas no financieras, la norma permite no reportar los costes directos no capitalizados referenciados anteriormente si se analiza y se explica la falta de materialidad de los gastos operativos en su modelo de negocio.

Ferrovial ha procedido al cálculo comparativo de sus costes operativos totales y los gastos «taxonómicos». Del total de costes operativos totales del ejercicio 2023 (7.522 millones de euros), el denominador del OpEx, tal y como se especifica en el Reglamento, representa un 5,15% (387 millones de euros), por lo que se ha considerado inmaterial para su reporte. Por este motivo, los datos incluidos en la tabla OpEx (pág 299) son reportados como igual a cero, con arreglo al punto 1.1.3.2. del Anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178. Para el cálculo del denominador del OpEx, se han tenido en cuenta todos los costes directos a nivel de grupo en relación con el mantenimiento y las reparaciones del inmovilizado material, así como los costes de arrendamientos a corto plazo. Los costes referenciados con «otros gastos» directos relacionados con el mantenimiento diario del inmovilizado material, no han sido incluidos en el numerador por lo que han sido excluidos del cálculo del denominador.

TAXONOMÍA DE LA UE

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (INCEN)

Ejercicio financiero 2023	Año			Criterios de contribución sustancial					Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo").																		
Actividades económicas	Códigos	INCEN (MILL. €)	Proporción de las INCEN año 2023 (%)	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 de los INCEN que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2022 (%)	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición								

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)

Energía solar fotovoltaica	MCC 4.1	39,5	0,46	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,05		
Distribución de calefacción y refrigeración de distrito	MCC 4.15	1,9	0,02	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00		
Energía eólica	MCC 4.3	25,9	0,30	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,13		
Energía hidroeléctrica	MCC 4.5	72,1	0,85	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00		
Transmisión y distribución de electricidad	MCC 4.9	33,3	0,39	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,39	F	
Construcción y explotación de ETAPs e IDAMs	MCC 5.1	144,5	1,70	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,69		
Construcción y explotación de EDARs	MCC 5.3	151,5	1,78	S	N/EL	N*	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,81		
Recogida y transporte de residuos no peligrosos	MCC 5.5	34,6	0,41	S	N/EL	N/EL	N*	N*	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,10		
Compostaje de biorresiduos	MCC 5.8	7,4	0,09	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,09		
Recuperación de material de desechos no peligrosos	MCC 5.9	22,6	0,26	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,26		
Captura y uso de biogás de vertederos	MCC 5.10	0,6	0,01	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,01		
Infraestructuras destinadas a los peatones	MCC 6.13	20,4	0,24	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,10	F	
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	MCC 6.14	1.558,9	18,31	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	16,14	F	
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	MCC 6.16	122,4	1,44	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,38	F	
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	MCC 6.17	139,5	1,64	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,74	F	
Construcción de edificios nuevos	MCC 7.1	303,9	3,57	S	N/EL	N/EL	N/EL	N*	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,15		
Rehabilitación de edificios	MCC 7.2	36,3	0,43	S	N/EL	N/EL	N/EL	N*	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,13		T
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	MCC 7.3	56,4	0,66	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,62	F	
Instalación y mantenimientos de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	MCC 7.5	12,5	0,15	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,16	F	
Instalación y mantenimiento de tecnologías de energía renovable	MCC 7.6	5,1	0,06	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,02	F	
INCEN de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		2.789,1	32,76	33	0	0	0	0	0	S	S	S	S	S	S	S	25,02		
De las cuales: facilitadoras		1.948,4	69,86	69,86	0	0	0	0	0	S	S	S	S	S	S	S	78,14	F	
De las cuales: de transición		36,3	1,30	1,30						S	S	S	S	S	S	S	0,52		T

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

Energía solar fotovoltaica	MCC 4.1	0,6	0,01	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,27		
Distribución de calefacción y refrigeración de distrito	MCC 4.15	0,0	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,01		
Energía solar de concentración	MCC 4.2	6,7	0,08	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,04		
Energía eólica	MCC 4.3	1,2	0,01	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Energía hidroeléctrica	MCC 4.5	2,8	0,03	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,84		
Transmisión y distribución de electricidad	MCC 4.9	16,5	0,19	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Construcción Explotación de Cogeneración con biogás, biomasa o biolíquidos.	MCC 4.20	0,0	0,00	EL	N/EL												0,03		
Construcción y explotación de ETAPs e IDAMs	MCC 5.1	21,2	0,25	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,40		
Renovación de ETAPs e IDAMs	MCC 5.2	0,7	0,01	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,02		
Construcción y explotación de EDARs	MCC 5.3/ WTR 2.2	172,9	2,03	EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL								2,31		
Renovación de EDARs	MCC 5.4	0,2	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Recogida y transporte de residuos no peligrosos	MCC 5.5 CE 2.3/ PPC 2.1	20,5	0,24	EL	N/EL	N/EL	EL	EL	N/EL								1,75		
Compostaje de biorresiduos	MCC 5.8	1,8	0,02	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,05		
Recuperación de material de desechos no peligrosos	MCC 5.9	74,2	0,87	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Desalinización	ACC 5.13	9,3	0,11	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Infraestructuras destinadas a los peatones	MCC 6.13	17,1	0,20	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,58		
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	MCC 6.14	85,7	1,01	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,52		
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	MCC 6.16	6,3	0,07	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,23		

Construcción y mantenimiento de aeropuertos	MCC 6.17	22,9	0,27	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,16	
Construcción de edificios nuevos	MCC 7.1 / CE 3.1	611,4	7,18	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		6,98	
Rehabilitación de edificios	MCC 7.2 / CE 3.2	38,4	0,45	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		0,52	
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	MCC 7.3	0,0	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,13	
Instalación y mantenimiento de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios	MCC 7.4	0,1	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,00	
Instalación y mantenimientos de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	MCC 7.5	15,2	0,18	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,00	
Procesamiento de datos, alojamiento y actividades conexas	MCC 8.1	15,4	0,18	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,32	
INCN de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		1.140,9	13,40	13	0	0	0	0	0		15,16	
A. INCN de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		3.930,0	46,16	46	0	0	0	0	0		40,21	
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA												
INCN de actividades no elegibles según la taxonomía		4.583,4	53,84									
TOTAL		8.513,5	100,0									

*No se ha realizado el análisis de alineación por no ser obligatorio en este ejercicio para los cuatro objetivos no relacionados con el cambio climático.

	INCN/Ratio total INCN	
	que se ajusta a la Taxonomía por objetivo (alineado y elegible)	elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	32,8 %	46,1 %
CCA	0.0 %	0,1 %
WTR	0.0 %	3,8 %
CE	0.0 %	12,3 %
PPC	0.0 %	0,6 %
BIO	0.0 %	0.0 %

CAPEX

Ejercicio financiero 2023	Año			Criterios de contribución sustancial			Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo").												
Actividades económicas	Códigos	CAPEX (MILL. €)	Proporción de las CapEx, año 2023 (%)	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 de las CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2022 (%)	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)

Energía solar fotovoltaica	MCC 4.1	7,1	0,68	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	3,35		
Energía eólica	MCC 4.3	0,2	0,02	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,70		
Energía hidroeléctrica	MCC 4.5	0,9	0,08	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00		
Transmisión y distribución de electricidad	MCC 4.9	105,7	10,06	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	2,35	F	
Construcción y explotación de ETAPs e IDAMs	MCC 5.1	0,2	0,02	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,01		
Construcción y explotación de EDARs	MCC 5.3	0,4	0,04	S	N	N*	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00		
Recogida y transporte de residuos no peligrosos	MCC 5.5	0,2	0,01	S	N	N/EL	N*	N*	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00		
Compostaje de biorresiduos	MCC 5.8	0,0	0,00	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00		
Recuperación de material de desechos no peligrosos	MCC 5.9	0,1	0,01	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00		
Captura y uso de biogas de vertederos	MCC 5.10	0,0	0,00	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00		
Infraestructuras destinadas a los peatones	MCC 6.13	0,0	0,00	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00	F	
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	MCC 6.14	25,4	2,41	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,72	F	
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	MCC 6.16	0,0	0,00	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00	F	
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	MCC 6.17	18,6	1,77	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,01	F	
Construcción de edificios nuevos	MCC 7.1	0,3	0,03	S	N	N/EL	N/EL	N*	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,01		
Rehabilitación de edificios	MCC 7.2	0,2	0,02	S	N	N/EL	N/EL	N*	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00		T
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	MCC 7.3	8,1	0,77	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,15		
Instalación y mantenimientos de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	MCC 7.5	1,4	0,13	S	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,14	F	
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		168,7	16,06	16,06	0	0	0	0	0	S	S	S	S	S	S	S	8,44		
De las cuales: facilitadoras		151,1	89,52	89,52	0	0	0	0	0	S	S	S	S	S	S	S	26,28	F	
De las cuales: de transición		0,2	0,10	0,10						S	S	S	S	S	S	S	0,00		T

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

Energía solar fotovoltaica	MCC 4.1 / ACC 4.1	1,8	0,17	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,02		
Energía solar de concentración	MCC 4.2 / ACC 4.2	0,0	0,00	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Energía eólica	MCC 4.3 / ACC 4.3	11,2	1,07	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Energía hidroeléctrica	MCC 4.5 / ACC 4.5	0,0	0,00	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,15		
Construcción y explotación de ETAPs e IDAMs	MCC 5.1 / ACC 5.1	0,3	0,02	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,01		
Renovación de ETAPs e IDAMs	MCC 5.2 / ACC 5.2	0,1	0,01	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Construcción y explotación de EDARs	MCC 5.3 / ACC 5.3 / CCW 2.2	0,7	0,06	EL	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,01		
Recogida y transporte de residuos no peligrosos	MCC 5.5 / ACC 5.5 / CE 2.3 / CC 2.1	4,7	0,44	EL	EL	N/EL	EL	EL	N/EL								0,00		
Compostaje de biorresiduos	MCC 5.8 / ACC 5.8	0,0	0,00	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Recuperación de material de desechos no peligrosos	MCC 5.9 / ACC 5.9	4,2	0,40	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Infraestructuras destinadas a los peatones	MCC 6.13 / ACC 6.13	0,1	0,01	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Construcción y mantenimiento de ferrocarriles	MCC 6.14 / ACC 6.14	6,0	0,57	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,01		
Construcción y mantenimiento de puertos y vías navegables	MCC 6.16 / ACC 6.16	0,6	0,05	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,03		
Construcción y mantenimiento de aeropuertos	MCC 6.17 / ACC 6.17	0,1	0,01	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00		
Construcción de edificios nuevos	MCC 7.1 / ACC 7.1 / CE 3.1	1,0	0,10	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,04		

Rehabilitación de edificios	MCC 7.2 / ACC 7.2/ CE 3.2	0,1	0,01	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL		0,00	
Instalación y mantenimiento de equipos de eficiencia energética	MCC 7.3	0,0	0,00	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,46	
Instalación y mantenimiento de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios	MCC 7.4 / ACC 7.4	3,5	0,33	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,00	
Instalación y mantenimientos de instrumentos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	MCC 7.5 / ACC 7.5	0,3	0,03	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,00	
Procesamiento de datos, alojamiento y actividades conexas	MCC 8.1 / ACC 8.1	0,1	0,01	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		0,00	
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		34,6	3,30	3	0	0	0	0	0		0,73	
A. CapEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		203,4	19,36	19	0	0	0	0	0		9,17	
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA												
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía		847,3	80,64									
TOTAL		1.050,7	100,0									

*No se ha realizado el análisis de alineación por no ser obligatorio en este ejercicio para los cuatro objetivos no relacionados con el cambio climático.

	CapEx/Ratio total CapEx	
	que se ajusta a la Taxonomía por objetivo (alineado y elegible)	elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	16,2 %	19,5 %
CCA	0.0 %	19,5 %
WTR	0.0 %	0,1 %
CE	0.0 %	0,6 %
PPC	0.0 %	0,5 %
BIO	0.0 %	0.0 %

OPEX

Ejercicio financiero 2023	Año			Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo").							Proporción de los OPEX que se ajustan a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2022	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Actividades económicas	Códigos	OPEX (MILL. €)	Proporción de los OPEX año 2023	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				
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																				
OPEX de actividades medioambientalmente 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			
De las cuales: facilitadoras			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0							0,00	F		
De las cuales: de transición			0,0	0,0	0,0												0,00	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)		0,0	0,00	0	0	0	0	0	0	0								0,00		
A OPEXde actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)			0,0	0,00	0	0	0	0	0	0								0,00		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
OPEX de actividades no elegibles según la taxonomía			387,0	100																
TOTAL			387,0	100																

TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TCFD)

Los contenidos de este Informe Anual Integrado están alineados con las recomendaciones del TCFD. Puede consultarse en este índice la ubicación de los contenidos sugeridos por la iniciativa:

	CONTENIDOS	UBICACIÓN
GOBIERNO	Describir la visión general de la junta directiva sobre los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima.	Apartado Estrategia Climática (pág 97 y 98). Apartado Gobierno Corporativo (pág 152).
	Describir el papel de la dirección a la hora de evaluar y gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (págs 229 y 230). Apartado Estrategia Climática (págs 97 y 98).
	Describir los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima que ha identificado la organización a corto, medio y largo plazo.	Capítulo Estrategia (pág 23-25). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 102-103). Capítulo de Riesgos (pág 231-234).
ESTRATEGIA	Describir el impacto que tienen los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima sobre los negocios de la organización, la estrategia y la planificación financiera.	Apartado de Estrategia Climática (pág 25) y en cada uno de los apartados relacionados cada una de las divisiones de Ferrovial (pág 34-55).
	Describir la resiliencia de la estrategia de la organización, teniendo en cuenta diferentes situaciones climáticas futuras entre las que se incluye una situación de 2 °C o menos.	Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 102-103).
RIESGOS	Describir los procesos de la organización para identificar y evaluar riesgos relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 229 y 230). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 102-103).
	Describir los procesos de la organización para gestionar los riesgos relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 229-230). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 102-103).
	Describir cómo se integran los procesos para la identificación, la evaluación y la gestión de riesgos relacionados con el clima con la gestión general de riesgos de la organización.	Capítulo de Riesgos (pág 229-230). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 102-103).
	Describir las métricas que utiliza la organización para evaluar los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima y el proceso de gestión de riesgos.	Capítulo de Riesgos (pág 229-230). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 102-103).
MÉTRICAS	Desglosar las emisiones de GEI, Scope 1, Scope 2 y, si se considera apropiado, las Scope 3, y los riesgos asociados.	Capítulo de Medio Ambiente (pág 99). Anexo de indicadores GRI Standards (pág 324-325)
	Describir los objetivos que maneja la organización para gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima y el rendimiento respecto a esos objetivos.	Capítulo de Medio Ambiente (pág 97-107).

CUADRO DE MANDO ESG

Environmental	2021	2022	2023
Emisiones absolutas Scope1 (tCO2eq)	438.807	420.761	300.648
Emisiones absolutas Scope2 market-based (tCO2eq)	37.885	40.394	26.926
Emisiones absolutas Scope3 (tCO2eq)	3.826.535	4.049.796	3.878.812
Emisiones relativas Scope1+2 (tCO2eq/M€)	67,48	42,91	43,26
Consumo de agua (Mm3)	6.909	6.808	6.152
Consumo energético total (MWh)	1.147.772	1.018.534	901.886
Consumo de electricidad de origen renovable (%)		66,6	68,5
Ingresos elegibles según Taxonomía UE (%)	40	40,21	46,16
Ingresos alineados según Taxonomía UE (%)	-	-	32,73
CapEX elegible según Taxonomía UE (%)	23	9,19	19,36
CapEX alineado según Taxonomía UE (%)	-	-	16,06
Actividad certificada ISO 14001 (%)	89	80	86
Actividad certificada ISO 50001 (%)	-	69	69
Social	2021	2022	2023
Plantilla a cierre	63.070	24.191	24.799
Plantilla media	78.534,2	34.349,8	25.165,6
Índice de rotación (%)	24,37	41,17	38,95
Horas de formación (horas/empleado)	9,98	14,40	15,50
Inversión en formación (€/empleado)	209,60	264,20	347,40
% brecha salarial (salario medio)	25	3,24	-0,65
Número de accidentes fatales de empleados propios	2	3	1
Número de accidentes fatales de contratistas	6	2	0
Índice de frecuencia de empleados	8,8	3,2	4,7
Índice de gravedad	0,28	0,10	0,17
Inversión en la comunidad (M€)	4,2	4,8	4,7
Beneficiarios en agua potable y saneamiento*	238.869	286.213	336.255
Governance	2021	2022	2023
Representación femenina en el Consejo de Administración (%)	33,3	33,3	33,3
Independencia en el Consejo de Administración (%)	66,7	66,7	75,0
Satisfacción de clientes (sobre 5)	4,3	4,2	4,2
Satisfacción de usuarios (sobre 5)	4,0	4,0	4,0
Actividad certificada ISO 9001	89	80	86
Compras a proveedores locales (%)	96,23	97,03	96,88

*Dato acumulado desde el año 2008 (31 proyectos realizados en Colombia, Perú, México, Tanzania, Etiopía, Uganda y Ghana).

CONTENIDOS DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA* Y DIVERSIDAD (LEY NEERLANDESA)

Tema	Sub tema	Incluido (sí/no)	Página referencia
Modelo de negocio	No aplica	Sí	Capítulo Ferroviario en dos minutos (información cualitativa en las páginas 18 y 19). Capítulo Estrategia global. Sección Estrategia (Páginas 24 -25)
	Descripción de las políticas aplicadas, incluida la diligencia debida	Sí	Capítulo Personas. Sección Gestión integrada del talento (Páginas 86-87) Capítulo Valor social. Tabla de Pág. 132
	El resultado de dichas políticas	Sí	Capítulo Personas. Sección Diversidad e inclusión (Páginas 87-88) Capítulo Salud, seguridad y bienestar (Páginas 91 - 92) Secciones Liderazgo, Competencia y Resiliencia (Páginas 92-93) Capítulo Derechos Humanos. Sección Modelo de Gobernanza y Gestión de los Derechos Humanos (Página 132) Tabla Estándares GRI (GRI 416-2) (Página 315)
	Principales riesgos en las operaciones propias y dentro de la cadena de valor y cómo se gestionan los riesgos	Sí	Capítulo Riesgos. Sección Gestión de Riesgos de Ferroviario (Páginas 230 y 231 y riesgos relacionados con ESG en la tabla de la página 232).
Asuntos sociales y de personal relevantes (por ejemplo, RRHH, seguridad, etc.)			Anexo de indicadores GRI 2-7. Empleados (Páginas 317-318) 2-30 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos (Pág. 319) 401-1. Nuevas contrataciones y rotación de empleados. Tabla El número de bajas y el índice de rotación en 2023 y 2022 (Página 329) 403-9. Lesiones por accidentes de trabajo (Página 330) 403-10 Enfermedades profesionales (Página 330) 404-1. Promedio total de horas de formación y promedio de horas de formación al año por trabajador. (Página 330) 405-1. Diversidad en los órganos de gobierno y de empleados (Página 331) 405-2 Relación entre salario base y retribución de mujeres y hombres (Páginas 331-332)
	Principales KPI no financieros	Sí	
	Descripción de las políticas aplicadas, incluida la diligencia debida	Sí	Capítulo Cadena de Valor. Secciones Cadena de Suministro (Página 123) y Calidad (Página 127)
	El resultado de dichas políticas	Sí	Capítulo Creación de Valor, sección Medio Ambiente (Página 29) Capítulo Medio Ambiente (Página 97) Secciones Estrategia Climática (Página 98-99, Huella de Carbono (Página 99) y Compensación (Página 100) Anexo Indicadores de Estándares GRI Tabla Estándares GRI (GRI 2-27) (Página 311)
Asuntos medioambientales relevantes (por ejemplo, impactos relacionados con el clima)	Principales riesgos en las operaciones propias y dentro de la cadena de valor y cómo se gestionan los riesgos	Sí	Capítulo Riesgos. Sección Gestión de Riesgos de Ferroviario (Páginas 230 y 231 y tabla de riesgos relacionados con ESG en la página 232).
			Tabla Estándares GRI (GRI 304-1) (Página 313) Tabla Estándares GRI (GRI 304-3) (Página 313) Anexo de los indicadores GRI 301-1. Materiales utilizados por peso o volumen (Pág. 321) 301-2. Materiales reciclados consumidos (Pág. 322) 305-1. Emisiones directas (Alcance 1) de GEI (Pág. 324) 305-2. Emisiones indirectas (Alcance 2) de GEI (Pág. 324) 305-3. Otras emisiones indirectas de GEI (Alcance 3) (Página 325) 305-5. Reducción de emisiones de GEI (Pág. 326) 305-7. Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones atmosféricas significativas (Pág. 326) 303-5 Consumo de agua (Página 324) 306-3. Residuos generados (Pág. 326-327)
	Principales KPI no financieros	Sí	

Asuntos relevantes en materia de derechos humanos (por ejemplo, protección laboral)	Descripción de las políticas aplicadas, incluida la diligencia debida	Sí	Capítulo Valor Social. Tabla de página 132.
			Capítulo Personas. Sección Diversidad e inclusión (Página 87-88)
			Capítulo Valor Social. Sección Modelo de gobernanza y gestión de los derechos humanos (Páginas 132-133)
			Sección Derechos humanos y laborales a lo largo de la cadena de valor (Páginas 133-134)
	El resultado de dichas políticas	Sí	Sección Diálogo y comunicación, aspectos clave. (Página 134)
			Capítulo Valor Social. Sección Inversión en la Comunidad, un paso más en la creación de impacto positivo (Información cualitativa en páginas 136-137)
			Capítulo Gestión Ética y Responsable. Sección Canal Ético (Página 189)
	Principales riesgos en las operaciones propias y dentro de la cadena de valor y cómo se gestionan los riesgos	Sí	Capítulo Riesgos. Sección Gestión de Riesgos de Ferrovial (Páginas 230 y 231 y tabla de riesgos relacionados con ESG en la página 232).
			Capítulo Gestión Ética y Responsable. Sección Canal Ético (Páginas 189-190)
			Anexo de indicadores GRI
			2-30 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos (Pág. 319)
	Principales KPI no financieros	Sí	
Asuntos relevantes en materia de lucha contra la corrupción y el soborno	Descripción de las políticas aplicadas, incluida la diligencia debida	Sí	Capítulo Valor Social. Tabla de página 132.
			Capítulo Gestión Ética y Responsable. Sección Valores de Ferrovial: integridad (Pág. 186)
			Capítulo Gestión Ética y Responsable. Sección Política Anticorrupción (Pág. 188)
	El resultado de dichas políticas	Sí	Capítulo Creación de Valor . Sección Gobernanza (Página 30)
			Capítulo Taxonomía. Sección Salvaguardias Sociales: (Páginas 296)
	Principales riesgos en las operaciones propias y dentro de la cadena de valor y cómo se gestionan los riesgos	Sí	Capítulo Riesgos. Sección Gestión de Riesgos de Ferrovial (Páginas 230 y 231 y tabla de riesgos relacionados con ESG en la página 232).
			Capítulo Gestión Ética y Responsable. Sección Canal Ético (Página 189)
	Principales KPI no financieros	Sí	
Información sobre diversidad (Consejo Administración y Comité de Dirección)	Descripción de las políticas aplicadas, incluida la diligencia debida	Sí	Capítulo Personas. Sección Diversidad e Inclusión (Página 87-88)
			Capítulo Gobierno corporativo. Sección 2.8.1 Diversidad (Páginas 161-162)
	El resultado de dichas políticas	Sí	Capítulo Personas. Sección Diversidad e Inclusión (Página 87-88)
			Capítulo Gobierno Corporativo. Sección 2.8.1 Diversidad (Páginas 161-162)
	Principales riesgos en las operaciones propias y dentro de la cadena de valor y cómo se gestionan los riesgos	Sí	Capítulo Riesgos. Sección Gestión de Riesgos de Ferrovial (Páginas 230 y 231 y tabla de riesgos relacionados con ESG en la página 232).
			Capítulo Personas. Sección Diversidad e Inclusión (Página 87-88)
			Capítulo Gobierno Corporativo. Sección 2.8.1 Diversidad (Páginas 161-162)
	Principales KPI no financieros	Sí	Anexo de indicadores GRI: 2-7. Empleados (Páginas 317-318)
			405-2 Relación entre salario base y retribución de mujeres y hombres (Páginas 333-334)

*En cumplimiento de la "Besluit bekendmaking niet-financiële informatie", que es la trasposición de la Directiva 2014/95/UE de la UE sobre información no financiera.

CONTENIDOS DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido de la Ley 11/2018			Estándar GRI*	Ubicación / información adicional
Modelo de Negocio	Descripción del modelo de negocio del grupo	Breve descripción del modelo de negocio del grupo, que incluirá su entorno empresarial, su organización y estructura, los mercados en los que opera, sus objetivos y estrategias, y los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	2-1, 2-6	Capítulo Ferrovial en dos minutos (información cualitativa en las páginas 18 y 19). Capítulo Estrategia global. Sección Estrategia. (Páginas 24 -25)
Políticas	Políticas aplicadas por el grupo	Políticas que aplica el grupo, que incluya los procedimientos de diligencia debida aplicados de identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos, y de verificación y control, así como las medidas que se han adoptado.	3-3	Capítulo Creación de valor. Sección Gobernanza (Página 30). Capítulo Cadena de valor. Secciones Cadena de suministro (Página 123) y Calidad (Página 127). Capítulo Valor social. Tabla de Página 132. Capítulo Gestión ética y responsable. Sección Valores de Ferrovial: integridad (Pág. 186) Tabla Estándares GRI (GRI 2-17) (Pág. 311)
Principales riesgos	Principales riesgos relacionados con las cuestiones vinculadas a las actividades del grupo	Principales riesgos relacionados con las cuestiones vinculadas a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.	3-3, 2-12, 201-2	Capítulo Creación de valor. Sección Gobernanza. Página 30. Capítulo Riesgos. Sección Gestión de Riesgos de Ferrovial (Páginas 230 y 231 y tabla de riesgos relacionados con ESG en la página 232).
Contaminación		Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad	2-69, 2-12	Creación de valor, sección Medio ambiente. Página 29 Anexo de Indicadores GRI Tabla Estándares GRI (GRI 2-27) (Página 311)
		Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	3-3, 2-69 and 2-12	Capítulo Cadena de valor. Secciones Calidad y Sistema Integrado de Gestión (Página 127)
		Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	2-12	Actualmente 251 personas (276 en 2022) trabajan en los diferentes departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial y sus filiales, lo que supone un gasto aproximado de 15,94 millones de euros (16,06 en 2022).
	Contaminación	Aplicación del principio de precaución	3-3	Capítulo Riesgos. Sección Gestión de Riesgos Ferrovial (Página 230)
		Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	307-1	Creación de valor, sección Medio ambiente (Página 29)
		Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de CO2 que afectan gravemente al medio ambiente.	3-3, 302-4, 302-5, 305-5, 305-7	Capítulo de Medio Ambiente. Secciones Estrategia Climática, Huella de Carbono y Compensación (Página 98 - 100) Anexo de indicadores GRI 305-5. Reducción de emisiones de GEI (Página 326)
	Información sobre cuestiones medioambientales	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de cualquier forma de contaminación atmosférica (incluido ruido y contaminación lumínica)	416-1	Capítulo Cadena de Valor, sección Requisitos legales y normas técnicas (Página 128) Anexo de indicadores GRI 305-7. Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones atmosféricas significativas (Página 327)
		Economía circular y prevención y gestión de residuos	3-3, 301-1, 301-2, 301-3, 303-3, 306-1, 306-2, 306-3	Capítulo de Medio Ambiente, Sección Economía circular (Páginas 104 y 105) Anexo de indicadores GRI 306-3. Residuos generados (Páginas 322-323)
		Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	No aplica	Debido a la naturaleza de las actividades de Ferrovial, este indicador se considera no material.
		Consumo y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	303-1, 303-2, 303-3	Capítulo Medio Ambiente. Sección Huella Hídrica (Página 105) Anexo de indicadores GRI 303-5 Consumo de agua (Página 324)
		Uso sostenible de los recursos	301-1, 301-2, 301-3	Capítulo de Medio Ambiente, Sección Economía circular (Páginas 104 y 105) Anexo de indicadores GRI 301-1. Materiales utilizados por peso o volumen (Página 321) 301-2. Materiales reciclados consumidos (Pág. 322)
		Consumo, directo e indirecto; Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética, uso de energías renovables	302-1, 302-2, 302-3, 302-4, 302-5	Creación Valor. Sección Medio Ambiente. Página 29 Capítulo Medio Ambiente. Sección Estrategia Climática y Huella de Carbono. (Páginas 98 - 99) Anexo de indicadores GRI 302-1. Consumo de energía en la organización (Página 322)

Cambio climático	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como actividad de la empresa (incluidos bienes y servicios que produce)	305-1, 305-2, 305-3, 305-4	Capítulo de Medio Ambiente, sección Huella de carbono (Páginas 98) Anexo de indicadores GRI 305-1. Emisiones directas (Alcance 1) de GEI (Página 324) 305-2. Emisiones indirectas (Alcance 2) de GEI (Página 324) 305-3. Otras emisiones indirectas de GEI (Alcance 3) (Página 325)
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	3-3, 201-2, 305-5	Capítulo de Medio Ambiente, sección de Estrategia Climática (Página 98 - 99)
	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones GEI y medios implementados a tal fin	3-3	Capítulo de Medio Ambiente, sección de Estrategia Climática (Página 98 - 99)
	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	304-3	Capítulo de Medio Ambiente, sección Biodiversidad y capital natural (Páginas 103 y 104) Tabla Estándares GRI (GRI 304-3) (Página 313)
	Impactos causados por las actividades u operaciones de áreas protegidas	304-1, 304-2 y 304-4	Capítulo de Medio Ambiente, sección Biodiversidad y capital natural (Páginas 103 y 104) Tabla Estándares GRI (GRI 304-1) (Página 313) Tabla GRI Standards (GRI 304-3) (Página 313)
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional	2-6, 2-7, 405-1	Anexo de indicadores GRI 2-7. Empleados (Páginas 317-318) 405-1. Diversidad en órganos de gobierno y empleados (Página 331)
	Número total y distribución de modalidades de contratos de trabajo	2-7	Anexo de indicadores GRI. 2-7. Empleados (Páginas 317-318)
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	2-7	Anexo de indicadores GRI. 2-7. Empleados (Páginas 317-318) Se ofrecen datos a cierre. Los sistemas de información de Ferrovial no permiten la segregación de contratos por edad ya que no se considera una información material
	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional	401-1	Anexo de indicadores GRI, 401-1. Nuevas contrataciones y rotación de empleados. Tabla El número de bajas y el índice de rotación en 2023 y 2022 (Página 329)
	Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional	405-2	Anexo de indicadores GRI, 405-2 Relación entre el salario base y la remuneración de las mujeres y los hombres (Páginas 331-332)
	Brecha salarial	405-2	Anexo a los indicadores GRI, 405-2 Relación entre el salario base y la remuneración de las mujeres y los hombres (Páginas 331-332)
	Remuneración puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	202-1	Anexo de indicadores GRI, 405-2 Relación entre el salario base y la remuneración de las mujeres y los hombres (Páginas 331-332)
	Remuneración media de los consejeros y directivos (incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción disgregada por sexo	2-19, 2-20, 201-3	Remuneración media de los directivos Capítulo Informe sobre remuneraciones. Sección 3.4. Evolución de la remuneración de los directivos (Página 215) Remuneración media de los consejeros Capítulo Informe Remuneraciones. Sección 6.4. Remuneración total de la alta dirección (Páginas 227)
	Implantación de políticas de desconexión laboral	402-1	Ferrovial cuenta con una Política interna para el ejercicio del derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral, cuyo objeto es regular la política interna de Ferrovial respecto al derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral de sus profesionales, así como sus modalidades de ejercicio y las acciones de formación y de sensibilización del personal sobre un uso razonable de las herramientas tecnológicas, en el contexto del ejercicio de tal derecho
	Empleados con discapacidad	405-1	El número de empleados con discapacidad en 2023 ascendió a 121 (107 en 2022).
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Organización del tiempo de trabajo	2-7	La compañía cuenta con las herramientas para adecuar la gestión del tiempo de trabajo a las necesidades de negocio y las demandas de los empleados, con el objetivo de mejorar tanto la competitividad empresarial como el bienestar de su plantilla permitiendo que se genere una cultura de compañía orientada a resultados. Además, se facilita la adopción de medidas de flexibilidad y conciliación en función de las necesidades de cada empleado atendiendo a sus ciclos vitales.
	Número de horas de absentismo	403-9	Anexo de indicadores GRI 403-9. Lesiones debidas a accidentes laborales (Página 330) 403-10 Enfermedades profesionales (Página 330)

	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de los progenitores	401-3	Ferrovial cuenta con una política interna de Flexibilidad y Conciliación, a la que tienen acceso todos los empleados y cuyo objetivo principal es impulsar un adecuado equilibrio entre la vida personal y profesional de sus empleados, a la vez que fomenta la corresponsabilidad
Salud y seguridad	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	3-3, 403-1, 403-3	Capítulo Salud, seguridad y bienestar (Páginas 91 - 92) Secciones Liderazgo, Competencia y Resiliencia (Páginas 92-93) Tabla Estándares GRI (GRI 416-2) (Página 315)
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por género.	403-9, 403-10	Anexo de indicadores GRI 403-9. Lesiones debidas a accidentes laborales (Página 330) 403-10 Enfermedades profesionales (Página 330) Ferrovial no hace distinción de sus índices de accidentalidad por género, ya que las medidas de seguridad y salud se aplican por igual en la compañía, sin hacer diferencias entre géneros.
Relaciones sociales	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	3-3	Capítulo "Valor social". Diálogo y comunicación, aspectos clave. (Página 134)
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	2-30	Anexo de indicadores GRI 2-30 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos (Página 319)
	Balance de los convenios colectivos (particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo)	403-1, 403-4	El número de convenios colectivos de empresa firmados en 2023 fue de 134 (147 en 2022). En los convenios colectivos antes indicados existen disposiciones, artículos, capítulos o incluso títulos específicos que regulan diferentes obligaciones en materia de prevención de riesgo laborales, (Seguridad y Salud en el trabajo), dándose con ello cumplimiento y adaptación a la regulación en cada país. En la negociación colectiva mantenida durante el año 2023 las materias y obligaciones relativas a la seguridad y salud en el trabajo se han renovado, o incluso mejorado en algunos casos, como consecuencia del compromiso existente en Ferrovial por el bienestar de sus trabajadores y su seguridad y salud en el trabajo
	Mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación	2-30	Capítulo Valor social. Sección Diálogo y comunicación, aspectos clave. (Página 134)
Formación	Las políticas implementadas en el campo de la formación	404-2	Capítulo Personas. Sección Gestión integrada del talento (Páginas 86-87)
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	404-1	Anexo de indicadores GRI 404-1. Promedio total de horas de formación y promedio de horas de formación al año por empleado. (Página 330)
Accesibilidad	Accesibilidad universal de las personas	3-3	Con el fin de promover la integración laboral, todos los centros de trabajo se adaptan para ser espacios accesibles atendiendo a los compromisos con la estrategia de inclusión así como a demandas particulares que pudieran existir atendiendo a la diversidad de la plantilla
	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	103-2	Capítulo Personas. Sección Diversidad e inclusión (Página 87-88) Capítulo Derechos Humanos. Sección Modelo de gobernanza y gestión de los derechos humanos (Página 132)
	Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres)	103-2	Capítulo Valor Social. Sección Modelo de gobernanza y gestión de los derechos humanos (Página 132)
Igualdad	Medidas adoptadas para promover el empleo	103-2, 404-2	Capítulo Valor Social. Sección Modelo de gobernanza y gestión de los derechos humanos (Página 132)
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, integración protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	103-2	Capítulo Valor Social. Sección Modelo de gobernanza y gestión de los derechos humanos (Página 132)
	Protocolos contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	103-2, 406-1	Capítulo Valor Social. Sección Modelo de gobernanza y gestión de los derechos humanos (Página 132)
	Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de Derechos Humanos	414-2	Capítulo Valor social. Sección Derechos humanos y laborales a lo largo de la cadena de valor. (Páginas 129-130)
Información sobre respeto a los derechos humanos	Prevención de los riesgos de vulneración de los Derechos Humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	410-1, 412-1	Capítulo Valor social. Sección Modelo de gobernanza y gestión de los derechos humanos (Páginas 132-133) Sección Derechos humanos y laborales en toda la cadena de valor (Páginas 133-134)
	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	102-17, 419-1, 411-1	Capítulo Taxonomía. Sección Salvaguardas sociales: (Página 296)

		Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	3-3	Capítulo Valor social. Sección Modelo de gobernanza y gestión de los derechos humanos (Páginas 132-133) Sección Derechos humanos y laborales en toda la cadena de valor (Páginas 133-134)
Información relativa a la lucha contra la corrupción y la lucha contra el soborno		Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	3-3	Capítulo Gestión ética y responsable Sección Política anticorrupción (Página 188)
		Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	3-3	Capítulo Gestión ética y responsable Sección Política anticorrupción (Página 188)
		Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	103-2, 201-1, 203-2, 415-1	Las aportaciones a entidades sin ánimo de lucro en 2023 ascendieron a 1,51 millones de euros (1,76 millones de euros en 2022).
	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local, poblaciones locales y el territorio	203-1, 203-2, 204-1, 413-1, 413-2	Capítulo de Valor Social. Sección Inversión en la Comunidad, un paso más en la creación de impacto positivo (Información cualitativa en las páginas 136-137)
		Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	2-28, 413-1	La mayor parte de los proyectos desarrollados por Ferrovial requieren de la realización previa de un estudio de impacto ambiental. Además, en determinados casos, su ejecución lleva aparejados ciertos impactos sobre las comunidades locales donde se llevan a cabo. En estas circunstancias, la compañía fomenta un diálogo bidireccional, comunicando a los afectados las posibles implicaciones de cada una de las fases, y también en la habilitación de canales de comunicación para recoger quejas, sugerencias o denuncias. La compañía también realiza una consulta bienal a sus grupos de interés como parte de su estudio de materialidad, y además tiene a disposición de cualquier persona, en su página web, el Canal Ético
		Las acciones de asociación o patrocinio	102-13, 203-1, 201-1	Todos los proyectos de donación, patrocinio, mecenazgo y asociación son objeto de análisis bajo la normativa interna que establece el Procedimiento para la aprobación y seguimiento de proyectos de Patrocinio, Mecenazgo y Donación. En 2023 las acciones de patrocinio estuvieron vinculadas con el fomento de las artes, la cultura, la innovación o la educación. La compañía forma parte de SEOPAN y de diversas asociaciones del sector de la construcción y las infraestructuras en el ámbito nacional e internacional
		Inclusión de la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	3-3	Capítulo Cadena de valor . Sección Integración de los principios ESG (Página 124)
		Subcontratación y proveedores	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	2-6, 308-1, 308-2, 407-1, 409-1, 414-1, 414-2
Sistemas de supervisión y auditorías y resolución de las mismas	308-1, 308-2, 414-2		Capítulo Cadena de valor. Sección Cadena de suministro (Páginas 123-124). En 2023 se evaluaron 7.562 proveedores (12.189 en 2022).	
	Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	416-1, 416-2, 417-1	Capítulo Cadena de valor. Secciones Calidad y Sistema Integrado de Gestión (Página 127)
		Sistemas de reclamación y quejas recibidas y resolución de las mismas	2-26, 418-1	Capítulo Gestión ética y responsable. Sección Valores de Ferrovial: integridad (Página186) y Sección Canal Ético (Página189-190). En 2023 se registraron 495 (416 en 2022) reclamaciones de clientes, de las cuales el 94% (83% en 2022) se resolvieron durante el año.
Información fiscal		Los beneficios obtenidos país por país	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.7
		los impuestos sobre beneficios pagados	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.7
		Las subvenciones públicas recibidas	201-4	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.1
Requerimientos del Reglamento de Taxonomía (UE) 2020/852				288-305

* Para identificar la información relativa a cada indicador GRI deben utilizarse las tablas de Indicadores GRI Standards (pag 167).

INDICADORES SUSTAINABILITY ACCOUNTING STANDARDS BOARD (SASB)

Los indicadores de SASB correspondientes al sector Engineering and Construction Services.

ASUNTO	INDICADOR	CÓDIGO SASB	REFERENCIA / RESPUESTA DIRECTA
Impactos ambientales del desarrollo de proyectos	Número de incidentes de incumplimiento de permisos, normas y reglamentos ambientales	IF-EN-160a.1	Ver indicador GRI 2-27
	Procesos para evaluar y gestionar los riesgos ambientales asociados con el diseño, la ubicación y la construcción de los proyectos	IF-EN-160a.2	Ver apartado Medio Ambiente, páginas 96-107
Integridad y seguridad estructural	Gastos incurridos por reparación de defectos y e integridad estructural	IF-EN-250a.1	No disponible
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales relacionados con incidentes relacionados con defectos e integridad estructural	IF-EN-250a.2	13.098 euros
Seguridad y salud de trabajadores	1) Índice de incidentes registrables (TRIR) y 2) índice de accidentes mortales para a) empleados directos y b) contratistas	IF-EN-320a.1	Ver Anexo a indicadores GRI, indicadores 403-9 y 403-10
Impacto del ciclo de vida de edificios e infraestructuras	Número de (1) proyectos certificados según una norma de sostenibilidad y (2) proyectos activos que buscan dicha certificación	IF-EN-410a.1	Ver Anexo a indicadores GRI, indicador CRE8
	Proceso para incorporar las consideraciones de eficiencia energética e hídrica de la fase operacional en la planificación y el diseño de proyectos	IF-EN-410a.2	Ver apartado Medio Ambiente, páginas 96-107
Impacto climático de las actividades	Importe de cartera de 1) proyectos relacionados con hidrocarburos y 2) proyectos de energía renovable	IF-EN-410b.1	La cartera de proyectos relacionados con hidrocarburos asciende a 35,9 millones de euros, correspondientes a gasoductos principalmente. En cuanto a la cartera de proyectos de energía renovable, principalmente energía solar fotovoltaica, ascendió a 111,8 millones de euros.
	Importe de las cancelaciones de cartera asociados a proyectos relacionados con hidrocarburos	IF-EN-410b.2	No se han registrado cancelaciones de cartera asociadas a proyectos de hidrocarburos
	Importe de cartera asociada a proyectos no energéticos relacionados con la mitigación del cambio climático	IF-EN-410b.3	Ver apartado Taxonomía (páginas 298-305)
Ética empresarial	1) Número de proyectos activos y 2) cartera en los países que ocupan los 20 lugares más bajos en el Índice de Percepción de la Corrupción de Transparencia Internacional	IF-EN-510a.1	Ferrovial no desarrolla proyectos en ninguno de los 20 países situados en la posición inferior del Índice de Percepción de la Corrupción
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales relacionados con acusaciones de: 1) soborno o corrupción y 2) prácticas anticompetitivas	IF-EN-510a.2	Ver Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.5.
	Descripción de las políticas y prácticas para la prevención de (1) soborno y corrupción, y (2) el comportamiento anticompetitivo en los procesos de licitación de proyectos	IF-EN-510a.3	Ver apartado Gestión Ética y Responsable, páginas 186-188

INDICADORES GRI STANDARDS

Estándar GRI	Página/referencia	Alcance
GRI 2: Contenidos Generales 2021		
1. La organización y sus prácticas de presentación de informes		
2-1 Detalles organizacionales	13, 22-24 Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2023 de Ferrovial	Ferrovial
2-2 Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad	Anexos I y II de las Cuentas Anuales Consolidadas 2023 de Ferrovial	Ferrovial
2-3 Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto	El periodo objeto del informe es el ejercicio 2023, siendo su presentación con carácter anual. El punto de contacto se indica en la contraportada del Informe	Ferrovial
2-4 Actualización de la información	285	Ferrovial
2-5 Verificación externa	340-342	Ferrovial
2. Actividades y trabajadores		
2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	11-19, 22-24, 127-130 Notas 1.1, 1.2 y 1.3 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2023 de Ferrovial	Ferrovial
2-7 Empleados	11-19, 84-88 y Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
2-8 Trabajadores que no son empleados	84-88	Ferrovial
3. Gobernanza		
2-9 Estructura de gobernanza y composición	144-150	Ferrovial
2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno	151	Ferrovial
2-11 Presidente del máximo órgano de gobierno	145	Ferrovial
2-12 Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos	151-152	Ferrovial
2-13 Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos	151	Ferrovial
2-14 Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad	156-157	Ferrovial
2-15 Conflictos de interés	163-164	Ferrovial
2-16 Comunicación de inquietudes críticas	189-190, 286	Ferrovial
2-17 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	El Consejo de Administración es informado periódicamente de los temas relacionados con la gestión medioambiental y seguridad y salud de la compañía así como el seguimiento del Plan estratégico en materia de Responsabilidad Corporativa. Además, el Consejo se reserva, directamente o a través de sus Comisiones, el conocimiento de una serie de materias sobre las que deberá pronunciarse. Entre ellas, aprobar políticas en diversas materias.	Ferrovial
2-18 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	163	Ferrovial
2-19 Políticas de remuneración	198-207	Ferrovial
2-20 Proceso para determinar la remuneración	208-217	Ferrovial
2-21 Ratio de compensación total anual	Anexo de indicadores GRI	Ferrovial
4. Estrategia, políticas y prácticas		
2-22 Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenibles	7, 26-29	Ferrovial
2-23 Compromisos y políticas	129-132, 183	Ferrovial
2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	182-187	Ferrovial
2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	129-132	Ferrovial
2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	186-187	Ferrovial
2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	El importe de las sanciones ambientales más significativas abonadas en el ejercicio 2023 por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 72.828 euros (147.585 euros en 2022), correspondiente a cuatro expedientes impuestos durante el ejercicio 2023, y 1.341 correspondientes a años anteriores (21.361 euros en 2022). Las principales sanciones están relacionadas con el uso de material inadecuado en un terraplén y al almacenamiento de residuos en áreas no adecuadas. En el ejercicio 2023 no se han cerrado con sanción expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios (0 en 2022). Notas 6.3 y 6.5 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2023 de Ferrovial.	Ferrovial
2-28 Afiliación a asociaciones	286	Ferrovial

5. Participación de los grupos de interés

2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés

278, 286-288

Ferrovial

2-30 Convenios de negociación colectiva

137, Anexo de indicadores GRI y Tabla de contenidos Ley de Información no financiera.

Ferrovial

Estándar GRI	Indicador y descripción	Página/referencia	Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	287-288	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	23-25, 287-288	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	23-25, 287-288	Ferrovial

CONTENIDOS TEMÁTICOS

Desempeño económico

GRI 201: Desempeño Económico 2016	201-1 Valor económico directo generado y distribuido	Ver Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	102, 232-234 Adicionalmente, Ferrovial informa públicamente sobre los riesgos y oportunidades en el informe CDP. La información relativa a 2023 estará disponible a lo largo de 2024	Ferrovial
	201-3 Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación	Nota 6.6.4. de Cuentas Anuales Consolidadas 2023 de Ferrovial Nota 6.2. de Cuentas Anuales Consolidadas 2023 de Ferrovial	Ferrovial
	201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	Nota 6.1. de Cuentas Anuales Consolidadas 2023 de Ferrovial Nota 6.4. de Cuentas Anuales Consolidadas 2023 de Ferrovial	Ferrovial

Presencia en el mercado

GRI 202: Presencia en el mercado 2016	202-1 Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local	La relación entre el salario inicial y el salario mínimo local en los países con presencia significativa por género (Hombre/Mujer) es la siguiente: España: 1,1 / 1,1 (1,2 / 1,2 en 2022) Estados Unidos: 1,66 / 1,66 (1,66 / 1,66 en 2022) Polonia: 1 / 1 (1 / 1 en 2022) Chile: 1 / 1 (1 / 1 en 2022)	Ferrovial
	202-2 Proporción de altos ejecutivos contratados de la comunidad local	En 2023, la proporción de directivos locales ha sido del 97% (96% en 2022)	Ferrovial

Impactos económicos indirectos

GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	131-138	Ferrovial
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	14, 35-39	Ferrovial

Prácticas de adquisición

GRI 204: Prácticas de adquisición 2016	204-1 Proporción de gasto en proveedores locales	0,969	Ferrovial

Anticorrupción

GRI 205: Anticorrupción 2016	205-1 Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción	185-190	Ferrovial
	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	185-190	Ferrovial
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	185-190	Ferrovial

Competencia desleal

GRI 206: Competencia desleal 2016	206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal, las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En el ejercicio 2023, se encontraban abiertos dos expedientes y litigios relacionados con las prácticas monopólicas (dos en 2022). Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2023 de Ferrovial	Ferrovial
GRI 207: Fiscalidad	GRI 207-1 Enfoque fiscal.	191-195	Ferrovial
	GRI 207-2 Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos.	191-195	Ferrovial
	GRI 207-3 Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal.	191-195	Ferrovial
	GRI 207-4 Reporte país por país.	Anexo tablas GRI Standards	Ferrovial

Estándar GRI	Indicador y descripción	Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	287-288
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	97-106
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	97-106

Materiales			
GRI 301: Materiales 2016	301-1 Materiales utilizados por peso o volumen	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
	301-2 Materiales reciclados consumidos	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	301-3 Productos reutilizados y materiales de envasado	La actividad de Ferrovial no incluye la producción de bienes destinados a la venta con embalajes	Ferrovial
Energía			
GRI 302: Energía 2016	302-1 Consumo energético dentro de la organización	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	302-2 Consumo energético fuera de la organización	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	302-3 Intensidad energética	La intensidad energética fue de 105,9 MWh/M€. (105,5 MWh/M€ en 2022)	Ferrovial
	302-4 Reducción del consumo energético	El consumo energético con respecto a 2022 ha disminuido un 11% (1.018.534 MWh)	Ferrovial
	302-5 Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	El consumo de energía con respecto a 2022 ha disminuido un 11% (1.018.534 MWh).	Ferrovial
Agua			
GRI 303: Agua y efluentes 2018	303-1 Interacción con el agua como recurso compartido	105-106	Ferrovial
	303-2 Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua	105-106	Ferrovial
	303-3 Captación de agua	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	303-4 Vertido de aguas residuales	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	303-5 Consumo de agua	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
Biodiversidad			
GRI 304: Biodiversidad 2016	304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	En 2023, Ferrovial trabajó en 54 nuevos proyectos (34 en 2022) sometidos a Declaración de Impacto Ambiental (o figuras equivalentes), según el marco legal de cada país.	Ferrovial
	304-2 Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	la ocupación del terreno, la creación de hábitats y posibles perturbaciones a especies protegidas (debido a contaminación atmosférica, acústica y lumínica). Estos impactos han sido contemplados en las respectivas Declaraciones de Impacto Ambiental o figuras equivalentes, según el marco legal de cada país, de las actividades que así lo requieren, llevando a cabo actuaciones de prevención y/o correctivas. Asimismo, se realizan actuaciones de compensación en aquellos casos en los que así haya sido requerido según la dispuesto en	Ferrovial
	304-3 Hábitats protegidos o restaurados	Ferrovial realiza la restauración ecológica de los hábitats afectados por la construcción y operación de sus infraestructuras de acuerdo con lo establecido por la normativa vigente en cada país, introduciendo siempre que es posible mejoras sobre los requisitos mínimos así como criterios de restauración ecológica que aseguren unos mejores resultados a largo plazo.	Ferrovial
	304-4 Especies que aparecen en la Lista Roja de la UICN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
Emisiones			
GRI 305: Emisiones 2016	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	99. Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	99. Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	99. Ver Anexo Indicadores GRI. Las emisiones del Scope 3 están limitadas al alcance descrito en la tabla 305-3 del Anexo Indicadores GRI	Ver Anexo Indicadores GRI
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	La intensidad de emisiones de efecto invernadero es de 43,26 tCO2/M€ en 2023, (42,91 tCO2/M€ en 2022)	Ferrovial
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	98-99. Ver Anexo Indicadores GRI.	Ferrovial
	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	Este dato no se considera material debido a que Ferrovial no tiene control operacional sobre los centros que usan equipos de refrigeración, que emplean refrigerantes basados en gases fluorados o sustancias que agotan la	Ferrovial
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial

Efluentes y residuos			
GRI 306: Residuos 2020	306-1 Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos	104-105	Ferrovial
	306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos	104-105	Ferrovial
	306-3 Residuos generados	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
	306-4 Residuos no destinados a eliminación	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
	306-5 Residuos destinados a eliminación	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
Evaluación ambiental de proveedores			
GRI 308: Evaluación ambiental de proveedores 2016	308-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	123-124	Ferrovial
	308-2 Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	123-126 En Construcción, se ha analizado el impacto negativo en el plano ambiental, como riesgos potenciales y trabajos deficientes. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes	Ferrovial
Estándar GRI	Indicador y descripción		Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	287-288	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	85-89	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	85-89	Ferrovial
Empleo			
GRI 401: Empleo 2016	401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	89. Los beneficios sociales de cada país y negocio, se ofrecen por igual a los empleados con jornada completa y con jornada parcial pero, en algunos casos, es necesario tener una antigüedad mínima de un año para acceder a determinadas prestaciones sociales.	Ferrovial
	401-3 Permiso parental	Ferrovial considera que este no es un aspecto de riesgo debido a que los países en los que está presente cuentan con legislación que garantiza los derechos del trabajador al respecto y, por ello, no se gestiona de forma específica esta información.	Ferrovial
Relaciones trabajador-empresa			
GRI 402: Relaciones trabajador-empresa 2016	402-1 Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales	Ferrovial sigue los periodos de preaviso establecidos en la normativa laboral o los recogidos, en su caso, en los convenios aplicables a cada negocio, no habiéndose definido periodos mínimos de preaviso a nivel corporativo.	Ferrovial
Salud y Seguridad en el trabajo			
GRI 403: Salud y Seguridad en el trabajo 2018	403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	91-95	Ferrovial
	403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	91-95	Ferrovial
	403-3 Servicios de salud en el trabajo	91-95	Ferrovial
	403-4 Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	91-95	Ferrovial
	403-5 Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	91-95	Ferrovial
	403-6 Fomento de la salud de los trabajadores	91-95	Ferrovial
	403-7 Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados mediante relaciones comerciales.	directa en las evaluaciones de riesgos realizadas por el departamento de Seguridad y Salud y se controla mediante la vigilancia de la salud, en la que se definen y aplican los protocolos correspondientes en función de los	Ferrovial
	403-8 Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo.	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	403-9 Lesiones por accidente laboral	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	403-10 Dolencias y enfermedades laborales	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial

Formación y enseñanza

GRI 404: Formación y enseñanza 2016	404-1 Media de horas de formación al año por empleado	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	Todos los programas de formación y desarrollo se encaminan a la mejora de la empleabilidad del candidato, en los casos en los que se establecieran planes de prejubilación o reorganizaciones (i.e.ERTE) se pueden negociar planes específicos de formación como otros planes de acompañamiento al empleo (outplacement).	Ferrovial
	404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	El porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional de Ferrovial es de un 29,77% (30,44% en 2022)	Ferrovial

Diversidad e igualdad de oportunidades

GRI 405: Diversidad e igualdad de oportunidades 2016	405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	87-88, 161-162 Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial

No discriminación

GRI 406: No discriminación 2016	406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	189-190 Se informa de las denuncias recibidas a través del Canal Ético	Ferrovial

Libertad de asociación y negociación colectiva

GRI 407: Libertad de asociación y negociación colectiva 2016	407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	131-135	Ferrovial

Trabajo infantil

GRI 408: Trabajo infantil 2016	408-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	131-135	Ferrovial

Trabajo forzoso u obligatorio

GRI 409: Trabajo forzoso u obligatorio 2016	409-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	131-135	Ferrovial

Prácticas en materia de seguridad

GRI 410: Prácticas en materia de seguridad 2016	410-1 Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos	Los vigilantes de seguridad de la sede de Ferrovial son contratados a través de una empresa que ha certificado que dichas personas han recibido la formación correspondiente.	Sede Ferrovial

Derechos de los pueblos indígenas

GRI 411: Derechos de los pueblos indígenas 2016	411-1 Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	Durante los ejercicios 2022 y 2023, no se han detectado casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas.	Ferrovial

Comunidades locales

GRI 413: Comunidades locales 2016	413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	136-138	Ferrovial
	413-2 Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales– en las comunidades locales	Durante 2022 y 2023, no se han detectado situaciones en las que las actividades de Ferrovial hayan generado efectos negativos significativo en las comunidades locales.	Ferrovial

Evaluación social de los proveedores

GRI 414: Evaluación social de los proveedores 2016	414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	123-124	
	414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	123-124	

Política pública

GRI 415: Política pública 2016	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	286	Ferrovial

Salud y seguridad de los clientes

GRI 416: Salud y seguridad de los clientes 2016	416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios	91-95	Ferrovial
	416-2 Casos de incumplimiento relativos a los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	En el ejercicio 2023 no se han cerrado con sanción expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios (0 en 2022). Notas 6.3 y 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2023 de Ferrovial	Ferrovial

Marketing y etiquetado			
	417-1 Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios	76-77	Ferrovial
GRI 417: Marketing y etiquetado 2016	417-2 Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios	En 2022 y 2023, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
	417-3 Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	En 2022 y 2023, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
Privacidad del cliente			
GRI 418: Privacidad del cliente 2016	418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	En 2022 y 2023, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial

PRINCIPIOS DE REPORTE

GUÍA GRI STANDARDS

Los principios de la Guía GRI aplicados:

Definición del contenido de Informe:

- **Materialidad:** aspectos que reflejen los impactos significativos, sociales, ambientales y económicos de la organización o que podrían ejercer una influencia sustancial en las decisiones de los grupos de interés.
- **Participación de los grupos de interés:** identificar a los grupos de interés y describir en la memoria cómo ha dado respuesta a sus expectativas e intereses.
- **Contexto de sostenibilidad:** presentar el desempeño dentro del contexto más amplio de la sostenibilidad.
- **Exhaustividad:** la cobertura debe permitir que los grupos de interés puedan evaluar el desempeño de la organización informante.

Definición de la calidad del Informe:

- **Equilibrio:** el informe debe reflejar tanto los aspectos positivos como negativos del desempeño de la compañía.
- **Comparabilidad:** la información debe ser comparable en el tiempo y con otras empresas por parte de los grupos de interés.
- **Precisión:** la información publicada tiene que ser precisa y detallada.
- **Claridad:** la información se debe exponer de una manera comprensible y accesible para todos.
- **Fiabilidad:** los datos deben ser de calidad y establecer la materialidad de la compañía.

ANEXO A INDICADORES GRI

2-7 EMPLEADOS

Número de empleados a cierre por tipo de jornada y género

		2022		2023	
Jornada Completa	Hombres	19.660	23.598	20.415	24.566
	Mujeres	3.938		4.151	
Jornada Parcial	Hombres	480	593	144	233
	Mujeres	113		89	
TOTAL			24.191		24.799

Número de empleados a cierre por tipo de contrato laboral y género

		2022		2023	
Contrato Temporal	Hombres	4.960	5.670	3.268	3.860
	Mujeres	710		592	
Contrato Indefinido	Hombres	15.180	18.521	17.291	20.939
	Mujeres	3.341		3.648	
TOTAL			24.191		24.799

Número de empleados a cierre por grupo de edad

		2022		2023	
<30	Hombres	3.484	4.447	3.607	4.642
	Mujeres	963		1.035	
30-45	Hombres	8.429	10.458	8.388	10.471
	Mujeres	2.029		2.083	
>45	Hombres	8.227	9.286	8.563	9.686
	Mujeres	1.059		1.123	
TOTAL			24.191		24.799

Número medio de empleados por género, tipo de contrato y categoría profesional

Categoría 2023	Fijos		Eventuales		Total		Total 2023
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Executive Committee	4,0	—	—	—	4,0	—	4,0
BU Executive Committee and Corporate Director	45,2	12,3	9,9	0,4	55,1	12,8	67,9
Affiliate Executive Committee & Head of Department	257,2	81,4	5,0	0,8	262,2	82,2	344,3
Business Positions Leads	277,6	17,6	4,8	0,2	282,4	17,8	300,2
Manager	2.089,2	565,5	125,1	21,4	2.214,2	586,9	2.801,2
Senior Professional / Supervisor	1.453,4	664,7	44,2	23,0	1.497,6	687,6	2.185,2
Professional	2.319,9	1.214,9	381,6	251,5	2.701,5	1.466,4	4.167,9
Administratives / Support	607,3	612,4	134,5	164,3	741,8	776,7	1.518,5
Blue Collar	10.535,7	546,4	2.560,0	134,4	13.095,7	680,9	13.776,5
Total	17.589,5	3.715,2	3.265,0	595,9	20.854,5	4.311,1	25.165,6

Categoría 2022	Fijos		Eventuales		Total		Total 2022
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Manager y categoría superior (Executive, Senior Manager, Head of Department, etc)	2.490,7	616,6	121,3	19,7	2.612,0	636,3	3.248,3
Senior Professional / Supervisor	2.551,7	991,5	56,8	29,3	2.608,4	1.020,8	3.629,2
Professional	5.621,8	1.953,5	446,3	262,8	6.068,1	2.216,4	8.284,4
Administratives / Support	506,4	789,4	138,3	152,3	644,6	941,7	1.586,3
Blue Collar	11.703,4	2.291,4	3.391,6	215,2	15.095,0	2.506,6	17.601,6
Total	22.874,0	6.642,5	4.154,1	679,3	27.028,1	7.321,7	34.349,8

Número de empleados a cierre por región y género

	2022			2023		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Polonia	4.568	1.534	6.102	4.706	1.643	6.349
España	4.502	911	5.413	4.829	1.000	5.829
Chile	4.468	376	4.844	4.412	405	4.817
Estados Unidos	3.579	599	4.178	3.781	584	4.365
Reino Unido	867	293	1.160	856	284	1.140
Alemania	880	4	884	785	4	789
Canadá	548	67	615	483	70	553
Colombia	202	106	308	161	68	229
Turquía	158	23	181	157	27	184
Australia	97	45	142	120	55	175
Portugal	119	60	179	105	61	166
Puerto Rico	94	15	109	117	19	136
Francia	19	7	26	20	10	30
Países Bajos	4	1	5	8	4	12
Perú	5	4	9	4	4	8
Eslovaquia	15	4	19	4	0	4
Arabia Saudí	7	0	7	4	0	4
Irlanda	0	0	0	1	1	2
Italia	0	2	2	0	2	2
Omán	5	0	5	2	0	2
Túnez	1	0	1	1	0	1
Brasil	1	0	1	1	0	1
India	0	0	0	1	0	1
Lituania	1	0	1	0	0	0
TOTAL	20.140	4.051	24.191	20.558	4.241	24.799

2-21. RATIO DE COMPENSACIÓN TOTAL ANUAL*

	2021	2022	2023
TOTAL Ferrovial	142,84	112,08	116,12
EE.UU.	8,61	8,99	9,66
España	24,93	13,18	14,67
Polonia	17,95	17,26	17,84
Reino Unido	22,99	10,58	5,25
Chile	16,69	16,31	16,44

RATIO DEL INCREMENTO PORCENTUAL DE LA COMPENSACIÓN TOTAL ANUAL*

	2021	2022	2023
TOTAL Ferrovial	-5,85 %	-0,49 %	-0,32 %
EE.UU.	-0,66 %	-0,94 %	236,44 %
España	18,64 %	-0,13 %	0,25 %
Polonia	38,81 %	0,65 %	0,80 %
Reino Unido	2,34 %	2,89 %	0,08 %
Chile	18,54 %	0,75 %	0,98 %

*El alcance es del 90,54% de la plantilla media.

2-30. PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS EN LOS ACUERDOS DE NEGOCIACIÓN COLECTIVA

	Total plantilla	Empleados representados	% 2023	% 2022
España	5.829	5.827	100,0 %	99,8 %
EE.UU.	4.365	14	0,3 %	0,0 %
Canada	553	77	13,9 %	0,0 %
Reino Unido	1.140	68	6,0 %	4,6 %
Polonia	6.349	5.009	78,9 %	79,9 %
Latinoamérica	5.191	4.358	84,0 %	73,4 %
Resto de países	1.372	138	10,1 %	8,7 %
TOTAL	24.799	15.491	62,5 %	59,2 %

201-1. VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO

VALOR ECONOMICO GENERADO(M€)	2021	2022	2023
a) Ingresos:			
Cifra de ventas	6.910	7.551	8.514
Otros ingresos de explotación	1	2	1
Ingresos financieros	24	104	216
Beneficios puesta en equivalencia	1.198	180	215
TOTAL	8.133	7.837	8.946
VALOR ECONOMICO DISTRIBUIDO (M€)	2021	2022	2023
b) Consumos y gastos (1)			
Consumo	1.085	1.197	1.047
Otros gastos de explotación	3.922	4.182	4.885
c) Salarios y beneficios a empleados			
Gastos de personal	1.293	1.446	1.599
d) Gastos financieros y dividendos			
Dividendos a los accionistas	190	132	136
Operaciones de autocartera (2)	434	446	114
Gastos financieros	334	320	184
e) Impuestos			
Impuesto sobre sociedades	-9	30	25
TOTAL	7.249	7.753	7.990
VALOR ECONÓMICO RETENIDO (M€)	884	84	956

(1) Los gastos de acción social del Grupo, registrados en el epígrafe Otros Gastos de Explotación se detallan en el Capítulo Comunidad.

(2) Reducción de capital mediante amortización de acciones en autocartera. Para más información consultar nota 5.1. Patrimonio Neto de las Cuentas Anuales Consolidadas.

207-4. FISCALIDAD: REPORTE PAÍS POR PAÍS

La siguiente tabla refleja las cantidades pagadas por Ferrovial en 2022 en euros.

Se publican los datos relativos a 2022 y no los de 2023, en coherencia con la obligación de comunicación del Informe de País por País a la Agencia Tributaria española (en el mes de noviembre de cada año se comunica el informe correspondiente al año previo)

Jurisdicción ¹	2022 (M€)							
	Número de empleados ²	Ingresos ³		Total	Resultado antes de Impuesto sobre Beneficios ³	Impuesto sobre Beneficios (pagado) ³	Impuesto sobre Beneficios (devengado) ³	Activos Tangibles ³
Terceros	Vinculados							
Alemania	884	52,81	0,00	52,81	4,57	1,98	1,39	0,05
Arabia Saudí	7	7,58	0,55	8,12	5,22	0,00	0,76	0,06
Argentina	0	0,00	0,00	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00
Australia	154	183,09	1,93	185,02	0,41	-0,02	0,00	20,87
Bolivia	0	0,03	0,00	0,03	0,22	0,00	0,00	0,00
Brasil	1	1,93	0,00	1,93	1,63	0,30	0,51	0,00
Canadá	621	390,22	2,68	392,90	278,89	13,72	11,80	52,01
Chile	4.870	354,26	52,69	406,95	-14,43	-3,94	0,28	164,75
Colombia	315	15,64	0,05	15,70	-19,52	0,00	0,50	3,51
Emiratos Árabes Unidos	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Eslovaquia	20	15,66	2,20	17,86	2,19	0,96	0,00	0,18
España	29.568	1.232,32	519,93	1.752,24	-109,15	13,53	-4,14	701,27
Estados Unidos	4.350	2.422,49	267,54	2.690,04	15,07	0,83	2,17	7.103,23
Francia	28	15,65	0,07	15,72	0,21	0,86	0,05	0,01
Grecia	0	0,00	0,00	0,00	-0,04	0,00	0,00	0,01
India	3	2,17	0,00	2,17	0,83	0,01	0,00	0,00
Irlanda	1	0,10	0,15	0,25	-100,32	0,11	0,49	0,00
Italia	2	0,29	0,00	0,29	0,22	0,00	0,00	0,00
Lituania	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Luxemburgo	0	3,12	0,02	3,14	2,09	0,00	0,00	0,00
Marruecos	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00
México	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nueva Zelanda	0	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,90
Omán	5	30,37	0,00	30,37	37,74	0,00	2,15	0,00
Países Bajos	12	0,32	20,40	20,72	122,22	2,35	1,08	0,00
Perú	12	17,99	0,11	18,10	1,91	0,45	1,15	0,71
Polonia	6.102	1.814,17	-0,05	1.814,12	133,71	37,61	40,64	277,36
Portugal	178	135,84	1,94	137,78	6,74	1,52	2,26	262,00
Puerto Rico	113	23,45	0,60	24,05	0,76	0,00	0,20	1,83
Qatar	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reino Unido	11.744	703,07	19,14	722,21	-65,12	2,40	-1,83	45,82
República Checa	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
República Dominicana	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Túnez	1	0,00	0,00	0,00	-1,26	0,00	0,00	0,00
Turquía	181	43,72	0,00	43,72	18,08	0,00	0,00	632,84
Uruguay	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	59.172	7.466,30	889,95	8.356,26	322,87	72,69	59,46	9.267,41

(1) En las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2023, Anexos I y II, se detallan las entidades integrantes del grupo mercantil, su residencia, así como las actividades que desarrollan.

(2) En cuanto al número de empleados, se ha efectuado un cálculo aproximado del número total de empleados en equivalencia a tiempo completo. Se han computado los trabajadores de las entidades pertenecientes a Serveo y Amey, cuya participación se transmitió por Ferrovial durante el ejercicio 2022.

(3) Para los ingresos, resultados e impuestos en moneda extranjera se utiliza el tipo de cambio medio del ejercicio y para los activos tangibles el tipo de cambio de cierre del ejercicio.

Impuesto sobre Beneficios: tipo legal vs tipo efectivo por jurisdicción

La siguiente tabla refleja la explicación cualitativa de las diferencias existentes entre los tipos impositivos legales y efectivos en el Impuesto sobre Beneficios respecto a las jurisdicciones en las que Ferrovial ha pagado dicho Impuesto en 2022 y 2021. A diferencia de la tabla anterior, la siguiente tabla sólo refleja lo relativo a las cantidades pagadas en concepto de Impuesto sobre Beneficios por sociedades consolidadas por integración global.

2022 Impuesto sobre Beneficios				
Jurisdicción	Tipo legal	Tipo efectivo	Diferencia	Explicación
Alemania	30 %	30 %	0 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Arabia Saudí	20 %	15 %	5 %	El tipo efectivo es inferior al nominal porque se incluyen en su base de cálculo pérdidas no activadas en contabilidad.
Argentina	35 %	0 %	35 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Australia	30 %	0 %	30 %	El tipo efectivo es inferior al nominal porque se incluyen en su base de cálculo pérdidas no activadas en contabilidad.
Bolivia	25 %	0 %	25 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Brasil	34 %	31 %	3 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Canadá	27 %	4 %	22 %	El tipo efectivo es inferior al nominal por incluirse en su base de cálculo ingresos exentos (dividendos). Sin considerar tales ingresos exentos, el tipo efectivo coincide con el nominal a nivel jurisdiccional.
Chile	27 %	-2 %	29 %	Existen empresas con beneficios que tributan por el importe que se ha devengado, y otras que se encuentran en pérdidas y no devengan gasto por impuesto corriente. Dichos beneficios y pérdidas no se compensan entre sí ya que no existe consolidación fiscal. En todo caso, el resultado global en la jurisdicción es pérdida global.
Colombia	35 %	-3 %	38 %	Existen empresas con beneficios que tributan por el importe que se ha devengado, y otras que se encuentran en pérdidas y no devengan gasto por impuesto corriente. Dichos beneficios y pérdidas no se compensan entre sí ya que no existe consolidación fiscal. En todo caso, el resultado global en la jurisdicción es pérdida global.
Eslovaquia	21 %	0 %	21 %	El tipo efectivo es inferior al nominal por la generación de pérdidas fiscales en el propio ejercicio.
España	25 %	4 %	21 %	El tipo efectivo es inferior al nominal por la generación de pérdidas no activadas en el consolidado fiscal. El ingreso por impuesto devengado corresponde a la estimación parcial de actas de inspección a nuestro favor.
Estados Unidos	21%*	14 %	7 %	Se registra impuesto corriente por los impuestos estatales. No existe gasto por impuesto corriente federal por la generación de bases imponibles negativas del grupo consolidado fiscal.
Francia	25 %	25 %	0 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Grecia	29 %	0 %	29 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
India	30 %	0 %	30 %	El gasto por impuesto se registra al final del ejercicio fiscal que es distinto al año natural.
Irlanda	12%**	0 %	12 %	El tipo efectivo se distorsiona por la inclusión de un deterioro en el resultado.
Italia	28 %	0 %	28 %	El tipo efectivo es inferior al nominal porque se incluyen en su base de cálculo pérdidas no activadas en contabilidad.
Luxemburgo	25 %	0 %	25 %	Existen ajustes fiscales que hacen que no exista base imponible.
Marruecos	31 %	0 %	31 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Nueva Zelanda	28 %	0 %	28 %	País con pérdidas de ejercicios anteriores en el que, además, no se ha desarrollado actividad
Omán	15 %	6 %	9 %	El tipo efectivo es inferior al nominal porque se incluyen en su base de cálculo pérdidas no activadas en contabilidad.
Países Bajos	25,8%***	1 %	25 %	No se devenga gasto por impuesto por la generación de pérdidas en el grupo consolidado fiscal. El gasto por impuesto corriente registrado corresponde a un acta de inspección fiscal.
Perú	30 %	60 %	-31 %	Los Consorcios en Perú tributan de manera independiente de su matriz por el impuesto de sociedades. El gasto devengado corresponde a los Consorcios con base imponible positiva mientras que las Sucursales tienen pérdidas fiscales que no se pueden compensar.
Polonia	19 %	30 %	-15 %	El tipo efectivo es muy superior al tipo nominal por incluir en su base de cálculo gastos no deducibles fiscalmente que constituyen diferencias permanentes.
Portugal	22,5 %	33 %	-11 %	El tipo efectivo es superior que el nominal principalmente por la limitación a la deducibilidad de intereses financieros en las concesionarias y por la limitación al uso de pérdidas fiscales.
Puerto Rico	29 %	27 %	2 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Reino Unido	19 %	3 %	16 %	País en el que se han generado pérdidas. El crédito que se registra es por el derecho de cobro de cesión de pérdidas a empresas que no consolidan contablemente por estar disponibles a la venta (operaciones discontinuadas).
Túnez	25 %	0 %	25 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se devenga impuesto a pagar.
Turquía	25 %	0 %	25 %	País en el que se han generado pérdidas fiscales por lo que no se devenga impuesto a pagar.

* Se considera el tipo impositivo federal/nacional.

** Las rentas de inversión tributan a un tipo del 25%.

*** Los primeros 395 mil euros se gravan al tipo impositivo del 15%.

301-1. MATERIALES UTILIZADOS POR PESO O VOLUMEN

	2021	2022	2023
Betún asfáltico (t)	464.342	106.329	48.279
Hormigón (t)	7.178.860	6.177.323	5.338.501
Acero corrugado (t)	182.651	128.921	121.552
Áridos (t)*	-	9.509.101	9.187.753
Cemento (t)*	-	168.752	148.874
Aglomerado asfáltico (t)*	-	765.162	782.783

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

301-2. MATERIALES RECICLADOS CONSUMIDOS*

	2021	2022	2023
Total de material reciclado (t)	355.853	1.129.600	1.338.467

*Se han reexpresado los datos de 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

302-1. CONSUMO ENERGÉTICO DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN*

		2009	2021	2022	2023
Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles (total) (MWh)	Diésel	230.581	355.972	262.837	307.599
	Fuel	95.607	21.442	14.124	9.401
	Gasolina	5.630	3.982	3.593	3.472
	Gas Natural	115.180	11.242	14.204	18.336
	Carbón	0	85.941	75.602	58.013
	Queroseno	1.138	224	364	0
	Propano	1.082	738	1.441	679
	LPG	53	22	879	40
	Diésel	569.111	247.279	229.209	141.998
	Fuel	0	0	0	0
	Gasolina	207.218	188.038	204.349	187.113
	Gas Natural	1.425	1.425	1.425	811
	Etanol	2.575	2.575	2.575	0
	LPG	16	702	0	48
	TOTAL	1.229.616	919.582	810.602	727.510
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes No Renovables (MWh)	Corporación	1.489	1.090	1.078	0
	Autopistas	63.909	4.555	4.097	4.446
	Aeropuertos	18.415	18.415	18.423	18.596
	Construcción	220.246	41.519	42.711	28.090
	Infraestructuras Energéticas y Movilidad	30.656	480	3.239	3.741
	TOTAL	334.713	66.059	69.549	54.872
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes Renovables (MWh)	Corporación	0	0	0	1.024
	Autopistas	665	8.330	8.611	8.787
	Aeropuertos	0	0	0	0
	Construcción	167	98.430	94.327	98.595
	Infraestructuras Energéticas y Movilidad	7.159	55.371	35.444	11.097
	TOTAL	7.990	162.131	138.383	119.504

Consumo energético por región (MWh)	Origen no renovable	Origen renovable
España	5.452	75.589
Estados Unidos	5.728	8.255
Reino Unido	4.350	12.175
Polonia	8.643	20.678
Latinoamérica	101	266
Otros	30.599	2.541
TOTAL	54.872	119.504

ENERGÍA PRODUCIDA (MWh)	2021	2022	2023
Energía eléctrica generada en plantas de tratamiento de agua	143.106	136.123	104.852
Energía eléctrica generada en secado térmico	408.248	221.837	255.786
TOTAL	551.354	357.960	360.638

*Se han reexpresado los datos del año base, 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

302-2. CONSUMO ENERGÉTICO FUERA DE LA ORGANIZACIÓN*

		2021	2022	2023
Consumo de Energía adquirida según fuentes primarias (GJ)	Carbón	36.720	37.304	52.796
	Gasoil	11.334	11.338	10.152
	Gas	38.080	38.181	39.556
	Biomasa	3.956	3.958	3.768
	Residuos	1.102	1.095	910
	Resto	135.256	134.242	116.062
	TOTAL	226.447	226.117	223.244

*Se han reexpresado los datos del año base, 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

303-3. EXTRACCIÓN DE AGUA*

	2021		2022		2023	
	Extracción total de agua de todas las zonas	Extracción total de agua de todas las zonas con estrés hídrico	Extracción total de agua de todas las zonas	Extracción total de agua de todas las zonas con estrés hídrico	Extracción total de agua de todas las zonas	Extracción total de agua de todas las zonas con estrés hídrico
Red de suministro (m3)	1.216.616	651.338	845.468	583.447	1.115.436	911.877
Agua dulce superficial (m3)	293.066	293.066	576.586	576.586	42.292	42.292
Agua subterránea (m3)	617.519	617.519	658.167	658.167	629.316	627.423
Agua de lluvia (m3)	0	0	6.580	6.580	181	181
Agua de origen residual (m3)	0	0	0	0	0	0
Agua pretratada en Cadagua (m3)	4.775.762	4.775.762	4.699.448	4.699.448	4.321.764	4.321.764
Agua reciclada - reutilizada (m3)	6.179	6.179	21.899	21.899	43.765	43.765
TOTAL (m3)	6.909.142	6.343.864	6.808.148	6.546.127	6.152.754	5.947.303

*Se han reexpresado los datos de 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

303-4 VERTIDOS DE AGUA*

	2021		2022		2023	
	Vertido total de agua en todas las zonas	Vertido total de agua en todas las zonas con estrés hídrico	Vertido total de agua en todas las zonas	Vertido total de agua en todas las zonas con estrés hídrico	Vertido total de agua en todas las zonas	Vertido total de agua en todas las zonas con estrés hídrico
TOTAL (m3)	211.775	163.958	217.820	174.777	178.108	156.479

*Se han reexpresado los datos de 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

Nota: Los datos de vertido se han calculado a partir de indicadores estándares de vertido para ciertas actividades publicados por diversas fuentes, no constituyendo mediciones reales de vertido.

303-5. CONSUMO DE AGUA*

	2021	2022	2023
Consumo total de agua (m3)	6.697.367	6.590.328	5.974.646
Consumo relativo total de agua (m3/M€)	786,11	773,55	701,28
Consumo de agua de zonas con estrés hídrico (m3)	6.179.906	6.371.350	5.790.824

*Se han reexpresado los datos de 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

304-4. ESPECIES QUE APARECEN EN LA LISTA ROJA DE LA UICN Y EN LISTADOS NACIONALES DE CONSERVACIÓN CUYOS HÁBITATS SE ENCUENTREN EN ÁREAS AFECTADAS POR LAS OPERACIONES

	2022		2023	
Estado de conservación de las especies	Lista Roja UICN	Lista regional	Lista Roja UICN	Lista regional
En peligro crítico de extinción (CR)	10		8	
En peligro de extinción (EN)	17		11	
Vulnerable (VU)	14		12	
Casi amenazada (NT)	24		21	
Preocupación menor (LC)	202		292	
Otras categorías		52		33
TOTAL	267	52	344	33

305-1. EMISIONES DIRECTAS DE GEI (SCOPE 1) (tCO₂ EQ)*

POR NEGOCIO	2009 (año base)	2021	2022	2023
Corporación	375	166	54	154
Autopistas	6.593	2.353	2.918	3.765
Aeropuertos	1.296	1.296	1.296	1.014
Construcción	202.652	209.155	184.418	193.104
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	253.040	225.837	232.076	102.611
TOTAL	463.957	438.807	420.761	300.648

POR FUENTE	2009 (año base)	2021	2022	2023
Móviles	201.823	114.113	112.847	85.145
Estacionarias	221.817	259.457	235.558	150.482
Fugitivas	185	243	124	180
Difusas	40.131	64.994	72.232	64.841
TOTAL	463.957	438.807	420.761	300.648

*Se han reexpresado los datos del año base, 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

305-2. EMISIONES INDIRECTAS DE GEI AL GENERAR ENERGÍA (SCOPE 2) (tCO₂ EQ)*

	2009 (Año base)	2021	2022	2023
Corporación	521	373	319	0
Autopistas	20.006	1.745	1.631	1.788
Aeropuertos	7.624	7.624	7.624	7.695
Construcción	95.492	28.041	30.194	16.719
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	14.295	102	626	724
Total emisiones market-based	137.937	37.885	40.394	26.926
Total emisiones location-based	142.543	87.257	79.935	74.579

*Se han reexpresado los datos del año base, 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

EMISIONES DE GEI (SCOPE 1 + SCOPE 2) (tCO₂eq/FACTURACIÓN (M€))*

	Año base (2009)	2021	2022	2023
Emisiones relativas (tCO₂ eq/M€)	162,36	67,48	42,91	43,26

*Para las emisiones Scope2 se han considerado las emisiones market-based.

GHG EMISSIONS (SCOPE 1 + SCOPE 2) (tCO₂eq)*

	2009 (base-year)	2021	2022	2023	2023vs2009	2023vs2022
Emisiones absolutas Scope 1&2 (tCO₂eq)	601.893	476.692	461.156	327.574	-45,58 %	-28,97 %

*For Scope2 emissions, market-based emissions have been considered.

305-3. OTRAS EMISIONES INDIRECTAS DE GEI (SCOPE 3) (tCO₂ EQ)*

Las actividades, productos y servicios incluidas en el Scope 3 son las siguientes:

- **Purchased goods and services:** Incluyen las emisiones relacionadas con el ciclo de vida de los materiales comprados por Ferrovial que han sido utilizados en productos o servicios que la empresa ofrece. Esto se limita a las emisiones derivadas de la compra, agua y otros materiales relevantes (hormigón y asfalto) descritas en el indicador 301-1. No se incluyen datos de subcontratistas.
- **Capital goods:** Incluye todas las emisiones aguas arriba (es decir, de la cuna a la puerta) de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la compañía en el año, en función de la información recogida en las Cuentas Anuales Consolidadas.
- **Fuel and energy related activities:** dentro de este apartado se considera la energía que es necesaria para producir los combustibles y electricidad que la empresa consume y la pérdida de electricidad en el transporte.
- **Upstream transportation and distribution:** incluye las emisiones procedentes del transporte y la distribución de los principales productos adquiridos en el ejercicio.
- **Waste generated in operations:** Las emisiones en este apartado están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la empresa.
- **Business travel:** Se incluyen las emisiones asociadas a viajes de empresa: tren, avión y taxis reportados por la principal agencia de viajes con las que trabaja el grupo en España.
- **Employee commuting:** Incluye emisiones procedentes del desplazamiento de los empleados desde sus domicilios hasta sus puestos de trabajo en las oficinas centrales en España.
- **Investments:** De las inversiones participadas se contabilizan las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos y autopistas sobre las que no se tiene control operacional. Todos los aeropuertos llevan a cabo una verificación externa independiente de sus emisiones, a fecha de publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes a 2023 por lo que se han considerado las emisiones de 2022.
- **Use of sold products:** Ferrovial calcula las emisiones procedentes del uso de las infraestructuras de transporte terrestre gestionadas por Cintra.
- **End of life treatment of sold products:** Esta categoría incluye exclusivamente las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de reporte. Se han tenido en consideración exclusivamente las emisiones derivadas de los productos (asfalto y hormigón) reportados en la categoría Purchased goods and services.
- **Upstream leased assets:** Incluye las emisiones relacionadas con el consumo de electricidad de aquellos edificios de los clientes en los que Amey lleva el mantenimiento y limpieza y gestiona el consumo.

	2012 (Año base)	2021	2022	2023
Purchased goods and services**	1.756.724	1.144.190	867.951	726.585
Capital Goods**	569.407	191.884	761.835	454.202
Fuel and energy related activities	124.282	65.458	69.525	72.449
Upstream transportation and distribution	560.420	552.731	454.426	386.948
Waste generated in operations	191.948	94.059	122.540	186.121
Business travel	5.065	1.964	3.805	3.147
Employee commuting	792	1.673	1.245	1.219
Upstream leased	1.405	0	0	0
Downstream transportation and distribution	0	0	0	0
Processing of sold products	0	0	0	0
Use of sold products	686.941	473.640	498.782	564.484
End of life treatment of sold products	57.368	59.894	19.224	13.205
Downstream leased assets	0	0	0	0
Franchises	0	0	0	0
Investments	2.167.571	1.241.041	1.250.462	1.470.452
TOTALESTIMADO	6.121.922	3.826.535	4.049.796	3.878.812

*Se han reexpresado los datos del año base, 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

**Categoría de emisiones fuera del alcance SBTi.

	2015	2021	2022	2023
Objetivo SBTi	3.795.791	2.490.461	2.490.461	2.698.025

Objetivo Sustainability Linked Bond	2015	2021	2022	2023
Purchased goods and services	1.746.399	1.144.190	867.951	726.585
Upstream transportation and distribution	605.289	552.731	454.426	386.948
Waste generated in operations	226.828	94.059	122.540	186.121
Scope 3 SLB	2.578.515	1.790.980	1.444.917	1.299.654

Biogenic CO2 (tCO2/eq)	2009 (año base)	2021	2022	2023
Construcción	768	62.404	60.240	61.464
Thalia	704.104	611.752	822.703	150.644
TOTAL	704.872	674.156	882.943	212.108

305-5. REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI*

	2021	2022	2023
Compra de electricidad renovable (t CO2eq)	38.010	36.952	37.050
Por la captación de biogás en plantas de tratamiento de agua (t CO2eq)	553.059	529.337	518.353
Por generación de energía en plantas de tratamiento de agua (t CO2eq)	52.435	29.326	29.625
TOTAL	643.504	595.615	585.028

*Se han reexpresado los datos de 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

305-7. ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NOx), ÓXIDOS DE AZUFRE (SOx) Y OTRAS EMISIONES SIGNIFICATIVAS AL AIRE

	2023				
	NOx (Tn)	CO (t)	COVNM (t)	SOx (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	113,71	45,30	11,10	153,30	30,14
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	350,03	2.029	222,43		20,95
Emisiones procedentes de Electricidad	16,12	6,29	0,12	24,49	1,38
	NOx (g/Kg)	CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	SOx (g/kg)	Partículas (g/Kg)
Emisiones procedentes de maquinaria móvil utilizada en obras de construcción	5,80	1,90	0,60	0	0,37

	2022				
	NOx (Tn)	CO (t)	COVNM (t)	SOx (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	40,37	15,99	3,80	51,35	10,11
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	380,12	1.934	214,78		27,71
Emisiones procedentes de Electricidad	16,01	6,22	0,12	25,08	1,36
	NOx (g/Kg)	CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	SOx (g/kg)	Partículas (g/Kg)
Emisiones procedentes de maquinaria móvil utilizada en obras de construcción	1.260,69	3.834,33	388,84	0	46,28

306-3. RESIDUOS GENERADOS*

306-4. RESIDUOS NO DESTINADOS A ELIMINACIÓN*

306-5. RESIDUOS DESTINADOS A ELIMINACIÓN*

Tipo de residuo	Tratamiento	2021	2022	2023
Residuos de construcción y demolición	VALORIZACIÓN (t)	3.257.616	2.649.625	2.414.162
	Reutilización (t)	1.023.527	1.126.243	1.335.109
	Reciclaje (t)	2.234.090	1.523.383	1.079.053
	Otras valorizaciones (t)	0	0	0
	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido (t)	1.605.685	852.229	143.203
	Vertedero (t)	1.605.685	852.229	143.203
	Incineración (t)	N/A	N/A	N/A
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	0	0	0
Residuos no peligrosos	VALORIZACIÓN (t)	473.080	475.963	457.170
	Reutilización (t)	3.358	3.358	3.358
	Reciclaje (t)	314.210	314.428	314.347
	Otras valorizaciones (t)	155.512	158.178	139.465
	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido (t)	115.151	128.273	123.881
	Vertedero (t)	94.729	94.874	94.840
	Incineración (t)	20.422	33.399	29.041
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	0	0	0
Residuos peligrosos	VALORIZACIÓN (t)	17.103	17.114	18.575
	Reutilización (t)	0	0	0
	Reciclaje (t)	5.630	5.635	7.385
	Otras valorizaciones (t)	11.473	11.479	11.190
	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido (t)	5.098	3.839	2.503
	Vertedero (t)	N/A	N/A	N/A
	Incineración (t)	N/A	N/A	N/A
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	5.098	3.839	2.503
TOTAL	VALORIZACIÓN (t)	3.747.799	3.142.702	2.889.906
	Reutilización (t)	1.026.884	1.129.600	1.338.467
	Reciclaje (t)	2.553.929	1.843.445	1.400.785
	Otras valorizaciones (t)	166.985	169.656	150.655
	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido (t)	1.725.933	984.341	269.587
	Vertedero (t)	1.700.414	947.103	238.043
	Incineración (t)	20.422	33.399	29.041
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	5.098	3.839	2.503
TOTAL (t)		5.473.732	4.127.043	3.159.493
TOTAL GENERACIÓN RELATIVA DE RESIDUOS (t/M€)		642,48	484,42	370,85

Tierras	2021	2022	2023
Tierras movidas (m3)	26.211.950	17.723.746	21.754.579
Tierra reutilizadas (m3)	24.550.580	15.925.402	19.222.416

*Se han reexpresado los datos de 2021 y 2022 para adecuarlos al perímetro de la organización a cierre de 2023.

CRE8. TIPO Y NÚMERO DE CERTIFICACIONES, CLASIFICACIONES Y SISTEMAS DE ETIQUETADO EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD PARA LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES, GESTIÓN, OCUPACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN.

Certificaciones de construcciones sostenibles obtenidas en España, Polonia y Chile:

Región	2023					
	BREEAM	CES	LEED	LEED + WELL	Certificación energética A	Certificación energética B
Chile						
España	11		5	1	9	5
Polonia	1		1			
TOTAL	12	0	6	1	9	5

Región	2022					
	BREEAM	CES	LEED	LEED + WELL	Certificación energética A	Certificación energética B
Chile		1				
España	10		8	1	12	7
Polonia	2		1			
TOTAL	12	1	9	1	12	7

401-1. NUEVAS CONTRATACIONES DE EMPLEADOS Y ROTACIÓN DE PERSONAL

A lo largo de 2023, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 10.495 (14.466 en 2022), lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 41,70% (42,11% en 2022), con respecto a la plantilla media del ejercicio. El desglose por país, género y edad es el siguiente:

		<30	30 - 45	>45	Subtotal	TOTAL 2023	TOTAL 2022
España	Hombres	389	440	586	1.415	1.604	1.012
	Mujeres	86	76	27	189		
EE.UU	Hombres	761	560	433	1.754	1.940	2.204
	Mujeres	74	63	49	186		
Canadá	Hombres	153	140	259	552	640	491
	Mujeres	26	37	25	88		
Reino Unido	Hombres	54	55	43	152	201	2.547
	Mujeres	27	17	5	49		
Polonia	Hombres	278	422	239	939	1.234	1.069
	Mujeres	166	106	23	295		
Latinoamérica	Hombres	1.029	1.786	929	3.744	4.031	6.258
	Mujeres	87	152	48	287		
Resto de países	Hombres	143	314	331	788	845	885
	Mujeres	19	24	14	57		
TOTAL	Hombres	2.807	3.717	2.820	9.344	10.495	14.466
	Mujeres	485	475	191	1.151		
	Subtotal	3.292	4.192	3.011			

El número de bajas y el índice de rotación en 2023 y 2022 fueron los siguientes:

Bajas	2023																			Total por categoría
	Voluntarias						Involuntarias						Total							
	Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres				
	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45		
Executive Committee	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	
BU Executive Committee and Corporate Director	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	4	0	0	2	6	
Affiliate Executive Committee & Head of Department	1	5	8	0	4	4	0	3	9	0	1	3	1	8	17	0	5	7	38	
Business Positions Leads	0	1	8	0	1	0	0	5	10	0	0	0	0	6	18	0	1	0	25	
Manager	11	99	69	2	35	11	3	82	55	0	20	10	14	181	124	2	55	21	397	
Senior Professional / Supervisor	20	81	27	11	26	16	5	36	38	2	12	7	25	117	65	13	38	23	281	
Professional	121	145	78	71	98	26	46	113	67	30	63	21	167	258	145	101	161	47	879	
Administratives / Support	20	73	16	57	52	18	13	31	14	23	23	10	33	104	30	80	75	28	350	
Blue Collar	956	1.312	1.153	59	90	59	971	1.834	1.245	47	64	33	1.927	3.146	2.398	106	154	92	7.823	
Subtotal por edad	1129	1.716	1.361	200	306	135	1.039	2.104	1.441	102	183	85	2.168	3.820	2.802	302	489	220		
Subtotal por género	4.206			641			4.584			370			8.790			1.011				9.801
TOTAL	4.847						4.954						9.801							

Rotación (%)	2023																	
	Voluntaria						Involuntaria						Total					
	Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres		
	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45
Índice de rotación por edad	4,49	6,82	5,41	0,79	1,22	0,54	4,13	8,36	5,73	0,41	0,73	0,34	8,61	15,18	11,13	1,20	1,94	0,87
Índice de rotación por género	16,71			2,55			18,22			1,47			34,93			4,02		
ÍNDICE DE ROTACIÓN TOTAL	19,26						19,69						38,95					

Bajas	2022																			Total por categoría
	Voluntaria						Involuntaria						Total							
	Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres				
	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45		
Manager y categorías superiores	8	112	67	1	51	10	0	27	58	0	10	3	8	139	125	1	61	13	347	
Senior Professional / Supervisor	30	107	70	9	47	18	2	19	16	0	6	6	32	126	86	9	53	24	330	
Professional	328	387	257	121	316	51	31	84	51	15	40	5	359	471	308	136	356	56	1.686	
Administratives / Support	66	24	16	54	64	37	17	30	11	22	26	17	83	54	27	76	90	54	384	
Blue Collar	1.174	1.471	1.018	114	187	165	1.705	2.818	2.384	67	180	112	2.879	4.289	3.402	181	367	277	11.395	
Subtotal por edad	1.606	2.101	1.428	299	665	281	1.755	2.978	2.520	104	262	143	3.361	5.079	3.948	403	927	424		
Subtotal por género	5.135			1.245			7.253			509			12.388			1.754			14.142	
Total	6.380						7.762						14.142							

Rotación (%)	2022																	
	Voluntaria						Involuntaria						Total					
	Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres		
	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45
Índice de rotación por edad	4,68	6,12	4,16	0,87	1,94	0,82	5,11	8,67	7,34	0,30	0,76	0,42	9,78	14,79	11,49	1,17	2,70	1,23
Índice de rotación por género	14,95			3,62			21,12			1,48			36,06			5,11		
ÍNDICE DE ROTACIÓN TOTAL	18,57						22,60						41,17					

403-1. REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN COMITÉS FORMALES TRABAJADOR-EMPRESA DE SALUD Y SEGURIDAD

	2021	2022	2023
Trabajadores representados en Comités de Seguridad y Salud (%)	74,6	85,0	73,0

403-8 TRABAJADORES CUBIERTOS POR UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SALUD Y LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO (ISO 45001)

	2021	2022	2023
Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo (%)	93	87	77

403-9. LESIONES POR ACCIDENTE LABORAL

403-10 DOLENCIAS Y ENFERMEDADES LABORALES

	2021	2022	2023
Índice de frecuencia	8,8	3,2	4,7
Índice de frecuencia (incluyendo contratistas)	6,7	3,3	4,3
Índice de frecuencia total recordable	1,9	0,8	1,1
Índice de frecuencia total recordable (incluyendo contratistas)	1,4	0,7	0,9
Índice de gravedad	0,28	0,10	0,17
Tasa de absentismo	6,64	5,61	4,40
Índice de frecuencia de enfermedades profesionales*	0,29	0,65	0,22
Horas de absentismo (mill.horas)	9,28	4,12	2,08
Número de accidentes fatales de empleados	2	3	1
Número de accidentes fatales de contratistas	6	2	0

*El número de casos de enfermedades profesionales ascendió en 2023 a 11 (48 en 2022).

Índice de frecuencia = número accidentes con baja*1,000,000/nº horas trabajadas

Índice de frecuencia total recordable= número accidentes total recordable*200,000/nº horas trabajadas

Índice de gravedad = nº jornadas perdidas * 1,000/nº horas trabajadas

Nota: se ofrecen los datos de accidentalidad únicamente como ratios ya que estos representan de manera fidedigna el desempeño de la compañía en el ámbito de la seguridad y la salud. Las variaciones tan significativas en los indicadores mostrados se deben principalmente a los procesos de desinversión acometidos por la compañía en los últimos dos años.

404-1 MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN TOTALES Y MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN AL AÑO POR EMPLEADO

	2023														Horas por división 2023
	2021	2022		Executive Committee	BU Executive Committee and Corporate Director	Affiliate Executive Committee & Head of Department	Business Positions Leads	Manager	Senior Professional / Supervisor	Professional	Admin / Support	Blue Collar	Subtotal	Horas empl. y categ. 2023	
Corporación	18.770	17.718	Hombres	0	385	1.085	0	711	3.104	154	0	0	5.439	18,6	19,5
			Mujeres	0	59	846	0	679	3.285	158	687	0	5.713	20,4	
Autopistas	9.629	13.304	Hombres	0	228	304	383	1.044	658	546	39	2.265	5.467	8,1	9,6
			Mujeres	0	30	294	0	474	744	695	611	406	3.254	14,0	
Aeropuertos	1.014	6.297	Hombres	0	66	402	4	427	1.033	2.808	422	2.973	8.135	41,7	42,7
			Mujeres	0	31	41	61	136	0	217	1.276	213	1.975	47,1	
Construcción	118.857	205.527	Hombres	13	775	4.228	7.873	46.046	24.014	33.618	5.941	36.306	158.814	9,9	11,6
			Mujeres	0	215	1.220	527	15.641	13.715	27.334	5.817	1.443	65.912	19,7	
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	635.263	257.237	Hombres	0	9	196	91	897	1.100	3.445	886	121.094	127.718	35,3	33,7
			Mujeres	0	0	114	99	398	332	1.477	1.371	4.533	8.324	20,2	
Subtotal por género y categoría 2023			Hombres	13	1.464	6.215	8.351	49.124	29.909	40.571	7.288	162.638	305.573	14,7	15,5
			Mujeres	0	335	2.514	687	17.328	18.076	29.881	9.762	6.595	85.178	19,8	
Subtotal por categoría 2023				13	1.798	8.730	9.038	66.452	47.985	70.452	17.049	169.233			
Subtotal por género y categoría 2022			Hombres			68.027			57.805	80.262	11.317	177.910			
			Mujeres			17.429			23.455	29.617	11.730	22.532			
Subtotal por categoría 2022						85.456			81.260	109.879	23.047	200.442			
TOTAL	783.532	500.084						390.751							

405-1. DIVERSIDAD EN ÓRGANOS DE GOBIERNO Y EMPLEADOS

Los datos de plantilla a cierre por categoría profesional, línea de negocio y género son los siguientes:

Plantilla a cierre		2023											TOTAL	TOTAL 2022
		Executive Committee	BU Executive Committee and Corporate Director	Affiliate Executive Committee & Head of Department	Business Positions Leads	Manager	Senior Professional / Supervisor	Professional	Administratives / Support	Blue Collar	Subtotal			
Corporación	Hombres	8	16	45	0	39	128	22	7	0	265	508	511	
	Mujeres	2	5	28	0	46	113	19	30	0	243			
Autopistas	Hombres	0	0	28	12	67	51	60	6	260	484	677	632	
	Mujeres	0	1	10	0	23	44	35	23	57	193			
Aeropuertos	Hombres	0	5	16	0	10	13	55	16	76	191	231	239	
	Mujeres	0	2	3	0	4	1	6	21	3	40			
Construcción	Hombres	3	35	153	255	2.053	1.188	2.441	584	9.298	16.010	19.362	17.608	
	Mujeres	0	5	35	13	497	477	1.343	621	361	3.352			
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	Hombres	0	4	13	6	65	62	125	57	3.276	3.608	4.021	5.201	
	Mujeres	0	1	7	3	19	15	79	71	218	413			
TOTAL 2023	Hombres	11	60	255	273	2.234	1.442	2.703	670	12.910	20.558	24.799	24.191	
	Mujeres	2	14	83	16	589	650	1.482	766	639	4.241			
TOTAL 2022	Hombres			2.594			1.547	2.570	565	12.864	20.140			
	Mujeres			636			720	1.324	668	703	4.051			

405-2 RATIO DEL SALARIO BASE Y DE LA REMUNERACIÓN DE MUJERES FRENTE A HOMBRES

Brecha salarial 2023 (expresado en moneda local) por país. Datos a 31.12.2023 - Salario base + complementos salariales*:

País	Género	Nº Empleados	% de empleados	Salario mediano	Salario medio	% brecha salarial (salario mediano)	% brecha salarial (salario medio)
España	Mujeres	1.000	17,0 %	40.708 €	50.179 €	-23,41 %	-4,45 %
	Hombres	4.829	83,0 %	32.984 €	48.041 €		
Reino Unido	Mujeres	284	25,0 %	£41.971	£49.660	16,79 %	13,27 %
	Hombres	856	75,0 %	£50.441	£57.257		
EEUU	Mujeres	584	13,0 %	75.056 \$	89.311 \$	-25,78 %	-10,67 %
	Hombres	3.781	87,0 %	59.673 \$	80.699 \$		
Polonia	Mujeres	1.643	26,0 %	108.480 zł	126.162 zł	-19,10 %	1,66 %
	Hombres	4.706	74,0 %	91.080 zł	128.287 zł		
Chile	Mujeres	405	8,0 %	16.204.457 CLP	19.635.969 CLP	-0,85 %	-2,96 %
	Hombres	4.412	92,0 %	16.068.561 CLP	19.071.390 CLP		
Canadá	Mujeres	70	13,0 %	79.738	101.644	-0,22 %	-10,50 %
	Hombres	483	87,0 %	79.565	91.987		

(*) Se entiende por complemento salarial aquellas remuneraciones percibidas por los empleados que junto al salario base, conforman la totalidad de la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (nocturnidad, horas extras, etc.), con las condiciones personales o profesionales de los mismos (como por ejemplo idiomas o productividad), o con los resultados de la compañía (como el variable anual).

Brecha global 2023 (expresado en euros) por país. Datos a 31.12.2023 - Salario base + complementos salariales*:

País	Género	Nº Empleados	% de empleados	Salario mediano	Salario medio	% brecha salarial (salario mediano)	% brecha salarial (salario medio)
España	Mujeres	1.000	17,0 %	40.708 €	50.179 €	-23,41 %	-4,45 %
	Hombres	4.829	83,0 %	32.984 €	48.041 €		
Reino Unido	Mujeres	284	25,0 %	48.264 €	57.105 €	16,79 %	13,27 %
	Hombres	856	75,0 %	58.004 €	65.842 €		
EEUU	Mujeres	584	13,0 %	69.402 €	82.583 €	-25,78 %	-10,67 %
	Hombres	3.781	87,0 %	55.178 €	74.619 €		
Polonia	Mujeres	1.643	26,0 %	23.888 €	27.782 €	-19,10 %	1,66 %
	Hombres	4.706	74,0 %	20.056 €	28.250 €		
Chile	Mujeres	405	8,0 %	17.832 €	21.608 €	-0,85 %	-2,96 %
	Hombres	4.412	92,0 %	17.682 €	20.986 €		
Canadá	Mujeres	70	13,0 %	54.645 €	69.657 €	-0,22 %	-10,50 %
	Hombres	483	87,0 %	54.526 €	63.040 €		
BRECHA GLOBAL TOTAL 2023	Mujeres	3.986	17,0 %	36.438 €	43.627 €	-12,73 %	-0,65 %
	Hombres	19.067	83,0 %	32.323 €	43.345 €		
BRECHA GLOBAL TOTAL 2022	Mujeres	3.780	21,0 %	36.424 €	42.199 €	-8,87 %	3,24 %
	Hombres	18.532	79,0 %	33.457 €	43.610 €		

Nota: la Brecha Salarial Global se ha reducido del 2023 a 2022. El principal motivo por el que la Brecha Salarial es a favor de las mujeres se debe a que la mayoría de los puestos de Blue Collars están ocupados por hombres, siendo esta categoría la que recoge a los empleados con salarios más bajos de la compañía (quedando esta distribución compuesta por un 95% de hombres y un 5% de mujeres). Además esta categoría tiene mucho peso dentro de la plantilla total de la compañía, ya que los Blue Collars representan el 54% sobre dicho total. La plantilla que se ha incluido en el análisis supone el 92,96% del total de plantilla a cierre.

(*) Se entiende por complemento salarial aquellas remuneraciones percibidas por los empleados que junto al salario base, conforman la totalidad de la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (nocturnidad, horas extras, etc.), con las condiciones personales o profesionales de los mismos (como por ejemplo idiomas o productividad), o con los resultados de la compañía (como el variable anual).

Brecha salarial global 2023 (expresado en moneda €) por categoría profesional. Datos a 31.12.23 -Salario base + complementos salariales*:

	Categoría Profesional	Género	Nº Empleados	% Empleados	Salario medio en € 2023	% Brecha Medio 2023	Salario medio en € 2022	% Brecha Medio 2022
TOTAL PLANTILLA POR CATEGORÍA PROFESIONAL	Manager y superiores (**)	Mujeres	691	20,0 %	100.134 €		91.965 €	
		Hombres	2.745	80,0 %	116.300 €	13,90 %	108.340 €	15,11 %
	Senior Professionals/ Supervisors	Mujeres	634	32,0 %	66.888 €		62.676 €	
		Hombres	1.371	68,0 %	73.177 €	8,59 %	71.366 €	12,18 %
	Professionals	Mujeres	1.405	36,0 %	48.087 €		44.753 €	
		Hombres	2.462	64,0 %	57.978 €	17,06 %	54.488 €	17,87 %
	Administratives/ Support	Mujeres	677	52,0 %	35.956 €		36.020 €	
		Hombres	619	48,0 %	34.423 €	-4,45 %	35.691 €	-0,92 %
	Blue Collars	Mujeres	579	5,0 %	27.361 €		29.314 €	
		Hombres	11.870	95,0 %	31.370 €	12,78 %	33.776 €	13,21 %
	TOTAL 2023	Mujeres	3.986	17,0 %	43.627 €		42.199 €	
		Hombres	19.067	83,0 %	43.345 €	-0,65 %	43.610 €	3,24 %

NOTA: La plantilla que se ha incluido en el análisis supone el 92,96% del total de plantilla a cierre.

* Se entiende por complemento salarial aquellas remuneraciones percibidas por los empleados que junto al salario base, conforman la totalidad de la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (nocturnidad, horas extras, etc.), con las condiciones personales o profesionales de los mismos (como por ejemplo idiomas o productividad), o con los resultados de la compañía (como el variable anual).

(**) Esta categoría incluye: BU Executive Committee and Corporate Director, Affiliate Executive Committee & Head of Department, Business Positions Leads y Managers

Brecha salarial 2023 (expresado en moneda local) por categoría profesional. Datos a 31.12.23 -Salario base + complementos salariales*:

País	Categoría Profesional	Género	Nº Empleados	% Empleados	Salario medio	% Brecha Medio
España	Manager y superiores (**)	Mujeres	200	20,0 %	92.454 €	18,47 %
		Hombres	822	80,0 %	113.395 €	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	242	30,0 %	52.583 €	10,21 %
		Hombres	555	70,0 %	58.563 €	
	Professionals	Mujeres	229	25,0 %	40.592 €	12,58 %
		Hombres	680	75,0 %	46.434 €	
	Administratives/Support	Mujeres	143	33,0 %	33.723 €	-5,88 %
		Hombres	284	67,0 %	31.850 €	
	Blue Collars	Mujeres	186	7,0 %	26.492 €	-0,46 %
		Hombres	2.488	93,0 %	26.370 €	
	TOTAL 2023	Mujeres	1.000	17,0 %	50.179 €	-4,45 %
		Hombres	4.829	83,0 %	48.041 €	
Reino Unido	Manager y superiores (**)	Mujeres	51	27,0 %	£91.267	18,17 %
		Hombres	139	73,0 %	£111.525	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	42	22,0 %	£63.861	11,18 %
		Hombres	151	78,0 %	£71.896	
	Professionals	Mujeres	88	31,0 %	£41.196	11,53 %
		Hombres	197	69,0 %	£46.564	
	Administratives/Support	Mujeres	63	68,0 %	£32.857	0,23 %
		Hombres	30	32,0 %	£32.933	
	Blue Collars	Mujeres	40	11,0 %	£26.781	27,18 %
		Hombres	339	89,0 %	£36.776	
	TOTAL 2023	Mujeres	284	25,0 %	£49.660	13,27 %
		Hombres	856	75,0 %	£57.257	
EEUU	Manager y superiores (**)	Mujeres	92	21,0 %	170.234 \$	9,97 %
		Hombres	351	79,0 %	189.078 \$	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	93	32,0 %	103.712 \$	19,82 %
		Hombres	196	68,0 %	129.344 \$	
	Professionals	Mujeres	153	22,0 %	84.684 \$	18,89 %
		Hombres	532	78,0 %	104.405 \$	
	Administratives/Support	Mujeres	164	69,0 %	57.211 \$	21,97 %
		Hombres	73	31,0 %	73.322 \$	
	Blue Collars	Mujeres	82	3,0 %	49.646 \$	12,68 %
		Hombres	2.629	97,0 %	56.855 \$	
	TOTAL 2023	Mujeres	584	13,0 %	89.311 \$	-10,67 %
		Hombres	3.781	87,0 %	80.699 \$	
Polonia	Manager y superiores (**)	Mujeres	330	20,0 %	201.484 PLN	13,24 %
		Hombres	1.361	80,0 %	232.223 PLN	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	234	44,0 %	161.389 PLN	12,09 %
		Hombres	300	56,0 %	183.593 PLN	
	Professionals	Mujeres	848	51,0 %	102.792 PLN	4,94 %
		Hombres	820	49,0 %	108.129 PLN	
	Administratives/Support	Mujeres	195	64,0 %	72.307 PLN	9,26 %
		Hombres	108	36,0 %	79.689 PLN	
	Blue Collars	Mujeres	36	2,0 %	56.946 PLN	10,34 %
		Hombres	2.117	98,0 %	63.512 PLN	
	TOTAL 2023	Mujeres	1.643	26,0 %	126.162 PLN	1,66 %
		Hombres	4.706	74,0 %	128.287 PLN	
TOTAL 2022		Mujeres	1.534	25,0 %	118.472 PLN	1,94 %
		Hombres	4.568	75,0 %	120.812 PLN	

Chile	Manager y superiores (**)	Mujeres	11	19,0 %	65.525.925 CLP	24,20 %
		Hombres	47	81,0 %	86.440.142 CLP	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	21	11,0 %	35.707.134 CLP	9,88 %
		Hombres	166	89,0 %	39.621.224 CLP	
	Professionals	Mujeres	65	25,0 %	23.442.873 CLP	19,89 %
		Hombres	191	75,0 %	29.264.990 CLP	
	Administratives/Support	Mujeres	101	45,0 %	14.744.005 CLP	7,34 %
		Hombres	121	55,0 %	15.911.407 CLP	
	Blue Collars	Mujeres	207	5,0 %	16.556.737 CLP	2,15 %
		Hombres	3.887	95,0 %	16.921.003 CLP	
	TOTAL 2023	Mujeres	405	8,0 %	19.635.969 CLP	-2,96 %
		Hombres	4.412	92,0 %	19.071.390 CLP	
	TOTAL 2022	Mujeres	376	8,0 %	21.963.069 CLP	-12,45 %
		Hombres	4.468	92,0 %	19.530.994 CLP	
Canadá	Manager y superiores (**)	Mujeres	7	22,0 %	164.939 \$	10,99 %
		Hombres	25	78,0 %	185.306 \$	
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	2	40,0 %	161.528 \$	17,48 %
		Hombres	3	60,0 %	195.744 \$	
	Professionals	Mujeres	22	34,0 %	136.052 \$	3,50 %
		Hombres	42	66,0 %	140.979 \$	
	Administratives/Support	Mujeres	11	79,0 %	81.581 \$	37,43 %
		Hombres	3	21,0 %	130.373 \$	
	Blue Collars	Mujeres	28	6,0 %	64.848 \$	19,43 %
		Hombres	410	94,0 %	80.487 \$	
	TOTAL 2023	Mujeres	70	13,0 %	101.644 \$	-10,50 %
		Hombres	483	87,0 %	91.987 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	67	11,0 %	77.202 \$	3,97 %
		Hombres	548	89,0 %	80.398 \$	

NOTA: La plantilla que se ha incluido en el análisis supone el 92,96% del total de plantilla a cierre

* Se entiende por complemento salarial aquellas remuneraciones percibidas por los empleados que junto al salario base, conforman la totalidad de la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (nocturnidad, horas extras, etc.), con las condiciones personales o profesionales de los mismos (como por ejemplo idiomas o productividad), o con los resultados de la compañía (como el variable anual).

(**) Esta categoría incluye: BU Executive Committee and Corporate Director, Affiliate Executive Committee & Head of Department, Business Positions Leads y Managers

Brecha salarial Global 2023 (expresado en moneda local) por tramos de edad. Datos a 31.12.22 -Salario base + complementos salariales*:

	Tramos Edad	Género	Nº Empleados	% Empleados	Salario medio en € 2023	% Brecha Medio 2023	Salario medio en € 2022	% Brecha Medio 2022
TOTAL PLANTILLA POR TRAMOS DE EDAD	0-30	Mujeres	980	22,0 %	31.692 €	3,40 %	31.677 €	1,26 %
		Hombres	3.392	78,0 %	32.806 €		32.083 €	
	30-45	Mujeres	1.952	20,0 %	42.826 €	-4,20 %	40.691 €	4,88 %
		Hombres	7.767	80,0 %	41.098 €		42.777 €	
	>45	Mujeres	1.054	12,0 %	55.955 €	-11,92 %	54.361 €	-10,01 %
		Hombres	7.908	88,0 %	49.995 €		49.417 €	
	TOTAL 2023	Mujeres	3.986	17,0 %	43.627 €	-0,65 %	42.199 €	3,24 %
		Hombres	19.067	83,0 %	43.345 €		43.610 €	

NOTA: La plantilla que se ha incluido en el análisis supone el 92,96% del total de plantilla a cierre

* Se entiende por complemento salarial aquellas remuneraciones percibidas por los empleados que junto al salario base, conforman la totalidad de la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (nocturnidad, horas extras, etc.), con las condiciones personales o profesionales de los mismos (como por ejemplo idiomas o productividad), o con los resultados de la compañía (como el variable anual).

Brecha salarial 2023 (expresado en moneda local) por tramos de edad. Datos a 31.12.22 -Salario base + complementos salariales*:

País	Tramos Edad	Género	Nº Empleados	% Empleados	Salario medio	% Brecha Medio
España	0-30	Mujeres	183	27,0 %	33.084 €	-14,48 %
		Hombres	492	73,0 %	28.900 €	
	30-45	Mujeres	359	20,0 %	49.579 €	-16,14 %
		Hombres	1.404	80,0 %	42.690 €	
	>45	Mujeres	458	14,0 %	57.120 €	-6,20 %
		Hombres	2.933	86,0 %	53.785 €	
	TOTAL 2023	Mujeres	1.000	17,0 %	50.179 €	-4,45 %
		Hombres	4.829	83,0 %	48.041 €	
	TOTAL 2022	Mujeres	911	17,0 %	49.637 €	0,32 %
		Hombres	4.502	83,0 %	49.795 €	
Reino Unido	0-30	Mujeres	79	34,0 %	£37.851	4,16 %
		Hombres	150	66,0 %	£39.495	
	30-45	Mujeres	136	27,0 %	£56.833	4,78 %
		Hombres	365	73,0 %	£59.688	
	>45	Mujeres	69	17,0 %	£49.041	21,50 %
		Hombres	341	83,0 %	£62.468	
	TOTAL 2023	Mujeres	284	25,0 %	£49.660	13,27 %
		Hombres	856	75,0 %	£57.257	
	TOTAL 2022	Mujeres	293	25,0 %	£45.627	15,58 %
		Hombres	867	75,0 %	£54.047	
EEUU	0-30	Mujeres	154	13,0 %	71.882 \$	-22,36 %
		Hombres	1.060	87,0 %	58.745 \$	
	30-45	Mujeres	239	16,0 %	96.852 \$	-11,16 %
		Hombres	1.274	84,0 %	87.130 \$	
	>45	Mujeres	191	12,0 %	93.284 \$	-2,80 %
		Hombres	1.447	88,0 %	90.740 \$	
	TOTAL 2023	Mujeres	584	13,0 %	89.311 \$	-10,67 %
		Hombres	3.781	87,0 %	80.699 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	599	14,0 %	82.726 \$	1,02 %
		Hombres	3.579	86,0 %	83.577 \$	
Polonia	0-30	Mujeres	450	41,0 %	87.944 zł	-4,96 %
		Hombres	650	59,0 %	83.785 zł	
	30-45	Mujeres	969	28,0 %	129.783 zł	8,29 %
		Hombres	2.458	72,0 %	141.518 zł	
	>45	Mujeres	224	12,0 %	187.582 zł	-48,74 %
		Hombres	1.598	88,0 %	126.117 zł	
	TOTAL 2023	Mujeres	1.643	26,0 %	126.162 zł	1,66 %
		Hombres	4.706	74,0 %	128.287 zł	
	TOTAL 2022	Mujeres	1.534	25,0 %	118.472 PLN	1,94 %
		Hombres	4.568	75,0 %	120.812 PLN	
Chile	0-30	Mujeres	101	10,0 %	16.156.156 CLP	-7,83 %
		Hombres	959	90,0 %	14.983.337 CLP	
	30-45	Mujeres	216	9,0 %	21.546.225 CLP	-11,32 %
		Hombres	2.128	91,0 %	19.355.210 CLP	
	>45	Mujeres	88	6,0 %	18.852.619 CLP	12,48 %
		Hombres	1.325	94,0 %	21.540.020 CLP	
	TOTAL 2023	Mujeres	405	8,0 %	19.635.969 CLP	-2,96 %
		Hombres	4.412	92,0 %	19.071.390 CLP	
	TOTAL 2022	Mujeres	376	8,0 %	21.963.069 CLP	-12,45 %
		Hombres	4.468	92,0 %	19.530.994 CLP	
Canadá	0-30	Mujeres	13	13,0 %	91.926 \$	-4,91 %
		Hombres	81	87,0 %	87.623 \$	
	30-45	Mujeres	33	13,0 %	119.002 \$	-16,54 %
		Hombres	138	87,0 %	102.111 \$	
	>45	Mujeres	24	9,0 %	83.358 \$	5,27 %
		Hombres	264	91,0 %	87.997 \$	
	TOTAL 2023	Mujeres	70	13,0 %	101.644 \$	-10,50 %
		Hombres	483	87,0 %	91.987 \$	
	TOTAL 2022	Mujeres	67	11,0 %	77.202 \$	3,97 %
		Hombres	548	89,0 %	80.398 \$	

NOTA: La plantilla que se ha incluido en el análisis supone el 92,96% del total de plantilla a cierre

(*) Se entiende por complemento salarial aquellas remuneraciones percibidas por los empleados que junto al salario base, conforman la totalidad de la estructura salarial. Estas cantidades están relacionadas con el trabajo realizado por los empleados (nocturnidad, horas extras, etc.), con las condiciones personales o profesionales de los mismos (como por ejemplo idiomas o productividad), o con los resultados de la compañía (como el variable anual).

GLOSARIO DE TÉRMINOS

ACI: Airports Council International. Es el único representante mundial de los aeropuertos. Creado en 1991, ACI representa los intereses de los aeropuertos con gobiernos y organizaciones internacionales como la ICAO, desarrolla estándares, políticas y prácticas recomendadas para aeropuertos, y brinda información y oportunidades de capacitación para elevar los estándares en todo el mundo.

AGS: Aberdeen, Glasgow y Southampton. AGS Airports es el propietario en el Reino Unido de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. La compañía se formó en septiembre de 2014 por Ferrovial y Macquarie Group. En diciembre de 2014, la compañía adquirió de Heathrow Airport Holdings los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton.

Alineamiento: se considera como actividad alineada según la Taxonomía de la UE a aquella que demuestra hacer una contribución sustancial a uno de los seis objetivos ambientales de la UE sin tener un impacto perjudicial en ninguno de los otros cinco, y que además cumple con las salvaguardas sociales mínimas y con los criterios técnicos de selección.

APS: Announced Pledges Scenario. 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.

ASQ: Encuesta de calidad del servicio del aeropuerto. Airport Service Quality es el programa de evaluación comparativa reconocido a nivel mundial que mide la satisfacción de los pasajeros mientras viajan a través de un aeropuerto. El programa proporciona las herramientas de investigación y la información de gestión para comprender mejor las opiniones de los pasajeros y lo que quieren de los productos y servicios de un aeropuerto.

APP: Alianza Público Privada. Es un acuerdo entre al menos un actor del sector público y al menos un actor del sector privado para la prestación de un servicio público.

BAME: acrónimo en inglés de black, Asian and minority ethnic.

BIM: Es una metodología de trabajo colaborativa para la creación y gestión de un proyecto de construcción (tanto de edificación como de infraestructuras). Su objetivo es centralizar toda la información del proyecto en un modelo de información digital creado por todos los agentes. El uso de BIM va más allá de las fases de diseño, abarcando la ejecución del proyecto y extendiéndose a lo largo del ciclo de vida del edificio, permitiendo la gestión del mismo y reduciendo los costes de operación.

BuildUp!: Es una iniciativa de Ferrovial para fomentar el talento emprendedor y dar soluciones sostenibles a las necesidades internas de la empresa.

BWI: Business Water Index. Está relacionado con el consumo de agua y su vertido llevado a cabo en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

CAA: Civil Aviation Authority. La Autoridad Civil de Aviación es la corporación estatal cuyo propósito es supervisar y regular todos los aspectos de la aviación civil en el Reino Unido.

CAC: Comisión de Auditoría y Control. Está compuesta por cuatro consejeros independientes y externos. Se encarga de la supervisión de cuentas, auditoría interna, información financiera y control de riesgos.

CDP: Carbon Disclosure Project. Organización con sede en el Reino Unido que respalda a empresas y ciudades para divulgar el impacto ambiental de las principales corporaciones. Su objetivo es hacer que los informes medioambientales y la gestión de riesgos sean una norma comercial, e impulsar la divulgación, el conocimiento y la acción hacia una economía sostenible.

CIIO: Chief Information and Innovation Officer. Principal responsable de gestionar el proceso de innovación y gestión del cambio en una organización. En algunos casos es la persona que origina nuevas ideas, reconociendo también ideas innovadoras generadas por otras personas.

CNMV: Comisión Nacional del Mercado de Valores. Órgano responsable de la supervisión e inspección de los mercados de valores españoles y de la actividad de todos los que participan en ellos. El objetivo de la CNMV es garantizar la transparencia de los mercados de valores españoles y la correcta formación de precios, así como la protección de los inversores.

CPS: Current Policies Scenario. Considera el impacto de aquellas políticas y medidas que están firmemente consagradas en la actualidad. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +3-4 °C a 2100.

CRM: Customer Relationship Management. Es un término de la industria de la información que se aplica a metodologías, software y, en general, a las capacidades de Internet que ayudan a una empresa a gestionar las relaciones con sus clientes de una manera organizada.

CSIC: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Es la institución pública más grande dedicada a la investigación en España y la tercera más grande de Europa. Perteneciente al Ministerio de Economía y Competitividad de España a través de la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación, su principal objetivo es desarrollar y promover investigaciones que contribuyan al progreso científico y tecnológico, y está preparado para colaborar con españoles y extranjeros.

DBFOM: Siglas en inglés de Diseño, Construcción, Financiación, Operación y Mantenimiento.

DBF: Siglas en inglés de Diseño, Construcción y Financiación.

DJSI: Los Índices de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI), lanzados en 1999, son una familia de índices que evalúan el desempeño sostenible de miles de compañías que cotizan en bolsa y un socio estratégico de los índices Dow Jones de S & P. Son los puntos de referencia de sostenibilidad global más antiguos del mundo y se han convertido en el punto de referencia clave en la inversión en sostenibilidad para inversores y empresas. El DJSI se basa en un análisis del desempeño económico, ambiental y social de las empresas, y evalúa cuestiones como el gobierno corporativo, la gestión de riesgos, la creación de marcas, la mitigación del cambio climático, los estándares de la cadena de suministro y las prácticas laborales.

EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization. Medida contable calculada utilizando las ganancias netas de una empresa, antes de sustraer los gastos por intereses, impuestos, depreciación y amortización, como un indicador de la rentabilidad operativa actual de una empresa (es decir, la cantidad de ganancias que obtiene con sus activos actuales y sus operaciones en el productos que produce y vende, además de proporcionar un proxy para el flujo de efectivo).

EIT KICs: Knowledge and Innovation Communities (Innovation Communities) son asociaciones que reúnen empresas, centros de investigación y universidades. EIT Innovation Communities son asociaciones dinámicas y creativas que aprovechan la innovación y el espíritu empresarial europeos para encontrar soluciones a los principales desafíos sociales en áreas con alto potencial de innovación y crear puestos de trabajo y crecimiento de calidad.

Elegibilidad: se considera como actividad elegible según la Taxonomía de la UE a aquella que demuestra hacer una contribución sustancial a uno de los seis objetivos ambientales de la UE sin tener un impacto perjudicial en ninguno de los otros cinco.

EPD: Environmental Product Declaration. Una Declaración Ambiental de Producto proporciona un perfil ambiental fiable, relevante, transparente, comparable y verificable que permite destacar un producto respetuoso con el medio ambiente, basado en información del ciclo de vida (ACV) conforme a normas internacionales y datos ambientales cuantificados.

Express Lanes: activos desarrollados por Ferrovial en Estados Unidos, consistentes en un carril o carriles de peaje adicionales a los ya existentes, en los que se garantiza una velocidad mínima a sus usuarios. Las tarifas se ajustan a las condiciones de circulación, regulándose los niveles de captación.

FRM: Ferrovial Risk Management. La gestión de riesgos de Ferrovial (FRM) es un proceso de identificación y evaluación, supervisado por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, que se implementa en todas las áreas de negocio. Este proceso permite prevenir los riesgos; una vez que se han analizado y evaluado en función de su posible impacto y probabilidad, se toman las medidas de gestión y protección más adecuadas, según la naturaleza y la ubicación del riesgo.

FTSE4Good: La serie de índices FTSE4Good está diseñada para medir el desempeño de las empresas que demuestran prácticas sólidas en materia ambiental, social y de gobierno (ESG).

GECV: Grupo Español de Crecimiento Verde. Asociación empresarial cuyo objetivo es transferir a la sociedad y a la administración pública su visión de un modelo de crecimiento económico que sea compatible con el uso eficiente de los recursos naturales.

GEI: Gas de Efecto Invernadero. Gas en una atmósfera que absorbe y emite energía radiante dentro del rango infrarrojo térmico.

GRI: Global Reporting Initiative. GRI ayuda a empresas y gobiernos de todo el mundo a comprender y comunicar su impacto en cuestiones críticas de sostenibilidad, como el cambio climático, los derechos humanos, la gobernanza y el bienestar social. Esto permite una acción real para crear beneficios sociales, ambientales y económicos para todos. Los Estándares de Informes de Sostenibilidad de GRI están desarrollados con verdaderas contribuciones de múltiples partes interesadas y arraigados en el interés público.

GWT: Global Water Tool. Es un recurso gratuito y de acceso público para identificar riesgos y oportunidades corporativas de agua que proporciona un acceso y análisis fácil de datos críticos. Incluye un libro de trabajo (entrada de datos, inventario por sitio, indicadores clave de informes, cálculos de métricas), una función de mapeo para trazar sitios con conjuntos de datos y una interfaz de Google Earth para visualización espacial.

HAH: Heathrow Airport Holdings. Anteriormente BAA es el operador con sede en el Reino Unido del aeropuerto de Heathrow. Se formó por la privatización de British Airports Authority como BAA plc como parte de las medidas de Margaret Thatcher para privatizar activos propiedad del gobierno. BAA plc fue comprada en 2006 por un consorcio liderado por Ferrovial.

IAGC: Informe Anual de Gobierno Corporativo.

IoT: Internet of Things. Internet de las cosas (IoT) es la red de dispositivos físicos, vehículos, electrodomésticos y otros elementos integrados con componentes electrónicos, software, sensores, actuadores y conectividad de red que permite que estos objetos se conecten e intercambien datos.

IPCC: Panel Intergubernamental del Cambio Climático (Intergovernmental Panel on Climate Change. IPCC), es el órgano de las Naciones Unidas responsable de la evaluación científica del cambio climático. Fue creado en 1988 y proporciona evaluaciones periódicas de los fundamentos científicos del cambio climático, sus impactos y riesgos futuros, y las medidas de adaptación y mitigación.

ISO: Organización Internacional de Normalización. Organización internacional independiente y no gubernamental con una membresía de 162 organismos nacionales de normalización y estandarización. A través de sus miembros, reúne a expertos para compartir conocimientos y desarrollar normas internacionales voluntarias, basadas en el consenso y relevantes para el mercado que respalden la innovación y brinden soluciones a los desafíos mundiales.

MBA: Máster en Administración y Dirección de Empresas (Master in Business Administration) es un título académico de postgrado en negocios.

MIT: Massachusetts Institute of Technology. Es una institución educativa enfocada en la excelencia y la investigación, fundada en 1861 en Boston, Massachusetts (EE. UU.). La misión del MIT es avanzar en el conocimiento y educar a los estudiantes en ciencia, tecnología y otras áreas del saber. El Instituto es una universidad independiente, mixta y privada, organizada en cinco escuelas (arquitectura y planificación, ingeniería, humanidades, artes y ciencias sociales, gestión y ciencia). Tiene un claustro de alrededor de 1.000 miembros, más de 11.000 estudiantes de pregrado y postgrado, y más de 130.000 ex alumnos vivos.

NIIF: Normas Internacionales de Información Financiera. Generalmente denominadas Normas NIIF, son normas emitidas por la Fundación IFRS y el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) para proporcionar un lenguaje global común para asuntos comerciales, de modo que las cuentas de la empresa sean comprensibles y comparables a través de fronteras internacionales.

NPS: Por sus siglas en inglés, New Policies Scenario. No sólo incorpora el anuncio de las políticas y medidas anunciadas si no también los efectos de la implantación de las mismas. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +2-3°C a 2.100.

NTO: por sus siglas en inglés, New Terminal One. Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha acordado la adquisición en 2022 de una participación en New Terminal One, el consorcio designado para diseñar, construir y operar la Nueva Terminal 1 del Aeropuerto Internacional JFK de Nueva York (que incluye las terminales 1 y 2, y la antigua T3 de dicho aeropuerto y posibles ampliaciones).

NZE: Net Zero Emissions by 2050 Scenario. Escenario que 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.

ODS: Objetivos De Desarrollo Sostenible. Colección de 17 objetivos globales establecidos por las Naciones Unidas. Los ODS cubren una amplia gama de cuestiones de desarrollo social y económico. Estos incluyen la pobreza, el hambre, la salud, la educación, el cambio climático, la igualdad de género, el agua, el saneamiento, la energía, el medio ambiente y la justicia social.

OIT: Organización Internacional del Trabajo. Única agencia 'tripartita' de la ONU, la OIT reúne a gobiernos, empleadores y trabajadores de 187 Estados miembros a fin de establecer las normas del trabajo, formular políticas y elaborar programas promoviendo el trabajo decente de todos.

OMEGA: Optimización del Mantenimiento de Equipos y Gestión de Activos.

PAB: Private Activity Bonds. “Bonos de actividad privada”. Bonos exentos de impuestos, emitidos por o en nombre del gobierno local o estatal con el propósito de proporcionar condiciones especiales de financiación para proyectos específicos. Generalmente la financiación se destina a un proyecto ejecutado por un inversor privado y el gobierno no compromete su crédito. Estos bonos se utilizan para atraer inversiones privadas para proyectos que tienen algún beneficio público. Hay reglas estrictas sobre qué proyectos se pueden acoger a este tipo de bonos.

RBE: Resultado Bruto de Explotación. Véase EBITDA.

RCE: Risk Control Effectiveness.

Representative Concentration Pathways (RCP) 4.5. Escenario en el que 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.

Representative Concentration Pathways (RCP) 8.5. Escenario en el que 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.

RTA: Retorno Total al Accionista. El rendimiento total para los accionistas (TSR) (o simplemente el retorno total) es una medida del rendimiento de las acciones y participaciones de diferentes compañías a lo largo del tiempo. Combina la apreciación del precio de las acciones y los dividendos pagados para mostrar el rendimiento total para el accionista expresado como un porcentaje anualizado.

SASB: Sustainability Accounting Standards Board. Es una organización sin fines de lucro que establece normas de información financiera. SASB fue fundada en 2011 para desarrollar y difundir estándares de contabilidad de sostenibilidad.

SBTi: Science Based Targets. Los objetivos basados en la ciencia brindan a las empresas un camino claramente definido para un crecimiento a prueba del futuro al especificar cuánto y qué tan rápido necesitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero.

SCOPE 1: emisiones procedentes de fuentes que son propiedad de la compañía o están bajo su control. Proceden principalmente de la combustión de combustibles en equipos estacionarios (calderas, hornos, turbinas...) para producir electricidad, calor o vapor; el consumo de combustibles en vehículos de flota propiedad o bajo control de la empresa; de emisiones difusas, aquellas no asociadas a un foco emisor determinado, como las emisiones de biogás procedentes de vertedero; y de emisiones canalizadas, las emisiones de GEI generadas a través de una fuente, excluidas las que proceden de combustión de combustibles. La fuente de los factores de emisión es el GHG Protocol, mientras que para las operaciones en UK se está empleando DEFRA por requerimiento país y la metodología EPER para las emisiones difusas en vertederos.

SCOPE 2: emisiones generadas como consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan. Se ha seguido el estándar GHG Protocol Scope 2 Guidance y las emisiones reportadas se basan en el método de market-based, que refleja el esfuerzo que está haciendo la compañía por utilizar y adquirir electricidad renovable. No obstante, también se calculan las emisiones según location based (ver más información en Anexo GRI). La fuente de los factores de emisión es el proveedor de electricidad. Cuando no se dispone de los factores de emisión del proveedor, siguiendo las recomendaciones de GHG Protocol, se utilizan los factores del mix energético del país según la Agencia Internacional de la Energía.

SCOPE 3: emisiones indirectas que se producen en la cadena de valor. Ferrovial estima las emisiones del Scope 3 siguiendo las pautas recogidas en el Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard publicado por GHG Protocol Initiative, el WRI y el WBCSD. No son materiales para Ferrovial las categorías 9, 10, 13 y 14 de este protocolo, ya que no aplican en base a las actividades que desarrolla la compañía. Las fuentes de los factores de emisión son GHG Protocol, DEFRA, CEDA y la Agencia Internacional de la Energía.

SDS: Sustainable Development Scenario. Este escenario es consistente con la dirección necesaria de descarbonización de la economía para alcanzar el Acuerdo de París. Incluye un pico en las emisiones que será alcanzado lo antes posible seguido de un descenso. Se considera un incremento de las temperaturas con respecto a niveles preindustriales de 2°C o menos.

STEM: Science, Technology, Engineering and Maths. CTIM es el acrónimo que sirve para designar las disciplinas académicas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas. Es el equivalente en español de STEM, un acrónimo en inglés de science, technology, engineering y mathematics. Este término se usa generalmente al abordar las políticas educativas y las opciones de currículo en las escuelas para mejorar la competitividad en el desarrollo de la ciencia y la tecnología.

STEPS: Stated Policies Scenario. Escenario que 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.

Taxonomía de la UE: es un nuevo sistema de clasificación diseñado por la Comisión Europea para describir si una actividad o inversión empresarial puede considerarse o no sostenible desde el punto de vista de la adaptación o la mitigación del cambio climático.

TCFD: Task Force on Climate-related Financial Disclosures. El Grupo de Trabajo FSB sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD) desarrolla divulgaciones de riesgos financieros voluntarias y consistentes relacionadas con el clima para ser utilizadas por las compañías en el suministro de información a inversionistas, prestamistas, aseguradoras y otras partes interesadas. El Grupo de trabajo considera los riesgos físicos, de responsabilidad y de transición asociados con el cambio climático y lo que constituye la divulgación financiera efectiva en todas las industrias.

TIR: Tasa Interna de Retorno. Medida utilizada en el presupuesto de capital para estimar la rentabilidad de las inversiones potenciales. La tasa interna de rendimiento es una tasa de descuento que hace que el valor presente neto (VAN) de todos los flujos de efectivo de un proyecto en particular sea igual a cero.

TNFD: Task Force on Nature-related Financial Disclosures. Se trata de una iniciativa mundial impulsada por el mercado, con la misión de elaborar y proporcionar un marco de gestión y divulgación de riesgos para que las organizaciones informen y actúen sobre la evolución de los riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza, con el objetivo final de respaldar un cambio en los flujos financieros mundiales, alejándose de los resultados negativos para la naturaleza y acercándose a los positivos. Se han desarrollado una serie de recomendaciones y guías para que las organizaciones informen y actúen en función de la evolución de las dependencias, impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la naturaleza.

UTE: Unión Temporal de Empresas.

WAI: Water Access Index. Está relacionado con los proyectos de abastecimiento de agua dentro del Programa de Acción Social.

WBCSD: World Business Council For Sustainable Development. Organización global dirigida por un CEO, con más de 200 empresas líderes que trabajan juntas para acelerar la transición a un mundo sostenible. Ayudamos a que nuestras compañías miembro sean más exitosas y sostenibles al enfocarse en el máximo impacto positivo para los accionistas, el medioambiente y las sociedades.

WFM: Water Footprint Assessment Manual. El manual cubre un conjunto completo de definiciones y métodos para la contabilidad de la huella hídrica. Muestra cómo se calculan las huellas hídricas para los procesos y productos individuales, así como para los consumidores, las naciones y las empresas. Incluye métodos para la evaluación de la sostenibilidad de la huella hídrica y una biblioteca de opciones de respuesta a la huella hídrica.

WRI: World Resources Institute. Organización sin fines de lucro de investigación global que se estableció en 1982. La misión de la organización es promover la sostenibilidad ambiental, las oportunidades económicas y la salud y el bienestar humanos. La IRG se asocia con gobiernos locales y nacionales, empresas privadas, corporaciones públicas y otras organizaciones sin fines de lucro, y ofrece servicios que incluyen temas de cambio climático global, mercados sostenibles, protección del ecosistema y servicios de gobernanza ambiental responsable.

WTI: Water Treatment Index. Está relacionado con el impacto que sobre el recurso tiene la actividad de tratamiento de agua (EDAR, Estación Depuradora de Aguas Residuales; EDARi, Estación Depuradora de Aguas Residuales Industriales; ETAP, Estación de Tratamiento de Agua Potable; e IDAM, Instalaciones Desaladoras de Agua de Mar).

Ámsterdam, 27 de febrero de 2024

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Consejero Ejecutivo (Presidente)

D. Óscar Fanjul Martín, Consejero No Ejecutivo (Vicepresidente)

D. Ignacio Madridejos Fernández, Consejero Ejecutivo (Consejero Delegado)

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo, Consejera No Ejecutiva

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans, Consejero No Ejecutivo

D. Philip Bowman, Consejero No Ejecutivo

Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen, Consejera No Ejecutiva

D. Bruno Di Leo, Consejero No Ejecutivo

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo, Consejero No Ejecutivo (Consejero Coordinador)

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz, Consejero No Ejecutivo

Dña. Hildegard Wortmann, Consejera No Ejecutiva

Dña. Alicia Reyes Revuelta, Consejera No Ejecutiva





(Traducción de un informe publicado originalmente en inglés el 27 de febrero de 2024. En caso de discrepancia, prevalecerá la versión en inglés.)

Informe de seguridad limitada del auditor independiente de información sobre sostenibilidad seleccionada

A la atención de: los accionistas y el consejo de administración de Ferrovial SE

Nuestra Conclusión

Hemos realizado un encargo de seguridad limitada sobre información sobre sostenibilidad seleccionada contenida en el informe anual integrado adjunto para el ejercicio 2023 de Ferrovial SE en Ámsterdam.

Basándonos en nuestros procedimientos y en la información de aseguramiento obtenida, no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos lleve a pensar que la información sobre sostenibilidad seleccionada no se ha elaborado, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los criterios aplicables descritos en el apartado «Criterios».

La información sobre sostenibilidad seleccionada dentro del alcance de nuestro encargo de aseguramiento es aquella incluida y a la que se hace referencia en las tablas de los anexos *Contenidos de Información no financiera y sobre diversidad* (normativa holandesa) y *Contenidos de los Estados de Información No Financiera* (normativa española) del informe anual integrado 2023.

Fundamento de nuestra conclusión

Hemos llevado a cabo nuestro encargo de seguridad limitada sobre la información sobre sostenibilidad seleccionada de conformidad con la normativa holandesa, incluida la norma 3000A *Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historische financiële informatie (attest-opdrachten)* (Encargos de aseguramiento distintos de las auditorías o de la revisión de información financiera histórica). Nuestras responsabilidades a este respecto se describen con más detalle en el apartado *Nuestras responsabilidades en relación con el encargo aseguramiento de la información sobre sostenibilidad seleccionada* de nuestro informe.

Somos independientes de Ferrovial SE de conformidad con el *Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten* (VIO, Código deontológico holandés de censores jurados de cuentas, una norma relativa a la independencia). Esto implica que no debemos realizar ninguna actividad que pueda dar lugar a un conflicto de intereses con nuestro encargo de aseguramiento independiente. Además, nos atenemos al *Verordening gedrags- en beroepsregels accountants* (VGBA, Código deontológico holandés de contabilidad).

Consideramos que las evidencias de aseguramiento que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra conclusión.

Criterios

Los criterios aplicados para la elaboración de la información sobre sostenibilidad seleccionada son los requisitos establecidos por:

- ▶ Normativa holandesa: Resolución de 22 de abril de 2022, por la que se modifica la Resolución sobre el contenido del informe de gestión en relación con la obligación temporal de las grandes empresas de desvelar en el informe de gestión la proporción hombres-mujeres en la alta dirección y en las subdirecciones y las cifras objetivo.
- ▶ Normativa holandesa: Resolución de 22 de diciembre de 2016 por la que se modifica la Resolución de 23 de diciembre de 2004 por la que se establecen disposiciones adicionales sobre el contenido del informe anual (Boletín Oficial del Estado de Países Bajos 2004, 747) y se transpone la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, por la que se modifica la Directiva 2013/34/UE en lo que respecta a la divulgación de información no financiera e información sobre la diversidad por parte de determinadas grandes empresas y determinados grupos (DOUE 2014, L 330) (Resolución sobre transparencia en materia de diversidad).



- Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

Las normas de elaboración de informes de sostenibilidad de la Global Reporting Initiative (GRI) utilizadas como referencia se recogen en la columna "Norma GRI" del anexo *Contenidos del Estado de Información No Financiera* (normativa española) del informe anual integrado 2023. Asimismo, se han aplicado criterios de reporte complementarios, tal como se indica en el anexo «Principios de Reporte» del informe anual integrado 2023.

Los criterios aplicados para el anexo *Taxonomía Europea* se recogen en el Reglamento (UE) 2020/852, completado por el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión, el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión, el Reglamento Delegado (UE) 2022/1214 de la Comisión complementario a la taxonomía climática de la UE que modifica los Reglamentos Delegados (UE) 2021/2139 y (UE) 2021/2178 de la Comisión, el Reglamento Delegado (UE) 2023/2485 de la Comisión y el Reglamento Delegado (UE) 2023/2486 de la Comisión.

La comparabilidad de la información sobre sostenibilidad entre entidades y a lo largo del tiempo puede verse afectada por la inexistencia de una práctica uniforme en la que fundamentar la evaluación y medición de dicha información. Por este motivo, se permite la aplicación de técnicas de medición diferentes, pero admisibles. Así, la información sobre sostenibilidad seleccionada debe leerse y analizarse en conjunto con los criterios aplicados.

Limitaciones del alcance de nuestro encargo de aseguramiento

Nuestro encargo de aseguramiento se limita a la información sobre sostenibilidad seleccionada. No hemos realizado procedimientos de aseguramiento sobre ninguna otra información incluida en el informe anual integrado 2023 con motivo de este encargo.

La información sobre sostenibilidad seleccionada incluye información de carácter prospectivo, como objetivos, estrategia, planes, expectativas y estimaciones. La información prospectiva se refiere a hechos o actuaciones que aún no se han producido y puede que nunca se produzcan. No proporcionamos aseguramiento sobre los supuestos ni sobre la factibilidad de esta información prospectiva.

Además, las referencias a fuentes externas o sitios web no forman parte de nuestro encargo de aseguramiento de la información sobre sostenibilidad seleccionada. Por consiguiente, no proporcionamos aseguramiento sobre esta información.

Estas cuestiones no modifican nuestra conclusión.

Responsabilidades del consejo de administración en relación con la información sobre sostenibilidad seleccionada

Los consejeros ejecutivos son responsables de la elaboración de la información sobre sostenibilidad seleccionada de acuerdo con los criterios incluidos en el apartado *Criterios*. Asimismo, los consejeros ejecutivos son responsables de seleccionar y aplicar los criterios, así como de determinar que éstos se ajustan a las necesidades legítimas de información de los destinatarios, teniendo en cuenta la normativa aplicable en materia de divulgación. Las decisiones tomadas por los consejeros ejecutivos sobre el alcance de la información sobre sostenibilidad seleccionada y la política de divulgación se resumen en el anexo *Principios de Reporte* del informe anual integrado 2023.

Asimismo, los consejeros ejecutivos son responsables del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de la información sobre sostenibilidad seleccionada de forma que quede libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los consejeros no ejecutivos del consejo de administración, por otra parte, son responsables de supervisar el proceso de reporte de la información sobre sostenibilidad seleccionada de Ferrovial SE.



Nuestras responsabilidades en relación con el encargo de aseguramiento de la información sobre sostenibilidad seleccionada

Nuestra responsabilidad consiste en planificar y realizar el encargo de aseguramiento de forma que nos permita obtener evidencias suficientes y adecuadas como fundamento de nuestra conclusión.

Nuestro encargo de aseguramiento tiene por objeto obtener un nivel de seguridad limitada para determinar la verosimilitud de la información sobre sostenibilidad seleccionada. Los procedimientos difieren en su naturaleza y momento de aplicación, y son de menor alcance, que en el caso de un encargo de seguridad razonable. El nivel de seguridad que se obtiene mediante un encargo de seguridad limitada es, por tanto, sustancialmente inferior al obtenido cuando se realiza un encargo de seguridad razonable.

Aplicamos las *Nadere voorschriften kwaliteitssystemen* (NVKS, normativa holandesa para sistemas de gestión de la calidad) y, en consecuencia, mantenemos un sistema integral de gestión de la calidad que incluye políticas y procedimientos documentados sobre el cumplimiento de exigencias éticas, normas profesionales y otros requisitos legales y reglamentarios pertinentes.

Nuestro encargo de aseguramiento ha incluido, entre otros:

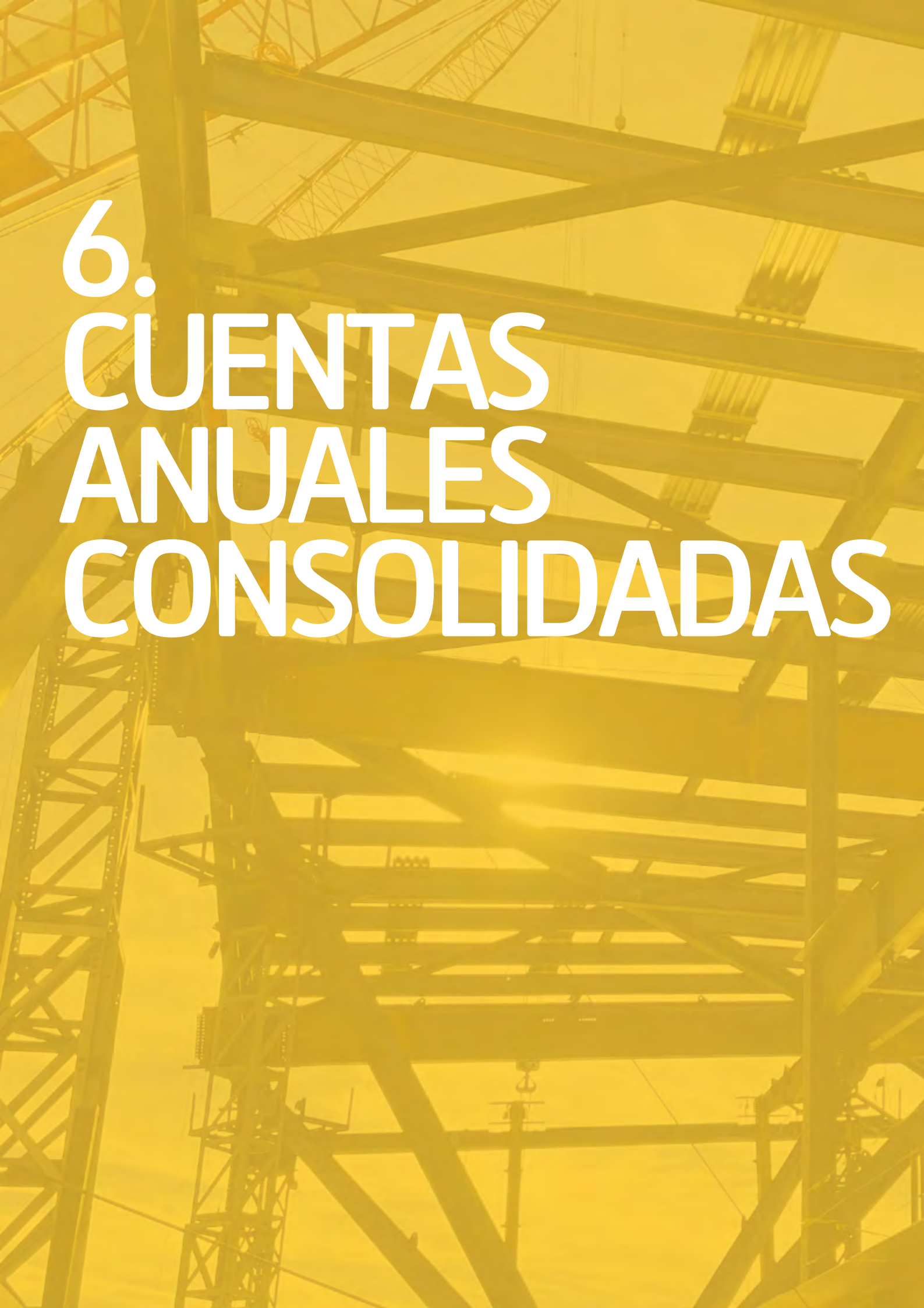
- ▶ Realizar un análisis del entorno externo y obtener conocimiento del sector, visión de los temas y cuestiones de sostenibilidad relevantes y de las características de la compañía en la medida en que sean pertinentes para la información sobre sostenibilidad seleccionada.
- ▶ Evaluar la idoneidad de los criterios aplicados y la coherencia de su aplicación, así como la información reportada en relación con la información sobre sostenibilidad seleccionada. Esto incluye la evaluación de la razonabilidad de las estimaciones realizadas por los consejeros ejecutivos.
- ▶ Obtener, mediante la formulación de preguntas, un conocimiento general del entorno de control interno, los procesos de elaboración de informes, los sistemas de información y el proceso de evaluación de riesgos de la entidad que sean pertinentes para la preparación de la información sobre sostenibilidad seleccionada, pero sin obtener evidencias de aseguramiento sobre la aplicación o puesta a prueba de la eficacia operativa de dichos controles.
- ▶ Identificar los ámbitos de la información sobre sostenibilidad seleccionada en que es posible que surja información que induzca a error o desequilibrada o una incorrección material, ya sea debida a fraude o error. Diseñar y llevar a cabo otros procedimientos de aseguramiento destinados a determinar la verosimilitud de la información sobre sostenibilidad seleccionada en respuesta a este análisis de riesgos. Estos procedimientos han consistido, entre otros, en:
 - ▶ Entrevistar al personal responsable de proporcionar la información, realizar los controles y consolidar los datos de la información sobre sostenibilidad seleccionada.
 - ▶ Obtener evidencia de aseguramiento de que la información sobre sostenibilidad seleccionada concuerda con los registros subyacentes de Ferrovial SE.
 - ▶ Revisar, a partir de una muestra limitada, la documentación interna y externa pertinente.
 - ▶ Estudiar los datos y las tendencias de la información presentada para su consolidación a nivel corporativo.
- ▶ Conciliar la información financiera pertinente con las cuentas anuales.
- ▶ Realizar la lectura de la información del informe anual integrado 2023 que no esté incluida en el alcance de nuestro encargo de aseguramiento para identificar incoherencias materiales, en su caso, con la información sobre sostenibilidad seleccionada.
- ▶ Valorar si la información sobre sostenibilidad seleccionada se presenta y divulga libre de incorrecciones materiales de acuerdo con los criterios aplicados.

Ámsterdam, a 27 de febrero de 2024

Ernst & Young Accountants LLP

Firmado: J.J. Vernooij
(firma en el original en inglés)



The background of the slide is a photograph of a construction site, showing a complex network of steel beams and cranes. The entire image is covered with a semi-transparent yellow filter. Overlaid on this background is the text '6. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS' in a large, white, sans-serif font. The text is positioned on the left side of the slide, with the number '6.' being slightly smaller than the words that follow.

6. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS



INDICE

I	A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022	349
	B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022	351
	C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022	352
	D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022	353
	E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022	354
	F	NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2023	355
		SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	355
		1.1. BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	356
		1.2. SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL Y EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO	364
		1.3. POLÍTICAS CONTABLES	365
		1.4. TIPO DE CAMBIO	376
		1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	377
		SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO	379
		2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	380
		2.2. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	381
		2.3. GASTOS DE PERSONAL	381
		2.4. DETERIORO Y ENAJENACIONES	383
		2.5. RESULTADO FINANCIERO	383
		2.6. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	384
		2.7. GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	385
		2.8. RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	390
		2.9. RESULTADO DE MINORITARIOS	391
		2.10. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	392
		SECCIÓN 3: ACTIVOS NO CORRIENTES	393
		3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	395
		3.2. ACTIVOS INTANGIBLES	396
		3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	397
		3.4. INMOVILIZADO MATERIAL	399
		3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS	400
		3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	406
		3.7. DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS	407
		SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE	409
		4.1. EXISTENCIAS	410
		4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	410
		4.3. ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	411
		4.4. INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15	412
		SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN	414
		5.1. PATRIMONIO NETO	415
		5.2. DEUDA NETA CONSOLIDADA	421
		5.3. FLUJO DE CAJA	428
		5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	429
		5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	432
		SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES	437
		6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	437
		6.2. DÉFICIT DE PENSIONES	437
		6.3. PROVISIONES	437
		6.4. OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	439
		6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	439
		6.6. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LA ACCIÓN	446
		6.7. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN	447
		6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	451
		6.9. HONORARIOS AUDITORES	452
		6.10. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	454
		6.11. ANEXOS	454
		SECCIÓN 7: EXPLICACIÓN AÑADIDA PARA TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL	465
II		ESTADOS FINANCIEROS INDIVIDUALES	
	A	Balance de la Sociedad	468
	B	Cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad	469
	C	Políticas contables utilizadas en la preparación de los estados financieros de la Sociedad	470
	1	Notas al balance de la Sociedad	475
	2	Notas a la cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad	491

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE FERROVIAL SE A 31 DE DICIEMBRE DE 2023 Y 2022

Activos (millones de euros)	Nota	2023	2022 (*)
Activos no corrientes		19.328	18.925
Fondo de comercio	3.1	475	480
Activos intangibles	3.2	122	138
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	13.495	13.667
Activos modelo intangible		13.333	13.504
Activos modelo cuenta a cobrar		162	163
Inmovilizado material	3.4	594	479
Activos por derecho de uso	3.7	196	183
Inversiones en asociadas	3.5	2.038	1.951
Activos financieros no corrientes	3.6	1.148	1.095
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		262	246
Activos no corrientes	5.2	628	597
Otras cuentas a cobrar		258	252
Activos por impuestos diferidos	2.7	1.006	784
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	254	148
Activos corrientes		6.990	7.419
Existencias	4.1	458	476
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		35	19
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.677	1.608
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.353	1.300
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		324	308
Otros activos financieros a corto plazo		—	—
Tesorería y equivalentes	5.2	4.789	5.130
Sociedades de proyectos de infraestructuras		204	168
Caja restringida		31	38
Resto de tesorería y equivalentes		173	130
Sociedades exproyectos		4.585	4.962
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	31	184
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.5	—	2
TOTAL ACTIVOS		26.318	26.344

Pasivos y patrimonio neto (millones de euros)	Nota	2023	2022 (*)
Patrimonio neto	5.1	5.879	6.353
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		3.766	4.113
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		2.113	2.240
Pasivos no corrientes		14.664	14.612
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.334	1.410
Planes de beneficios para los empleados	6.2	3	2
Provisiones a largo plazo	6.3	268	416
Pasivos por arrendamientos a largo plazo	3.7	141	120
Deuda financiera	5.2	10.423	10.776
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		7.852	7.893
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		2.571	2.883
Otras cuentas a pagar	6.4	1.310	898
Impuestos diferidos	2.7	1.086	924
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	99	66
Pasivos corrientes		5.775	5.379
Pasivos por arrendamiento a corto plazo	3.7	59	64
Deuda financiera	5.2	942	877
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		63	74
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		879	803
Derivados financieros a valor razonable	5.5	34	47
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		83	30
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.646	3.431
Acreedores comerciales		1.698	1.663
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.529	1.364
Otras cuentas a pagar a corto plazo		419	404
Provisiones a corto plazo	6.3	1.011	930
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		26.318	26.344

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las notas adjuntas forman parte del estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2023 y 2022.

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021.

Cuenta de pérdidas y ganancias (millones de euros)	Nota	2023	2022 (*)	2021
Ingresos		8.514	7.551	6.910
Otros ingresos de explotación		1	2	1
Cifra de ventas y otros ingresos de explotación	2.1	8.515	7.553	6.911
Consumos		1.047	1.197	1.085
Otros gastos de explotación	2.2	4.878	4.182	3.923
Gastos de personal	2.3	1.599	1.446	1.293
Total gastos de explotación		7.524	6.825	6.301
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		401	299	270
Deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	35	(6)	1.139
Resultado de explotación		625	423	1.479
Resultado financiero financiación		(328)	(243)	(220)
Resultado derivados y otros resultados financieros		(44)	(122)	(87)
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		(372)	(365)	(307)
Resultado financiero financiación		111	1	(27)
Resultado derivados y otros resultados financieros		77	44	(1)
Resultado financiero sociedades exproyectos		188	45	(28)
Resultado financiero	2.5	(184)	(320)	(335)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	2.6	215	165	(178)
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas		656	268	966
Ingreso/(Gasto) por impuesto de sociedades	2.7	(42)	(30)	9
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas		614	238	975
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas		16	64	361
Resultado neto		630	302	1.336
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	2.9	(170)	(117)	(138)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		460	185	1.198
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,62	0,24	1,63
	2.10 Básico	0,62	0,24	1,63
Resultado neto por acción atribuido a las actividades continuadas de la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,60	0,16	1,14
	Básico	0,60	0,16	1,14

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las notas adjuntas forman parte de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

C. ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADO GLOBAL DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021.

(Millones de euros)	Nota	2023	2022 (*)	2021
a) Resultado neto		630	302	1.336
Atribuidos a la sociedad dominante		460	185	1.198
Atribuido a socios externos		170	117	138
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	5.1	(119)	456	180
Sociedades integración global		(98)	333	131
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	20	193	11
Impacto en reservas de planes de prestación definida		—	—	—
Diferencias de conversión		(92)	160	114
Efecto impositivo		(26)	(20)	6
Sociedades mantenidas para la venta		(5)	(8)	27
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		(6)	—	4
Impacto en reservas de planes de prestación definida		—	—	—
Diferencias de conversión		—	(8)	24
Efecto impositivo		1	—	(1)
Sociedades puesta en equivalencia		(16)	131	22
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		12	236	45
Impacto en reservas de planes de prestación definida		—	—	33
Diferencias de conversión		(33)	(29)	(32)
Efecto impositivo		5	(76)	(24)
c) Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	5.1	8	131	1
Sociedades integración global		(3)	(47)	12
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	5.5	(4)	(62)	16
Efecto impositivo		1	15	(4)
Sociedades mantenidas para la venta		11	178	3
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		13	179	4
Efecto impositivo		(2)	(1)	(1)
Sociedades puesta en equivalencia		—	—	(14)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		—	—	(14)
Efecto impositivo		—	—	—
a)+ b)+ c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		519	889	1.517
Atribuidos a la sociedad dominante		388	707	1.395
Atribuido a socios externos		131	182	122

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las notas adjuntas forman parte de los estados consolidados de resultado global correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

D. ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADOS DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021

(Millones de euros)	Capital social	Prima de emisión/fusión	Acciones propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados acumulados y otras reservas	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Saldo a 31.12.20	147	647	(13)	506	(1.496)	3.359	3.150	640	3.790
Resultado consolidado del ejercicio 2021	—	—	—	—	—	1.198	1.198	138	1.336
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el	—	—	—	—	196	—	196	(16)	180
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	—	—	—	—	1	—	1	—	1
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	—	—	—	—	197	1.198	1.395	122	1.517
Acuerdo dividendo flexible	3	3	—	—	—	(34)	(28)	—	(28)
Otros dividendos	—	—	—	—	—	—	—	(270)	(270)
Operaciones de autocartera	(3)	(432)	(111)	—	—	111	(435)	—	(435)
Retribución al accionista	—	(429)	(111)	—	—	77	(463)	(270)	(733)
Ampliaciones y reducciones de capital	—	—	—	—	—	—	—	28	28
Sistemas retributivos vinculados a la acción	—	—	—	—	—	(22)	(22)	—	(22)
Otros movimientos	—	—	—	—	—	(5)	(5)	—	(5)
Otras transacciones	—	—	—	—	—	(27)	(27)	28	1
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	—	—	—	1	—	(8)	(7)	—	(7)
Variaciones de perímetro	—	—	—	—	—	(9)	(9)	1.270	1.261
Saldo a 31.12.2021	147	218	(124)	507	(1.299)	4.590	4.039	1.790	5.829
Resultado consolidado del ejercicio 2022	—	—	—	—	—	185	185	117	302
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el	—	—	—	—	391	—	391	65	456
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	—	—	—	—	131	—	131	—	131
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	—	—	—	—	522	185	707	182	889
Acuerdo dividendo flexible	3	—	—	—	—	(135)	(132)	—	(132)
Otros dividendos	—	—	—	—	—	—	—	(160)	(160)
Operaciones de autocartera	(5)	(218)	98	—	—	(321)	(446)	—	(446)
Retribución al accionista	(2)	(218)	98	—	—	(456)	(578)	(160)	(738)
Ampliaciones y reducciones de capital	—	—	—	—	—	—	—	356	356
Sistemas retributivos vinculados a la acción	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Otros movimientos	—	—	—	—	—	41	41	5	46
Otras transacciones	—	—	—	—	—	41	41	361	402
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	—	—	—	1	—	(9)	(8)	—	(8)
Variaciones de perímetro	—	—	—	—	—	(88)	(88)	67	(21)
Saldo a 31.12.2022 (*)	145	—	(26)	508	(777)	4.263	4.113	2.240	6.353
Impacto fusión (16 de junio)	(138)	4.426	—	—	—	(4.288)	—	—	—
Resultado consolidado del ejercicio 2023	—	—	—	—	—	460	460	170	630
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el	—	—	—	—	(80)	—	(80)	(39)	(119)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	—	—	—	—	8	—	8	—	8
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	—	—	—	—	(72)	460	388	131	519
Acuerdo dividendo flexible	—	(58)	—	—	—	(78)	(136)	—	(136)
Otros dividendos	—	—	—	—	—	—	—	(379)	(379)
Operaciones de autocartera	—	(52)	(52)	—	—	(10)	(114)	—	(114)
Retribución al accionista	—	(110)	(52)	—	—	(88)	(250)	(379)	(629)
Ampliaciones y reducciones de capital	—	—	—	—	—	—	—	117	117
Sistemas retributivos vinculados a la acción	—	—	—	—	—	12	12	—	12
Otros movimientos	—	—	—	—	—	16	16	2	18
Otras transacciones	—	—	—	—	—	28	28	119	147
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	—	—	—	(508)	—	(5)	(513)	—	(513)
Variaciones de perímetro	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Saldo a 31.12.2023	7	4.316	(78)	—	(849)	370	3.766	2.113	5.879

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las notas adjuntas forman parte de los estados consolidados de variaciones de patrimonio correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

E. ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE CAJA DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021

(Millones de euros)	Nota	2023	2022 (*)	2021
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante		460	185	1.198
Ajustes al resultado		531	698	(256)
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos		170	117	138
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas		(16)	(64)	(361)
Gasto por impuesto sobre sociedades		42	30	(9)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia		(215)	(165)	178
Resultado financiero		184	320	335
Deterioro y enajenación de inmovilizado		(35)	6	(1.139)
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		401	299	270
Resultado de explotación de actividades discontinuadas ex amortización y deterioros	2.8	—	155	332
Pago de impuestos	2.7	(170)	(82)	(155)
Variación fondo maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		118	(83)	(249)
Cobro dividendos proyectos infraestructuras	3.5	324	284	272
Flujo de operaciones		1.263	1.002	810
Inversión en inmovilizado material/intangible	3.4	(86)	(95)	(124)
Inversión proyectos infraestructuras	3.3.3	(319)	(809)	(285)
Subvenciones no reintegrables		9	25	46
Inversiones en asociadas y activos financieros no corrientes/adquisición de compañías		(257)	(347)	(923)
Intereses recibidos		236	47	3
Inversión en caja restringida a largo plazo		(51)	18	119
Desinversión proyectos infraestructuras		—	—	—
Desinversión/venta sociedades	1.1.6	43	429	1.621
Flujo de inversión		(425)	(732)	457
Flujo antes de financiación		838	270	1.267
Flujo de capital procedente de socios externos		130	350	57
Dividendo flexible		(136)	(132)	(31)
Compra de autocartera		(114)	(446)	(432)
Retribución al accionista	5.1	(250)	(578)	(463)
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	5.1	(377)	(161)	(270)
Otros movimientos de Fondos Propios	5.1	(506)	(69)	—
Intereses pagados		(432)	(329)	(295)
Pagos por arrendamientos	3.7	(87)	(72)	(131)
Aumento endeudamiento financiero		964	1.207	603
Disminución endeudamiento financiero		(747)	(665)	(1.671)
Variación neta endeudamiento actividades discontinuadas		—	1	(51)
Flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(1.305)	(316)	(2.221)
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		160	(283)	99
Variación tesorería y equivalentes por variaciones en el perímetro de consolidación		(34)	4	(109)
Variación tesorería y equivalentes por actividades discontinuadas	5.3	—	(81)	(26)
Variación tesorería y equivalentes	5.2	(341)	(406)	(990)
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		5.130	5.536	6.526
Tesorería y equivalentes al final del periodo		4.789	5.130	5.536

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las notas adjuntas forman parte de los estados consolidados de flujos de caja correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021

SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

Esta sección desglosa la información que se considera necesario conocer con carácter previo a la lectura de los estados financieros de Ferrovial SE.

BASES DE PRESENTACIÓN

Reorganización del Grupo

El Consejo de Administración de Ferrovial, en su sesión de 28 de febrero, ha acordado formular el proyecto de fusión inversa de la matriz del grupo, Ferrovial, S.A., sociedad cotizada en España y sociedad matriz última del Grupo Ferrovial, con su filial neerlandesa íntegramente participada Ferrovial International SE, que también obtuvo la aprobación de la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023 y que se completó finalmente el 16 de junio de 2023. Como resultado de esta operación, la nueva cabecera del Grupo es Ferrovial SE (o “FSE”), una sociedad anónima europea (“Societas Europea”) con domicilio social en Países Bajos y cotizada actualmente tanto en Euronext en Ámsterdam, un mercado regulado de Euronext Amsterdam N.V. (la “Bolsa de valores neerlandesa”), como en las bolsas de valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, mercados regulados de Bolsas y Mercados Españoles, Sociedad Holding de Mercados y Sistemas Financieros, S.A (las “Bolsas de Valores Españolas”).

Este tipo de reorganización no se considera una combinación de negocios en virtud de la NIIF 3 y no está específicamente contemplado en las NIIF. En su lugar, se aplica el “*pooling of interest*” o “*predecessor accounting*”. Este ha sido el enfoque adoptado porque la entidad combinada se considera una continuación del Grupo encabezado por Ferrovial, S.A y solo ha cambiado la ubicación de sus recursos dentro del Grupo. Además, este enfoque proporciona información útil sobre la sociedad combinada y permite a los usuarios de la información financiera entender la evolución del negocio subyacente (Nota 1.1.2).

Bases de presentación

Los estados financieros consolidados de Ferrovial SE y sus sociedades dependientes y participadas (en adelante “Ferrovial”, el “Grupo Ferrovial”, el “Grupo” o “Grupo FSE”) han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF” en adelante) adoptadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (“IASB”). En la nota 1.3 se desglosan las políticas contables aplicadas.

Actividades de la sociedad

Dentro de los desgloses que se presentan en estos estados financieros se distinguen principalmente entre sociedades de proyectos de infraestructuras y el resto (según se define en Nota 1.1.4). También es importante destacar los principales activos del Grupo: su participación del 25% en Heathrow Airports Holdings (HAH), titular del aeropuerto de Heathrow; su participación del 43,23% en la sociedad titular de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá); su participación indirecta del 49% en el capital social de JFK NTO LLC, responsable de la remodelación, construcción, financiación y explotación de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York; su participación del 50% en AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido; y su participación del 24,86% en IRB Infrastructure Developers Limited, una de las principales empresas de infraestructuras de la India, que cotiza en Bombay.

Activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas

Tal y como se indica en la Nota 1.1.5, durante 2022 y 2021 realizó la desinversión total de la División de Servicios mediante la venta del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España y en Reino Unido.

Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

La Nota 1.2 analiza la capacidad del grupo para continuar operando en virtud del principio de empresa en funcionamiento, analizando su liquidez, los requisitos de efectivo futuro y otros factores externos que podrían comprometer este principio y concluyendo que no existen incertidumbres significativas con respecto a la capacidad del grupo para continuar como empresa en funcionamiento.

Juicios y estimaciones

Las principales estimaciones de Ferrovial para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos se detallan en la Nota 1.3.4.

Efecto tipo de cambio

Aunque el euro es la moneda funcional de Ferrovial, la mayoría de sus actividades se realizan en países situados fuera de la zona euro. En la nota 1.4 se analiza el impacto en los estados financieros consolidados de la evolución de las principales divisas en las que operaba en los ejercicios 2023, 2022 y 2021.

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

1.1.1. Bases de presentación

Estos estados financieros consolidados de Ferrovial SE han sido firmados por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2024, y han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adaptadas por la Unión Europea.

Los estados financieros consolidados incluyen el estado consolidado de situación financiera, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de resultado global, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, el estado consolidado de flujos de caja y las notas adjuntas (denominados en su conjunto “estados financieros consolidados”).

Para la presentación de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el grupo utiliza un método de clasificación en función de la naturaleza de los gastos, ya que es más representativo del formato que usa la dirección con fines de información interna y puede proporcionar información fiable a los inversores.

La moneda de presentación del grupo es el euro, que también es la moneda funcional de la Sociedad, y, salvo que se indique lo contrario, los importes se presentan en millones de euros.

1.1.2 Reorganización empresarial

El Consejo de Administración de Ferrovial, en su sesión de 28 de febrero, ha acordado formular el proyecto de fusión inversa de la matriz del grupo, Ferrovial, S.A., sociedad cotizada en España y sociedad matriz última del Grupo Ferrovial, con su filial neerlandesa íntegramente participada Ferrovial International SE, que también obtuvo la aprobación de la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023 y que se completó finalmente el 16 de junio de 2023. Como resultado de esta operación, la nueva cabecera del Grupo es Ferrovial, S.E., una sociedad anónima europea (“Sociedad Europea”) con domicilio social en Países Bajos y cotizada actualmente tanto en la bolsa de Países Bajos como en la de España.

Esta reorganización empresarial responde, entre otros motivos, a la internacionalización creciente de Ferrovial (en 2022, el 83% de los ingresos del Grupo y casi el 92% de su valor procedieron de actividades fuera de España) y su objetivo final es cotizar en los Estados Unidos de América.

Tratamiento contable

En la fusión, a todos los accionistas de la antigua sociedad matriz del grupo, Ferrovial, S.A., se les asignaron acciones de la nueva sociedad matriz del grupo, Ferrovial SE, a excepción de un pequeño grupo de accionistas que recibieron efectivo en lugar de acciones en relación con la fusión, de conformidad con las leyes y normativas aplicables. Las sociedades que forman parte del grupo siguen siendo las mismas sin presentar ningún tipo de cambio en lo que se refiere a los porcentajes de participación.

Este tipo de reorganización no se considera una combinación de negocios en virtud de la NIIF 3 y no está específicamente contemplado en las NIIF. Según la NIC 8, la Sociedad ha analizado otras normas contables que tratan operaciones similares (según se detalla en el capítulo 19.7 de la NIF 102 en Reino Unido, DAS 216.503 en Países Bajos o ASC 805.50.05 en los GAAP de EE. UU.) para desarrollar una política que refleje el fondo de la operación en función de normas similares. Después de realizar dicho análisis, la sociedad ha decidido aplicar el enfoque del “*pooling of interest*” o “*predecessor accounting*”, ya que refleja mejor su fondo.

Como resultado de este enfoque, toda la información incluida en los diferentes periodos de presentación se corresponde con la información consolidada histórica del grupo Ferrovial, sin ajustes del valor de los activos y pasivos, dado que la entidad combinada se considera una continuación del antiguo grupo Ferrovial S.A. y solo ha cambiado la ubicación de sus recursos dentro del Grupo. Además, este enfoque se encuentra en consonancia con el concepto de estados financieros combinados y proporciona información útil sobre la sociedad combinada, además de ser la mejor forma de que los usuarios de la información financiera entiendan la evolución del negocio subyacente (Nota 1.1.2).

El único cambio contable como consecuencia de la fusión fue la modificación de las cifras del capital social y de la prima de emisión de la nueva entidad jurídica matriz. Teniendo en cuenta que este cambio es una reclasificación entre el capital social legal y la prima de emisión de la antigua entidad matriz, las diferencias se incluyen como movimiento dentro de las reservas de patrimonio en 2023, año en que se produjo formalmente la fusión.

1.1.3 Elaboración de los estados financieros consolidados

Los estados financieros consolidados se han formulado incluyendo la información financiera consolidada relevante a 31 de diciembre de 2023 y 2022 correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

1.1.4 Actividades de la Sociedad

Ferrovial está constituido por la sociedad dominante Ferrovial SE, constituida en Países Bajos, y sus sociedades dependientes y participadas, que se detallan en el Anexo I. El domicilio social se encuentra en Kingsfordweg 151, 1043GR, Ámsterdam, Países Bajos.

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

- Construcción: Diseño y ejecución de todo tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- Autopistas: Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- Aeropuertos: Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.
- Infraestructuras Energéticas y Movilidad: En 2022 se reportó por primera vez como un segmento de negocio este área. Se centra en el desarrollo, la financiación y la gestión de líneas de transmisión de electricidad y plantas de generación de energía renovable, movilidad, plantas de gestión de residuos y servicios para la industria minera en Chile.

A efectos de la comprensión de estos estados financieros consolidados, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de Autopistas y Aeropuertos, aunque también en las actividades de Construcción y Energía.

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosa en los presentes estados financieros consolidados, de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos en el epígrafe “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar – Nota 3.3) en los activos financieros a largo plazo y, fundamentalmente, en tesorería y equivalentes y deuda financiera (Nota 5.2).

Tras los procesos de licitación competitivos, estos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo celebrados con autoridades públicas («el concedente»), que otorgan el derecho a construir o mejorar, gestionar y mantener la infraestructura. El contrato se adjudica a una entidad jurídica, la entidad concesionaria, cuya única finalidad es la ejecución del proyecto, en el que el grupo tiene una participación, junto con otros accionistas.

La concesionaria tiene que financiar la construcción o la mejora de la infraestructura pública principalmente con deudas garantizadas por los flujos de caja futuros procedentes del plazo del proyecto; como resultado, estos proyectos suelen tener restricciones de caja establecidas en los acuerdos de financiación para garantizar el reembolso de las deudas. Los accionistas también realizan aportaciones de capital. Por lo general, las deudas se aseguran en el momento de formalizar el contrato de concesión de servicios y no tiene recurso frente a los accionistas o, en algunos casos, el recurso frente a los accionistas se limita a las garantías emitidas (véase Nota 6.5.2 b.1).

Una vez finalizada la construcción o la rehabilitación, la concesionaria empieza a explotar y mantener la infraestructura y a cambio, cobra peajes o tarifas reguladas por el uso de la infraestructura o mediante cantidades pagadas por la entidad concedente en función de las condiciones de disponibilidad del activo. Estos flujos de entrada permiten la recuperación de la inversión inicial. En la mayoría de los casos, la actividad de construcción y posterior mantenimiento de la infraestructura es subcontratada por las sociedades titulares de los proyectos con la división de Construcción del Grupo.

Desde un punto de vista contable, dichos contratos se encuentran en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación CINIIF 12. Se incluye una relación de aquellas sociedades consideradas proyecto en el Anexo I.

También es importante destacar que los principales activos del Grupo, que se consolidan por el método de puesta en equivalencia, corresponden a su participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), su participación del 43,23% en 407 ETR, sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá), su participación indirecta del 49% en el capital de la sociedad JFK NTO LLC, concesionaria de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York, su participación del 50% en AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido, su participación del 24,86% en IRB Infrastructure Developers Limited, una de las principales empresas de infraestructuras de la India, que cotiza en Bombay. La Nota 3.5 relativa a participaciones por puesta en equivalencia incluye información relativa a la evolución de los balances y las cuentas de pérdidas y ganancias de estas compañías, que se completa con información que se considera de interés en otras notas de la memoria.

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

Activos y pasivos mantenidos para la venta

Desinversiones materializadas durante el ejercicio 2023:

El saldo de activos mantenidos para la venta a diciembre de 2023 es cero. El saldo de 2 millones de euros en 2022 correspondía a unos terrenos de la sociedad Southern Crushed South Concrete (SCC), filial de Webber (división de Construcción). La venta de dichos terrenos se ha producido la primera semana de Febrero de 2023, por un precio de 2.3 millones de dólares, a la sociedad BCG Investment Group.

El acuerdo alcanzado para la venta de la autopista de Azores en Portugal (Nota 1.1.6) no tiene efecto sobre el epígrafe de mantenidos para la venta, ya que se clasificó como tal y también se desinvirtió durante 2023.

Desinversiones materializadas durante el ejercicio 2022:

En el mes de agosto de 2022, se completó la venta del 20% restante de la autopista Vía do Infante (Algarve) a DIF Capital Partners, por 23 millones de euros, englobada en la venta del 49% de la participación de Ferroviaal en esta concesión acordada en 2020. El impacto en la cuenta de resultados fue inmaterial.

Desinversiones materializadas durante el ejercicio 2021:

Durante 2021, Ferroviaal vendió el 20% de la autopista portuguesa Norte Litoral y de las participaciones que el Grupo tenía en Concesionaria de Prisiones Figueras, S.A.U y en Urbs Iudex Et Causidicus, S.A. tal y como se comenta en la Nota 1.1.6.

Actividades discontinuadas

Como se ha indicado, las actividades discontinuadas corresponden a la división de Servicios, cuya desinversión finalizó en 2022, una vez materializadas las ventas del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España y el negocio de Amey en Reino Unido.

Durante 2023

El resultado de actividades discontinuadas ascendía a 16 millones de euros y se corresponde principalmente con la actualización de las indemnizaciones y las cantidades variables (earn-outs) asociadas a la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal, así como a otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido.

Desinversiones materializadas durante el ejercicio 2022:

Con fecha 31 de enero de 2022, se materializó el acuerdo de venta entre Ferroviaal y Portobello Capital para la adquisición del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España, una vez cumplidas todas las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la operación. El precio total recibido por Ferroviaal ascendió a 175 millones de euros. De conformidad con el contrato de compraventa, una filial de Ferroviaal adquirió el 24,99% del capital de la sociedad compradora por un precio de 17,5 millones de euros. El impacto en la cuenta de resultados fue inmaterial.

El 31 de diciembre de 2022 se materializó la venta del negocio de Amey en Reino Unido, relacionado con servicios de mantenimiento e ingeniería de ciclo de vida completo y mantenimiento de infraestructuras, a una compañía controlada por fondos gestionados por One Equity Partners, que ha realizado la transacción junto a su socio Buckthorn Partners. La contraprestación neta (valor de los fondos propios) que ha recibido Ferroviaal ascendía a 264,6 millones de libras (301,3 millones de euros), según el acuerdo final alcanzado el 17 de abril de 2023, sin más ajustes de precios aplicables. La contraprestación neta se ha pagado en efectivo (112,8 millones de libras (128,5 millones de euros)) y un préstamo del vendedor de 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros) al comprador, formalizado al cierre y reembolsable en los próximos cinco años con un interés del 6% anual (que se incrementará al 8% después del tercer año). La plusvalía generada ascendió a 58,3 millones de euros y se contabilizó en el epígrafe de Resultado de actividades discontinuadas en la cuenta de pérdidas y ganancias, incluyendo la transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias de las diferencias de conversión (-155,6 millones de euros) y las variaciones en el valor razonable de los derivados (-15,4 millones de euros) acumulados en el patrimonio neto (Nota 5.1.1).

Anteriormente, la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey vendió en el primer semestre de 2022 el negocio de servicios de gestión financiera de sociedades titulares de proyectos en PFI (Project Finance Initiative) por 5 millones de libras, y adicionalmente, vendió el área de negocio relativa al mantenimiento de infraestructuras energéticas y agua, al fondo británico Rubicon, por un precio total de 20,3 millones de libras, que incluye un pago aplazado de 18 millones de libras que se instrumenta a través de un préstamo al comprador (Nota 3.6.2). El impacto en la cuenta de resultados fue inmaterial.

Desinversiones materializadas durante el ejercicio 2021:

En noviembre 2021 se materializó el acuerdo de venta del negocio de Servicios en Estado Unidos relacionado con el mantenimiento de infraestructuras de la industria de gas y petróleo, por un precio total de 16 millones de dólares (14 millones de euros). El impacto en la cuenta de resultados fue una pérdida de 28 millones de euros, registrado en el resultado de actividades discontinuadas.

El 1 de diciembre de 2021 se materializó el acuerdo de venta alcanzado entre Ferroviaal y PreZero (empresa del Grupo Schwarz) el 26 de julio de 2021, para la adquisición del negocio de servicios de medioambiente en España y Portugal, una vez que se cumplieron todas las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la operación. El precio de las acciones vendidas recibido por Ferroviaal ascendió a 1.032 millones de euros. Esta transacción ha generado un resultado de 335 millones de euros, que se contabiliza en el epígrafe Resultado de actividades discontinuadas en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Adicionalmente, en el ejercicio 2021 se han reclasificado como actividades continuadas el negocio de tratamiento de residuos en el Reino Unido (reportado dentro de Infraestructuras Energéticas y Movilidad), el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2, y el contrato de mantenimiento y explotación de Madrid Calle 30 (reportados dentro de la actividad de «Autopistas»), junto con el negocio de mantenimiento de infraestructuras en Norteamérica, y el negocio de servicios de eficiencia energética (ambos reportados dentro de la actividad de «Construcción»). Esta decisión se ha tomado tras el avance de los procesos de desinversión y al considerar que determinados contratos incluidos en la división de Servicios podrían encajar estratégicamente en otras divisiones del Grupo, facilitando la ejecución de los procesos de desinversión.

1.1.6. Variaciones del perímetro de consolidación y otras desinversiones en participadas

A continuación, se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en los años 2023, 2022 y 2021.

Aeropuertos

Durante el ejercicio 2023:

No se han producido variaciones en el perímetro de consolidación durante 2023.

Durante el ejercicio 2022:

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

El pasado 10 de junio se hizo efectivo el acuerdo por el que Ferrovial entró en el capital de la sociedad JFK NTO LLC para remodelar, construir, financiar, explotar y mantener las instalaciones de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York (JFK). La participación indirecta de Ferrovial en el proyecto es del 49%. Los otros accionistas son JLC y Ullico, con participaciones directas del 30% y 19%, respectivamente, y Carlyle, con una participación indirecta del 2%.

Se espera que la terminal entre en explotación en 2026. El contrato de concesión prevé la explotación de la terminal hasta 2060.

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

La inversión prevista en el proyecto es de 10.800 millones de dólares (Fases A y B) y se financiará con una aportación de capital por parte de los socios del proyecto de 2.330 millones de dólares, de los cuales Ferrovial aportará 1.142 millones de dólares (294 millones de dólares, ya aportados a diciembre 2023), financiándose el resto con deuda sin recurso a los accionistas.

Así, en junio de 2022, el préstamo firmado por JFK NTO LLC alcanzó los 6.630 millones de dólares (1.430 millones de dólares dispuestos a diciembre 2022). La primera refinanciación de la deuda se produjo en diciembre de 2023, cuando NTO emitió 2.000 millones de dólares en bonos de la serie 2023 designados como bonos verdes por Kestrel. Este hito mitiga casi un tercio del riesgo de refinanciación, con un plazo de tres años todavía para devolver el préstamo bancario inicial. Una parte de la emisión (800 millones de dólares) fue asegurada por Assured Guaranty Municipal Corp. ("AGM"). JFK NTO, en el transcurso de sus actividades de explotación en curso, continúa supervisando el mercado de refinanciación para su línea bancaria y podrá refinanciar los importes pendientes en virtud de la misma cuando el arrendatario considere que las condiciones de mercado son las oportunas (Nota 3.5.3).

Se acordó un pago adicional (earn-out) entre el grupo Carlyle y Ferrovial como parte de la inversión en el proyecto de la nueva Terminal Uno en relación con la participación del 49% adquirida por Ferrovial, si Carlyle desinvierte su 4% en NTO. El valor razonable de este pago adicional se calculó en función de la información sobre hechos y circunstancias que existía a la fecha de adquisición y se reconoció como coste adicional de la inversión en este proyecto. Se contabilizan otras variaciones del valor razonable en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Asimismo, se acordó una opción de compra/venta entre el grupo Carlyle y Ferrovial sobre las acciones que la primera posee indirectamente en el proyecto. La opción es ejercitable por Carlyle de junio de 2028 a junio de 2032 y por Ferrovial de enero de 2031 a junio de 2034. El precio de ejercicio se basará en una estimación del valor razonable en la fecha de ejercicio. La opción de compra/venta no cumple los requisitos incluidos en la definición de pasivo.

Tal y como prescribe la NIIF 10, se han analizado los acuerdos sociales existentes entre los socios y el resto de los contratos relativos al proyecto y se ha concluido que las mayorías cualificadas establecidas en los mencionados acuerdos, junto con los derechos de veto de los accionistas minoritarios para la aprobación de la mayoría de las decisiones relevantes implica que deben adoptarse, de facto, con el acuerdo del resto de accionistas, lo que conduce a una situación de control conjunto. De conformidad con la NIIF 11, al tratarse de una *joint venture*, la participación en el proyecto se integra por el método de puesta en equivalencia.

Por otra parte, el análisis del acuerdo de concesión de NTO con la Autoridad Portuaria indica que está incluida en el alcance de la interpretación de la CINIIF 12 según el modelo de activo intangible, dado que no hay un volumen de pagos garantizados (ver punto 1.3.3.2., donde se detalla el tratamiento de este tipo de concesiones). Por tanto, la mayoría de los costes incurridos durante la fase de construcción son capitalizados y registrados como activos intangibles, que se amortizará durante la fase de explotación, que finalizará en 2060.

Adquisición y toma de control del Aeropuerto Internacional de Dalaman

a. Descripción de la operación

El 19 de julio de 2022, el Grupo adquirió el 60% de las acciones con derecho a voto de YDA Havalimanı (Aeropuerto Internacional de Dalaman, en adelante) dentro de la estrategia de diversificación de la cartera de aeropuertos en oportunidades de crecimiento. Se trata de una sociedad situada en Turquía, que resultó adjudicataria del contrato de concesión para renovar y operar el Aeropuerto Internacional de Dalaman. El precio total asciende a 144 millones de euros en términos nominales, de los cuales 119,2 millones se pagaron en diciembre de 2022. Otros 15,2 millones de euros se refieren a un pago diferido efectuado en octubre de 2023, y los 9,9 millones de euros restantes corresponden al earn-out pagado en 2023.

YDA Group, que actualmente mantiene una participación del 40%, se adjudicó la concesión de 28 años para explotar el aeropuerto hasta 2042.

En virtud del acuerdo de concesión, las tasas por pasajero se fijan y se recaudan en euros; además, los acuerdos de financiación se denominan en euros, por lo que su moneda funcional es el euro.

La adquisición del mencionado 60% de las acciones supone que Ferrovial posee la mayoría de los derechos de voto en el Consejo de Administración de la sociedad concesionaria y, por tanto, puede dirigir sus actividades relevantes. Por ende, Ferrovial tiene el control de la sociedad de acuerdo con la NIIF 10, apartado 10. En consecuencia, la participación en la concesionaria se consolida por el método de integración global.

b. Activos adquiridos y pasivos asumidos

Los valores razonables de los activos y pasivos identificables del Aeropuerto de Dalaman en la fecha de adquisición eran los siguientes (para simplificar, se ha utilizado el balance del 30 de junio 2022, ya que el efecto de 19 días hasta la fecha de la transacción no es significativo, como se indica más adelante):

(Millones de euros)	VALOR RAZONABLE RECONOCIDO EN LA ADQUISICIÓN
Inmovilizado material	1
Inmovilizado intangible (Nota 3.3.1.)	638
Activos por impuestos diferidos	18
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	657
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES	14
TOTAL ACTIVOS	671
Deuda financiera a largo plazo	115
Otras deudas a largo plazo	281
Deuda financiera a corto plazo	17
Acreedores y otras cuentas a pagar	18
Pasivo por impuesto diferido (Nota 2.8.3)	46
TOTAL PASIVO	476
TOTAL ACTIVOS NETOS IDENTIFICABLES A VALOR RAZONABLE	196
100%	
Total activos netos identificables a valor razonable 60%	117
FONDO DE COMERCIO ASOCIADO AL PASIVO POR IMPUESTO DIFERIDO (Nota 3.1.1)	27
CONTRAPRESTACIÓN TRANSFERIDA	145

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

i. Activos intangibles:

Representan el valor razonable de la concesión calculada mediante el uso de los flujos de efectivo descontados derivados del modelo económico. El ajuste por el activo intangible identificado en la adquisición ascendió a 79 millones de euros.

ii. Deudas con entidades de crédito:

La concesionaria suscribió en octubre de 2016 un contrato de deuda con el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD) para financiar la nueva terminal internacional, por un importe total de 162 millones de euros. El préstamo devenga un tipo de interés de Euribor más un diferencial del +4,2%.

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

iii. Efectos fiscales de la transacción

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

El fondo de comercio reconocido en la adquisición ascendía a 27 millones de euros, compensando los efectos fiscales derivados del ajuste a valor razonable de los activos intangibles y la deuda financiera descritos anteriormente y reconocidos de conformidad con la NIC 12.

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

c. Consideración de compra

	Importe valor razonable
Acciones emitidas, a valor razonable	104
Pagos diferidos	30
Pasivo por contraprestación contingente	11
TOTAL CONTRAPRESTACIÓN	145

Los costes de transacción de 3 millones de euros se contabilizaron como gastos.

d. Contraprestación contingente

Como parte del acuerdo de compra se acordó una contraprestación contingente con el anterior propietario del Grupo YDA. Habría un pago de efectivo adicional a los propietarios anteriores si el número total de pasajeros internacionales que salieron del aeropuerto de Dalaman durante el periodo comprendido entre el 1 de octubre de 2021 hasta el 30 de septiembre de 2023 superase el umbral establecido por el contrato de compraventa de acciones. En la fecha de adquisición, el valor razonable de la contraprestación contingente se estimó en 11 millones de euros, utilizando la técnica del valor actual. Esta cifra se revisó en línea con la última información de tráfico disponible (9,9 millones de euros) y finalmente se pagó en diciembre 2023, reconociendo la diferencia entre ambas cantidades como resultado financiero.

Autopistas

Durante el ejercicio 2023:

Autopista Azores

Ferrovial, a través de la filial de Autopistas, ha alcanzado un acuerdo para vender el 89,2% de la autopista de Azores, en Portugal, a los fondos de infraestructuras Horizon y RiverRock. El acuerdo, que está en consonancia con la estrategia de rotación de activos de la Sociedad, asciende a 42,6 millones de euros.

La venta ha proporcionado 39 millones de euros antes de impuestos en plusvalías a Ferrovial (declarados en la cuenta de pérdidas ganancias en el epígrafe Deterioro y enajenación de inmovilizado). Ferrovial seguirá prestando servicios técnicos a la concesionaria durante dos años prorrogable de común acuerdo. La venta supuso la desconsolidación de la deuda bruta del proyecto frente a terceros por valor de 281 millones de euros.

Durante el ejercicio 2022:

Adicionalmente, Ferrovial, a través de su filial de autopistas Cintra, ha adquirido en noviembre de 2022 un 7,135% adicional de la autopista I-77, ubicada en Carolina del Norte (Estados Unidos). La operación estaba valorada en 109 millones de dólares (104 millones de euros). De esta forma, la participación de Ferrovial en el activo pasa de un 65,1% a un 72,24%. Dado que la Sociedad ya estaba consolidando este activo por el método de integración global, la diferencia entre el precio pagado y el valor contable de la participación adquirida se registró en las reservas de la sociedad matriz (-88 millones de euros) y reduciendo el importe de intereses minoritarios (-15 millones de euros según la Nota 5.1.1).

Durante el ejercicio 2021:

Adquisición y toma de control en I-66

a. Descripción de la operación

Cintra, filial de Ferrovial y titular indirecto del 50% del capital de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC (I-66) adquirió un 5,704% adicional de dicha compañía, por un importe de 182 millones de dólares (162 millones de euros, aproximadamente) el 17 de diciembre de 2021, junto con un compromiso de inyectar capital adicional hasta que se complete la construcción (36 millones de euros, aproximadamente). El pago ha sido realizado en efectivo.

Con esta adquisición, la participación total de Ferrovial se sitúa en el 55,704% sobre la concesión adjudicada por el Departamento de Transporte de Virginia. Se trata de un proyecto de diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del proyecto de transformación de la autopista I-66, de 36 km. Las obras finalizaron a finales de 2022 y la autopista ha estado operativa desde entonces.

La adquisición de este porcentaje adicional supone que Ferrovial pasa a tener la mayoría de los derechos de voto en el Consejo de la sociedad concesionaria, lo que le permitirá dirigir sus actividades relevantes. Desde entonces, y en línea con lo establecido por la NIIF 10, párrafo 10, Ferrovial pasa a ostentar el control de la compañía. En consecuencia, la participación en la sociedad concesionaria que hasta el momento se integraba por puesta en equivalencia, pasa ahora tras la toma de control a integrarse por el método de consolidación global.

Al tomar el control de la compañía y conforme a lo establecido en la NIIF 3.42 se procede a dar de baja la participación por puesta en equivalencia (50%), y valorar dicha participación preexistente a valor razonable, reconociendo por la diferencia una plusvalía.

Dicho valor razonable se ha calculado extrapolando el precio ofrecido por un tercero para la adquisición del 10% de las acciones, precio que ha sido aceptado por todos los accionistas minoritarios, para todas las acciones. Asimismo, se añadió una prima de control, que se estimó al 2%, sobre ese valor extrapolado. El valor razonable del 50% previo así calculado ascendía a 1.448 millones de euros (1.628 millones de dólares), incluida la prima de control.

Esta valoración ha supuesto el reconocimiento de un resultado de 1.101 millones de euros como resultado de la diferencia entre el valor razonable del 50% de la participación que Ferrovial ya tenía en la sociedad (1.448 millones de euros) y su valor contable (348 millones de euros). Dicho resultado se ha contabilizado en la línea de “Deterioro y enajenación del inmovilizado”.

Ferrovial también registró una ganancia adicional de 16 millones de euros por la venta correspondiente a las diferencias de conversión relativas a la I-66 que existían en la fecha de la transacción, que conforme a la NIIF 3 y a la NIC 28, se reclasificaron a la cuenta de pérdidas y ganancias en el epígrafe de deterioro y enajenación de inmovilizado. Por tanto, el resultado total de la operación alcanzó los 1.117 millones de euros.

b. Activos adquiridos y pasivos asumidos

Los valores razonables de los activos y pasivos identificables de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. en la fecha de adquisición de la participación adicional del 5,704% en dicha sociedad eran (se ha utilizado el balance de noviembre por simplificación, dado que, como se indica más adelante, el efecto de los 17 días hasta la fecha de la operación no es significativo):

(Millones de euros)	VALOR RAZONABLE RECONOCIDO EN LA ADQUISICIÓN
ACTIVOS NO CORRIENTES	4.432
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras (Nota 3.3)	4.432
ACTIVOS CORRIENTES	109
Cuentas a cobrar	108
Tesorería y equivalentes	1
TOTAL ACTIVOS	4.542
PASIVOS NO CORRIENTE	1.527
Deuda financiera a largo plazo	1.527
PASIVO SCORRIENTE	118
Deuda financiera a corto plazo	27
Acreedores y otras cuentas a pagar	90
TOTAL PASIVO	1.654
TOTAL ACTIVOS NETOS IDENTIFICABLES A VALOR RAZONABLE	2.897

El valor razonable de los créditos comerciales ascendió a 108 millones de euros y se preveía cobrar los importes contractuales íntegros.

Los ajustes de valor razonable se explican brevemente a continuación:

- Inmovilizado en proyectos de infraestructuras: El valor razonable de este activo se calculó empleando los flujos de efectivo descontados derivados del modelo económico, por importe de 4.432 millones de euros.
- Ingresos a distribuir en varios ejercicios procedentes de una subvención. Esta partida de balance no representaba una obligación actual para la sociedad, y, por tanto, de acuerdo con la NIIF 3, se ha considerado que su valor razonable es nulo, y se ha ajustado su importe (65 millones de euros).
- Deuda financiera: La sociedad concesionaria firmó dos contratos de deuda en noviembre de 2018 para financiar la construcción de la autopista: un préstamo senior que se compone de cuatro bonos cotizados a tipo fijo con interés pagadero trimestral, y otro préstamo subordinado derivado de la Ley de Innovación Financiera y de Infraestructura de Transporte de 1998 (TIFIA por sus siglas en inglés) que devenga un tipo de interés del 2,8% anual. El valor razonable de la deuda se ha calculado, para los bonos, de acuerdo con su cotización en la fecha de adquisición y para los préstamos TIFIA, según valoración por descuento de flujos. El ajuste resultante reduce el valor contable de la deuda en 317 millones de euros.
- El importe en libros de otros activos y pasivos era igual a su valor razonable.

Impacto fiscal de la operación

La sociedad concesionaria objeto de adquisición tributa en régimen de transparencia fiscal, lo que implica que únicamente reconozca impuestos diferidos por su porcentaje de participación. Los impactos fiscales que se han recogido en la sociedad matriz (Cintra 2 I66 Express Mobility Partners LLC) eran los siguientes:

- Pasivo por impuesto diferido derivado de valorar la deuda a valor razonable: de acuerdo con los párrafos 19 y 20 de la NIC 12 si en una combinación de negocios se reconoce un elemento de balance por su valor razonable cuando su base fiscal no ha cambiado, debe registrarse un impuesto diferido por la diferencia (–317 millones de euros de reducción de valor contable x 21% (tipo impositivo) x 55,704% (participación en concesión) = 37 millones de euros). El impuesto diferido se irá traspasando a la cuenta de pérdidas y ganancias según el calendario de amortización de la deuda.

- Pasivo por impuesto diferido por el activo intangible y la subvención: el ajuste en el valor razonable del activo intangible asciende a 1.820 millones de euros, por lo que surgiría un pasivo por impuesto diferido en el socio de 212 millones de euros, replicando el cálculo mencionado en el punto anterior. Adicionalmente, surge otro pasivo por impuesto diferido como resultado de la baja de ingresos a distribuir (subvención), por importe de 8 millones de euros. Estos impuestos se traspasarán a la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que vaya amortizándose el activo.

El fondo de comercio identificado en la adquisición ha ascendido a 254 millones de euros, compensando los impactos fiscales explicados anteriormente y reconocidos en la sociedad matriz, tal y como establece el párrafo 66 de la NIC 12.

Por otro lado, no se ha atribuido fondo de comercio a los minoritarios, y los costes de transacción no han sido significativos.

c. Consideración de compra

	Importe valor razonable (euros)
Acciones emitidas, a valor razonable	162
Compromiso de inyectar capital adicional	36
TOTAL CONTRAPRESTACIÓN	198

Adquisición de un 24,86% de la sociedad india IRB Infrastructure Developers Limited

El 29 de diciembre de 2021, Ferrovial completó la adquisición, a través de su filial neerlandesa Cintra INR Investments BV, del 24,86% de la sociedad india IRB Infrastructure Developers Limited, mediante la subscripción de una ampliación de capital preferente. El importe pagado ascendió a 369 millones de euros. El precio de la transacción se estableció considerando el precio medio ponderado por el volumen de negociación de las dos semanas anteriores al cierre.

IRB Infrastructure Developers se fundó en 1998, cotiza en la bolsa de Bombay y es una de las principales empresas de infraestructuras de la India. Tiene 24 concesiones de autopistas de peaje que representan una cuota de alrededor del 20% del llamado Cuadrilátero de Oro, la red de carreteras que conecta los principales polos de desarrollo económico del país, con un total de 11.930 kilómetros de autopistas de peaje en cartera. Entre sus activos más significativos figura la autopista de peaje Mumbai-Pune, considerada una de las más importantes de la India. Los ingresos se situaron en 828 millones de euros en 2023. La división de Construcción de la empresa, que actualmente trabaja exclusivamente para sus propios proyectos de concesión, contaba con un total de 11.930 kilómetros de autopistas de peaje en cartera (15.444 km en 2023).

La participación adquirida, junto con la presencia de Ferrovial en el Consejo de Administración, otorga a Ferrovial una influencia significativa en IRB (NIC 28.5 y 28.6). Como consecuencia, en virtud de la NIC 28.10, la participación se contabiliza por puesta en equivalencia.

Construcción

Durante el ejercicio 2021:

En febrero de 2021, Budimex, filial constructora de Ferrovial en Polonia, llegó a un acuerdo para la venta del negocio inmobiliario que realizaba a través de su filial Budimex Nieruchomości. Dicha venta, que se materializó en junio por importe de 1.513 millones de zlotys (330 millones de euros, neto de costes de transacción), supuso el reconocimiento de una plusvalía, antes de minoritarios, de 107 millones de euros, incluida dentro de la línea de Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas.

Adicionalmente, a finales de 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de la participación que el Grupo tenía en Urbs Iudex Et Causidicus, S.A –URBICSA– (22%) con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por importe de 17 millones de euros. Esta operación se ha perfeccionado en el segundo trimestre de 2021 y ha supuesto el reconocimiento de una plusvalía por importe de 17 millones de euros, dentro de la línea de deterioro y enajenaciones.

Servicios

Durante el ejercicio 2022:

Tal y como se comenta en la Nota 1.1.5 de activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas, el ejercicio 2022 se ha caracterizado por ser el año en el que se ha finalizado el proceso de desinversión del negocio de Servicios con la materialización de los acuerdos de venta de los negocios de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España y el negocio servicios en Reino Unido (Amey).

Durante el ejercicio 2021:

Tal y como se comenta en las notas de resultados de actividades discontinuadas (Nota 2.9), durante 2021 se han alcanzado acuerdos de venta de los negocios de Servicios de Medioambiente en España y Portugal y de mantenimiento de infraestructuras en la industria del gas y el petróleo en Estados Unidos.

Infraestructuras Energéticas y Movilidad

Durante el ejercicio 2021

El 20 de septiembre de 2021 Ferrovial, a través de su filial Ferrovial Infraestructuras Energéticas, adquirió el 100% de los activos de Parque Solar Casilla S.L.U., propietaria de los permisos para construir una planta solar fotovoltaica de 49,9 MWp, en Gerena (Sevilla). La producción energética de la planta, equivalente al consumo energético de Ferrovial en la Península Ibérica, fue destinada al mercado mayorista de este ámbito geográfico. El importe de la inversión ha ascendido a 10,3 millones de euros.

En este caso, la diferencia entre el precio pagado (10,3 millones de euros) y el valor neto de los activos (1,2 millones de euros) ascendía a 9,1 millones de euros. Este importe ha sido asignado íntegramente a un activo intangible, constituido por los permisos y licencias obtenidos por la sociedad para la construcción y explotación de la planta, que será amortizado durante la vida de la planta.

1.1.7. Reexpresión de los estados financieros comparativos

El estado consolidado de la situación financiera a diciembre de 2022 fue reexpresado para reflejar cambios relacionados con JFK NTO en inversión en asociadas, impulsados por su actualización, permitida por la NIIF 3 dentro del período de 12 meses desde el momento de la adquisición, basado en nueva información sobre hechos y circunstancias que ya existían en el momento en que se realizaron las inversiones.

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

Estado Consolidado de Situación Financiera:

	2022		2022
(Millones de euros)	Auditado	Ajuste	Reexpresado
Activo no corriente	18.865	60	18.925
Inversiones en asociadas	1.892	59	1.951
Otros activos no corrientes	16.973	1	16.974
Activo corriente	7.419	0	7.419
TOTAL ACTIVO	26.284	60	26.344

	2022		2022
(Millones de euros)	Auditado	Ajuste	Reexpresado
Patrimonio neto	6.354	-1	6.353
Pasivos no corrientes	14.552	60	14.612
Otras cuentas a pagar	838	60	898
Otros pasivos no corrientes	13.717	0	13.714
Pasivos corrientes	5.378	1	5.379
TOTAL PASIVO	26.284	60	26.344

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada:

El impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (-1 millón de euros) expuesto en el epígrafe del Patrimonio neto del Estado consolidado de situación financiera anterior, se registró como resultado financiero, en el epígrafe Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades.

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

Ferrovial empezó 2024 con una sólida posición de caja. El 31 de diciembre de 2023, la tesorería y equivalentes de sociedades excluyendo proyectos de infraestructuras alcanzó los 4.585 millones de euros. Asimismo, Ferrovial dispone de líneas de liquidez adicionales disponibles por importe de 650 millones de euros correspondientes a deuda corporativa, y 139 millones de euros correspondientes a otros saldos disponibles de deudas a 31 de diciembre de 2023. Es destacable igualmente que el conjunto de activos y pasivos a corto plazo, incluyendo la caja y la deuda, tiene un saldo positivo a 31 de diciembre de 2023. Ferrovial considera que esta sólida posición de caja debería ser suficiente para cumplir sus obligaciones futuras, incluidas las distribuciones previstas a los accionistas por un importe acumulado de 1.700 millones de euros durante el periodo 2024-2026. También cabe mencionar los dividendos previstos de los activos de infraestructuras en la cartera existente, sin incluir los dividendos de Heathrow, por importe de 2.200 millones de euros para 2024-2026.

Como en ejercicios anteriores, para evaluar la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, el grupo ha realizado un análisis de las necesidades futuras de caja, centrado los ejercicios 2024 y 2025, incluyendo adicionalmente un escenario pesimista que contempla una serie de hipótesis estrés sobre el flujo de caja de la Sociedad, entre las que destacan:

- Asunción de reducción en la recepción de dividendos en 2024 y 2025 procedentes de proyectos de infraestructuras (50% para aeropuertos y autopistas y la totalidad para energía).
- Los flujos de caja en el negocio de Construcción se prevé que caigan en torno a -115 millones de euros al año para 2024 y 2025, lo que se explica por una peor evolución del capital circulante y una menor rentabilidad del negocio.
- Eliminación de las desinversiones de activos previstas para el periodo 2024-2025, incluida la posible desinversión de nuestra participación actual del 25% en el aeropuerto de Heathrow y nuestra participación minoritaria en determinadas concesiones de autopistas contabilizadas como activos financieros.
- Aportaciones de capital contingente por importe de unos 100 millones de euros al año.

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

1.3. POLÍTICAS CONTABLES

1.3.1. Nuevas normas contables

1.3.1.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2023

A 31 de diciembre de 2022, ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones aplicables por primera vez en el ejercicio en curso ha tenido un impacto significativo en la valoración, el reconocimiento o la presentación de ninguna partida de los estados financieros del Grupo. En los párrafos siguientes se explican las modificaciones de las normas que han repercutido en la presentación de los estados financieros:

Información sobre políticas contables

Modificaciones a la NIC 1 y declaración de prácticas de la NIIF 2 "Realización de juicios sobre importancia relativa": Las modificaciones de la NIC 1 y del Documento de Práctica de las NIIF 2 tienen por objetivo ayudar a las entidades a proporcionar información más útil sobre políticas contables al sustituir el requisito de divulgar sus políticas contables "significativas" por un requisito de divulgar sus políticas contables "de importancia relativa", añadiendo orientaciones sobre el modo en que las entidades aplican el concepto de importancia relativa al tomar decisiones sobre la información divulgada sobre las políticas contables. Los desgloses que figuran en estas cuentas se han revisado conforme a estas Modificaciones a la NIC 1 y a la declaración de prácticas de la NIIF 2.

Reforma fiscal internacional – Normas del modelo Pilar Dos – Modificaciones a la NIC 12

Las modificaciones de la NIC 12 se han introducido como respuesta a las normas del Pilar Dos del Proyecto BEPS de la OCDE e incluyen:

- Una excepción temporal obligatoria al reconocimiento y a la divulgación de los impuestos diferidos derivados de la aplicación jurisdiccional de las normas del modelo Pilar Dos; y
- Requisitos de información para que las entidades afectadas ayuden a los usuarios de los estados financieros a entender mejor la exposición de una entidad a los impuestos sobre sociedades del Pilar Dos derivados de esa legislación, sobre todo antes de su fecha de entrada en vigor.

La excepción temporal obligatoria, cuyo uso se debe comunicar, se aplica de inmediato. El resto de los requisitos de información, que se aplican para los periodos de presentación anuales que comienzan a partir del 1 de enero de 2023, se han incluido en la Nota 2.74.

El grupo no ha adoptado de manera anticipada ninguna otra norma, interpretación ni modificación que se haya emitido pero que todavía no esté en vigor.

Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos derivados de una única transacción – Modificaciones de la NIC 12

Estas modificaciones reducen el alcance de la excepción de reconocimiento inicial de la NIC 12, de modo que ya no se aplica a las transacciones que dan lugar a iguales diferencias temporarias imponibles y deducibles. Diferencias". El impacto de estas modificaciones en los presentes estados financieros ha sido inmaterial.

El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna otra norma, interpretación o modificación que haya sido emitida pero que aún no sea efectiva.

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 31 de diciembre 2023

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que no son de obligado cumplimiento a 31 de diciembre de 2023 son las siguientes:

Norma, interpretación o modificación	Fecha de publicación en el diario oficial UE	Fecha de aplicación en la UE	Fecha de aplicación del IASB
Modificación a la NIC 1 Presentación de estados financieros: clasificación de pasivos financieros como corrientes o no corrientes	19 de diciembre de 2023	1 de enero de 2024	1 de enero de 2024
Modificación de la NIIF 16: Pasivo por arrendamiento en una operación de venta y arrendamiento posterior	20 de noviembre de 2023	1 de enero de 2024	1 de enero de 2024
Modificación de la NIC 7 y la NIIF 7 – Características de los acuerdos de financiación y nueva información para ayudar a los usuarios de los estados financieros a entender los efectos de estos acuerdos sobre los pasivos, los flujos de efectivo y la exposición al riesgo de liquidez.	Pendiente	Pendiente	1 de enero de 2024
Modificación de la NIC 21: aclaraciones para evaluar si una moneda es convertible y el modo en que deberían determinar el tipo de cambio al contado cuando no hay convertibilidad.	Pendiente	Pendiente	1 de enero de 2025

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

1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2023 y 2022, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante. A este respecto, con el objeto de determinar la existencia de control, control conjunto o una influencia significativa en cada entidad del Grupo se revisa la coherencia entre la participación accionarial y el control político de la sociedad en virtud de los estatutos y acuerdos entre accionistas.

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

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

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

Se considera que en estos supuestos de operaciones conjuntas existe un control directo por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos y gastos de estas entidades. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado e ingresos de 517,36 y 1.437 millones de euros, respectivamente (428,40 y 1.242 millones de euros en 2022). Destacan las siguientes sociedades que corresponden a proyectos de ejecución de obras de construcción:

PROYECTO	PAÍS	ACTIVIDAD	% PARTICIPACIÓN	INGRESOS (MILLONES DE EUROS)
HS2 Main works	Reino Unido	Trabajos en la HS2 con 80 km entre Chilterns y Warwickshire, incluyendo 15 viaductos, 5 km de túneles verdes y 22 km de desvíos de carreteras.	15,00 %	289
Sydney Metro West	Australia	Diseño y construcción de trabajos de construcción de metro, con una longitud de 11 kilómetros de túneles ferroviarios gemelos entre Sydney Olympic Park y The Bays.	50,00 %	224
Riverlinx	Reino Unido	Diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del túnel Silvertown, en el este de	50,00 %	158
Ontario Transit Group Constructor GP	Canadá	Diseño, construcción y financiación de la línea de metro de Ontario: Construcción de un sistema de transporte rápido de siete estaciones de 6,7 km.	50,00 %	92
Coffs Harbour Bypass	Australia	Contrato de diseño y construcción para 14 km de carretera, tres túneles y una vía de servicio.	50,00 %	68
Soterramiento de la estación de Murcia	España	Soterramiento de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia. Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad al este. Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.	50,00 %	47
Linha Circular, A.C.E.	Portugal	Ferrovial construirá una nueva línea de metro circular en Oporto, la línea rosa, que tendrá 3,1 kilómetros de longitud. Las obras en la línea rosa incluyen la construcción de cuatro estaciones nuevas, tres pozos de ventilación y la instalación de la vía y la catenaria.	65,00 %	43
Linha Amarela, A.C.E.	Portugal	Construcción de la línea de metro amarilla en Oporto, con una nueva sección de 3,15 kilómetros de línea de tren ligero de doble vía. Las obras también incluyen la construcción de un viaducto, un túnel de 770 metros y tres estaciones, entre otras tareas.	65,00 %	41
Metro Paris Ligne 3A JV	Francia	Metro Paris con 6,7 KM de túnel. Las obras incluyen la construcción de tres estaciones y ocho infraestructuras auxiliares.	50,00 %	14
				977

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

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

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

De esta forma, la administración o el regulador tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de Grupo la obra ha sido realizada frente a terceros. Este criterio es conforme a lo establecido en la CINIIF 12.

El impacto en la cuenta de resultados de 2023 de la no eliminación de estas transacciones ha sido de -61 millones de euros después de impuestos y minoritarios (6 millones de euros en 2022).

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

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

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

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

1.3.3.1. Activos intangibles, inmovilizado material y inversiones inmobiliarias

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

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

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

1.3.3.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

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

No aparecen recogidos en este epígrafe los activos adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión, pero que no forman parte de la infraestructura (como elementos de transporte, mobiliario, o equipos informáticos), al no ser objeto de reversión a la administración concedente. Este tipo de activos se contabiliza en el epígrafe de “Inmovilizado material” y se amortiza en función de su vida útil, siguiendo un criterio económico.

Activos con modelo intangible CINIIF 12

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

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

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

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

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

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

En caso de que se prevea que solo una parte de la mejora se recuperará mediante la generación de mayores ingresos futuros, se seguirá el tratamiento contable general para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional. Respecto a estos contratos, las principales hipótesis son las relativas a estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así como su duración, estado y método de consolidación aplicado, tanto para autopistas de peaje como para aeropuertos, destacando las ya mencionadas adquisiciones del Aeropuerto Internacional de Dalaman y la Nueva Terminal Uno del JFK NTO en 2022 (véase Nota 1.1.6):

Concesiones de activos modelo intangible:

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

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

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

Activos con Modelo Cuentas a Cobrar CINIIF 12

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

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

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

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

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 el importe de la remuneración financiera recogida como ingresos asciende a 10 millones de euros y 10 millones de euros, respectivamente.

Adicionalmente, los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden a 7 millones de euros en 2023, 9 millones de euros en 2022 y 12 millones de euros en 2021.

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

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

(*) Primer año de funcionamiento (si el proyecto está en estado de funcionamiento) o Primer año del periodo de concesión/construcción (si el proyecto está en la fase de construcción)

Asimismo, dentro de las empresas contabilizadas por puesta en equivalencia, los siguientes contratos de concesiones de autopistas también aplican el modelo de cuentas a cobrar:

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

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

1.3.3.3. Otras partidas del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias

Deterioro y enajenación de inmovilizado y activos intangibles

El grupo evalúa, en cada fecha de presentación, si existen indicios de que un activo se pueda deteriorar. De existir algún indicador, el importe recuperable del activo se compara con su valor contable (es decir, neto de amortización acumulada). Se reconoce una provisión por deterioro en la cuenta de pérdidas y ganancias si el importe recuperable es inferior al valor contable. La provisión se revierte en ejercicios futuros si el importe recuperable supera el valor contable.

El grupo también evalúa al cierre de cada periodo de presentación si existen indicios de que pueda dejar de existir una pérdida por deterioro del valor reconocida en periodos anteriores para un activo distinto del fondo de comercio.

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

Arrendamientos

El grupo aplica un único enfoque de reconocimiento y valoración para todos los arrendamientos, a excepción de los arrendamientos a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor que se reconocen como gasto. El grupo reconoce pasivos por arrendamiento para realizar pagos por arrendamiento y activos por derecho de uso que representan el derecho a usar los activos subyacentes (Nota 3.7).

El grupo reconoce los activos por derecho de uso al inicio del arrendamiento (es decir, la fecha en que el activo subyacente está disponible para su uso). Los activos por derecho de uso se valoran al coste, menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro, y se ajustan en función de las nuevas valoraciones de los pasivos por arrendamiento. El coste de los activos por derecho de uso incluye el importe de los pasivos por arrendamiento reconocidos, los costes directos iniciales incurridos y los pagos por arrendamiento efectuados hasta la fecha de inicio, menos los incentivos al alquiler recibidos. Los activos por derecho de uso se deprecian linealmente durante el plazo del arrendamiento.

A la fecha de inicio del arrendamiento, el grupo reconoce los pasivos por arrendamiento valorados al valor actual de los pagos por arrendamiento que se deberán efectuar a lo largo del periodo de arrendamiento. Después de la fecha de inicio, el importe de los pasivos por arrendamiento se aumenta para reflejar la acumulación de intereses y se reduce por los pasivos por arrendamiento efectuados. Asimismo, el valor contable de los pasivos por arrendamiento se vuelve a valorar si existe una modificación, un cambio en el plazo del arrendamiento, un cambio en los pasivos por arrendamiento o un cambio en la valoración de una opción de compra del activo subyacente.

El grupo aplica la excepción establecida en la NIIF 16, párrafo 5(a), según la cual los arrendamientos que tienen un plazo inferior a doce meses se tratan como arrendamientos operativos.

Impuestos

Los activos y pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes se valoran por el importe que se prevé recuperar de las autoridades fiscales o pagar a las autoridades fiscales. Los tipos impositivos y las leyes fiscales que se emplean para calcular el importe son los que están en vigor o que se habrán promulgado a la fecha de elaboración de los estados financieros en los países en los que el grupo opera y genera ingresos imponibles.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se miden aplicando los tipos impositivos que se espera sean aplicable en el ejercicio en el que se realice el activo o se liquide el pasivo, en función de los tipos impositivos (y las leyes fiscales) promulgadas o sustantivamente promulgadas al final de cada periodo de presentación de informes. Los activos y pasivos por impuestos diferidos no se compensan, ya que las filiales de Ferrovial no tienen una intención clara de liquidarlos por su importe neto o de realizar los activos y liquidar los pasivos simultáneamente.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen con respecto a la compensación de pérdidas y créditos fiscales no utilizados en la medida en que sea probable que vaya a disponerse de ganancias fiscales futuras con las que poder compensar las pérdidas y los créditos fiscales no utilizados.

Tesorería y equivalentes sociedades de proyectos de infraestructuras: Caja restringida (Nota 5.2.1).

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

Medición del valor razonable

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

El Grupo utiliza técnicas de valoración apropiadas en función de las circunstancias y del volumen de datos disponibles para cada elemento, tratando de maximizar el uso de elementos observables relevantes y evitando el uso de elementos no observables. Según NIIF 13, en la medición del valor razonable, el Grupo establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en los siguientes tres niveles según los datos de las técnicas de valoración utilizadas:

- Nivel 1: Los datos son precios cotizados idénticos.
- Nivel 2: Datos distintos de los precios cotizados pero observables para los activos o pasivos de forma directa o indirecta.
- Nivel 3: Datos no observables para el activo o pasivo.

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

Instrumentos financieros

Deterioro de activos financieros

Ferrovial aplica la NIIF 9, que se basa en un modelo de pérdidas esperadas según el que la provisión por pérdidas se calcula en base a las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos financieros en función del incremento significativo del riesgo.

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

Estos porcentajes reflejan la probabilidad de impago (cuentas a cobrar que no se cobran) y una pérdida en caso de que el impago se materialice.

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

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

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

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

Clasificación y valoración de activos financieros.

Según la NIIF 9 el método de clasificación y valoración se determina en base a dos conceptos, las características de los flujos de efectivo contractuales del activo financiero y el modelo de negocio de la entidad para gestionarlo.

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

NIIF 9 trata de alinear más la contabilidad de coberturas con la gestión de riesgos, teniendo los nuevos requerimientos un enfoque basado en principios.

Otros instrumentos de patrimonio

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

Subvenciones de capital no reintegrables

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

Acreedores comerciales

El epígrafe “Acreedores comerciales” también corresponde a una obligación de pago por bienes o servicios adquiridos a proveedores mediante contratos de confirming con entidades financieras.

Estos saldos se clasifican como acreedores comerciales y los pagos relacionados como flujos de efectivo de actividades de explotación en consonancia con la NIC 1, ya que forman parte del capital circulante empleado en el ciclo normal de explotación de la entidad. Los pagos se realizan a las entidades financieras en las mismas condiciones acordadas con el proveedor y sin una extensión sobre los vencimientos acordados con el proveedor, y no existen garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

Provisiones

En este epígrafe se incluyen las provisiones que cubren los riesgos derivados de las distintas actividades que desarrolla (véase Nota 6.3). El tratamiento contable de cada tipo de provisión es como sigue:

- i. Provisiones para pleitos e impuestos: La dotación y reversión de esta provisión se realiza contra el resultado de explotación, contra resultado financiero y/o contra el impuesto sobre sociedades, dependiendo de la naturaleza de impuesto al que haga referencia la provisión (sanciones, intereses de las mismas y/o cuotas de actas en disconformidad).
- ii. Provisiones para reposición CINIIF 12: Estas provisiones se dotan y se revierten contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entra en funcionamiento. El gasto neto por amortización ascendió a -6 millones de euros y 28 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente.
- iii. Provisiones para otros riesgos a largo plazo: Las provisiones se dotan y se revierten contra variación de provisiones dentro del resultado de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura.
- iv. Provisiones para operaciones de tráfico: Estas provisiones se dotan y se revierten contra variación de provisiones dentro del resultado de explotación.

Sistemas retributivos vinculados a la acción

Los sistemas de remuneración basados en acciones se contabilizan como un futuro y, por tanto, el valor de los dividendos previsibles hasta la fecha se descuenta al valor de las acciones en la fecha de concesión utilizando una tasa de rendimiento igual al coste medio de los empréstitos durante el periodo de concesión de las acciones.

1.3.3.4 Reconocimiento de ingresos

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

i) Criterio general de reconocimiento de ingresos

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

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

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

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

A este respecto, el método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se trasfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto ("output method").

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

Los costes de ejecución de las obras o proyectos de servicios se reconocen contablemente en función de su devengo, registrando como gasto lo realmente incurrido (Nota 1.3.3.4.IV sobre provisiones por gastos diferidos).

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

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

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

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

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

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

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

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

El criterio general seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que exista la aprobación de los mismos por parte del cliente. En el caso de que se haya aprobado el alcance de los trabajos pero aún no se haya valorado el impacto en los ingresos, se aplica el requisito que posteriormente se menciona para el caso de "contraprestación variable", registrando aquel importe sobre el que sea altamente probable que no se vaya a producir una reversión significativa.

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

Una reclamación es una solicitud de pago o compensación al cliente (por ejemplo, supuestos de compensación, reembolso de costes, ajustes de inflación legalmente obligatorios) sujeta a un procedimiento de solicitud directamente al cliente. El criterio general seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos hasta que la solicitud haya sido aprobada por el cliente. En caso de que el trabajo se apruebe pero la valoración esté pendiente, se aplica el requisito que se menciona a continuación para el caso de "contraprestación variable" de acuerdo a lo establecido por la NIIF 15, registrando la cuantía por la que es altamente probable que no exista una reversión significativa. Este tratamiento también se aplica en casos excepcionales en los que no se ha obtenido la aprobación del cliente, registrado los ingresos siempre y cuando exista un informe legal que confirme que los derechos objeto de disputa son claramente exigibles, así como un informe técnico que respalde el fundamento técnico de la solicitud o reclamación en cuestión y la aprobación del CFO y Consejero General de la División.

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

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

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

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

iii) Determinación del precio de la transacción

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

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

Contraprestación variable

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

Componente financiero

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

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

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

iv) Saldos de balance relativos al reconocimiento de ingresos

Obra ejecutada pendiente de certificar/ obra certificada por anticipado

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

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

Costes de licitación y costes de movilización

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

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

Los costes de licitación incurridos antes de que se adjudique un contrato o se seleccione al contratista como licitador preferente se reconocen como gasto, salvo que sean explícitamente recuperables del cliente en cualquier caso (se obtenga o no el contrato). Se amortizan de forma sistemática de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo.

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

v) Provisiones relacionadas con contratos con clientes

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

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

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

Estas provisiones se clasifican como pasivos corrientes, dado que se refieren al ciclo de proyectos de construcción de explotación, en consonancia con la NIIF 1.

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

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

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

vi) Criterios específicos de reconocimiento de ingresos por segmento

Actividad de Autopistas

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

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

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

Como se ha mencionado anteriormente en el punto 1.3.3.4.i, en el caso de los contratos de concesión en los que Ferrovial, además de operar realiza la construcción de la infraestructura, la constructora actúa como principal si es la responsable última del cumplimiento de la obligación contractual de ejecutar la obra de acuerdo con las especificaciones del contrato de concesión y asume, por tanto, las consecuencias en caso de reclamación o retraso.

Actividad de Aeropuertos

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

Cabe señalar que JFK NTO LLC actúa en calidad de agente en relación con la obligación de desempeño de construcción. En este caso, los servicios de diseño y construcción son responsabilidad de una empresa tercera, contratada a este fin por la primera (dicho tercero, la empresa de construcción). Se llegó a la conclusión de que actuaba en calidad de agente para la actividad de construcción tras realizar una evaluación con arreglo a lo dispuesto en la NIIF 15, especialmente teniendo en cuenta los párrafos B35 y B37.

Negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad

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

1.3.4. Estimaciones y juicios contables

Estos estados financieros se elaboran de conformidad con las NIIF-IASB y las NIIF adoptadas por la Unión Europea, que exigen el uso de estimaciones, opiniones e hipótesis que afectan al valor contable de los activos y pasivos, a la información de los activos y pasivos contingentes y al importe de ingresos y gastos reconocidos. Las estimaciones y las hipótesis asociadas se basan en el mejor criterio de la dirección con respecto a aspectos que se conocen cuando se elaboran los estados financieros, en la experiencia histórica y en cualquier otro factor que se considere relevante.

La estimación de las partidas para las que existe un riesgo de que surja una diferencia significativa en el futuro con respecto a los valores contables de los activos y pasivos implica un análisis y una estimación significativa y requiere que la dirección emita opiniones a la hora de determinar las hipótesis, tal y como se menciona en los siguientes apartados:

i) Los ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo con clientes (Nota 1.3.3.4), sobre todo en cuanto a:

- Aplicación del método de producto para reconocer ingresos a lo largo del tiempo, medición de los trabajos realizados o “unidad valorada de obra” (“Surveys of performance” dentro de los “output method”), por el que los ingresos reconocidos corresponden a las unidades de trabajo ejecutadas. Conforme a este método, las unidades realizadas en cada contrato son la base utilizada para reconocer los ingresos. Dichas unidades las calcula cada equipo del proyecto en función del progreso técnico realizado hasta la fecha de los estados financieros. Los ingresos reconocidos reflejan las unidades de trabajo ejecutadas, valoradas al aplicar el precio unitario que se establece en el contrato.
- La aplicación del método de recursos utilizados (*input method*) para reconocer los ingresos a lo largo del tiempo sobre dichos contratos cuando no se puede aplicar el método del producto (*output method*), estimando la previsión de costes totales para completar el trabajo, usando los presupuestos contractuales más recientes aprobados para cada proyecto por los miembros de la dirección correspondientes, realizando hipótesis sobre los precios futuros de los materiales y del trabajo de los subcontratistas. Se utilizan los precios incluidos en los acuerdos de suministro de materiales futuros y en los contratos de los subcontratistas. En caso de que no existan contratos de suministro, los costes de los materiales o de los subcontratistas se calculan en función de los datos de mercado o de los acuerdos de suministro firmados recientemente para otros contratos.
- Provisiones por gastos diferidos: La dirección basa sus cálculos en la experiencia histórica y tiene en cuenta los diferentes países y requisitos contractuales.

- Provisiones por pérdidas contractuales: Se reconocen cuando la hipótesis presupuestaria probable, ajustada por las tasas internas, muestra una pérdida.
- Reconocimiento de ingresos por contraprestación variable, por modificación, por reclamación o por disputa: A este respecto, la dirección basa sus cálculos en las cláusulas específicas incluidas en cada contrato y también tiene en cuenta la experiencia pasada en otros contratos. La dirección debe realizar hipótesis con respecto al importe de los costes incurridos que darán lugar a estas fuentes adicionales de ingresos y a si esos costes cumplen las condiciones de las contraprestaciones variables, modificaciones, reclamaciones o disputas que surgen en relación con el contrato.

ii) Información financiera de Autopistas y Aeropuertos conforme a la CINIIF 12 (Nota 3.3 sobre Inversiones en proyectos de infraestructuras; Nota 6.3 sobre Provisiones) y el correspondiente test de deterioro (Nota 3.1. sobre Fondo de comercio y adquisiciones) realizado sobre la base de un modelo de flujos de caja descontados, que implica hipótesis de gestión, principalmente relacionadas con:

- Volúmenes de tráfico futuros (vehículos y pasajeros de autopistas y aeropuertos, respectivamente): Para las concesiones ya en funcionamiento, las estimaciones de tráfico se construyen sobre el tráfico real y los patrones de crecimiento se obtienen de datos macroeconómicos, estudios externos en determinados casos y cualquier otra información y otros planes que puedan afectar al tráfico futuro. En el caso de las concesiones en construcción, se utilizan previsiones e investigación externas (por ejemplo, el impacto del comercio electrónico en el tráfico de vehículos pesados o de los hábitos del teletrabajo en el uso de vehículos privados).
- Precios: Se tienen en cuenta los acuerdos de fijación de precios específicos incluidos en los contratos de concesión. En caso de que los acuerdos no incluyan un precio fijo, se usan las estimaciones internas de la elasticidad de la demanda con respecto a los precios y otros datos relacionados.
- Gastos de explotación futuros: Las estimaciones de los precios futuros de materiales, subcontratistas y otros costes necesarios para gestionar las concesiones se basan en la experiencia histórica, estimando el crecimiento del índice de precios y teniendo en cuenta los requisitos relacionados establecidos en los acuerdos de concesión.
- Tasas de descuento: La dirección calcula el coste medio ponderado del capital en función de la información externa obtenida de informes de entidades financieras y lo convierte en una tasa de descuento antes de impuestos con el fin de comprobar el deterioro del valor.

iii) Valor razonable de los activos mantenidos para la venta en relación con las actividades discontinuadas (Nota 1.1.5), que solo se aplica a 2021 y 2022: Si el proceso de desinversión se encuentra en una fase avanzada, las ofertas no vinculantes y vinculantes recibidas de compradores potenciales son el dato principal. Cuando no existen ofertas, también se usan los cálculos basados en los múltiplos de operaciones similares disponibles públicamente. En algunos casos específicos, la dirección contrata expertos independientes externos para que realicen el cálculo del valor razonable.

iv) Asignación de la contraprestación transferida por la adquisición de la I-66 a diciembre de 2021 al valor razonable de sus activos y pasivos y cálculo del fondo de comercio correspondiente, así como cálculo del valor razonable de la participación del 50% previamente mantenida (Nota 1.1.6).

El valor razonable de la autopista, que se contabiliza en la partida de “Proyectos de infraestructuras de activos fijos-Modelo de activos intangibles” del estado de situación financiera consolidado, se calculó en función del valor de empresa implícito en la adquisición del 5,704% anteriormente mencionado, dado que la autopista es el único activo relevante en la sociedad adquirida.

1.3.5. Desgloses

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

1.4. TIPO DE CAMBIO

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

Para partidas de balance (tipos de cambio de cierre de diciembre de 2023 y diciembre de 2022 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio de cierre	2023	2022	Variación 23/22 (*)
Libra esterlina	0,8669	0,8853	(2) %
Dólar estadounidense	1,1039	1,0705	3 %
Dólar canadiense	1,4606	1,4506	1 %
Dólar australiano	1,6206	1,5717	3 %
Zloty Polaco	4,3430	4,6852	(7) %
Peso Chileno	967,7800	908,1600	7 %
Rupia India	91,9427	88,1544	4 %

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

Para partidas de la cuenta de resultados y del flujo de caja (tipos medios acumulados a diciembre de 2023 y diciembre de 2022 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio medio	2023	2022	2021	Variación 23/22 (*)	Variación 22/21 (*)
Libra esterlina	0,8696	0,8527	0,8586	1,98%	-0,69%
Dólar estadounidense	1,0815	1,0533	1,1796	2,67%	-10,70 %
Dólar canadiense	1,4592	1,3698	1,4790	6,52%	-7,38%
Dólar australiano	1,6288	1,5169	1,5785	7,38%	-3,91%
Zloty Polaco	4,5412	4,6847	4,5656	-3,06%	2,61%
Peso Chileno	908,7522	917,5334	901,4610	-0,96%	1,78 %
Rupia India	89,3135	82,7262	87,2774	7,96%	-5,21%

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

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de 83 millones de euros en 2023 y 43 millones de euros en 2022 (véase Nota 5.1.1 Variaciones del patrimonio neto).

Adicionalmente, se detallan los impactos por tipo de cambio en aquellas notas en las que estos sean relevantes.

1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

A efectos de gestión, el Grupo se organiza en unidades de negocio en función de sus actividades y servicios y cuenta con cuatro segmentos de información, como se indica a continuación (Nota 1.1.4):

- Construcción, que se encarga del diseño y/o la ejecución de todo tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- Autopistas, que lleva a cabo el desarrollo, la financiación y la explotación de autopistas de peaje.
- Aeropuertos, que se dedica al desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.
- Infraestructuras Energéticas y Movilidad, que se centra fundamentalmente en el desarrollo de infraestructuras energéticas, tanto de transmisiones como energías renovables, así como en los negocios de Movilidad, y algunos servicios relacionados con el tratamiento de residuos en Reino Unido.

No se han agregado segmentos de explotación para formar los segmentos de explotación de información anteriores.

El consejero delegado mundial es el principal responsable encargado de decidir a nivel operativo (CODM) y supervisa los resultados de explotación de sus unidades de negocio con el objetivo de tomar decisiones sobre la asignación de recursos y la evaluación del rendimiento. El rendimiento de los segmentos se evalúa en función del resultado y se valora de manera coherente con el resultado en los estados financieros consolidados. Asimismo, la información comunicada al mercado también se desglosa en los cuatro segmentos anteriores.

A continuación, se presenta de forma detallada la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2023, 2022 y 2021. En la columna "Otros" se incluyen los ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial SE sociedad cabecera del Grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma. La columna "Ajustes" recoge las eliminaciones de consolidación existentes entre segmentos.

Como se puede apreciar en las siguientes tablas, los ingresos de Construcción y Autopistas representan más del 10% de los ingresos consolidados del grupo. El segmento Aeropuertos empleado para superar ese umbral, pero de manera temporal, y como consecuencia de la pandemia, no. No obstante, es una línea de negocio distinta, gestionada por separado y, por tanto, se divulga como segmento de información. El segmento Infraestructuras Energéticas y Movilidad es un área empresarial relativamente nueva en la que el grupo está centrando su atención. El consejero delegado evalúa su rendimiento por separado en función de una cuenta de pérdidas y ganancias valorada de manera coherente con el resultado de los estados financieros consolidados y con una presentación similar.

Cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio: Ejercicios 2023, 2022 y 2021 (millones de euros).

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía y movilidad	Otros	Ajustes	Total 2023
Ingresos	7.070	1.085	80	334	181	(236)	8.514
Total gastos de explotación	6.853	286	58	324	239	(236)	7.524
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	141	213	20	20	7	—	401
Deterioro y enajenación de inmovilizado	—	37	—	(2)	—	—	35
Resultado de explotación	77	623	2	(12)	(65)	—	625
Resultado derivados y otros resultados financieros	(29)	5	(12)	9	62	(2)	33
Resultado financiero financiación	117	(224)	3	(4)	(111)	2	(217)
Resultado financiero	88	(219)	(9)	5	(49)	—	(184)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	—	198	11	6	—	—	215
Resultado antes de impuestos procedente de actividades	165	602	4	(1)	(114)	—	656
Gasto por impuesto sobre sociedades	(61)	(54)	(20)	6	87	—	(42)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	104	548	(16)	5	(27)	—	614
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	—	—	—	—	16	—	16
Resultado neto	110	548	(16)	5	(11)	—	630
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	(51)	(126)	7	—	—	—	(170)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	53	422	(9)	5	(11)	—	460

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía y movilidad	Otros	Ajustes	Total 2022 (*)
Ingresos	6.463	780	54	296	178	(220)	7.551
Total gastos de explotación	6.289	230	56	283	189	(222)	6.825
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	113	160	7	12	7	—	299
Deterioro y enajenación de inmovilizado	—	(3)	—	(3)	—	—	(6)
Resultado de explotación	63	387	(9)	(2)	(16)	—	423
Resultado derivados y otros resultados financieros	(34)	(110)	19	1	48	(2)	(78)
Resultado financiero financiación	35	(240)	—	(9)	(30)	2	(242)
Resultado financiero	1	(350)	19	(8)	18	—	(320)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	1	158	7	(1)	—	—	165
Resultado antes de impuestos procedente de actividades	65	195	17	(11)	2	—	268
Gasto por impuesto sobre sociedades	(5)	(39)	2	(4)	16	—	(30)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	60	156	19	(15)	18	—	238
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	—	—	—	—	64	—	64
Resultado neto	60	156	19	(15)	82	—	302
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	(42)	(65)	(9)	—	—	(1)	(117)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	18	91	10	(15)	82	(1)	185

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía y movilidad	Otros	Ajustes	Total 2021
Ingresos	6.077	588	2	252	157	(166)	6.910
Total gastos de explotación	5.833	173	28	264	168	(165)	6.301
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	112	141	—	12	5	—	270
Deterioro y enajenación de inmovilizado	22	1.117	—	—	1	(1)	1.139
Resultado de explotación	154	1.392	(26)	(24)	(16)	(1)	1.479
Resultado derivados y otros resultados financieros	(24)	(86)	(6)	4	23	1	(88)
Resultado financiero financiación	(6)	(198)	—	(7)	(36)	—	(247)
Resultado financiero	(30)	(284)	(6)	(3)	(13)	1	(335)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	—	81	(254)	(6)	1	—	(178)
Resultado antes de impuestos procedente de actividades	124	1.189	(286)	(33)	(28)	—	966
Gasto por impuesto sobre sociedades	(49)	(71)	7	5	116	1	9
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	75	1.118	(279)	(28)	88	1	975
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	115	—	—	—	246	—	361
Resultado neto	190	1.118	(279)	(28)	334	1	1.336
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	(105)	(29)	—	—	(3)	(1)	(138)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	85	1.089	(279)	(28)	331	—	1.198

SECCIÓN 2: RESULTADO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021

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

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023:

El resultado neto del ejercicio asciende a 460 millones de euros, apoyado en la mejora operativa del negocio de Autopistas por la mejora de los tráficos y el incremento de tarifas en Estados Unidos, así como por los resultados de la división de Construcción, destacando la contribución del negocio en España y Polonia (Budimex).

Adicionalmente, el resultado neto del ejercicio se ha visto afectado por varios efectos fiscales positivos, destacando la resolución positiva del Tribunal Supremo español (Nota 6.5.1) sobre la aplicación de la deducción por actividades de exportación en relación con la inversión realizada en 2006 en la antigua BAA (Heathrow), con un impacto positivo de 119 millones de euros.

También cabe destacar la venta de la autopista de Azores en Portugal (41 millones de euros) y el impacto positivo de los derivados financieros (43 millones de euros), destacando el impacto positivo de los Equity Swaps por la evolución del precio de las acciones de la compañía, así como la variación positiva del derivado de tipo de interés (IRS) de la autopista Autema.

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022:

El resultado neto del ejercicio asciende a 185 millones de euros, apoyado en la mejora operativa del negocio de Autopistas por la mejora de los tráficos, consecuencia principalmente del levantamiento de las restricciones derivadas del Covid-19 y el incremento de tarifas en Estados Unidos, así como por los resultados de la división de Construcción, destacando la contribución del negocio en España y Polonia (Budimex).

Adicionalmente, el resultado neto del ejercicio se ha visto afectado por el resultado de actividades discontinuadas por un total de 64 millones de euros, destacando fundamentalmente las desinversiones de la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey (Nota 1.1.5).

Finalmente, cabe destacar el reconocimiento de 26 millones de euros como impuestos diferidos de pasivo, adicionales a los 41 millones de euros registrados a diciembre 2021, relativos a los impuestos diferidos por la repatriación de futuros dividendos procedentes de Canadá (Nota 2.7.2).

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021:

El resultado neto de 2021, que asciende a 1.198 millones de euros, se ha visto afectado principalmente por el efecto de la plusvalía de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC (1.117 millones de euros), como consecuencia de la revalorización de la participación preexistente tras la adquisición de un 5,704% adicional (Nota 1.1.6).

Adicionalmente, el resultado neto del ejercicio se ha visto afectado por un resultado de actividades discontinuadas por un total de 361 millones de euros (299 millones de euros de impacto en el resultado neto), donde destacan dos impactos relacionados con las operaciones de desinversión realizadas en el ejercicio:

- El resultado procedente de las actividades del negocio de Servicios (Notas 1.1.5 y 2.8) por 246 millones de euros, cuyo principal componente es el procedente del negocio de Medio Ambiente (España y Portugal) vendido el pasado 1 de diciembre de 2021, que generan un impacto de 335 millones de euros.
- El resultado de la venta del negocio inmobiliario en Polonia del Grupo Budimex (B.N.I.), que fue vendido el 22 de febrero de 2021, lo que ha generado una plusvalía de 115 millones de euros (53 millones en el resultado neto después de minoritarios).

En la línea de deterioro y enajenaciones destacan también otros impactos no recurrentes por importe de 22 millones de euros, relacionados fundamentalmente con las diferentes operaciones de venta en la división de Construcción, entre las que destaca la plusvalía por la desinversión de la participación del 19,86% de Nalanda, la venta de la participación del 22% en Urbisca y la desinversión de Figueras.

Estos resultados de 2021 se siguen viendo afectados por el impacto del COVID-19 en el negocio de Aeropuertos, sobre todo en el Aeropuerto de Heathrow (HAH) y el aeropuerto de AGS, ambas inversiones contabilizadas por puesta en equivalencia, donde se han reconocido unas pérdidas de 238 millones de euros y 20 millones de euros, respectivamente, a través de la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2020, reduciendo las participaciones a cero.

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES CONTINUADAS

2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos del Grupo a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 procedente de contratos con clientes según la interpretación de la NIIF 15 asciende a 8.339, 7.385 y 6.810 millones de euros, respectivamente (Nota 4.4).

En los ingresos se encuentra recogida la remuneración financiera de los servicios prestados por las sociedades concesionarias que siguen el método de cuenta a cobrar, por un importe total de 10 millones de euros, 10 millones de euros y 15 millones de euros en 2023, 2022 y 2021, respectivamente.

La distribución de los ingresos por segmentos y su comparación con 2023, 2022 y 2021 es la siguiente:

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Var. %
Construcción	6.581	489	7.070	9 %
Autopistas	1.084	1	1.085	39 %
Aeropuertos	80	-	80	59 %
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	334	-	334	13 %
Otras actividades (*)	25	156	181	2 %
Ajustes	-	(236)	(236)	7 %
Total	8.104	410	8.514	13 %

(*) Corresponde a los servicios de apoyo prestados por la división de Sociedades al resto de los negocios del grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 (**):

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Var. %
Construcción	5.432	1.031	6.463	6 %
Autopistas	779	1	780	33 %
Aeropuertos	54	-	54	2600 %
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	296	-	296	17 %
Otras actividades (*)	39	139	178	13 %
Ajustes	-	(220)	(220)	33 %
Total	6.600	951	7.551	9 %

(*) Corresponde a los servicios de apoyo prestados por la división de Sociedades al resto de los negocios del grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

(**) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021:

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

(*) Corresponde a los servicios de apoyo prestados por la división de Sociedades al resto de los negocios del grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

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

El detalle de las ventas por área geográfica es el siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	Var. 23/22	2021	Var. 22/21
EE. UU.	2.879	2.906	(27)	2.639	267
Polonia	2.160	1.842	318	1.735	107
España	1.475	1.154	321	1.092	62
Reino Unido	771	708	63	644	64
Canadá	161	100	61	80	20
Otros	1.068	841	227	720	121
TOTAL	8.514	7.551	963	6.910	641

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las ventas del Grupo ferroviario en sus cinco principales mercados alcanzan el 87% del total en 2023 (89% en 2022 y 90% en 2021).

2.2. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

La composición de los gastos de otros gastos de explotación es la siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	Var. 23/22	2021	Var. 22/21
Trabajos realizados por otras empresas	3.337	2.975	362	2.824	151
Arrendamientos (Nota 3.7)	250	256	(6)	235	21
Reparación y conservación	82	89	(7)	70	19
Servicios de profesionales independientes	485	449	36	331	118
Variación provisiones de pasivos (Nota 6.3)	53	(68)	121	51	(119)
Otros gastos de explotación	671	481	190	412	69
Total otros gastos de explotación	4.878	4.182	696	3.923	259

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022(*)	Var. 23/22	2021	VAR 22/21
Sueldos y salarios	1.350	1.111	239	1.006	105
Seguridad Social	179	158	21	148	10
Aportaciones a planes de pensiones	15	13	3	10	2
Pagos basados en entrega acciones	11	8	4	-9	17
Otros gastos sociales	43	156	-113	138	18
TOTAL	1.599	1.446	153	1.293	153

(*) Restated figures (Note 1.1.7)

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en los siguientes cuadros:

CATEGORÍA	31.12.2023			VAR. 23/22
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	— %
Alta dirección	11	2	13	— %
Ejecutivos	2.819	703	3.522	10 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.145	2.132	6.277	2 %
Administrativos/Soporte	670	766	1.436	16 %
Operarios	12.910	639	13.549	— %
Total	20.558	4.241	24.799	3 %

CATEGORÍA	31.12.2022(*)			VAR. 22/21
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	— %
Alta dirección	12	1	13	— %
Ejecutivos	2.580	635	3.215	8 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.117	2.044	6.161	4 %
Administrativos/Soporte	565	668	1.233	11 %
Operarios	12.864	703	13.567	(2) %
Total	20.140	4.051	24.191	1 %

(*) Restated figures (Note 1.1.7)

En los ejercicios 2023 y 2022 no existe plantilla en actividades discontinuadas. Los datos para el ejercicio 2021 separando entre continuadas y discontinuadas son:

ACTIVIDADES CONTINUADAS CATEGORÍA	31.12.2021		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	12	1	13
Ejecutivos	2.442	540	2.982
Gerentes/Profesionales/Supervisores	3.995	1.930	5.925
Administrativos/Soporte	519	589	1.108
Operarios	13.141	762	13.903
Total	20.111	3.822	23.933

ACTIVIDADES DISCONTINUADAS CATEGORÍA	31.12.2021		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	0	0	0
Alta dirección	0	0	0
Ejecutivos	1.450	437	1.887
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.995	1.444	6.439
Administrativos/Soporte	110	497	607
Operarios	13.717	16.488	30.205
Total	20.272	18.866	39.138

El número de trabajadores a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 que presentan una discapacidad igual o superior al 33% asciende a 121, 107 y 1.482 empleados respectivamente, lo que supone un 0,5%, 0,4% y 2,3% del total de la plantilla de cierre al final de cada periodo.

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

NEGOCIO	31.12.2023			
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	VAR. 23/22
Construcción	16.067	3.345	19.412	5 %
Autopistas	678	233	911	68 %
Aeropuertos	195	42	237	1 %
Infraestructuras energéticas y movilidad	3.622	411	4.033	2 %
Otros	292	280	572	22 %
Total	20.855	4.311	25.166	(27) %

NEGOCIO	31.12.2022(*)			
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	VAR. 22/21
Construcción	15.316	3.135	18.451	(3) %
Autopistas	373	169	542	— %
Aeropuertos	192	43	235	6 %
Infraestructuras energéticas y movilidad	3.541	415	3.956	1 %
Otros	261	208	469	13 %
Total actividades continuadas	19.683	3.970	23.653	—
Total actividades discontinuadas	7.346	3.352	10.698	—
Total	27.029	7.322	34.351	(956) %

(*) Restated figures (Note 1.1.7)

NEGOCIO	31.12.2021		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	16.059	3.042	19.101
Autopistas	385	159	544
Aeropuertos	22	10	32
Infraestructuras energéticas y movilidad	3.564	374	3.938
Otros	229	186	415
Total actividades continuadas	20.259	3.771	24.030
Total actividades discontinuadas	32.652	21.851	54.503
Total	52.911	25.622	78.533

2.4. DETERIORO Y ENAJENACIONES

A continuación, se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones para los periodos correspondientes.

2023

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
Venta de Algarve	39	41
Resultado por plusvalías y enajenaciones	39	41
Aravia	(2)	(2)
Venta de Zity	(2)	(2)
Resultado por deterioros	(4)	(4)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	35	37

2022 (*)

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
Venta de Algarve	(3)	(3)
Resultado por plusvalías y enajenaciones	(3)	(3)
Deterioro participación MasS Global	(3)	(3)
Resultado por deterioros	(3)	(3)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	(6)	(6)

2021

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
Adquisición 5,704% I-66	1.117	1.117
Venta de Nalanda	17	17
Venta de Urbica	17	17
Venta de Nevasa	1	1
Venta de Figueras	(9)	(9)
Resultado por plusvalías y enajenaciones	1.142	1.141
Deterioros inmovilizados FB Serwis	(3)	(3)
Resultado por deterioros	(3)	(3)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	1.139	1.139

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

2.5. RESULTADO FINANCIERO

Las siguientes tablas muestran en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2023, 2022 y 2021.

Se presenta de forma separada el resultado de proyectos de infraestructuras del de otras sociedades correspondiente a estos ejercicios (véase definición en Nota 1.1.4) y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados; y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden directamente a financiación.

Para 2023, en comparación con 2022:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	Var. %
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	34	8	325 %
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	(362)	(251)	44 %
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	(328)	(243)	35 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable proyectos de infraestructuras	13	(105)	(112) %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	(57)	(17)	235 %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	(44)	(122)	(64) %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	(372)	(365)	2 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	216	104	108 %
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	(105)	(103)	2 %
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	111	1	11000 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades	11	47	(77) %
Resto resultado financiero resto de sociedades	66	(3)	(2300) %
Resto resultado financiero resto de sociedades	77	44	75 %
Resultado financiero de resto de sociedades	188	45	318 %
Total resultado financiero	(184)	(320)	(43) %

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Para 2022, en comparación con 2021:

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

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

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

Gasto de financiación proyectos de infraestructuras (millones de euros)	2023	2022	2021
Gasto financiero devengado	(379)	(347)	(257)
Gasto activado en periodo de construcción	17	96	37
Gasto financiero en PyG	(362)	(251)	(220)

2.6. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia en el ejercicio 2023 asciende a 215 millones de euros (165 millones de euros en 2022 y -178 millones de euros en 2021). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

Resultado sociedades puestas en equivalencia (Millones de euros)	2023	2022(*)	2021
HAH	0	0	(238)
407 ETR	154	124	52
AGS	0	0	(20)
JFK	4	1	0
IRB	14	22	0
Grupo Serveo	11	6	0
Otros	32	12	28
TOTAL	215	165	(178)

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

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

2.7. GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS

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

El detalle del gasto por impuesto correspondiente a los años 2023, 2022 y 2021 se presenta diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente, al impuesto diferido, retenciones soportadas en el extranjero y cambios en las estimaciones del impuesto de años anteriores y otros conceptos.

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	2021
Gasto por impuesto del ejercicio	-42	-30	9
Gasto por impuesto corriente	-146	-64	-31
Gasto por impuesto diferido	65	42	50
Retenciones soportadas en el extranjero	-50	-21	-3
Cambio en estimaciones, impuesto ejercicios anteriores y otros	89	13	-7

(*) Reexpresado (Nota 1.1.7)

El importe pagado en el ejercicio en concepto de impuesto sobre sociedades asciende a 170 millones de euros (82 millones de euros en 2022 y 155 millones de euros en 2021), tal y como se muestra en la nota de flujo de caja (Nota 5.3).

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

En el ejercicio 2023 se han registrado pérdidas en el impuesto sobre sociedades de -42 millones de euros (ingreso de -30 millones de euros en 2022; ingreso de 9 millones de euros en 2021), como se muestra en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	2021
Resultado antes de impuestos de actividades continuadas	656	267	964
Resultados de asociadas	-215	-165	178
Régimen de transparencia fiscal (EE. UU. y Canadá)	-94	-71	-38
Resultado ajustado antes de impuestos de actividades continuadas	348	31	1.104
Gasto teórico por impuesto sobre sociedades (25,8%)	-90	-8	-285
Reconocimiento de bases imponibles de años anteriores y deducciones	73	6	9
Pérdidas fiscales no reconocidas	-56	-44	-7
Ajuste del valor razonable de la participación adicional en la I-66 (5,704%)	0	0	235
Dividendos imponibles al 5% recibidos en España y eliminados en el proceso de consolidación	-3	0	0
Gastos financieros no deducibles	-45	0	-1
Derivados asociados a dividendos cobrados de Canadá que se eliminan en el proceso de consolidación	17	11	0
Efecto de diferentes tipos impositivos aplicados a las filiales que operan en otras jurisdicciones	20	17	-21
Impuesto de años anteriores	87	14	65
Retención fiscal	-50	-19	0
Otros ajustes	3	8	15
Gasto por impuesto sobre sociedades	-42	-30	9
Tipo efectivo (%)	6,5 %	11,3 %	(1,0)%

(*) Reexpresado (Nota 1.1.7)

Para el análisis del tipo impositivo efectivo, estas son las partidas previamente ajustadas:

- Resultados de asociadas: los resultados de las sociedades por puesta en equivalencia ya incluyen el efecto fiscal por si mismas, por lo que se deben ajustar para el análisis.
- Régimen de transparencia fiscal: Resultados de consolidación sin impacto fiscal. Principalmente se corresponde con los resultados de sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos y Canadá, que se consolidan por integración global. Sin embargo, el crédito fiscal asociado se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación de Ferrovial, al tributar bajo el régimen de transparencia fiscal, siendo los sujetos pasivos del impuesto los accionistas de dichas sociedades por su porcentaje de participación.

Los principales ajustes del gasto teórico por impuesto sobre sociedades, excluyendo las partidas ya mencionadas en relación con los resultados de las asociadas y el régimen de transparencia fiscal del ejercicio son los siguientes:

- Reconocimiento de bases imponibles de años anteriores no reconocidos previamente y uso de deducciones, fundamentalmente en España, Estados Unidos y Canadá. (73 millones de euros en el 2023).
- Pérdidas fiscales no reconocidas: pérdidas generadas principalmente en Países Bajos y en negocios internacionales de construcción en Colombia para los que no se ha reconocido ningún crédito por impuesto. Adicionalmente, la baja de los activos por impuestos diferidos reconocidos previamente en Reino Unido.
- El resultado positivo por la puesta a valor razonable del 50% de I-66 Express Mobility Partners, como consecuencia de la compra del 5,704% adicional de dicha sociedad, que no tuvo ningún impacto fiscal en 2021.
- El 5% de los dividendos en España que son imponibles pero se eliminan en el proceso de consolidación y se tratan como diferencia permanente.

- Gasto financiero no deducible, principalmente en Países Bajos, debido a la limitación de la separación de ingresos, que limita la deducción de los intereses netos al inferior de dos importes: 20% de RBE o 1 millón de euros.
- Derivados asociados a los dividendos cobrados de Canadá en Países Bajos que tributan en el individual, pero que se eliminan en el proceso de consolidación y suponen una diferencia permanente.
- Efecto de diferentes tipos impositivos aplicados a las filiales que operan en otras jurisdicciones, sobre todo en Estados Unidos, Polonia y el Reino Unido.
- Los efectos fiscales de ejercicios anteriores incluyen principalmente:
 - Deducción relativa al litigio de actividades de exportación. El 12 de septiembre de 2023, el Tribunal Supremo español falló a favor de Ferrovial con respecto a las actas levantadas por las autoridades fiscales españolas relativas al impuesto sobre sociedades de 2006. El litigio relativo a la aplicación de una deducción fiscal por actividades de exportación relacionadas con la inversión efectuada para adquirir la participación en la antigua BAA (ahora Heathrow Airport Holding Limited). El importe estimado que las autoridades fiscales españolas reclamaban a Ferrovial a diciembre de 2022, incluidos los intereses, era de 119,2 millones de euros (73 millones de euros de efecto en el impuesto sobre sociedades y 46 millones de euros en los resultados financieros).
 - Con el objetivo de valorar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas en España, se diseñó un modelo basado en las últimas proyecciones disponibles de resultados esperados de las sociedades del Grupo, que implicaba el reconocimiento de unas pérdidas de explotación netas futuras de 36 millones de euros y unos créditos fiscales de 27 millones de euros.
 - Las pérdidas de explotación netas no reconocidas en ejercicios anteriores en Países Bajos por importe de -18 millones de euros, ya que no va a recuperarse en el futuro.
 - Reconocimiento de impuestos diferidos relativos a la retención fiscal por futuros dividendos procedentes de Canadá (-22,5 millones de euros), siendo un neto de -72 millones de euros de diferido reconocido que corresponden a dividendos futuros esperados, parcialmente compensados por 50 millones de diferidos dados de baja referentes a la retención pagada en el 2023 que fueron reconocidos en el año 2022, y que comentamos en el siguiente punto.
- Retención fiscal de 50 millones de euros sobre los dividendos pagados de Canadá a Países Bajos (19 millones de euros en 2022).

2.7.3. Movimiento de activos y pasivos diferidos

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2023:

ACTIVO

(Millones de euros)	2022 (*)	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2023
Créditos fiscales	370	26	119	0	-13	503
Dif. criterio fiscal/contable	274	46	87	4	11	422
Dif. valoraciones patrimonio	86	-1	11	-47	0	48
Otros conceptos	55	9	-31	1	0	33
TOTAL	784	80	186	-42	-2	1.006

PASIVO

(Millones de euros)	2022 (*)	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2023
Diferidos fondo de comercio	21	0	1	0	0	22
Diferidos ajuste valor razonable por	315	13	-12	0	-8	308
Dif. criterio fiscal/contable	378	65	131	0	-13	561
Dif. valoraciones patrimonio	64	2	1	3	-1	69
Otros conceptos	145	-22	0	0	2	126
TOTAL	924	58	121	3	-20	1.086

ACTIVO

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

PASIVO

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

(*) Reexpresado (Nota 1.1.7)

Activos por impuestos diferidos

a) Créditos fiscales por impuestos

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

Esta partida no incluye todos los créditos fiscales existentes sino sólo aquellos que conforme a las proyecciones del Grupo se considera que se van a poder utilizar a corto o medio plazo. El saldo total activado alcanza los 503 millones de euros, de los que 473 millones corresponden a créditos por bases imponibles negativas y 30 millones de euros a otros créditos fiscales.

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

2023

Actividades continuadas	Bases imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
(Millones de euros) País				
Grupo consolidado fiscal EE. UU.	1.790	No prescriben	409	376
Grupo consolidado fiscal español	585	No prescriben	146	36
Grupo consolidado fiscal neerlandés	227	No prescriben	59	0
Reino Unido	201	No prescriben	50	5
Canadá	106	2024-2044	28	20
Turquía	81	2024-2028	20	0
Resto	559	2024- No prescriben	141	36
Total	3.549		853	473

2022 (*)

Actividades continuadas	Bases imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
(Millones de euros) País				
Grupo consolidado fiscal español	642	No prescriben	160	0
Grupo consolidado fiscal EE. UU.	1.564	No prescriben	328	274
Turquía	105	2023-2028	21	0
Canadá	137	2023-2042	36	11
Reino Unido	193	No prescriben	48	17
Otros	461	2023-No prescriben	119	66
Total	3.102		712	368

(*) Reexpresado (Nota 1.1.7)

Grupos consolidados fiscales español y estadounidense:

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

En Estados Unidos, como se comenta en el párrafo anterior y de acuerdo con lo establecido por la NIC 12, se ha reconocido contablemente un importe de créditos fiscales equivalente al exceso de las diferencias temporales de pasivo frente a las diferencias temporales de activo, por importe de 26 millones de euros (17 millones de euros en el 2022).

Reino Unido:

Teniendo en cuenta que las bases imponibles negativas generadas a partir de 1 de abril de 2017 pueden ser empleadas por cualquier sociedad británica del Grupo, se han activado bases imponibles negativas por 5 millones en actividades continuadas (17 millones de euros en 2021).

b) Activos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

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

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

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas contablemente que no tienen efecto fiscal hasta su materialización (195 millones de euros) (145 millones de euros en 2022).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 216 millones de euros, principalmente en la división de Construcción (133 millones de euros en 2022).
- Diferencias entre la amortización contable y fiscal (7 millones de euros) (3 millones de euros en 2022).

c) Impuestos diferidos por diferencias de valoración de patrimonio.

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

El saldo que está reconocido en activo diferido corresponde a las pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto frente a la Hacienda Pública en el momento en que se materialicen en resultados. En su mayoría se corresponde a los diferidos de activos por derivados financieros, cuyo importe es de 48 millones de euros. (86 millones de euros en 2022).

Pasivos por impuestos diferidos

a) Impuestos diferidos por fondos de comercio

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con la deducción fiscal del fondo de comercio, por importe de 21 millones de euros, donde destacan fundamentalmente los relacionados con la amortización del fondo de comercio de Webber, LLC. (21 millones de euros en 2022).

b) Impuestos diferidos por ajuste a valor razonable de adquisiciones

I-66 Mobility Partners

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

- 222 millones de euros reconocidos por la diferencia entre valores fiscales y contables tras la revalorización en los activos de la autopista I-66 a 31 de diciembre de 2023 (231 millones a 31 de diciembre de 2022). 35 millones de euros reconocidos como consecuencia de valorar la deuda de la concesión a valor razonable a 31 de diciembre de 2023 (38 millones a 31 de diciembre de 2022).

Estos importes fueron registrados en el 2021, tal y como indica el párrafo 66 de la NIC 12, teniendo como contrapartida un fondo de comercio por el mismo importe.

Dalaman

51 millones de euros reconocidos como resultado de la adquisición de la participación del 60% que posee el Grupo en la empresa, como fondo de comercio diferido (véase Nota 1.1.4) en 2023 (46 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). El aumento del impuesto diferido es consecuencia del cambio en el tipo impositivo del 20% al 25% en Turquía.

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

c) Pasivos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

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

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferidos por diferencias entre la amortización fiscal y contable (242 millones de euros) (287 millones de euros en 2022).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos derivados de la norma internacional CINIF 12, por importe de 201 millones de euros, principalmente en la división de Autopistas. (66 millones de euros en 2022).

d) Impuestos diferidos por diferencias de valoración de patrimonio.

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

La existencia de un pasivo diferido corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente. En su mayoría se corresponde a los diferidos de pasivos por derivados financieros cuyo importe es de 69 millones de euros. (64 millones de euros en 2022).

Impuestos diferidos por otros conceptos

e) Impuestos diferidos de pasivos relativos a dividendos pendientes de distribuir en sociedades participadas

El Grupo tiene reconocidos 72,5 millones de euros como impuestos diferidos de pasivo, desglosados en la tabla anterior dentro de la línea de "Otros conceptos", relativos a la retención por la repatriación de futuros dividendos procedentes de Canadá. (50 millones de euros en 2022)

2.7.4. Reforma fiscal internacional - Pilar Dos

"El Marco Inclusivo sobre la erosión de las bases imponibles y el traslado de beneficios" (BEPS) de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)/G20 aborda los desafíos fiscales derivados de la digitalización de la economía mundial. Las normas globales anti erosión de base del Pilar Dos (Normas GloBE) representan la primera reforma sustancial de las normas fiscales internacionales en casi un siglo. Las Normas GloBE proponen cuatro nuevos mecanismos de tributación en virtud de los cuales las empresas multinacionales pagarían un nivel mínimo de impuestos (impuesto mínimo).

Basada fundamentalmente en las Normas GloBE, la Directiva (UE) 2022/2523 del Consejo de 14 de diciembre de 2022 relativa a la garantía de un nivel mínimo global de imposición para los grupos de empresas multinacionales y los grupos nacionales de gran magnitud en la Unión entró en vigor el 23 de diciembre, el día siguiente a la publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea. Los Estados miembro debían transponer la Directiva a sus ordenamientos jurídicos nacionales a más tardar el 31 de diciembre de 2023.

En consonancia con la Directiva (UE) 2022/2523 del Consejo, la propuesta legislativa de Países Bajos para transponer el Pilar Dos al régimen del impuesto de sociedades neerlandés, denominada la "propuesta de la Ley del impuesto mínimo de 2024", fue adoptada por el Senado neerlandés el 19 de diciembre de 2023. Por lo tanto, la nueva legislación está prácticamente promulgada a dicha fecha.

En virtud de la NIC 12, una nueva ley fiscal se encuentra en vigor cuando se ha promulgado o está prácticamente promulgada en una jurisdicción en particular. Las empresas multinacionales deben supervisar los desarrollos normativos con respecto a la (práctica) promulgación de las Normas GloBE en todas las jurisdicciones en las que operan, ya sean filiales en propiedad absoluta o parcial, negocios conjuntos, sociedades de transparencia fiscal o establecimientos permanentes.

En mayo de 2023, el IASB modificó la NIC 12 para proporcionar un alivio oportuno a las entidades afectadas, evitar diferentes interpretaciones de la NIC 12 y mejorar la información. Las modificaciones introdujeron una excepción temporal a los requisitos de reconocimiento y divulgación de los activos y pasivos por impuestos diferidos relacionados con los impuestos de sociedades del Pilar Dos. Las modificaciones también introdujeron requisitos de información específicos para que las entidades afectadas ayuden a los usuarios de los estados financieros a entender mejor la exposición de una entidad a los impuestos sobre sociedades del Pilar Dos derivados de esa legislación, sobre todo antes de su fecha de entrada en vigor.

A este respecto, la legislación del Pilar Dos ha sido promulgada o está prácticamente promulgada en determinadas jurisdicciones en las que opera el grupo. La legislación está en vigor con respecto al ejercicio del grupo con inicio el 1 de enero de 2024. El grupo está dentro del alcance de la legislación promulgada o prácticamente promulgada y ha realizado una evaluación de su exposición potencial a los impuestos sobre sociedades del Pilar Dos.

La evaluación de la exposición potencial a los impuestos sobre sociedades del Pilar Dos se basa en las presentaciones fiscales, la información país por país y los estados financieros más recientes de las empresas del grupo. Según la evaluación, los tipos impositivos efectivos del Pilar Dos en la mayoría de las jurisdicciones en las que opera el grupo están por encima del 15%. No obstante, existe un número limitado de jurisdicciones en las que no se aplica la ayuda transitoria de puerto seguro y el tipo impositivo efectivo está próximo al 15%. El grupo no prevé una exposición significativa del impuesto sobre sociedades del Pilar Dos en dichas jurisdicciones.

2.7.5. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

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

En las jurisdicciones indicadas, están en curso las siguientes actuaciones:

España: Se ha notificado el comienzo de una auditoría fiscal general de Ferrovial S.E. (empresa sucesora de Ferrovial, S.A.) y sus filiales, incluidos los impuestos sobre sociedades de los ejercicios 2017-2020, la retención fiscal de los ejercicios 2019-2020 y el IVA de los ejercicios 2019-2020. La verificación y la investigación se llevarán a cabo en un único procedimiento de inspección del grupo fiscal. La documentación requerida se está presentando en la actualidad.

Con carácter general, están sujetos a inspección por las autoridades fiscales los últimos cuatro ejercicios en relación con los principales impuestos que les son de aplicación.

Canadá: Las autoridades fiscales canadienses (CRA) han iniciado una comprobación fiscal del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2013 a 2019 en relación con Cintra 4352238 Investments Inc y en relación con Cintra 11200232 Investments Inc. en 2019. La CRA cuestiona la deducibilidad fiscal de los cargos intragrupo realizados por Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (empresa española) en concepto de la prestación de servicios financieros y recalifica la operación como dividendo para los ejercicios 2013 a 2016.

Todavía no se ha emitido ninguna propuesta de liquidación para los ejercicios 2017 a 2019. Dado que esta comprobación fiscal afecta a operaciones intragrupo de naturaleza distinta a las que se realizaron en los ejercicios ya liquidados, no existe estimación de cuál será el criterio de la inspección en relación a los mismos. El importe estimado de la regularización pendiente de pago por los servicios financieros asciende a 2 millones de euros (2,9 millones de dólares canadienses) incluyendo la no deducibilidad del gasto, la retención según el convenio para evitar la doble imposición, intereses y sanciones.

El procedimiento de reclamación por la vía judicial canadiense se encuentra suspendido hasta que se resuelva el Procedimiento de Acuerdo Mutuo iniciado.

Países Bajos: La Administración Fiscal neerlandesa cuestiona a Ferrovial International S.E la existencia del grupo de consolidación fiscal horizontal de Ferrovial durante el ejercicio 2019 y los dos primeros meses de 2020. El potencial impacto de una regularización si se considerase que todas las entidades neerlandesas del Grupo hubieran tributado por el régimen individual se ha estimado en 2.7 millones de euros (para 2019 y 2020).

Chile – líneas de transmisión: Las autoridades fiscales chilenas han iniciado un procedimiento de comprobación a Transchile Charrúa, respecto a los ejercicios 2018 y 2019, en el que cuestionan la deducibilidad de los gastos financieros derivados de la financiación de tercero y el régimen de plena competencia de la financiación intercompañía. El potencial impacto se estima en 1,2 millones de euros. La propuesta de auditoría fiscal está a la espera de resolución judicial, que no se prevé hasta 2026. En enero de 2023 se ha recibido notificación de inicio de procedimiento de comprobación para la entidad Ferrovial Power Infrastructures para los ejercicios 2019 y 2020. Las autoridades fiscales chilenas han impugnado la naturaleza de plena competencia de un préstamo intercompañía. La auditoría fiscal se encuentra actualmente bajo revisión administrativa y se estima que el impacto será de 0,9 millones de euros.

Marruecos: En relación con la actividad que ha llevado a cabo Ferrovial en este país anteriormente, la administración fiscal marroquí ha girado a la sucursal de Cadagua una propuesta de liquidación tras la inspección correspondiente a los ejercicios 2016 a 2021 que se realiza como parte del proceso de cierre de la sucursal. La liquidación asciende a 5 millones de euros en conceptos de Impuesto sobre Sociedades, IVA y retenciones sobre pagos a no residentes. Se ha interpuesto un recurso administrativo contra dicha propuesta (parcialmente provisionado).

Por su parte, las entidades están sujetas al período de prescripción que, en la mayoría de los países en los que el grupo tiene presencia, se encuentra entre los tres y cinco años.

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

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

2.8. RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

El resultado de actividades discontinuadas en 2023, 2022 y 2021 asciende a 16, 64 y 361 millones de euros, respectivamente, correspondiendo a la División de Servicios (16 millones de euros en 2023, 64 millones de euros en 2022 y 246 millones de euros en 2021) y a la de Construcción (115 millones de euros en 2021).

División Servicios

El ejercicio 2022 se ha caracterizado por ser el año de la finalización del proceso de desinversión de la División de Servicios, como se comenta en la Nota 1.1.5.

Durante 2023, el resultado de actividades discontinuadas ascendía a 16 millones de euros y se corresponde con las indemnizaciones y las cantidades variables (earn-outs) tras la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal y otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido.

El principal impacto recogido en actividades discontinuadas en 2022 se refiere a la desinversión del negocio de Amey en Reino Unido completada en diciembre de 2022, que ha generado una plusvalía de 58 millones de euros, incluida la transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias de las diferencias de conversión de divisa acumuladas en el patrimonio (-156 millones de euros) y los derivados de cobertura de tipo de interés (-15 millones de euros) (véase Nota 5.1.1).

Los principales impactos recogidos en el resultado de actividades discontinuadas del ejercicio 2021 fueron los relacionado con las desinversiones del negocio de Medio Ambiente en España y Portugal, completadas a finales de 2021, que generaron una plusvalía neta de 335 millones de euros.

Dentro del importe de la cifra del negocio de Medio Ambiente para 2021 está recogido el resultado generado en el año por importe de 119 millones de euros.

Para un mejor entendimiento del resultado generado por la actividad de Servicios y cómo ha sido integrado en los resultados consolidados del Grupo, en la tabla adjunta se presenta un detalle por líneas del resultado de las actividades discontinuadas en 2022 y 2021.

(Millones de euros)	2023	2022	2021
Ingresos	-	2.303	4.947
Resultado de explotación	28	9	260
Resultado financiero	(15)	(1)	(23)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-	5	9
Resultado consolidado antes de impuestos	13	13	246
Impuesto sobre sociedades	3	(10)	(47)
Resultado después de impuestos	16	3	199
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-	-	(3)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	16	3	196
Ajustes actividades discontinuadas	-	61	50
Resultado de actividades discontinuadas	16	64	246

División Construcción

El pasado 22 de febrero de 2021 se acordó la venta del negocio inmobiliario del grupo Budimex (B.N.I.), que se incluyó en las actividades discontinuadas.

Para un mejor entendimiento del resultado generado por la actividad de Construcción y cómo ha sido integrado en los resultados consolidados del Grupo, en la tabla adjunta se presenta un detalle por líneas del resultado de la actividad discontinuada:

(Millones de euros)	2021
Ingresos	56
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	9
Deterioro y enajenación de inmovilizado	130
Resultado de explotación	139
Resultado financiero	-
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-
Resultado consolidado antes de impuestos	139
Impuesto sobre sociedades	(24)
Resultado de actividades discontinuadas	115

Estos resultados de 115 millones de euros incorporan tanto el resultado hasta la salida de la sociedad del perímetro de consolidación (8 millones de euros), como la plusvalía generada por la operación (130 millones de euros) en la línea de deterioro y enajenación de inmovilizado (107 millones de euros netos de impuesto). El impacto para Ferrovial, neto del efecto de los minoritarios, ha sido de 53 millones de euros.

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

2.9. RESULTADO DE MINORITARIOS

En el ejercicio 2023 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a -170 millones de euros (-117 millones de euros a diciembre de 2022).

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

(Millones de euros)	2023	2022(*)	2021	% EXTERNOS
Grupo Budimex	-83	-60	-109	49,86 %
Autop. Terrasa Manresa, S.A.	-9	19	14	23,72 %
LBJ Infraestructure Group	-20	-9	2	45,40 %
NTE Mobility Partners	-60	-47	-25	37,00 %
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	-41	-33	-20	46,30 %
FAM Construction LLC	34	26	7	30,00 %
Sugar Creek Construction LLC	0	-2	-1	30,00 %
I-77 Mobility Partners	-12	-6	-1	27,80 %
I-66 Mobility Partners	16	10	0	44,30 %
Yda Havalimani Yatirim Ve (Dalaman)	7	-8	0	40,00 %
Webber United LLC	1	0	0	40,00 %
Resto sociedades	-4	-7	-1	
TOTAL actividades continuadas	170	-117	-134	
TOTAL actividades discontinuadas	0	0	-3	
TOTAL	-170	-117	-138	

(*) Restated figures (Note 1.1.7)

2.10. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

A continuación, se presenta el cálculo del resultado por acción atribuido a la sociedad dominante para 2023, 2022 y 2021:

(Millones de euros, salvo indicación en contrario)	2023	2022 (**)	2021
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante:			
Actividades continuadas	444	121	840
Actividades discontinuadas	16	64	358
Coste neto bonos perpetuos subordinados	-5	-8	-8
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante para el resultado básico	455	177	1.190
Efectos de dilución	0	0	0
Resultado atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante ajustado por el efecto de dilución	455	177	1.190
Número medio ponderado de acciones ordinarias para el BPA básico (*) (miles de acciones)	728.255	723.477	731.772
Efectos de dilución	0	0	0
Número medio ponderado de acciones ordinarias ajustado por el efecto de dilución (miles acciones)	728.255	723.477	731.772

Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante procedente de actividades discontinuadas para el cálculo del BPA básico	16	64	358
Efectos de dilución	0	0	0
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante procedente de actividades discontinuadas para el cálculo del BPA diluido	16	64	358

(*) El número medio ponderado de acciones ordinarias tiene en cuenta el efecto ponderado de las variaciones en la partida de acciones propias durante el ejercicio.

(**) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

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

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

		2023	2022 (*)	2021
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,62	0,24	1,63
	Básico	0,62	0,24	1,63
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante, actividades discontinuadas (en euros)	Diluido	0,02	0,09	0,49
	Básico	0,02	0,09	0,49

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

El resultado por segmento de negocio para 2023, 2022 y 2021 aparece en la Nota 1.5.

SECCIÓN 3: ACTIVOS NO CORRIENTES

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

Los principales componentes de los activos no corrientes a diciembre de 2023 en Ferrovial son las partida “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” por 13.495 millones de euros (13.667 millones de euros en 2022), que supone un 70% (71% en 2022) del total de los activos no corrientes (Nota 3.3) y las “Inversiones en Asociadas” por 2.038 millones de euros (1.951 millones de euros en 2022) (relativas fundamentalmente a las inversiones en 407 ETR, IRB y JFK NTO) que representa el 11% (10% en 2022) del total del activo no corriente (Nota 3.5). El “Fondo de comercio de consolidación” de 475 millones de euros (479 millones de euros en 2022) representa el 2% (3% en 2022) del total de los activos no corriente.

Inversiones en proyectos de infraestructuras

INVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (Millones de euros)	2023	2022(*)
Saldo inicial a 01.01	13.667	11.184
Altas	695	1.398
Amortización	(235)	(145)
Bajas	(4)	(12)
Efecto tipo de cambio	(374)	608
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	(254)	634
Saldo final a 31.12	13.495	13.667

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La variación en Inversiones en proyectos de infraestructuras durante el ejercicio ha sido de -172 millones de euros, principalmente debido a las variaciones de perímetro tras la venta de Euroscut Azores en Portugal por -254 millones de euros en mayo de 2023. También hubo una variación positiva como consecuencia del aumento de las inversiones en la I-66 y la NTE 3. Estos dos proyectos han supuesto un aumento del inmovilizado de proyectos de infraestructuras por valor de 695 millones de euros, neto de impactos del tipo de cambio. También destaca la variación por el efecto de tipo de cambio, que se ha producido durante el ejercicio (-374 millones de euros), debido principalmente al impacto del tipo de cambio del euro frente al dólar americano en las autopistas de Estados Unidos, destacando North Tarrant Express Extension, la autopista I-77 Mobility Partners LLC y la autopista I-66 Express Mobility Partners LLC.

Durante 2022, la variación fue de 2.482 millones de euros, debido principalmente al incremento de las inversiones en las autopistas I-66 y NTE3. También destaca la variación por el efecto de tipo de cambio, que se ha producido durante el ejercicio (608 millones de euros), debido principalmente al impacto del tipo de cambio del euro frente al dólar americano en las autopistas de Estados Unidos.

Por último, las variaciones en el perímetro de consolidación en 2022 se deben principalmente a la adquisición del Aeropuerto Internacional de Dalaman en Turquía por 634 millones de euros en julio de 2022.

Inversiones en asociadas

INVERSIÓN EN ASOCIADAS (Millones de euros)	2023	2022 (*)
Saldo inicial a 01.01	1.951	1.838
Participación en beneficios	215	164
Efecto tipo de cambio	(43)	(29)
Dividendos	(311)	(258)
Variaciones de capital	214	77
Otros movimientos	12	160
Saldo final a 31.12	2.038	1.951

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Respecto a la evolución de la partida de “Inversiones en asociadas”, se produce durante 2023 un incremento de 87 millones de euros, originado por ampliación de capital en el aeropuerto JFK NTO (214 millones de euros), por la participación en los beneficios de estas sociedades (215 millones de euros), principalmente de la 407 ETR (154 millones de euros), la contabilidad de coberturas reflejada en el epígrafe “Otros Movimientos” por un valor de 12 millones, principalmente derivados de JFK, las distribuciones de dividendos por importe de -321 millones de euros (principalmente de 407 ETR) y el efecto del tipo de cambio (-33 millones de euros), de la apreciación del euro frente al dólar estadounidense.

En 2022, la variación en “Inversiones en asociadas” fue de 113 millones de euros, originado por la adquisición del 49% del aeropuerto JFK NTO (59 millones de euros), por la participación en los beneficios de estas sociedades (164 millones de euros), principalmente de la 407 ETR (124 millones de euros), la contabilidad de coberturas reflejada en el epígrafe “Otros Movimientos” por un valor de 160 millones, principalmente derivados de la adquisición de JFK NTO, las distribuciones de dividendos por importe de -258 millones de euros (principalmente de 407 ETR) y el efecto del tipo de cambio (-29 millones de euros) de la apreciación del euro frente a la rupia india.

Fondo de comercio

En relación con la evolución del fondo de comercio, en 2023 se produce un descenso de -5 millones de euros, debido principalmente al tipo de cambio.

En 2022, se produce un incremento de 48 millones de euros, debido principalmente a la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (27 millones de euros) en julio de 2022.

3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES

A continuación, se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante los ejercicios 2023 y 2022:

(Millones de euros)	SALDOS A 31.12.2022	Variaciones del perímetro de consolidación y	Tipo de cambio	SALDOS A 31.12.2023
Construcción	132	0	3	135
Budimex	65	0	5	70
Webber	67	0	-2	65
Autopistas	265	0	-6	259
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	265	0	-6	259
Aeropuertos	27	0	0	27
Dalaman	27	0	0	27
Infraestructuras energéticas	56	0	-2	54
Serv. transmisión energía Chile	45	0	-1	43
Serv. minería Chile	11	0	-1	10
TOTAL	479	0	-5	475

(Millones de euros)	SALDOS A 31.12.2021	Variaciones del perímetro de consolidación y	Tipo de cambio	SALDOS A 31.12.2022
Construcción	127	2	3	132
Budimex	64	2	-1	65
Webber	50	13	4	67
Ferrovial Services Infrastructure	13	-13	0	0
Autopistas	251	0	14	265
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	251	0	14	265
Aeropuertos	0	27	0	27
Dalaman	0	27	0	27
Infraestructuras energéticas	52	0	3	56
Power Transmission Services Chile	42	0	3	45
Serv. minería Chile	10	0	1	11
TOTAL	431	29	19	479

Test de deterioro

El grupo analiza al menos una vez al año (en diciembre) si sus activos muestran signos de deterioro, en cuyo caso realiza el test de deterioro correspondiente, de acuerdo con las normas contables aplicables NIC 36 "Deterioro del valor de los activos" y NIC 38 "Activos intangibles". El grupo también comprueba sistemáticamente las unidades generadoras de efectivo que incluyen el fondo de comercio para evaluar su deterioro.

La recuperación del fondo de comercio se analiza al nivel de cada unidad generadora de efectivo. Las proyecciones utilizadas en los tests de deterioro coincidieron con las últimas proyecciones disponibles aprobadas por el Consejo y se concluyó que no existía deterioro a 31 de diciembre de 2023. No se realizaron análisis de sensibilidad debido al margen existente (diferencia entre el importe recuperable y el valor contable).

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

Metodología

En el caso de Webber, el test de deterioro realizado sobre dicho fondo de comercio en 2023, basado en una proyección de 5 años, refleja una holgura del 174% frente a su valor en libros, que asciende a 362 millones de euros. La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 8,9% (9,6% antes de impuestos), construida utilizando el CAPM en base a parámetros actuales de mercado y siendo consistente con la metodología utilizada en años anteriores.

Budimex es una empresa polaca que cotiza en la bolsa de valores de Varsovia con un capital flotante significativo, motivo por el cual se considera que el precio de cotización es representativo de su valor. Por tanto, el análisis de una posible pérdida en el valor del fondo de comercio se ha realizado comprobando si el valor de cotización de cierre de Budimex a 31 de diciembre de 2023 era superior a su valor contable. El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2023 es un 1.086% superior a su valor contable, que asciende a 156 millones de euros, por lo que no hay indicios de deterioro.

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

El fondo de comercio de la autopista I-66 se generó tras la adquisición en diciembre de 2021 de un 5,704% adicional en la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC. La autopista pasó a estar operativa en el último trimestre de 2022.

En 2023, el tráfico aumentó hasta alcanzar los 29 millones de transacciones y un margen RBE del 76,9%. Por tanto, no existen indicios de que el importe recuperable sea inferior a su valor contable.

El test de deterioro tiene en cuenta todo el plazo de concesión. Como se indica en la Nota 1.3.4, las estimaciones de tráfico se basan en previsiones y estudios internos (por ejemplo, el impacto del comercio electrónico sobre el tráfico de vehículos pesados o de los hábitos del teletrabajo en el uso de vehículos ligeros); las tarifas utilizadas tienen en cuenta las estimaciones de tráfico y las cláusulas contractuales. El test de deterioro realizado en 2023 refleja una holgura del 20% frente a su valor en libros, que asciende a 1.971 millones de euros. La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 8,8% (9,7% antes de impuestos).

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

El importe del fondo de comercio de Power Transmission Services, sociedad titular de líneas de transmisión de electricidad en Chile, asciende en diciembre de 2023 a 43 millones de euros.

El test de deterioro del fondo de comercio utiliza proyecciones a largo plazo que van más allá del periodo regulado, cuando finalizan los pagos por disponibilidad. La holgura es del 79% frente al valor contable de 34 millones de euros a 31 de diciembre de 2023. La tasa de descuento utilizada en 2023 para descontar los flujos es 10,9% (11,3% antes de impuestos).

Existe otro fondo de comercio en Servicios Minería Chile, dedicado principalmente a la prestación de servicios de operación y mantenimiento de la industria minera, reclasificado como actividad continuada en el ejercicio 2022 tras asignarse estratégicamente a la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad del Grupo.

El test de deterioro, basado en una proyección de 5 años, da como resultado una holgura del 12% frente a su valor en libros, que a 31 de diciembre de 2023 asciende a 16 millones de euros. La tasa de descuento (WACC) utilizada para descontar los flujos es 12,8% (17,9% antes de impuestos).

D. Fondos de comercio Aeropuertos (Dalaman):

El fondo de comercio reconocido en la adquisición de 2022 asciende a 27 millones de euros en diciembre de 2023 (27 millones de euros en diciembre de 2022) y es, esencialmente, una partida de compensación de los efectos fiscales.

El test de deterioro de 2023 da como resultado una holgura del 26% frente a su valor en libros, que al 31 de diciembre de 2023 asciende a 146 millones de euros. La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 12,7% (13,5% antes de impuestos).

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2023 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 122 millones de euros (138 millones de euros en 2022).

En este epígrafe se recogen:

- “Derechos sobre concesiones”, se recogen aquellos derechos de explotación de las concesiones que no tienen la calificación de Proyectos (véase definición en Nota 1.1.2). A 31 de diciembre de 2023 presenta un valor neto contable de 3 millones de euros (20 millones a 31 de diciembre de 2022) correspondiente principalmente a la actividad de Tratamiento de Residuos en Reino Unido.
- “Aplicaciones informáticas” por un valor neto de 28 millones de euros (24 millones a 31 de diciembre de 2022).
- “Otro inmovilizado intangible”, distintos de los derechos intangibles de la CINIF 12, por valor de 90 millones de euros (90 millones de euros a 31 de diciembre de 2022), correspondientes fundamentalmente al negocio de Budimex Servicios incluido en la división de Construcción (25 millones de euros), licencias de la planta fotovoltaica Parque Solar Casilla por importe de 9 millones de euros, y las servidumbres de las líneas de transmisión eléctrica de Chile por 44 millones de euros (40 millones a 31 de diciembre de 2022).
- Asimismo, durante 2023 y 2022 no se han producido bajas significativas de activos totalmente amortizados.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. Activos modelo intangible

(Millones de euros)	BALANCE A 01/01/2023 (*)	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VARIACIONES DEL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y TRASPASOS	SALDO A 31/12/2023
Autopistas españolas	714	7	0	0	0	721
Autopistas estadounidenses	12.547	670	-1	-393	0	12.823
Resto autopistas	391	0	0	0	-387	4
Inversión Autopistas	13.653	677	-1	-393	-387	13.549
Amortización acumulada	-781	-201	0	16	132	-834
Inversión neta en Autopistas	12.872	476	-1	-377	-255	12.715
Inversión resto proyectos de infraestructura	632	18	0	0	0	650
Amortización resto proyectos de infraestructura	0	-34	0	0	0	-34
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	632	-16	0	0	0	616
TOTAL INVERSIÓN	14.285	695	-1	-393	-387	14.199
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-781	-235	0	17	132	-867
TOTAL INVERSIÓN NETA	13.504	460	-1	-376	-255	13.333

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

(Millones de euros)	SALDO A 01/01/2022	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VARIACIONES DEL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y TRASPASOS	SALDO A 31/12/2022 (*)
Autopistas españolas	713	0	0	0	1	714
Autopistas estadounidenses	10.527	1.388	0	632	0	12.547
Resto autopistas	391	0	0	0	0	391
Inversión Autopistas	11.632	1.388	0	632	1	13.653
Amortización acumulada	-617	-145	0	-19	0	-781
Inversión neta en Autopistas	11.014	1.244	0	613	1	12.872
Inversión resto proyectos de infraestructura	0	0	0	0	632	632
Amortización resto proyectos de infraestructura	0	0	0	0	0	0
Total inversión neta en otros proyectos de infraestructura	0	0	0	0	632	632
TOTAL INVERSIÓN	11.632	1.388	0	632	633	14.285
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-617	-145	0	-19	0	-781
TOTAL INVERSIÓN NETA	11.014	1.243	0	613	633	13.504

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las variaciones más significativas en 2023 y 2022 son las siguientes:

- Se producen adiciones brutas en Autopistas de 677 millones de euros en 2023 correspondientes a las autopistas estadounidenses (1.388 millones de euros en 2022). De ellas, las más significativas se concentran en la autopista I-66 Express Mobility Partners LLC por 489 millones de euros (1.126 millones de euros en 2022), y en la autopista North Tarrant Express Extension por 178 millones de euros (261 millones de euros en 2022).
- La evolución del tipo de cambio ha supuesto una variación de los saldos de balance de estos activos de -376 millones de euros en 2023 (613 millones en 2022), provocada en su totalidad por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas estadounidenses (Nota 1.4).
- A 31 de diciembre de 2023, las “variaciones del perímetro de consolidación y traspasos” de -255 millones de euros corresponden a la venta de la autopista Euroscut Azores. A 31 de diciembre de 2022, corresponden fundamentalmente al impacto de la incorporación de los activos del Aeropuertos Internacional de Dalaman, adquirido en julio de 2022 (Nota 1.1.4).

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (Nota 5.2).

Los intereses activados al respecto en 2023 y 2022 aparecen detallados en la Nota 2.6.

3.3.2. Activos financieros procedentes de concesiones de modelos de activos financieros

Se corresponden principalmente con las cantidades a cobrar a largo plazo (más de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión, tal y como resulta de la aplicación del modelo de activo financiero de la CINIIF 12. Se detallan a continuación los movimientos durante 2023 y 2022:

(Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2023	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2022 (*)
SALDO A INICIO DEL EJERCICIO	163	169
Altas	9	9
Bajas	-12	-12
Traspasos y otros	0	0
Efecto tipo de cambio	2	-4
Otros	0	0
Recla. mantenido para la venta	0	0
SALDO A FINAL DEL EJERCICIO	162	163

Nota: Saldos presentados netos de provisiones.

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

En las siguientes tablas se muestran los activos financieros por sociedad concesionaria para 2023 y 2022:

SOCIEDAD CONCESIONARIA (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2023		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
Concesionaria de Prisiones Lledoners	52	3	55
Depusa Aragón	22	1	23
Budimex Parking Wrocław	11	0	11
CONSTRUCCIÓN	85	4	89
Thalia (Tratamiento Residuos UK)	77	0	77
RESIDUOS REINO UNIDO	77	0	77
TOTAL GRUPO	162	4	166

SOCIEDAD CONCESIONARIA (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2022 (*)		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
Concesionaria de Prisiones Lledoners	53	3	56
Depusa Aragón	23	1	24
Budimex Parking Wrocław	10	0	10
CONSTRUCCIÓN	86	3	89
Thalia (Tratamiento Residuos UK)	77	0	77
RESIDUOS REINO UNIDO	77	0	77
TOTAL GRUPO	163	3	166

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

3.3.3 Impacto en flujo de caja

El impacto en el flujo de caja por las adiciones de proyectos, principalmente de modelo intangible, ha ascendido a -310 millones de euros (Nota 5.3) (-784 millones de euros en 2022), el cual difiere de las adiciones en balance principalmente por las siguientes razones:

- Pagos adeudados en virtud del contrato de concesión sobre la autopista I-66 (Nota 6.4).
- En los proyectos de modelo intangible, por diferencias entre devengo y pago, así como los costes financieros capitalizados imputables a proyectos en curso, que no suponen salida de caja.
- En los proyectos de modelo de cuenta a cobrar, por los incrementos de la cuenta a cobrar como contrapartida de los ingresos por los servicios prestados, que tampoco suponen una entrada de caja.
- El impacto registrado en flujo de caja también refleja movimientos en la línea de mantenidos para la venta, en relación con la venta de Azores (Nota 1.1.6).

3.4. INMOVILIZADO MATERIAL

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de inmovilizado material del estado consolidado de situación financiera para 2023 y 2022 ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2023 (Millones de euros)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinarias	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo a 01.01.2023 (*)	94	480	395	969
Altas	4	69	142	215
Bajas	(2)	(34)	(27)	(63)
Variaciones de perímetro y traspasos	8	3	(11)	-
Efecto tipo de cambio	2	5	(4)	3
Saldos a 31.12.2023	106	523	495	1.124
Amortización acumulada y deterioros a 01.01.2023 (*)	(29)	(297)	(164)	(490)
Dotación amortización	(6)	(48)	(19)	(73)
Bajas	-	18	14	32
Variaciones de perímetro y traspasos	1	7	(5)	3
Efecto tipo de cambio	(1)	(3)	1	(3)
Deterioros inmovilizado material	-	-	1	1
Saldos a 31.12.2023	(35)	(323)	(172)	(530)
Valor neto contable 31.12.2023	71	200	323	594

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

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

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las variaciones significativas en 2023 y 2022 por división de negocio son las siguientes:

Adiciones:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)
Construcción	103	98
Autopistas	9	17
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	102	86
Otros	1	6
TOTAL	215	207

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las altas en la división de Construcción correspondían a la adquisición de maquinaria y otros equipos; en la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, principalmente surgieron de la construcción de la infraestructura de transmisión de electricidad Centella.

En 2022, del total de adiciones por importe de 207 millones de euros, las más significativas se han producido en el área de Construcción, por 98 millones de euros, en relación con adquisiciones de maquinaria y otras instalaciones, utillaje, mobiliario y elementos de transporte, así como en la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad (por 86 millones de euros), derivado principalmente de la construcción de la planta de generación de energía renovable de Parque Solar Casilla.

Impacto en flujo de caja:

El impacto de 2023 en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ha ascendido a -77 millones de euros (-80 millones de euros en 2022), de los cuales -73 millones de euros (-74 millones de euros en 2022) provienen del área de Construcción.

Bajas por ventas o retiros:

A 31 de diciembre de 2023, el importe de las bajas por ventas o retiros asciende a 63 millones de euros. De este impacto, aproximadamente 52 millones de euros corresponden a la división de Construcción, principalmente maquinaria y otros equipos.

En 2022, el importe de las bajas por ventas o retiros asciende a 56 millones de euros. De este importe, 7 millones de euros aproximadamente corresponde a ventas de inmovilizado material de Grand Parkway Infrastructure, concretamente a dos pavimentadoras de cuatro vías (por 4 millones de euros) y dos camiones volquete (por 2,4 millones de euros), entre otros. El resto del importe corresponde principalmente a bajas o retiros de activos totalmente amortizados u obsoletos, sin que por ello se haya registrado un impacto significativo en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Otros desgloses relativos a inmovilizado material:

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

El inmovilizado material alcanza los 191 millones de euros en 2023 (150 millones de euros en 2022).

A 31 de diciembre de 2023 y 2022, no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS

Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en HAH (25%), 407 ETR (43,23%), JFK NTO (49%), AGS (50%) y en IRB (24,86%). Las importantes pérdidas generadas en los ejercicios 2020 y 2021 en el negocio de Aeropuertos, han implicado que las inversiones en HAH y AGS hayan quedado reducidas a cero, al superar las pérdidas generadas en los periodos anteriores la inversión registrada por dichas participaciones, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (conforme a lo establecido en NIC 28). La siguiente tabla muestra las principales partidas que explican la variación de estas inversiones.

2023 (Millones de euros)	HAH (25%)	407 ETR (43,23%)	AGS (50%)	IRB (24,86%)	JFK (49%)	OTROS	TOTAL
Saldo a 31.12.22 (*)	-	1.063	-	377	235	276	1.951
Variaciones de capital	-	-	-	-	214	-	214
Participación en el resultado	-	154	-	14	4	43	215
Dividendos	-	(281)	-	(1)	-	(39)	(321)
Diferencias de conversión	-	(8)	-	(14)	(12)	1	(33)
Derivados	-	-	-	1	31	(15)	17
Otros	-	-	-	(1)	(1)	(3)	(5)
Saldo a 31.12.23	-	928	-	376	471	263	2.038

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

2022 (Millones de euros) (*)	HAH (25%)	407 ETR (43,23%)	AGS (50%)	IRB (24,86%)	JFK (49%)	OTROS	TOTAL
Saldo a 31.12.21	-	1.181	-	378	-	280	1.838
Aportaciones de capital	-	-	-	-	59	17	77
Participación en el resultado	-	124	-	22	1	18	165
Dividendos	-	(237)	-	(2)	-	(19)	(258)
Diferencias de conversión	-	(4)	-	(18)	(4)	(3)	(29)
Derivados	-	-	-	(4)	117	100	213
Variaciones del perímetro de consolidación	-	-	-	-	-	(111)	(111)
Otros	-	-	-	2	61	(5)	58
Saldo a 31.12.22	-	1.063	-	377	235	276	1.951

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

3.5.1. Información relativa a HAH

Posible desinversión de la participación en Heathrow

A 31 de diciembre de 2023, la finalización de la operación continúa estando sujeta al cumplimiento de la condición de acompañamiento [tag-along], junto con las condiciones reguladoras aplicables, y en consecuencia no existe ninguna garantía de que la operación vaya a completarse. Por lo tanto, esta posible desinversión no afecta a los estados financieros de 2023.

El 28 de noviembre de 2023, a través de su filial, Hubco Netherlands B.V. (“Hubco”), Ferrovial formaliza un contrato de compraventa de acciones (el “SPA de Heathrow”) con InfraEuropa SCA, representada por su socio director general InfraEuropa Management S.a r.l. (entidades y fondos gestionados o controlados por Ardian France SA y sus empresas asociadas) (“Ardian”), y Alrahala First Investment Company (una filial en propiedad absoluta de The Public Investment Fund) (“PIF”, junto con Ardian, los “Compradores”), con arreglo al cual Hubco aceptó vender y los Compradores aceptaron comprar la totalidad de la participación de Hubco (aproximadamente una participación del 25%) en FGP Topco Limited (“FGP”), que es accionista directo de Heathrow Airports Holdings Limited, el propietario del aeropuerto de Heathrow en Londres, Reino Unido (la “Operación propuesta”).

Con arreglo al SPA de Heathrow, se prevé que Ardian adquiera una participación aproximada del 15% en FGP y se prevé que PIF adquiera una participación aproximada del 10% en FGP. Ardian y PIF están formalizando la operación como compradores individuales. No obstante, ni Hubco ni los Compradores están obligados a completar la operación salvo que tanto Ardian como PIF adquieran sus respectivas participaciones. El precio de compra pagadero por la participación de Hubco en FGP se compone de: (i) 2,165 millones de libras (la “Contraprestación básica”); más (ii) un importe igual al total de los intereses diarios sobre la Contraprestación Base en el periodo que va desde (y sin incluir) el 31 de diciembre de 2021 (la “Fecha de Locked Box”) hasta (e incluida) la finalización de la Operación propuesta, que se devengará diariamente y se capitalizará anualmente, asumiendo 365 días en un año. Conforme al SPA de Heathrow, Hubco también garantiza a los Compradores que no habrá ninguna fuga (Leakage), tal y como se define en el SPA de Heathrow, incluidos dividendos o distribuciones al grupo Ferrovial, a Hubco o a empresas asociadas de Hubco desde la Fecha de locked box hasta la finalización de la Operación propuesta y, de producirse dicha fuga, se deducirá del precio de compra o, si no se deduce del precio de compra, Hubco reembolsará a los Compradores dicha fuga. A la fecha de formalización del SPA, no se ha producido tal fuga.

Se prevé que la Operación propuesta se cierre en el segundo o tercer trimestre de 2024 y está supeditada a lo siguiente: (i) los derechos de suscripción preferente y de acompañamiento [tag-along] completo a favor de los demás accionistas de FGP en virtud de los estatutos sociales y/o el acuerdo de accionistas de FGP; y (ii) la concesión por parte del Gobierno de Reino Unido de la aprobación de cada uno de los compradores con arreglo a la Ley de Seguridad Nacional e Inversiones de 2021. Dadas las condiciones de los puntos (i) y (ii), no se puede garantizar que se vaya a producir el cierre.

En enero de 2024, de conformidad con el proceso de acompañamiento, algunos de los accionistas de FGP Topco ejercieron sus derechos de acompañamiento con respecto a las acciones que representan el 35% del capital social de FGP Topco (las “Acciones sobre las que se ha ejercido el derecho de acompañamiento”). Es condición en virtud del SPA de Heathrow para la ejecución de la Operación propuesta que se vendan también las Acciones sobre las que se ha ejercido el derecho de acompañamiento. Las partes están trabajando para que se cumpla dicha condición mediante la exploración de diferentes opciones.

a. Evolución del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias 2023-2022

Las cifras del balance de situación indicadas reflejan saldos completos de HAH y se presentan en libras (los detalles del tipo de cambio utilizado en 2023 para las cifras del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias se facilitan en la Nota 1.4).

Balance de Situación 2023-2022

HAH (100%) Millones de GBP	2023	2022	Var.
Activos no corrientes	16.478	16.506	(28)
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	12.384	12.369	15
Derivados financieros	952	1.145	(193)
Otros activos no corrientes	3.142	2.992	150
Activos corrientes	2.904	3.317	(413)
Derivados financieros	92	1	91
Otros activos corrientes	2.812	3.316	(504)
TOTAL ACTIVOS	19.382	19.823	(441)

HAH (100%) Millones de GBP	2023	2022	Var.
Patrimonio neto	(2.693)	(3.018)	325
Pasivos no corrientes	19.947	21.334	(1.387)
Deuda financiera	16.913	18.025	(1.112)
Derivados financieros	2.010	2.436	(426)
Otros pasivos no corrientes	1.024	873	151
Pasivos corrientes	2.128	1.507	621
Deuda financiera	1.571	1.008	563
Derivados financieros	27	40	(13)
Otros pasivos corrientes	530	459	71
TOTAL PASIVOS	19.382	19.823	(441)

Patrimonio neto

Como se ha detallado anteriormente, la participación registrada en esta sociedad se mantiene a cero en 2023 y 2022, debido a que las pérdidas generadas en ejercicios anteriores motivadas por el Covid-19 dejaron el patrimonio atribuible a Ferrovial a cero.

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

2023 (Millones de euros)	HAH (25%)
Saldo a 31.12.2021 sin NIC 28	(176)
Participación en el resultado	49
Derivados	21
Pensiones	(101)
Diferencias de conversión	10
Saldo a 31.12.2022 sin NIC 28	(197)
Participación en el resultado	97
Derivados	1
Pensiones	(6)
Diferencias de conversión	(4)
Saldo a 31.12.2023 sin NIC 28	(108)

Cuenta de pérdidas y ganancias 2023-2021

En la tabla siguiente se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2023, 2022 y 2021.

HAH (100%) Millones de GBP	2023	2022	2021
Ingresos de explotación	3.687	2.913	1.214
Gastos de explotación	(1.456)	(1.210)	(858)
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	(754)	(795)	(828)
Resultado de explotación	1.478	909	(472)
Resultado financiero	(1.012)	(687)	(1.509)
Resultado antes de impuestos	465	222	(1.981)
Impuesto sobre sociedades	(127)	(54)	319
Resultado neto	338	168	(1.662)
25% Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	98	49	(484)
Resultado asignable a Ferrovial bajo NIC 28 (millones de euros)	—	—	(238)

El tráfico de Heathrow experimentó una fuerte recuperación durante 2023 conforme el sector de la aviación se recuperó del impacto de la pandemia.

3.5.2. Información relativa a 407 ETR

Dado que en el momento en que se produjo la pérdida de control de la participación de Ferrovial en la 407 ETR en 2010 fue revalorizada y se consideró la existencia implícita de un fondo de comercio, en cumplimiento de lo establecido en el apartado 40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis de deterioro.

a. Análisis de deterioro

La evolución de este activo en el ejercicio 2023 ha sido positiva, con un crecimiento de ingresos del 12,7% y del resultado de explotación del 12,7%. Cabe señalar que tanto en la valoración interna de esta concesión realizada por Ferrovial como en la valoración media de 407 ETR realizada por los analistas bursátiles que siguen a Ferrovial (más de 20 analistas), el valor es más de nueve veces su valor contable.

b. Evolución balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias 2023-2022.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses (los detalles de los tipos de cambio utilizados en 2023 para saldos de balance y para pérdidas y ganancias se desglosan en la Nota 1.4.).

Balance de Situación 2023-2022

407 ETR (100%) (millones de dólares canadienses)	Dic. 2023	Dic. 2022	Var. 23/22
Activos no corrientes	4.584	4.565	19
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.954	3.972	(18)
Activos financieros no corrientes	568	533	35
Impuestos diferidos	62	60	2
Activos corrientes	1.014	883	130
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	322	265	57
Tesorería y equivalentes	691	618	73
Total Activo	5.598	5.448	150
Patrimonio neto	(5.791)	(5.407)	(384)
Pasivos no corrientes	10.908	10.640	268
Deuda financiera	10.318	10.060	258
Impuestos diferidos	590	580	11
Pasivos corrientes	481	216	265
Deuda financiera	403	139	265
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	77	77	-
Total pasivos	5.598	5.448	150

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2023, frente al ejercicio anterior:

Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una disminución de 384 millones de dólares canadienses respecto al ejercicio anterior, debido principalmente al pago de dividendos a los accionistas, por importe de 950 millones de dólares canadienses, compensado por el resultado positivo del ejercicio por 567 millones de dólares canadienses.

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

Por lo tanto, el valor contable consolidado de 407 ETR (928 millones de euros, 1.356 millones de dólares canadienses) se calcula teniendo en cuenta el 43,23% de los fondos propios presentados anteriormente (-2.503 millones de dólares canadienses) y la plusvalía y el fondo de comercio relacionados con las operaciones mencionadas en 2009 y 2010 (3.859 millones de dólares canadienses).

Deuda financiera

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2022 en 500 millones de dólares canadienses, como consecuencia de la emisión de nueva deuda financiera.

Cuenta de pérdidas y ganancias 2023-2022

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2023, diciembre 2022 y diciembre 2021:

407 ETR (100%) (millones de dólares canadienses)	Dic. 23	Dic. 22	Dic. 21
Ingresos de explotación	1.495	1.327	1.023
Gastos de explotación	(212)	(188)	(164)
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	(97)	(100)	(102)
Resultado de explotación	1.187	1.039	757
Resultado financiero	(412)	(447)	(465)
Resultado antes de impuestos	775	592	292
Impuesto sobre sociedades	(208)	(156)	(79)
Resultado neto	567	435	213
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de CAD)	245	188	92
Ajuste por amortización de activos tangibles (millones de dólares canadienses)	(21)	(19)	(15)
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones CAD)	225	169	77
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones EUR)	154	124	52

La evolución positiva responde en gran medida al levantamiento de las restricciones del COVID-19 por parte de la provincia de Ontario y a los aumentos resultantes del tráfico, con políticas de vuelta al trabajo en vigor y el respaldo de las obras de construcción de rehabilitación para completar la Autopista 401.

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

3.5.3. Información relativa a JFK NTO LLC

Como se ha indicado en la nota 1.1.6 relativa a cambios de perímetro, el 10 de junio de 2022, se hizo efectivo el acuerdo por el que Ferrovial entró en el capital de la sociedad JFK NTO LLC cuyo objeto es la remodelación, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de las instalaciones de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. La participación indirecta de Ferrovial en el proyecto es del 49%.

Como también se comenta en dicha nota, Ferrovial acordó con Carlyle Group el pago de un earn-out en caso de que Carlyle desinvertiera su participación del 4% en Mars NTO LLC. Este pago se activaría si Carlyle transfiere su participación a un tercero o a Ferrovial. Este pago depende de la creación de valor del proyecto. La estimación de este pago se incluyó en nuestra valoración de la inversión, tal como se presenta en los estados financieros auditados. Cualquier cambio futuro en la valoración del earn-out puede afectar a nuestros resultados.

El compromiso de inyección de capital por parte de los socios alcanza los 2.330 millones de dólares, de los cuales Ferrovial aportará 1.142 millones de dólares. A 31 de diciembre de 2023, el desembolso realizado asciende a 600 millones de dólares (294 millones de dólares corresponden a Ferrovial).

La sociedad tiene restringida la distribución de dividendos durante la fase de construcción, estimándose el fin de la misma a mediados de 2026. Además, la distribución de dividendos está subordinada al pago de las rentas concesionales a la Autoridad Aeroportuaria de Nueva York y Nueva Jersey.

El balance de situación derivado de la aplicación de este modelo intangible (CINIIF 12) se indica a continuación:

Balance de Situación 2023

JFK (100%) Mill. USD	Dic. 2023	Dic. 2022
Activos no corrientes	6.478	5.265
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	2.247	1.062
Derecho de uso (Autoridad Portuaria)	3.921	3.805
Activos financieros no corrientes	178	270
Clientes	132	128
Activos corrientes	325	116
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	178	13
Tesorería y equivalentes	148	103
Total Activo	6.803	5.381
Patrimonio neto	931	382
Capital social	600	127
Participación en el resultado	11	3
Impacto instrumentos de cobertura	321	252
Pasivos no corrientes	5.559	4.940
Deuda financiera a largo plazo	1.740	1.137
Otras deudas a largo plazo	3.819	3.802
Pasivos corrientes	313	59
Deuda financiera a corto plazo	40	54
0	273	5
Total pasivos	6.803	5.381

Los principales activos y pasivos de JFK NTO son los siguientes:

- Inmovilizado en proyectos de infraestructuras, que comprende fundamentalmente:
 - Activos inmateriales (2.247 millones de dólares) incluye todos los gastos necesarios para obtener el contrato de concesión, así como los costes de construcción y desarrollo del proyecto.
 - Pagos a la Autoridad Portuaria (3.921 millones de dólares) corresponden al valor actual de los pagos futuros, durante todo el periodo concesional, para la adquisición de la concesión. Asimismo, se ha registrado un pasivo de igual importe, correspondiente al valor de las obligaciones de pago futuras, registrado dentro del epígrafe de deuda financiera en los pasivos no corrientes ("Otras deudas a largo plazo").
- Deuda a largo plazo (1.740 millones de dólares) relativos a la línea de crédito registrada a coste amortizado dentro del epígrafe de pasivos no corrientes, principalmente el importe nominal de 2.000 millones de dólares del Munibond emitido el 6 de diciembre de 2023. Este hito mitiga casi un tercio del riesgo de refinanciación, con un plazo de tres años todavía para devolver el préstamo bancario inicial. Una parte de la emisión (800 millones de dólares) fue asegurada por Assured Guaranty Municipal Corp. ("AGM"). JFK NTO, en el transcurso de sus actividades de explotación en curso, continúa supervisando el mercado de refinanciación para su línea bancaria y podrá refinanciar los importes pendientes en virtud de la misma cuando el arrendatario considere que las condiciones de mercado son las oportunas.
- Adicionalmente, JFK NTO tiene contratadas coberturas de tipos de interés (IRS) asociados a la deuda del proyecto y emisiones de deuda futuras por un notional de 3.005 millones de dólares, consideradas cobertura contable de flujos eficiente. Durante el ejercicio ha habido un impacto en las reservas de la sociedad por importe de 69 millones de dólares (31 millones de dólares al porcentaje de Ferrovial).

- Patrimonio neto (931 millones de dólares). La evolución del patrimonio neto se debe principalmente a las aportaciones de capital comentadas en este mismo epígrafe por importe de 473 millones de dólares, y al impacto en reservas del cambio en el valor de mercado del derivado asociado a la deuda actual desde su adquisición, por importe de 69 millones de dólares.

3.5.4. Información relativa a AGS

Entre el resto de negocios que se integran por puesta en equivalencia destaca la participación en el 50% de la sociedad AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido.

Los tres aeropuertos se han visto afectados de manera relevante por el Covid-19, aunque, en 2023 el número de pasajeros ha alcanzado los 10,4 millones (9,2 millones en 2022). Los aeropuertos siguen por debajo de los niveles de 2019 debido fundamentalmente al impacto negativo de la quiebra de Flybe.

La integración de los resultados negativos derivados de estos impactos ha dejado reducido a cero el valor de la participación tanto a diciembre de 2023 como a diciembre de 2022.

En la siguiente tabla se puede ver la evolución del 50% de los fondos propios de la sociedad, incluyendo tanto los resultados registrados en el ejercicio como los resultados no integrados al haber superado las pérdidas del año el valor de la inversión, donde principalmente se ven impactados por pensiones y derivados:

2023 (Millones de euros)	AGS (50%)
Saldo a 31.12.2021 sin NIC 28	(60)
Participación en el resultado	(17)
Derivados	10
Pensiones	(4)
Otros	(1)
Diferencias de conversión	14
Saldo a 31.12.2022 sin NIC 28	(58)
Participación en el resultado	(13)
Derivados	(7)
Pensiones	(3)
Diferencias de conversión	23
Saldo a 31.12.2023 sin NIC 28	(59)

Acuerdo de modificación y extensión del préstamo sindicado de AGS

AGS cerró el acuerdo de modificación y extensión del contrato de préstamo ("Facility Agreement") suscrito en febrero de 2017, por importe de 793 millones de libras (importe dispuesto 757 millones de libras), con un sindicato de bancos. La negociación de una operación de refinanciación con las entidades financieras avanzaba a finales de 2023 y está previsto que se cierre en los primeros meses de 2024.

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

3.5.5 Integración de IRB

Tal y como se indicaba en las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2021, el Grupo, a través de Cintra, adquirió el 24,86% de las acciones de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers Ltd el 29 de diciembre de 2021. La operación se completó tras una emisión preferente de acciones por parte de IRB Infrastructure Developers. El importe pagado ascendió a 369 millones de euros. El precio de la transacción se estableció de conformidad con las normas aplicables, considerando el precio medio ponderado por el volumen de negociación de las dos semanas anteriores al cierre.

El precio de la acción de IRB a 31 de diciembre de 2023 es de 41,55 rupias por acción (29,09 a 31 de diciembre de 2022).

El año fiscal de la empresa abarca de abril a marzo. Los últimos estados financieros auditados disponibles de IRB son los de marzo de 2023. El resultado aportado por IRB en el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2023 ha supuesto un impacto positivo para Ferrovial de 14,5 millones de euros.

3.5.6. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas

a) Movimiento de resto de asociadas

El desglose de las sociedades asociadas, con el detalle de las participaciones consolidadas y sus principales magnitudes, puede consultarse en el Anexo II.

En la siguiente tabla se presenta un resumen:

Millones de euros	2023	2022 (*)
Madrid Calle 30	52	51
Riverlinx Limited – Silvertown Tunnel	52	55
Netflow OSARS (Western)	42	50
Ruta del Cacao	22	8
FMM Company LLC	19	19
A66 Benavente – Zamora	17	17
Otros	59	76
TOTAL	263	276

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

b) Otra información

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

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

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 6.5.2.

3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2023 y al 31 de diciembre de 2022:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO A SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCT. Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	PARTICIPACIONES FINANCIERAS REGISTRADAS A VALOR RAZONABLE	PRÉSTAMOS ASOCIADOS A LAS OPERACIONES DE DESINVERSIÓN	OTRAS CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
SALDO A 01/01/2022	228	580	41	-	33	882
Altas	36	153	12	192	1	394
Bajas	(4)	(172)	-	-	(35)	(211)
Traspasos y otros	-	-	(19)	(3)	21	(1)
Tipo de cambio	(13)	36	1	-	7	31
SALDO A 31/12/2022 (*)	247	597	35	189	27	1.095
Altas	40	432	9	10	6	497
Bajas	(37)	(381)	-	-	(5)	(423)
Traspasos y otros	-	-	1	(13)	-	(12)
Tipo de cambio	12	(20)	-	-	(1)	(9)
SALDO A 31/12/2023	262	628	45	186	27	1.148

Nota: Saldos presentados netos de provisiones

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas

Ferrovial tiene otorgados un préstamo subordinado a la sociedad AGS por valor de 121 millones de libras (139 millones de euros), sin considerar la provisión dotada por pérdidas esperadas de acuerdo a la NIIF 9, que alcanza los 9 millones de libras (11 millones de euros). El otro accionista de la sociedad tiene otorgados préstamos en las mismas condiciones.

Además, se concede un préstamo de deuda subordinada a Concesionaria Ruta del Cacao, S.A.S., por importe de 62 millones de euros. El incremento del ejercicio corresponde a la capitalización de intereses.

Se ha realizado un análisis de recuperabilidad de dicho préstamo, considerando las expectativas de evolución futura del activo, la situación de liquidez de la compañía en los próximos doce meses, y la situación de las deudas con entidades de crédito tras el acuerdo del contrato de préstamo mencionado:

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

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

Deudas con entidades de crédito: Tras el acuerdo de modificación y extensión del préstamo otorgado por un sindicato de bancos, alcanzado en 2021, AGS dispondrá hasta junio de 2024 para su devolución. La sociedad se encuentra, a finales de 2023, en la última fase para acordar una nueva refinanciación de su deuda externa con un nuevo sindicato de bancos.

En base a los tres factores analizados, se concluye que, con la información actualmente disponible, es probable la recuperación de los importes prestados a la compañía. Independientemente de lo anterior, en base a lo establecido en la norma NIIF 9, se ha dotado una provisión por pérdidas esperadas en el año por importe de 9 millones de libras (11 millones de euros).

Caja restringida de proyectos de infraestructura

La partida "Caja restringida de proyectos de infraestructura y otros activos financieros" (432 millones de euros) se corresponde principalmente a la autopista NTE Mobility Partners (336 millones de euros) y a la I-77 Mobility Partners (62 millones de euros).

La variación de 2023 está relacionada principalmente con NTE Mobility Partners Segments 3 LLC (-374 millones de euros), debido fundamentalmente a los pagos de dividendos. En la Nota relativa a Posición Neta de Tesorería se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.

Préstamos asociados a las operaciones de desinversión

La partida "Préstamos asociados a las operaciones de desinversión" se refiere a la deuda generada por las desinversiones realizadas con condiciones de pago diferido en relación con la venta de la deuda de Amey, como se comenta en la Nota 1.1.5 de la presente memoria.

Como se explica en las notas mencionadas, durante el año 2022 se ha producido la venta de la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey. La contraprestación recibida por estas operaciones se ha materializado parte en caja y parte se ha instrumentalizado a través de préstamos a las sociedades compradoras por importe de 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros), a una compañía controlada por fondos gestionados por One Equity Partners, junto a su socio Buckthorn Partners. A diciembre de 2023, y derivada del acuerdo alcanzado con Buckthorn para devolver el préstamo, ya se ha registrado una pérdida por deterioro del valor de 13 millones de libras a través de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Adicionalmente, el negocio de servicios de mantenimiento de infraestructuras energéticas e hidráulicas se vendió al fondo británico Rubicon por un importe de 18 millones de libras (20 millones de euros). En el último trimestre del año, Rubicon ha repagado 2 millones de libras, de acuerdo al calendario de amortización establecido.

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

Otras cuentas a cobrar a largo plazo

Inversiones en fondos de inversión por importe de 20 millones de euros, y en relación con el fondo de inversión denominado Credit Suisse (Lux) Supply Chain Finance Fund, que invertía en facturas de proveedores cuyo pago estaba asegurado por compañías de seguros con rating investment grade (de media AA-). Dicho fondo se encuentra actualmente en proceso de liquidación. El importe invertido se considera recuperable y se espera recuperarlo en un plazo superior a un año.

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

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

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	TERRENOS	EDIFICIOS	VEHÍCULOS	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIAS	EQUIP. OFICINA Y OTROS	TOTAL
SALDO A 31/12/2021	12	67	70	23	4	176
Altas	6	25	21	15	3	70
Bajas	(2)	(6)	(8)	(2)	(3)	(21)
Traspasos y otros	(2)	3	(8)	2	1	(4)
Amortizaciones	(1)	(13)	(15)	(10)	(2)	(41)
Variaciones de perímetro	-	-	-	-	-	-
Efecto tipo de cambio	-	1	1	1	-	3
SALDO A 31/12/2022 (*)	13	77	61	29	3	183
Altas	2	16	34	30	5	87
Bajas	2	3	1	(2)	(1)	3
Traspasos y otros	(2)	6	-	(2)	-	2
Amortizaciones	(1)	(15)	(27)	(20)	(2)	(65)
Variaciones de perímetro	(2)	(4)	(5)	(1)	-	(12)
Efecto tipo de cambio	-	-	(1)	(1)	-	(2)
SALDO A 31/12/2023	12	83	63	33	5	196

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La variación más significativa del epígrafe se corresponde con las adiciones producidas por un total de 87 millones de euros (70 millones de euros en 2022), de las que 72 millones de euros (64 millones de euros en 2022) están asociados a contratos de arrendamientos de la división de Construcción.

A continuación, presentamos el movimiento del ejercicio 2023, en relación a la deuda por arrendamiento:

	DEUDA POR ARRENDAMIENTO
SALDO A 31/12/2021	173
Altas por nuevos contratos	86
Gastos financieros asociados	12
Bajas por pagos	(72)
Efecto tipo de cambio	1
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	(15)
SALDO A 31/12/2022 (*)	184
Altas por nuevos contratos	97
Gastos financieros asociados	14
Bajas por pagos	(87)
Efecto tipo de cambio	(1)
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	(7)
SALDO A 31/12/2023	200
Pasivos por arrendamiento a corto plazo	59
Pasivos por arrendamiento a largo plazo	141

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Los gastos financieros asociados a los contratos de arrendamiento ascienden a 14 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (12 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). Los pagos por arrendamiento en 2023, por su parte, han supuesto -87 millones de euros (-72 millones de euros en 2022) (Nota 5.3).

Se presenta el desglose de la deuda por vencimientos futuros a 31 de diciembre 2023 en cada área de negocio:

	2024	2025	2026	2027	2028	2029 Y POSTERIORES	TOTAL
Corporación	2	3	3	3	3	13	27
Construcción	47	35	23	12	7	27	151
Autopistas	2	1	1	-	-	-	4
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	8	4	2	1	-	3	18
TOTAL DEUDA POR ARRENDAMIENTO	59	43	29	16	10	43	200

El gasto por arrendamiento registrado en el resultado de explotación a 31 de diciembre 2023 asciende a 250 millones de euros (256 millones de euros en 2022 y 236 millones de euros en 2021) y corresponde a los siguientes conceptos:

- Gastos con arreglo a contratos que, a pesar de ajustarse a la definición de arrendamiento en virtud de la NIIF 16, están haciendo uso de las exenciones otorgadas por la norma con respecto a arrendamientos a corto plazo y arrendamientos para los cuales el activo subyacente es de bajo valor. En este sentido, dada la naturaleza de la actividad del grupo, los activos se alquilan normalmente para acometer las diferentes fases de un proyecto por periodos que son inferiores a un año o que son considerados de bajo valor (inferiores a 5.000€).
- Acuerdos que no son arrendamientos tal y como se define en la NIIF 16, dado que no transmiten el derecho a controlar el uso de un activo identificado o, incluso si se especifica un activo, el proveedor tiene el derecho sustantivo de sustituir el activo a lo largo del periodo de uso. Esto es especialmente frecuente en los proyectos de construcción.

SECCIÓN 4: ACTIVOS Y PASIVOS COMERCIALES CORRIENTES A 31 DE DICIEMBRE DE 2023 Y 2022

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

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Existencias	476	5	-	(23)	458
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.609	19	(12)	62	1.677
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	(3.430)	(23)	1	(194)	(3.646)
TOTAL	(1.346)	1	(11)	(155)	(1.511)

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

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

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

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de Existencias a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es la siguiente:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Existencias comerciales	24	-	-	(4)	20
Materias primas y otros aprovisionamientos	322	8	-	(27)	303
Costes de licitación y costes de movilización	129	(2)	-	8	135
Existencias	476	5	-	(23)	458

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las existencias comerciales corresponden principalmente a la actividad de Construcción (19 millones de euros en 2023, frente a los 24 millones de euros en 2022).

En cuanto a Materias primas y otros aprovisionamientos por importe de 303 millones en 2023 (frente a 322 millones de euros en 2022), corresponden principalmente a la división de Construcción, fundamentalmente la actividad de Polonia por importe de 140 millones de euros (159 millones de euros en 2022) y a la actividad de Estados Unidos, por importe de 101 millones de euros (96 millones en 2022).

Tanto para los costes de licitación como para los costes de movilización, la amortización se realiza de forma sistemática, de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona los activos. Durante el ejercicio 2023, se han amortizado 14 millones de euros de los costes de licitación y 0,02 millones de euros de los costes de movilización. El aumento anual (8 millones de euros) se registra principalmente en EE. UU.

4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.300	15	(12)	51	1.353
Otras cuentas a cobrar	309	4	-	11	324
TOTAL DEUDORES	1.609	19	(12)	62	1.677

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es como sigue:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Clientes	962	13	(12)	1	963
Provisiones clientes	(209)	(1)	-	(6)	(216)
Clientes netos	753	12	(12)	(5)	748
Obra ejecutada pendiente de certificar	406	2	-	38	446
Retenciones por garantía	141	1	-	18	160
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	1.300	15	(12)	51	1.353

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La variación del epígrafe "Otros" (51 millones de euros), se explica principalmente por el incremento de este epígrafe en Construcción (43 millones de euros), sobre todo en Polonia (61 millones de euros), como consecuencia de la evolución de la actividad.

Adicionalmente, comentar que los cambios de perímetro en el ejercicio corresponden principalmente a la desinversión de la autopista Euroscut Azores.

Por último, a 31 de diciembre de 2023 o 2022, no hay saldos en balance referente a contratos de factoring.

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

A 31.12.2023 (Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL
Públicos	777	57 %	93	n.a.	870
Privados	414	30 %	13	n.a.	427
Grupo y asociadas	171	13 %	(116)	n.a.	55
TOTAL	1.363	100 %	(10)	N.A.	1.353

A 31.12.2022 (Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES			TOTAL
Públicos	813	66%	90	n.a.	904	70%
Privados	324	26%	22	n.a.	346	27%
Grupo y asociadas	97	8%	(47)	n.a.	50	4%
TOTAL	1.235	100%	65	N.A.	1.300	100%

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

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

(Millones de euros)	2023	2022 (*)
Saldo inicial	209	209
Cargos a la cuenta de resultados	5	(1)
Dotaciones	12	5
Reversiones	(8)	(4)
Aplicaciones	-	(2)
Efecto tipo de cambio	1	-
Traspasos y otros	1	1
Saldo final	216	209

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

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

b) Otras cuentas a cobrar

La composición de los saldos de Otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es como sigue:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Anticipos entregados a proveedores	61	-	-	6	67
Deudores varios	96	4	-	(10)	110
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	3	-	-	-	4
Créditos con las Administraciones Públicas	148	1	-	(5)	144
OTRAS CUENTAS A COBRAR	309	4	-	11	324

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

4.3. ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Acreedores comerciales	1.663	13	(2)	24	1.698
Obra certificada por anticipado	962	(3)	-	165	1.124
Anticipos	402	5	-	(1)	406
Otras deudas no comerciales	403	9	1	6	419
ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	3.430	23	(1)	194	3.646

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

a) Acreedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Acreedores comerciales	1.187	7	(2)	(35)	1.158
Acreedores comerciales enviados a confirming	234	-	-	48	281
Retenciones realizadas a proveedores	242	5	-	11	259
ACREEDORES COMERCIALES	1.663	13	(2)	24	1.698

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La partida de acreedores comerciales experimenta un incremento de 35 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2022. Excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro la variación de los acreedores comerciales se incrementa 24 millones de euros, principalmente en la División de Construcción (80 millones de euros), parcialmente compensado por el pago diferido de la adquisición del aeropuerto de Dalaman en el ejercicio anterior (-26 millones de euros), y pagos en la División de Energía Infraestructuras y Movilidad.

Respecto a los acreedores comerciales enviados a confirming, donde se registran los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de confirming (Nota 1.3.3.3 sobre políticas contables), experimenta un incremento de 48 millones de euros respecto al saldo a 31 de diciembre de 2022.

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

b) Obra certificada por anticipado y anticipos de clientes

Se recogen en este epígrafe:

- El importe de obra certificada por anticipado (véase definición en las Notas 4.4 y 1.2.3.4) ha experimentado un incremento de 165 millones de euros frente al saldo reconocido a diciembre de 2022 (excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro), principalmente en USA y Canadá, destacando la obra del Metro de Ontario (72 millones de euros).
- El saldo de anticipos de clientes (ver definición en el apartado 4.4) disminuye en -1 millones de euros frente a diciembre 2022.

c) Otras deudas no comerciales

A continuación, se muestra el desglose de “Otras deudas no comerciales”:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Remuneraciones pendientes de pago	190	5	-	32	227
Deudas con Hacienda Pública	173	4	-	(14)	162
Otras cuentas a pagar	41	-	1	(12)	30
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	403	9	1	6	419

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

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

Saldos de balance relativos a NIIF 15

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

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

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

Dichos saldos figuran en los pasivos del balance dentro del epígrafe “Acreedores comerciales” (Nota 4.3.a).

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

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

Se presenta a continuación el detalle de estas partidas a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Obra ejecutada pendiente de certificar	406	2	-	38	446
Retenciones	141	1	-	18	160
Total activos de contratos con clientes	547	3	-	56	605
Obra certificada por anticipado	962	(3)	-	165	1.124
Anticipos	402	5	-	(1)	406
Total pasivos de contratos con clientes	1.364	2	-	164	1.529

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

El saldo a 31 de diciembre de 2023 de la obra ejecutada pendiente de certificar corresponde prácticamente en su totalidad a las cifras relativas a ingresos del contrato principal firmado con el cliente, ya que conforme a la política general establecida en el Grupo sólo pueden reconocerse aquellos trabajos que sean exigibles, esto es, que estén aprobados por el cliente. Las reclamaciones sólo se incluyen aquellos casos en los que se considera altamente probable que no haya una reversión de ingresos en el futuro.

En general, las obligaciones de desempeño de las actividades de construcción se satisfacen a lo largo del tiempo por lo que el saldo de dicho epígrafe corresponde fundamentalmente a diferencias entre los importes ejecutados y certificados, motivadas por diferencias temporales en el proceso de certificación y revisión por parte del cliente, hitos de facturación o calendario de certificaciones.

Otros desgloses relativos a NIIF 15:

Ingresos relativos a contratos de clientes:

Del total de ingresos reconocidos durante 2023 (Nota 2.1 Ingresos de explotación) 8.339 millones de euros corresponde a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representa un 97,9% de los ingresos reconocidos (97,8% y 98,6% en 2022 y 2021, respectivamente).

Millones de euros	2023	2022 (*)	2021
Construcción	6.909	6.287	5.799
Autopistas	1.071	765	570
Aeropuertos	8	5	2
Resto segmentos	351	328	822
Ingresos relacionados con contratos con clientes	8.339	7.385	6.810

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La siguiente tabla muestra un desglose de los ingresos pendientes de reconocimiento en relación con las obligaciones de desempeño no cumplidas al final del ejercicio por área de negocio e incluye una estimación sobre los años en los que está previsto que se materialice en ingresos.

INGRESOS	2024	2025	2026	2027	2028 y posteriores	TOTAL
Construcción	6.552	4.200	2.006	1.179	1.695	15.632
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	179	137	88	76	446	926
Total	6.731	4.337	2.094	1.255	2.141	16.558

El total de contratos en vigor es de 1.236 para las actividades de Construcción (1.159 contratos en 2022) y 31 contratos de Infraestructuras Energéticas (29 contratos en 2022).

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2023 Y 2022

Las notas de esta sección describen la evolución de la estructura financiera de Ferrovial, a 31 de diciembre de 2023 y 2022, analizando tanto la variación de su patrimonio neto (Nota 5.1), como la tesorería y equivalentes y la deuda financiera (Nota 5.2), desglosada entre las sociedades proyecto y ex proyecto. Igualmente se describe la exposición a los principales riesgos financieros y las políticas de gestión de los mismos (Nota 5.4), así como los derivados que tiene contratados en relación con dichas políticas (Nota 5.5).

A 31 de diciembre de 2023 y 2022, el Patrimonio Neto (Nota 5.1) atribuido a los accionistas disminuyó respecto al ejercicio anterior, debido fundamentalmente al resultado neto del ejercicio, parcialmente compensado por remuneración al accionista y la devolución del préstamo híbrido.

PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	Millones de euros
Saldo final a 31/12/2022 (*)	4.113
Resultado neto	460
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio	-80
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	8
Remuneración accionista	-250
Sistemas retributivos vinculados a la acción	12
Reembolso del bono híbrido	-513
Otros	16
Saldo final a 31/12/2023	3.766

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Con respecto a la deuda bruta de proyectos de infraestructura, la variación en 2023 se debe principalmente al impacto por el tipo de cambio (-211 millones de euros) así como por el impacto por cambios de perímetro por la desinversión de la autopista Azores por importe de -281 millones de euros. El aumento de 440 millones de euros se debe principalmente a los proyectos en Estados Unidos y es atribuible a la deuda contraída por la autopista NTE Mobility Partners, la capitalización de intereses y los intereses devengados no pagados.

DEUDAS DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	(Millones de euros)
Saldo final a 31/12/2022 (*)	7.967
Disposiciones netas	440
Impacto tipo de cambio	-211
Variaciones del perímetro de consolidación	-281
Saldo final a 31/12/2023	7.915

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Con respecto a la deuda bruta de ex proyectos de infraestructura, la variación durante el año se debe principalmente a las disposiciones netas de la deuda corporativa.

DEUDAS DE EX PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	(Millones de euros)
Saldo final a 31/12/2022 (*)	3.691
Disposiciones netas	-228
Impacto tipo de cambio	0
Variaciones del perímetro de consolidación	0
Saldo final a 31/12/2023	3.463

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

5.1. PATRIMONIO NETO

5.1.1 Variaciones de patrimonio neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2023 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2022 y diciembre 2023:

	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Patrimonio neto a 01.01.2022	4.039	1.790	5.829
Resultado consolidado del ejercicio	185	117	302
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	348	(15)	333
Impacto en reservas de planes de prestación definida	—	—	—
Diferencias de conversión	43	80	123
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	391	65	456
Importes transferidos a la cuenta de resultados	131	—	131
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	707	182	889
Acuerdo dividendo flexible/otros dividendos	(132)	(160)	(292)
Operaciones de autocartera	(446)	—	(446)
RETRIBUCIÓN AL ACCIONISTA	(578)	(160)	(738)
Ampliaciones y reducciones de capital	—	356	356
Sistemas retributivos vinculados a la acción	—	—	—
Bono híbrido	(8)	—	(8)
Variaciones de perímetro	(88)	67	(21)
Otros movimientos	41	5	46
OTRAS TRANSACCIONES	(55)	428	373
Patrimonio neto a 31.12.2022 (*)	4.113	2.240	6.353
Resultado consolidado del ejercicio	460	170	630
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	3	3	6
Impacto en reservas de planes de prestación definida	—	—	—
Diferencias de conversión	(83)	(42)	(125)
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	(80)	(39)	(119)
Importes transferidos a la cuenta de resultados	8	—	8
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	388	131	519
Acuerdo dividendo flexible/otros dividendos	(136)	(379)	(515)
Operaciones de autocartera	(114)	—	(114)
RETRIBUCIÓN AL ACCIONISTA	(250)	(379)	(629)
Ampliaciones y reducciones de capital	—	117	117
Sistemas retributivos vinculados a la acción	12	—	12
Reembolso del bono híbrido	(513)	—	(513)
Variaciones de perímetro	—	2	2
Otros movimientos	16	2	18
OTRAS TRANSACCIONES	(485)	121	(364)
Patrimonio neto a 31.12.2023	3.766	2.113	5.879

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

A continuación, se detallan los principales movimientos en fondos propios durante los ejercicios 2023 y 2022, cuya evolución ha supuesto una disminución de -347 millones de euros en 2023 y un aumento de 74 millones de euros en 2022 en el patrimonio atribuible a los accionistas.

El resultado consolidado de 2023 y 2022 atribuible a la sociedad matriz ascendió a 460 y 185 millones de euros, respectivamente.

Los ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio corresponden a:

- Instrumentos de cobertura: reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados contratados designados como coberturas, en su parte eficiente, detallados en la Nota 5.5, con un impacto positivo de 3 millones de euros en 2023, de los que -9 millones corresponden a las sociedades por integración global, 17 millones a las de puesta en equivalencia y -5 millones a las sociedades mantenidas para operaciones de venta, frente a 348 millones de euros en 2022, de los que 187 millones de euros corresponden a las sociedades por integración global y 161 millones de euros a las sociedades puestas en equivalencia.
- Diferencias de conversión: en 2023, las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense, libra esterlina y rupia india principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4.b, han generado unas diferencias de conversión de -83 millones de euros para la sociedad dominante, principalmente en dólar estadounidense (-52 millones de euros) y dólar canadiense (-34 millones de euros). Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (Nota 5.5).

Durante 2022, las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense, libra esterlina y rupia india, principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4.b, han generado unas diferencias de conversión de 43 millones de euros para la sociedad dominante, por lo que la apreciación del dólar canadiense (29 millones de euros) y del dólar estadounidense (59 millones de euros) frente al euro se vio parcialmente compensada por la depreciación de la libra esterlina (-23 millones de euros) y de la rupia india (-18 millones de euros) frente al euro. Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (Nota 5.5).

Importes transferidos a la cuenta de resultados:

A 31 de diciembre de 2023

Esto refleja el impacto de la reclasificación desde fondos propios a resultados (conforme a la NIC 21) del efecto acumulado en reservas de los derivados IRS contratados para cubrir los préstamos obtenidos de entidades financieras obtenidos por Ferrovial SE en 2022 (que se amortizaron voluntariamente en septiembre de 2023), por importe de -9 millones de euros después de impuestos (impacto positivo sobre la cuenta resultados). Esto se compensó parcialmente con la reclasificación a la cuenta de resultados del impacto acumulado en reservas de los derivados empleados para cubrir la deuda de Euroscut Azores, la autopista vendida en diciembre de 2023, tal y como se indica en la Nota 1.1.6, y la precobertura de la emisión de un bono prevista inicialmente para el ejercicio 2018 por Ferrovial Emisiones S.A. y cancelada en 2020, tal y como se indica en la Nota 5.5, por importes de 11 millones de euros y 6 millones de euros después de impuestos, respectivamente (efectos negativos sobre la cuenta de resultados).

A 31 de diciembre de 2022

Se recoge en este apartado el impacto correspondiente a la reclasificación desde fondos propios a resultados, según la NIC 21, de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión y a los derivados de cobertura correspondientes a las operaciones de desinversión y adquisiciones que se mencionan en la Nota 1.1.6, destacando los derivados de cobertura de la deuda relacionados con el negocio de Servicios de Infraestructura en España (7 millones de euros netos de impuestos) así como las diferencias de conversión y los derivados de cobertura de la deuda relacionados con el negocio de Amey en Reino Unido por importe de 156 y 15 millones de euros, respectivamente.

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

Retribución al accionista:

- Dividendo flexible: Por décimo año consecutivo, Ferrovial aprobó un sistema de retribución flexible a los accionistas, por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones o un importe en efectivo.
 - En julio de 2023, se emitieron 5.051.417 nuevas acciones (3.968.559 en mayo de 2022). El importe desembolsado en efectivo fue de 58 millones de euros (108 millones de euros en mayo de 2022).
 - En noviembre de 2023, se emitieron 8.193.687 nuevas acciones (12.116.333 nuevas acciones en noviembre de 2022). El importe desembolsado en efectivo fue de 78 millones de euros (24 millones de euros en 2022), lo que representa un precio por acción de 0,4276 euros (0,41 euros en 2022).
- El impacto en el flujo de caja por la remuneración al accionista en 2023 ha alcanzado los 250 millones de euros (578 millones de euros en 2022).

Sistemas retributivos vinculados a la acción:

Durante el ejercicio 2023 no se han adquirido acciones (315.000 acciones en 2022, correspondientes a un 0,043% del capital de Ferrovial), para ser posteriormente entregadas, junto con parte de la autocartera existente al inicio del ejercicio, en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción.

El resultado total registrado por estos sistemas retributivos en el patrimonio de la Sociedad asciende a 12 millones de euros en 2023 (con contrapartida en la cuenta de pérdidas y ganancias de 11 millones de euros (Nota 6.6)).

El coste total de la adquisición de dichas acciones en 2022 fue de 7,7 millones de euros sin impacto en patrimonio, ya que el efecto de la liquidación del plan vencido en el ejercicio se compensa con la reversión de la provisión registrada para adecuarla al grado de cumplimiento del plan que vencía en 2023.

Cabe señalar, tal y como se menciona en la Nota 5.5, que la Sociedad tiene contratados *equity swaps* al objeto de cubrir el posible impacto patrimonial de estos sistemas retributivos vinculados a la acción. Estos instrumentos suponen un impacto en el resultado financiero por valor razonable de 25 millones de euros en 2023 (-9 millones de euros en 2022).

Bono híbrido subordinado:

En febrero de 2023, y como consecuencia de la fusión inversa que se describe en la Nota 1.1.2, Ferrovial se comprometió a recomprar su bono híbrido subordinado. En junio de 2023, la sociedad ha obtenido la aceptación del 94,28% del importe de la emisión a la que iba dirigida la oferta. En concreto, los 500 millones de euros a los que ascendía la colocación, los titulares de un total de 471,44 millones de euros han aceptado la propuesta de compra anticipada de Ferrovial, lo que ha dejado un saldo de aproximadamente 29 millones de euros de deuda a corto plazo pendiente de pago a finales de junio. La sociedad canceló totalmente el bono el 7 de agosto. Por lo tanto, al cierre de estos estados financieros, no se registra ningún saldo en relación con este bono híbrido.

Este bono híbrido subordinado se ha considerado como un instrumento de patrimonio (NIC 32.16), tal y como se menciona en la Nota 1.3.3., porque el emisor no tiene una obligación contractual de (i) entregar efectivo u otro activo financiero a otra entidad o de (ii) canjear activos financieros o pasivos financieros con otra entidad en condiciones que sean potencialmente desfavorables para el emisor.

Las variaciones de perímetro se componen de las siguientes operaciones:

El impacto en 2023 tiene su origen en la conclusión del acuerdo de venta alcanzado en junio de 2023 para vender el 89,2% de la autopista de Azores (Nota 1.1.6).

El impacto en 2022 se debe a la operación de compra del 7,135% de la autopista I-77 Mobility Partners LLC (Nota 1.1.6) en diciembre de 2022. De conformidad con la NIIF 3, y dado que la sociedad ya estaba consolidada por el método de integración global, la diferencia entre el precio pagado y el valor contable de la participación adquirida se registró en reservas de la sociedad matriz (-88 millones de euros) y el importe de los intereses minoritarios se redujo en consecuencia (-15 millones de euros).

5.1.2 Componentes del patrimonio neto

A continuación, se presenta una explicación de cada una de las partidas del patrimonio neto, tal y como se presenta en el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto:

a) Capital social

Como se comenta en la Nota 1.1.2, la fusión entre Ferrovial S.A. y Ferrovial International SE (actualmente Ferrovial SE) no tiene ningún impacto a nivel consolidado y solo afecta al desglose del patrimonio neto (véase el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto).

Como resultado de esta operación, la nueva cabecera del Grupo es Ferrovial SE, una sociedad anónima europea ("Societas Europea") con domicilio social en Países Bajos y cotizada actualmente tanto en la bolsa de Países Bajos como en la de España. El capital social inicial de Ferrovial SE consta de 727.443.261 acciones con un valor nominal de 0,01 euros por acción.

A 31 de diciembre de 2023 el capital social asciende a 740.688.365 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado, correspondiente a Ferrovial SE como cabecera del Grupo (ver Estado de Cambios en el Patrimonio Neto). Está integrado por 740.688.365 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de un céntimo de euro (0,01€) cada una. Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla, corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

ACCIONES	NÚMERO	NOMINAL
Saldo inicial	727.443.261	7.274.433
Dividendo flexible	13.245.104	132.451
Reducción de capital	—	—
ACCIONES FINAL	740.688.365	7.406.884

A 31 de diciembre de 2022 el capital social asciende a 145.488.652,20 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado, correspondiente a la antigua cabecera del Grupo, Ferrovial, S.A., anterior a la fusión, tal y como se comenta al inicio de esta nota (ver Estado de Cambios en el Patrimonio Neto). Está integrado por 727.443.261 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de veinte céntimos de euro cada una (0,20€). Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla, corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

ACCIONES	NÚMERO	NOMINAL
Saldo inicial	733.602.481	146.720.496
Dividendo flexible	16.084.892	3.216.978
Reducción de capital	(22.244.112)	(4.448.822)
ACCIONES FINAL	727.443.261	145.488.652

A 31 de diciembre de 2023, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% era Rijn Capital BV, con el 20,56% (20,42% en 2022), sociedad controlada por el Presidente del Consejo de Administración de la compañía, D. Rafael del Pino y Calvo Sotelo.

A 31 de diciembre de 2023, como consecuencia de la reorganización empresarial (como se explica en la Nota 1), las acciones de la nueva sociedad matriz cotizan en la Bolsa de Países Bajos y en la Bolsa de España.

A 31 de diciembre de 2022 y 2021, antes de la reorganización empresarial, las acciones de la sociedad dominante están admitidas a negociación en el Mercado Continuo (SIBE) y en el Euronext de Ámsterdam, mercado regulado de Euronext Amsterdam N.V. (la "Bolsa de Países Bajos"), gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b) Prima de emisión y prima de fusión

Como se comenta en la Nota 1.1.2, la fusión entre Ferrovial S.A. y Ferrovial International SE no tiene ningún impacto a nivel consolidado y solo afecta al desglose del patrimonio neto (véase el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto). Esta operación ha supuesto una prima de emisión por fusión de 4.426 millones de euros. La disminución en la prima de emisión/fusión con respecto al saldo a 1 de enero de 2023 viene motivada por amortización de acciones propias acordada en el programa de recompra explicado en el apartado siguiente. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2023, la prima de emisión y la prima de fusión ascendían a 4.316 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

La disminución durante 2022 en la prima de emisión y prima de fusión, procedente de la fusión de Grupo Ferrovial S.A. con Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (previamente Ferrovial, S.A.) en 2009, con respecto al año anterior viene motivada por amortización de acciones propias acordada en el programa de recompra explicado en el apartado siguiente. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2022 no existía prima de emisión ni prima de fusión. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A lo largo de los ejercicios 2023 y 2022 se han producido las siguientes variaciones:

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2022			1.168.290
Capital social	3.900.000	—	3.900.000
Sistemas retributivos	—	(308.980)	(308.980)
Acciones recibidas dividendo flexible	—	—	—
Saldo a 31.12.2023			4.759.310

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

El 30 de noviembre de 2023 Ferrovial SE anunció su decisión de implementar un programa de recompra de acciones propias de hasta un máximo de 34 millones de acciones y por un importe máximo de 500 millones de euros, cuya finalidad es la posterior reducción de capital mediante su amortización. El Programa ha sido autorizado para el periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2023 y el 1 de mayo de 2024 (ambos incluidos), aunque la Sociedad pueda ampliar esta última fecha en vista de las circunstancias imperantes y en interés de la Sociedad y de sus accionistas.

En diciembre de 2023 se adquirieron 1.900.000 acciones propias a un precio medio de 32,46 euros por acción por un importe total de 62 millones de euros. A lo largo de 2024 se han adquirido 5.510.954 acciones propias a un precio medio de 34,45 euros por acción por un importe total de 189 millones de euros.

El 22 de junio de 2023, Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,2871 EUR por acción de Ferrovial. El dividendo será pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a la reserva por prima de emisión de Ferrovial. No hubo derechos negociables en relación con el dividendo flexible.

El 16 de octubre de 2023, Ferrovial SE anunció un segundo dividendo flexible a cuenta de 0,4276 EUR por acción de Ferrovial. El dividendo será pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a las reservas de Ferrovial. No hubo derechos negociables en relación con el dividendo flexible.

A lo largo del ejercicio 2023 se han adquirido 3.900.000 acciones propias a un precio medio de 29,17 euros por acción, representando un desembolso de 114 millones de euros (17.912.899 acciones propias a un precio medio de 24,83 euros por acción por importe de 446 millones de euros en 2022).

La autocartera en poder de la sociedad a 31 de diciembre de 2023 (4.759.310 acciones) tiene un valor de mercado de 157 millones de euros (29 millones de euros en 2022).

d) Ajustes por cambios de valor

En el epígrafe denominado “Ajustes por cambio de valor” del estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, cuyo saldo a 2023 es de -849 millones de euros (-777 millones de euros en 2022), se incluye el importe acumulado en reservas de los ajustes por diferencias de conversión -405 millones de euros (-322 millones de euros en 2022), planes de pensiones de -455 millones de euros (-455 millones de euros en 2022) y valoración de derivados de 11 millones de euros (-1 millones de euros en 2022).

e) Resultados acumulados y otras reservas

Dentro de este epígrafe se incluyen resultados acumulados de ejercicios anteriores y otras reservas por un importe total de 370 millones de euros (4.263 millones en 2022). Dentro de estas, se encuentra el impacto de la fusión entre Ferrovial, S.A. y Ferrovial International SE (-4.288 millones de euros) que, aunque no tiene ningún impacto a nivel consolidado, sí afecta al desglose del patrimonio neto (véase el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto).

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

5.1.3 Propuesta de aplicación de resultados de los ejercicios 2023 y 2022

La Sociedad ha obtenido un resultado del 2023 de 428 millones de euros.

El Consejo de Administración propuso a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de Ferrovial, sociedad individual, a 31 de diciembre de 2023:

Millones de euros	2023
Resultado de Ferrovial SE (sociedad individual)	428
Aplicación (millones de euros):	
Otras reservas	428

5.1.4 Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales.

A 31 de diciembre de 2023 y 2022, las sociedades más significativas integradas por consolidación global con participación de otros socios en el capital suscrito de las sociedades del Grupo son las siguientes:

A 31 de diciembre de 2023:

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

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

2023 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVOS	FONDOS PROPIOS	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	RESULTADO NETO
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	590	196	394	18	27
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	2.084	2.296	(212)	(1.828)	24
NTE Mobility Partners Holding LLC	1.967	1.954	13	(1.144)	102
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	2.019	1.735	284	(1.471)	48
I-77 Mobility Partners LLC	775	509	266	(183)	31
I-66 Mobility Partners LLC	6.108	2.567	3.542	(1.469)	(20)
Budimex	2.029	1.616	413	874	80
Dalaman	710	478	232	(86)	(10)

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2023:

Sociedad (Millones de euros)	Saldo a 31.12.2022	Resultado	Derivados	Diferencias de conversión	Dividendos	Ampliación de capital	Otros movimientos	Saldo a 31.12.2023
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	94	8	4	—	(13)	—	—	93
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	(89)	20	—	3	(31)	—	—	(96)
NTE Mobility Partners Holding LLC	9	60	—	—	(64)	—	—	5
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	282	41	—	(6)	(216)	30	—	131
I-77 Mobility Partners LLC	64	12	—	(2)	—	—	—	74
I-66 Mobility Partners LLC	1.610	(16)	—	(49)	—	26	—	1.571
FAM Construction LLC (I-66)	(28)	(34)	—	—	—	60	—	-
Budimex	192	83	—	13	(54)	—	—	234
Dalaman	94	(7)	(2)	—	—	—	1	86
Otros	11	2	—	(2)	(1)	—	4	15
TOTAL	2.240	170	3	(43)	(379)	117	5	2.113

En el epígrafe “Ampliación de capital” se recoge el impacto del aumento de fondos atribuibles a los socios externos de la autopista I-66 Mobility Partners LLC, FAM Construcción LLC (I-66) y NTE Segment 3, por importe de 26, 60 y 30 millones de euros, respectivamente.

A 31 de diciembre de 2022:

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

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

2022 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVOS	FONDOS PROPIOS	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	RESULTADO NETO
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	576	180	396	13	(60)
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	2.168	2.363	(195)	(1.887)	10
NTE Mobility Partners Holding LLC	1.716	1.692	24	(1.142)	79
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	2.327	1.719	608	(1.152)	38
I-77 Mobility Partners LLC	753	522	231	(240)	12
I-66 Mobility Partners LLC	5.804	2.177	3.627	(1.536)	(12)
Budimex	1.668	1.343	325	673	57
Dalaman	704	452	252	(103)	13

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

Sociedad (Millones de euros)	Saldo a 31.12.2021	Resultado	Derivados	Diferencias de conversión	Dividendos	Ampliación de capital	Otros movimientos	Saldo a 31.12.2022
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	147	(19)	(21)	—	(13)	—	—	94
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	(68)	9	—	(4)	(26)	—	—	(89)
NTE Mobility Partners Holding LLC	11	47	—	1	(54)	—	4	9
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	196	33	—	11	—	39	3	282
I-77 Mobility Partners LLC	70	6	—	3	—	—	(15)	64
I-66 Mobility Partners LLC	1.288	(10)	—	76	—	256	—	1.610
FAM Construction LLC (I-66)	(59)	(26)	—	(4)	—	61	—	(28)
Budimex	202	60	—	(3)	(67)	—	—	192
Dalaman	—	8	3	—	—	—	83	94
Otros	3	9	3	—	—	—	(3)	12
TOTAL	1.790	117	(15)	80	(160)	356	72	2.240

5.2. TESORERÍA Y EQUIVALENTES Y DEUDA FINANCIERA

Con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, y como se comenta en la Nota 1.1.4, el Grupo analiza la tesorería y equivalentes y la deuda financiera para cada periodo correspondiente, distinguiendo entre las sociedades de proyectos de infraestructuras y las sociedades ex proyectos.

A continuación, se describen las principales partidas que componen la tesorería y equivalentes y la deuda financiera del Grupo.

5.2.1. Tesorería y equivalentes

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida de sociedades proyectos de infraestructura

La tesorería y equivalentes de las sociedades de proyectos de infraestructura a 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 ascienden a 204 y 168 millones de euros, respectivamente.

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

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

Para 2023:

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, cuyo saldo asciende a 31 millones de euros, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 596 millones de euros. Por tanto, la caja restringida existente a 31 de diciembre de 2023 tanto a corto como a largo plazo asciende a 627 millones de euros, correspondiente a las Autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-77, I-66 y NTE Mobility Partners por importe de 23, 7, 99, 134 y 333 millones de euros respectivamente, y otras concesiones en Europa por importe de 31 millones de euros, destacando las plantas de tratamiento en Reino Unido y la Autovía de Aragón en España por importe de 14 y 17 millones de euros, respectivamente. La variación frente a diciembre 2022 por importe de 33 millones de euros se debe a:

- Incremento neto de la misma por 60 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en las autopistas NTE Mobility Partners (336 millones de euros), LBJ (5 millones de euros), I-66 (28 millones de euros), I-77 (62 millones de euros), la Autovía de Aragón (3 millones de euros), compensado parcialmente con una disminución en la autopista NTE Segmento 3 de -374 millones de euros.
- La variación del perímetro durante el ejercicio se debe a la desinversión en la autopista Euroscut Azores (-9 millones de euros).
- El impacto del tipo de cambio asciende a -18 millones de euros, originado principalmente por la variación del dólar estadounidense (Nota 1.4).

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

Para 2022:

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

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

b) Tesorería y equivalentes y caja restringida de sociedades ex proyectos

La tesorería y equivalentes de las sociedades ex proyectos a 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 ascienden a 4.585 y 4.962 millones de euros, respectivamente. En diciembre de 2023, 1.479 millones corresponden a dólares canadienses y el riesgo de tipo de cambio relacionado con esta tesorería y equivalente está totalmente cubierto con derivados a plazo.

El criterio general aplicado a efectos de la clasificación de tesorería y equivalentes tanto a corto plazo como a largo plazo es coincidente con el utilizado en la elaboración de los estados financieros consolidados de los ejercicios 2023, 2022 y 2021.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2023 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 4 millones de euros (29 millones de euros a 31 de diciembre de 2022), debido principalmente a Thalia. En este caso es en efectivo, pero se mantiene en custodia para que Thalia no pueda acceder a él sin el consentimiento de la Agencia de Medioambiente. Cuando haya que pagar por el mantenimiento posterior del vertedero en el futuro, el efectivo podrá usarse en dicho momento.

5.2.2. Deuda financiera

a) Sociedades proyectos de infraestructuras

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

A continuación, se presenta el desglose de la deuda garantizada los flujos de caja de los proyectos, la separación entre bonos y deudas con entidades de crédito, corto y largo plazo y las variaciones en los ejercicios 2023 y 2022:

(Millones de euros)	2023			2022 (*)			Variación 23/22		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	4.441	3.412	7.852	4.123	3.770	7.893	317	-358	-41
Autopistas	4.441	2.937	7.378	4.123	3.361	7.484	317	-424	-107
Autopistas estadounidenses	4.441	2.307	6.748	4.123	2.438	6.561	317	-131	187
Autopistas españolas	0	611	611	0	626	626	0	-16	-16
Autopistas portuguesas	0	0	0	0	264	264	0	-264	-264
Resto de concesiones	0	19	19	0	33	33	0	-14	-14
Aeropuertos	0	89	89	0	95	95	0	-5	-5
Construcción	0	102	102	0	95	95	0	6	6
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	0	284	284	0	219	219	0	65	65
Corto plazo	1	62	63	0	74	74	1	-12	-10
Autopistas	1	31	33	0	43	43	1	-12	-10
Autopistas estadounidenses	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Autopistas españolas	0	17	17	0	13	13	0	5	5
Autopistas portuguesas	0	0	0	0	17	17	0	-17	-17
Resto de concesiones	0	14	14	0	13	13	0	1	1
Aeropuertos	0	15	15	0	18	18	0	-3	-3
Construcción	0	5	5	0	4	4	0	1	1
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	0	11	11	0	9	9	0	2	2
TOTAL	4.442	3.473	7.915	4.123	3.844	7.967	319	-370	-52

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

A continuación, se muestra la variación de la deuda de proyectos de infraestructura en 2023, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y variaciones de perímetro, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio.

(Millones de euros)	Dic. 2022 (*)	Aumento/disminución con impacto en flujo de caja	Efecto tipo de cambio	Impacto variaciones de perímetro y otras	Intereses capitalizados/devengados	Dic. 2023
Deuda proyectos de infraestructura	7.967	441	-211	-281	-1	7.915

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La deuda de proyectos de infraestructuras en 2023 disminuyó en -52 millones de euros con respecto a diciembre de 2022, variación que se produce principalmente por las siguientes razones:

- Impacto por cambios de perímetro por la desinversión de la autopista Azores (Nota 1.1.4) por un importe total de -281 millones de euros.
- Impacto por tipo de cambio de -211 millones de euros, principalmente por la depreciación del dólar estadounidense frente al euro.
- Aumento de la deuda excluyendo el impacto de tipo de cambio y los cambios de perímetro respecto al cierre del ejercicio 2022 por importe de 440 millones de euros, relacionados principalmente con los proyectos en Estados Unidos y atribuibles a la deuda contraída por la autopista NTE Mobility Partners, la capitalización de intereses y los intereses devengados no pagados.

Autopistas estadounidenses

NTE Mobility Partners, LLC

La deuda está compuesta por bonos emitidos (Taxable Bonds) por 871,1 millones de dólares a tipo fijo de 3,92% con vencimiento final en 2049 y por bonos PABs (Private Activity Bonds) emitidos por 331,8 millones de dólares a tipo fijo del 4,00% sobre 122,8 millones de dólares y 5,00% sobre 209,1 millones de dólares y con un perfil de repago desde el 2030 al 2039.

Se recaudaron fondos adicionales en agosto de 2023 mediante la emisión de 397 millones de dólares en bonos a un interés fijo del 5,50%, exigibles desde 2052 a 2058, para la financiación del proyecto de Mejora de la capacidad obligatoria.

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

La deuda financiera de los segmentos 3A-3B implicó la emisión de 265,9 millones de dólares en bonos PABs.

En noviembre de 2023, los bonos de la Serie 2013 3A-3B fueron cancelados por una nueva emisión de PABs (Serie 2023), reembolsables de 2033 a 2043 a un tipo de interés fijo del 5,00% sobre 32,4 millones de dólares, del 5,13% sobre 22,5 millones de dólares, del 5,25% sobre 23,7 millones de dólares, del 5,38% sobre 64,7 millones de dólares y del 5,50% sobre 122,6 millones de dólares.

Esta sociedad cuenta también con un préstamo TIFIA de 531 millones de dólares a un tipo fijo del 3,84%, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2023 asciende a 562,8 millones de dólares (427,3 millones de dólares de principal y 135,5 millones de dólares de intereses añadidos al principal), con vencimiento final en 2053.

El 30 de marzo de 2023, Cintra ejecutó la operación de financiación de los bonos a 5 años de NTE Mobility Partners Seg 3 LLC que se utilizarán para los prepagos de principal de 2023 y 2024 del préstamo TIFIA. De un total comprometido de 221 millones de dólares, 2,9 millones de dólares fueron dispuestos el 31 de marzo de 2023 para cubrir los costes de la transacción y 103,7 millones de dólares fueron dispuestos el 26 de junio de 2023 para ser utilizados para el prepagos parcial del préstamo TIFIA.

La deuda del segmento 3C está estructurada a través de la emisión de PABs de 653,9 millones de dólares (total de 750 millones de dólares incluyendo la prima de emisión) con un perfil de repago desde el 2047 al 2058 y a un tipo fijo del 5,00%.

LBJ Infr. Group LLC

La estructura de la deuda está compuesta por bonos PAB emitidos por 537,5 millones de dólares (total de 615 millones de dólares con prima) a tipo fijo del 4,00% con un perfil de repago desde el 2030 al 2040 y por bonos emitidos (Taxable Bonds) por 615,5 millones de dólares (tipo fijo de 2,75% y vencimiento final en 2026 sobre 7 millones de dólares y tipo fijo de 3,80% con vencimiento final en 2057 sobre 608,5 millones de dólares).

Además, cuenta con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno Federal de EE.UU. cuyo valor a 31 de diciembre de 2023 es de 835,6 millones de dólares con un perfil de repago desde 2035 al 2050 que devenga intereses a un tipo fijo del 4,22%.

En diciembre de 2022 ha contratado una línea de crédito para las actuaciones de CAPEX futuras con vencimiento en 2027 y con un límite que asciende a 72,65 millones de dólares a un tipo fijo de 4,51%. A 31 de diciembre de 2023 se encuentran dispuestos 6,9 millones de dólares.

I-77 Mobility Partners, LLC

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PABs (Private Activity Bonds) por 100 millones de dólares (tipo fijo del 5,00%) de los que 6,9 millones de dólares tienen vencimiento final entre 2026 y 2030, 13,1 millones de dólares tienen vencimiento final en 2037 y 80 millones de dólares tienen vencimiento final en 2054.

Cuenta también con un préstamo TIFIA de 189 millones de dólares a un tipo fijo del 3,04% y vencimiento final en 2053, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2023 asciende a 220,9 millones de dólares (189 millones de dólares de principal y 31,8 millones de dólares de intereses capitalizados). Este préstamo devenga intereses a un tipo fijo del 3,04% y vence en 2053.

I-66 Mobility Partners, LLC

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PABs por 737 millones de dólares (total de 800,4 millones de dólares incluyendo prima de emisión) a tipo fijo del 5,00% de los que 30,9 millones de dólares tienen vencimiento final en 2047, 130,9 millones de dólares tienen vencimiento final en 2049, 222,4 millones de dólares tienen vencimiento final en 2052 y 352,8 millones de dólares tienen vencimiento final en 2056.

Cuenta también con un préstamo TIFIA de 1.362,6 millones de dólares a un tipo fijo del 2,80% y vencimiento final en 2057, del que se han dispuesto 1.229,1 millones de dólares, se han amortizado 5,5 millones de dólares y se han capitalizado 139 millones de dólares a 31 de diciembre de 2023.

Autopistas españolas

Cintra Inversora Autopistas de Cataluña (autopista Terrasa-Manresa)

La sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un tramo A y un tramo B con límites que ascienden a 300 y 316 millones de euros, respectivamente, y ambos con un tipo a cierre del ejercicio del EURIBOR 6 meses +3,930% +1,50%. Ambos tramos se dispusieron en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035 y su saldo a 31 de diciembre de 2023 de 283,5 y 298,7 millones de euros, respectivamente. Adicionalmente la deuda tiene un tramo de liquidez (tramo C), cuyo saldo es 40,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, y tiene disponible hasta un máximo de 25 millones de euros (tipo a cierre del ejercicio EURIBOR 6 meses +3,930% +1,50%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 568,6 millones de euros de notional, tipo asegurado del 5,304% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, Nota 5.5) contratado asciende a -90,6 millones de euros a cierre del ejercicio 2023.

Detalle resto proyectos:

(Millones de euros)	2023			2022 (*)			Variación 23/22
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total	
Autovía de Aragón	19	14	33	33	13	46	-13
Pilum, S.A.	0	0	0	0	0	0	0
Aeropuertos Internacional Dalaman	89	15	104	95	18	112	-9
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	63	2	65	65	2	67	-2
Depusa Aragón S.A.	24	1	25	25	1	26	-1
Grupo Budimex	15	1	16	5	0	5	10
Parque Solar Casilla	20	3	23	0	0	0	23
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	91	8	99	98	6	104	-5
Centella Transmisión, S.A.	125	0	125	73	0	73	52
Thalia (Tratamiento Residuos UK)	48	1	49	48	3	51	-3
TOTAL Resto deuda proyectos de infraestructura	494	44	538	442	43	486	52

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

El resto de deuda de proyectos aumenta 52 millones de euros frente a diciembre 2022, principalmente debido a las disposiciones de deuda para los proyectos de Infraestructuras Energéticas en Chile.

a.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2023

(Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2023	Saldo contable 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y más	Total vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		4.092	4.442	0	1	7	1	1	2.625	2.636
AUTOPISTAS		4.092	4.442	0	1	7	1	1	2.625	2.636
	USD	4.092	4.442	0	1	7	1	1	2.625	2.636
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		3.473	3.473	76	60	285	61	169	4.782	5.434
AUTOPISTAS		2.968	2.968	34	38	34	35	141	4.627	4.909
	USD	2.307	2.307	3	0	0	0	97	4.154	4.253
	EUR	661	661	31	38	34	35	44	473	656
AEROPUERTOS		104	104	10	14	16	18	20	37	115
	EUR	104	104	10	14	16	18	20	37	115
CONSTRUCCIÓN		106	106	4	4	4	5	5	84	106
	EUR	91	91	4	4	4	5	5	69	91
	PLN	15	15	0	0	0	0	0	15	15
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD		295	295	28	5	230	3	4	34	304
	EUR	22	22	23	0	0	0	0	0	23
	USD	224	224	2	2	228	0	0	0	232
	GBP	49	49	3	3	3	3	4	34	49
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		7.565	7.915	76	61	292	62	171	7.407	8.070

A 31 de diciembre de 2022

(Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2022	Saldo contable 2022 (*)	2023	2024	2025	2026	2027	2028 o más	Total vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		3.007	4.123	0	0	1	8	1	2.716	2.726
AUTOPISTAS		3.007	4.123	0	0	1	8	1	2.716	2.726
	USD	3.007	4.123	0	0	1	8	1	2.716	2.726
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		3.844	3.844	107	68	81	257	79	4.820	5.412
AUTOPISTAS		3.404	3.404	90	49	59	56	53	4.647	4.955
	USD	2.438	2.438	49	0	0	0	0	3.944	3.994
	EUR	966	966	41	49	59	56	53	703	961
AEROPUERTOS		112	112	9	10	14	16	18	57	124
	EUR	112	112	9	10	14	16	18	57	124
CONSTRUCCIÓN		99	99	3	4	4	4	5	79	99
	EUR	94	94	3	4	4	4	5	74	94
	PLN	5	5	0	0	0	0	0	5	5
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD		228	228	4	5	5	181	3	37	234
	USD	177	177	1	2	2	178	0	0	183
	GBP	51	51	3	3	3	3	3	37	51
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		6.851	7.967	107	68	82	265	80	7.536	8.137

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La diferencia entre el total de vencimientos de la deuda con entidades de crédito 8.070 millones de euros (8.137 millones de euros en 2022) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2023 por importe de 7.915 millones de euros (7.967 millones de euros en 2022) se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable. Así, los intereses devengados no pagados y la aplicación del método del coste amortizado suponen un impacto de 155 millones de euros (170 millones de euros en 2022), teniendo en cuenta que los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado de la siguiente forma:

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dichos mercados.
- Para deuda con entidades de crédito contratadas a tipo fijo, igualmente sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos: como descuento de los flujos futuros de la deuda a un tipo de interés de mercado, calculado mediante un modelo de valoración interno.
- Por último, para la deuda con entidades de crédito contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable, por lo que se incluye este último.

a.3) Información sobre límites y disponible de proyectos de infraestructuras

A continuación, se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

(Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	2023			2022 (*)		
				Deuda contable	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable	
Autopistas	7.545	7.545	0	7.410	7.748	7.681	68	7.527	
Autopistas estadounidenses	6.889	6.889	0	6.749	6.787	6.719	68	6.561	
Autopistas españolas	623	623	0	628	636	636	0	639	
Resto de concesiones	33	33	0	33	325	325	0	327	
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	304	304	0	295	291	234	57	228	
Aeropuertos	115	115	0	104	124	124	0	112	
Construcción	106	106	1	106	99	99	0	99	
TOTAL DEUDA FINANCIERA	8.070	8.070	1	7.915	8.262	8.137	125	7.967	

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

A 31 de diciembre de 2023, la totalidad de 1 millón disponible corresponde a deudas no dispuestas en proyectos de energía en Polonia.

A 31 de diciembre de 2022, la totalidad de los 125 millones disponibles corresponde a deudas no dispuestas en proyectos de energía en Chile (57 millones de euros), así como a deudas no dispuestas en autopistas estadounidenses (68 millones de euros). Cabe mencionar que este importe disponible está asociado exclusivamente a los proyectos, de acuerdo a la propia naturaleza y funcionamiento de los mismos, tal y como se comenta a continuación.

a.4) Garantías y covenants de la deuda de proyectos

La deuda clasificada como deuda de proyectos corresponde a deuda sin recurso a los accionistas de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Las garantías otorgadas por filiales de Ferrovial en relación a la deuda de estos proyectos se describen en la Nota 6.5 de pasivos contingentes.

A fecha 31 de diciembre de 2023 y 2022, todas las sociedades Proyecto integradas por consolidación global cumplen con los covenants significativos vigentes.

b) Sociedades ex proyectos

b.1) Desglose entre deudas a corto y a largo plazo, variación en 2023 y principales características

(Millones de euros)	2023			2022 (*)		
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total
Bonos y obligaciones corporativas	2.270	320	2.590	2.072	16	2.088
Euro Commercial Paper	0	500	500	0	696	696
Líneas de liquidez corporativas	296	0	296	802	3	805
Resto de deuda	5	58	63	9	88	97
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.570	879	3.449	2.883	804	3.686

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

A continuación, se muestra la variación de la deuda ex proyectos de infraestructura, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y variaciones de perímetro, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses durante 2023, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio:

(Millones de euros)	Dic. 2022 (*)	Aumento/disminución con impacto en flujo de caja	Efecto tipo de cambio	Impacto por variaciones de perímetro	Intereses capitalizados/devengados y otros	Dic. 2023
Deudas con entidades de crédito/Bonos	3.686	-224	-9	0	-4	3.449
Cross currency swaps	5	0	9	0	0	13
Deuda ex proyectos de infraestructura	3.691	-224	0	0	-4	3.463

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

b.1.1) Deuda corporativa

La deuda corporativa se compone de los siguientes instrumentos de deuda:

Bonos corporativos:

Su valor contable a 31 de diciembre de 2023 asciende a 2.590 millones de euros (2.088 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). A continuación, se muestra el desglose:

Fecha de emisión	Importe nominal (millones de euros)	Vencimiento	Cupón anual
15/07/2014	300	15/07/2024	2,50%
29/03/2017	500	31/03/2025	1,375%
14/05/2020	780	14/05/2026	1,382%
12/11/2020	500	12/11/2028	0,54%
13/09/2023	500	13/09/2030	4,375%

Todas las emisiones realizadas desde 2014 a 2022 están admitidas a negociación en el mercado AIAF de Renta Fija (España). Todas estas emisiones están garantizadas por Ferrovial SE, matriz del Grupo.

En 2023, los bonos no corrientes incluyen un bono sostenible por importe de 500 millones de euros emitido el 10 de septiembre de 2023 a un tipo de interés del 4,375% con vencimiento el 13 de septiembre de 2030. El precio de emisión fue de 99,587%. Este bono fue totalmente suscrito y desembolsado por los inversores en esa fecha y se admitieron a negociación en el mercado regulado de la Bolsa de Irlanda.

Euro Commercial Paper:

En el primer trimestre de 2018 la compañía formalizó un programa de emisión de pagarés Euro Commercial Paper (ECPs) por un importe máximo de 1.000 millones de euros, con vencimientos entre 1 y 365 días desde la fecha de emisión, posibilitando una mayor diversificación de las fuentes de financiación en el mercado de capitales y una gestión más eficiente de la liquidez disponible. A finales de 2019 se amplió el límite hasta 1.500 millones de euros.

Este programa de emisión de pagarés ha sido renovado anualmente desde 2018. Hasta el 30 de marzo de 2023, los ECPs de la Sociedad se emitieron en el marco del programa ECP de 1.500 millones de euros admitidos y se admitió a negociación en el mercado regulado Euronext Dublin.

Resto deuda corporativa:

Por otro lado, en julio de 2018 Ferrovial refinanció la línea de liquidez corporativa incorporando criterios de sostenibilidad por un importe máximo de 1.100 millones de euros. Este límite se redujo a 900 millones de euros en 2023. Se puede disponer del saldo en euros, dólares estadounidenses, dólares canadienses y libras. A 31 de diciembre de 2023 se encuentran dispuestos 260 millones de dólares (236 millones de euros) y 260 millones de dólares (245 millones de euros) a 31 de diciembre de 2022.

Con el objeto de cubrir posibles variaciones en el tipo de interés y tipo de cambio de esta disposición, Ferrovial tiene contratados cross currency swaps por 260 millones de dólares, con vencimiento en 2025 y un contravalor pactado en euros de 250 millones de euros, cuyo valor razonable asciende a -13 millones de euros (-5 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

En 2023 Ferrovial también disponía de un préstamo por un total de 60 millones de euros, con vencimiento en 2027 y a un tipo fijo de 0,425%.

La variación de deuda corporativa frente a diciembre de 2022 (-203 millones de euros) se debe fundamentalmente a la menor emisión de ECPs (-196 millones de euros), en comparación con el ejercicio anterior, a un tipo medio de 3,13%.

La liquidez del Grupo alcanza los 5.387 y 6.118 millones de euros (Nota 5.4.d) a 31 de diciembre de 2023 y 2022, respectivamente.

b.1.2) Información sobre límites y disponible de la deuda corporativa

En relación a la información sobre límites y disponible de la deuda corporativa, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2023 y a 31 de diciembre de 2022:

(Millones de euros)	2023				2022 (*)			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Bonos	2.581	2.581	0	2.590	2.081	2.081	0	2.088
Línea sindicada	900	250	650	236	1.100	250	850	245
ECPs	500	500	0	500	696	696	0	696
Líneas de crédito	60	60	0	60	560	560	0	560
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	4.041	3.391	650	3.386	4.437	3.587	850	3.589

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch mantienen su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial en 2023 y 2022, situándose en un BBB y BBB con una perspectiva estable, respectivamente y por tanto, dentro de la categoría de “Grado de inversión”.

b.1.3) Resto de deuda

A 31 de diciembre de 2023, en la línea de “Resto de deuda” por 63 millones de euros (97 millones a 31 de diciembre de 2022) se recogen fundamentalmente saldos de otras deudas con entidades de crédito en la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad.

A 31 de diciembre de 2022, en la línea de “Resto de deuda” por 97 millones de euros se incluyen principalmente saldos de otras deudas con entidades de crédito en la división de Construcción.

b.1.4) Información sobre límites y disponible resto deuda:

En relación a la información sobre límites y disponible del resto de deuda, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

(Millones de euros)	2023				2022 (*)			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Construcción	163	26	137	13	149	37	112	33
Aeropuertos	0	0	0	31	0	0	0	41
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	22	20	2	19	24	22	2	23
RESTO DE DEUDA	185	46	139	63	173	59	114	97

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las diferencias existentes entre el total de las deudas con entidades de crédito y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2023 y 2022 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

b.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

A 31 de diciembre de 2023

Deuda financiera (Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2023	Saldo contable 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y más	Total vencimientos
Deuda corporativa		3.331	3.386	800	750	781	60	500	500	3.391
Resto de deuda	EUR	63	63	21	5	13	6	1	0	46
	EUR	3	3	0	0	0	0	1	0	1
	PLN	9	9	1	5	2	1	0	0	9
	CLP	19	19	20	0	0	0	0	0	20
	Otros	32	32	0	0	11	5	0	0	16
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		3.394	3.449	821	755	794	66	501	500	3.437

A 31 de diciembre de 2022

Deuda financiera (Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2022	Saldo contable 2022 (*)	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y más	Total vencimientos
Deuda corporativa		3.385	3.589	696	300	750	781	560	500	3.587
Resto de deuda	EUR	97	97	22	3	9	17	8	2	59
	EUR	13	13	0	0	0	0	0	1	2
	PLN	14	14	0	1	9	3	1	1	14
	CLP	23	23	22	1	0	0	0	0	22
	Otros	48	48	0	0	0	14	7	0	21
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		3.482	3.686	718	303	759	798	568	502	3.646

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2023 y 2022 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de las deudas con entidades de crédito excluidos proyectos de infraestructuras coincide con el saldo contable, debido a que son deudas referenciadas a tipo de interés de mercado variable, por lo que las variaciones en los tipos de interés de referencia no afectan a su valor razonable.

En lo que respecta a las deudas corporativas, al estar cotizadas en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas con entidades de crédito y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2023 y a 31 de diciembre de 2022 se estima en 3.394 y 3.482 millones de euros, respectivamente.

Respecto a los vencimientos de 2024 ascienden a 821 millones de euros y corresponden fundamentalmente al vencimiento de los ECPs (500 millones de euros) y bonos corporativos (300 millones de euros). Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

5.3. FLUJO DE CAJA

La tabla siguiente resume los flujos de efectivo de actividades de explotación, inversión y financiación con respecto a cada uno de los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	2021
Flujos de operaciones antes de impuestos	1.433	1.084	965
Pago de impuestos	(170)	(82)	(155)
Flujo de operaciones	1.263	1.002	810
Inversión	(468)	(1.161)	(1.164)
Desinversión	43	429	1.621
Flujo de inversión	(425)	(732)	457
Flujo antes de financiación	838	270	1.267
Flujo de financiación	(1.305)	(316)	(2.221)
Variación tesorería y equivalentes	(341)	(406)	(990)

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Flujos de caja procedentes de actividades discontinuadas:

Los flujos de caja procedentes de actividades discontinuadas se encuentran recogidos en las líneas del flujo de caja reportado del Grupo. En la siguiente tabla se muestra el desglose correspondiente a los ejercicios 2023, 2022 y 2021:

(Millones de euros)	2023	2022	2021
Flujos de operaciones antes de impuestos	-	83	231
Pago de impuestos	-	(4)	(74)
Flujo de operaciones	-	78	157
Inversión	-	(2)	(67)
Desinversión	-	9	-
Flujo antes de financiación	-	86	90

5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

Los negocios del Grupo se ven afectados por los cambios en variables financieras como el tipo de interés, tipo de cambio, inflación, crédito, liquidez y renta variable.

A continuación, se presentan datos específicos sobre la exposición del Grupo a cada uno de estos riesgos, así como un análisis de sensibilidad a la variación de las diferentes variables y una breve referencia relativa a la gestión de cada uno de los riesgos.

a. Exposición a variaciones en los tipos de interés

Los negocios de Ferrovial están expuestos a fluctuaciones en los tipos de interés que pueden afectar al gasto financiero neto de la compañía por los intereses de activos y pasivos financieros referenciados a tipo de interés variable, así como a la valoración de instrumentos financieros contratados a tipo de interés fijo.

Ferrovial gestiona el riesgo de tipo de interés con el objetivo de optimizar el gasto financiero soportado por el grupo y conseguir una proporción adecuada entre deuda a tipo fijo y tipo variable en función de las condiciones de mercado. Así, en ciclos de tipos de interés bajos se busca fijar dichos niveles a futuro a nivel ex -proyectos, aunque dicha cobertura puede afectar a su liquidez en caso de cancelación.

A nivel proyecto, las entidades financieras y agencias de rating requieren un mayor porcentaje de la deuda a tipo fijo. Dichas estrategias se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura, cuyo desglose se presenta en la Nota 5.5 relativa a Derivados Financieros a Valor Razonable.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la deuda del Grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por ser a tipo fijo o por derivados).

DEUDA FINANCIERA (Millones de euros)	2023				2022 (*)			
	Total deuda	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.	Total deuda	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades ex proyectos	3.463	92%	260	3	3.691	79%	772	8
Autopistas	7.410	99%	51	1	7.527	98%	157	2
Construcción	106	91%	10	0	99	97%	3	0
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	295	93%	22	0	228	80%	46	0
Aeropuertos	104	100%	0	1	112	100%	0	3
Sociedades de proyectos de infraestructuras	7.915	99%	83	1	7.967	96%	317	3
Total deuda financiera	11.378	97%	339	4	11.658	92%	962	11

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

En base a la información anterior, en las sociedades integradas por global, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2023 y 2022, produciría un mayor gasto financiero en la cuenta de resultados estimado de 4 millones de euros (11 millones de euros a 31 de diciembre de 2022), de los que 1 millones de euros (3 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) corresponden a proyectos de infraestructuras y 3 millones (8 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) a sociedades ex proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de 3 millones de euros de gasto (7 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

Los recursos de efectivo del grupo ascendieron a 4.789 millones de euros en 2023, una gran parte de los cuales devengaron tipos variables, mejorando el resultado financiero del ejercicio.

Adicionalmente, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, un incremento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2023, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 109 millones de euros netos en los fondos propios de la dominante proveniente de las sociedades de integración global (55 millones de euros a 31 de diciembre de 2022), mientras que un descenso de 100 puntos básicos produciría un impacto negativo de aproximadamente 41 millones de euros (67 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

Como contrapartida a este impacto, hay que señalar que una bajada de tipos de interés implicaría un incremento de valor de los proyectos gracias a una menor tasa de descuento.

b. Exposición a variaciones de tipo de cambio

Ferrovial monitoriza periódicamente la exposición neta por divisa para los próximos años, tanto por dividendos a cobrar, inversiones en nuevos proyectos como en posibles desinversiones.

Ferrovial establece su estrategia de cobertura analizando la evolución pasada de los tipos de cambio tanto a corto plazo como a largo plazo, estableciendo mecanismos de seguimiento como las proyecciones futuras y los tipos de cambio de equilibrio a largo plazo. Dichas coberturas consisten en la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (Nota 5.5 para más detalles).

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa, ajustados por los forwards de tipo de cambio, anteriormente indicados, correspondientes a cada divisa, se desglosa en las siguientes tablas para diciembre de 2023:

Moneda (Millones de euros)	DIC. 2023			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. dominante	Socios externos
Euro	7.957	5.996	1.780	181
Libra esterlina	715	477	237	1
Dólar estadounidense	13.399	11.294	408	1.696
Dólar canadiense	976	469	507	—
Dólar australiano	269	225	44	—
Zloty Polaco	2.011	1.613	164	234
Peso Chileno	301	191	110	—
Peso colombiano	230	142	89	—
Rupia India	380	4	376	—
Otros	81	28	52	1
TOTAL GRUPO	26.318	20.439	3.766	2.113

Moneda (Millones de euros)	DIC. 2022 (*)			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. dominante	Socios externos
Euro	9.503	7.072	2.244	186
Libra esterlina	1.126	638	487	1
Dólar estadounidense	12.307	10.032	414	1.860
Dólar canadiense	541	377	164	—
Dólar australiano	186	141	45	—
Zloty Polaco	1.653	1.341	119	193
Peso Chileno	342	244	98	—
Peso colombiano	167	105	61	—
Rupia India	380	1	379	—
Otros	141	39	102	—
TOTAL GRUPO	26.344	19.991	4.113	2.240

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio de cierre en el ejercicio. Como resultado de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2023 ha sido de -83 millones de euros (43 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) para la sociedad dominante. El detalle por moneda puede consultarse en la Nota 5.1.1.

Tras analizar la sensibilidad a un impacto en el tipo de cambio, para 2023 Ferrovial estima que una depreciación del 10% de las principales monedas las que el Grupo mantiene inversiones frente al euro a cierre del ejercicio, produciría un cambio en fondos propios de la sociedad dominante de 215 millones de euros, de los que el 26% correspondería al efecto del dólar canadiense, el 21% al dólar estadounidense, el 12% a la libra esterlina y el 19% a la rupia india.

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios de los ejercicios 2023 y 2022. A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% frente al resto de monedas hubiera supuesto un cambio de 52 millones de euros en 2023 (35 millones de euros en 2022).

c. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

	2023	2022 (*)	Var. 23/22
Inversiones en activos financieros (1)	671	569	101
Activos financieros no corrientes	1.310	1.258	52
Derivados Financieros Netos (Activo)	285	331	-46
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.667	1.609	58

(1) Incluidos en tesorería y equivalentes

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

- Ferrovial hace un seguimiento activo y continuo del riesgo que tiene con las contrapartidas con las que mantiene operaciones financieras y realiza análisis internos de la calidad crediticia para cada una de las entidades financieras con las que tiene exposición.
- La normativa interna de gestión de excedentes regula los límites máximos de inversión con cada contraparte siguiendo criterios objetivos: establece unos requisitos mínimos de riesgo aceptable para poder invertir excedentes de tesorería y establece también unos límites a dichas inversiones en función del riesgo de cada una. Adicionalmente, desde el departamento de Riesgos se hace un seguimiento de la evolución de las distintas contrapartidas proponiendo, en función del supuesto concreto, las medidas preventivas correctoras oportunas.
- Geografías: Ferrovial monitoriza la evolución de los mercados (geografías) en las que está presente, así como en sus mercados objetivos. El departamento de Riesgos financieros propone las potenciales acciones para el caso que se prevea alguna alteración del riesgo de dicha geografía/mercado.
- Clientes: Ferrovial realiza un análisis y seguimiento del riesgo de crédito de sus clientes, existiendo una metodología interna de asignación de rating a los clientes de Ferrovial, homogénea en todo el Grupo.

d. Exposición a riesgo de liquidez

El Grupo ha establecido los mecanismos para preservar el nivel de liquidez necesario con procedimientos periódicos que recogen las previsiones de flujos de caja y necesidades de caja, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como de las obligaciones a atender a largo plazo.

Sociedades ex proyectos

A 31 de diciembre de 2023 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 4.585 millones de euros (4.962 millones de euros en 2022). Adicionalmente, se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 789 millones de euros (964 millones de euros en 2022), los forwards que cubren la caja nominada en moneda distinta del euro por importe de -18 millones de euros (151 millones de euros en 2022) y la caja restringida a largo plazo se situaba en 32 millones de euros (41 millones de euros en 2022).

Por tanto, el total de liquidez alcanza los 5.387 millones de euros (6.118 millones de euros en diciembre de 2022).

Sociedades proyectos de infraestructuras

A 31 de diciembre de 2023 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 204 millones de euros (168 millones de euros en 2022). Adicionalmente se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1 millón de euros (125 millones de euros en 2022) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

La liquidez (incluyendo la caja restringida a largo plazo) alcanza los 817 millones de euros (841 millones de euros en diciembre 2022).

e. Exposición al riesgo de patrimonio

Ferrovial se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción. Dicha exposición, se materializa en contratos de equity swaps utilizados para cubrir riesgos de apreciación de los sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción, cuyo detalle se indica en la Nota 5.5 de la presente memoria.

El valor de mercado de los equity swaps, que no son considerados coberturas contables, produce un impacto en la Cuenta de Resultados. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 2,8 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

f. Exposición al riesgo de inflación

Como se comenta en la Nota 1.2, Evaluación del principio de empresa en funcionamiento y Situación económica actual, gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras están vinculados a tarifas que varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a las tarifas de los contratos de autopistas como a Heathrow. Así, un escenario de aumento de la inflación como el actual repercutirá en un aumento del flujo de caja proveniente de este tipo de activos.

En los contratos de construcción, el aumento que recientemente ha experimentado la inflación puede tener impacto negativo en los márgenes de explotación, por tanto el riesgo se cubre mediante el cierre de los principales costes directos en el momento de licitación.

En el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación española. Al cierre de 2020 se discontinuó el 37% como consecuencia del cambio de modelo concesional de activo financiero a intangible. El resto (63%) se sigue considerando instrumento de cobertura contable. Un incremento de 100 p.b. en toda la curva de inflación tendría un impacto negativo en reservas de -95 millones de euros y -56 millones de euros de impacto en resultados.

g. Gestión de capital

El Grupo busca la relación entre deuda y capital que permita optimizar el coste, salvaguardando la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes, así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos con el objetivo de crear valor para los accionistas.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un nivel de endeudamiento, excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecida una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presentan los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2023 y 2022, así como el vencimiento de los notacionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de notacionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR					VENCIMIENTOS NOCIONALES	
	SALDOS A 31/12/2023	2024	2025	2026	2027	2028 y posteriores	TOTAL
SALDOS EN EL ACTIVO	285	943	38	-1	-1	2.515	3.493
Index-linked swaps Autopistas	115	-2	-3	-4	-3	78	66
Cross Currency Swaps Autopistas	72	0	0	0	0	1.850	1.850
IRS Transchile y Centella	50	0	0	0	0	457	458
Interest rate swaps Dalaman	3	0	0	0	0	100	100
Interest Rate Swaps Autopistas	1	0	0	0	0	5	5
Equity swaps Corporación	20	73	0	0	0	0	73
Derivados tipo de cambio Autopistas	11	766	0	0	0	0	766
Resto derivados	13	106	41	3	2	24	175
SALDOS EN EL PASIVO	132	2.065	338	42	37	523	3.004
IRS Autopistas	91	28	34	37	32	471	602
Cross currency swaps Corporación	13	0	250	0	0	0	250
Interest Rate Swaps Corporativos	0	0	50	0	0	0	50
Derivados tipo de cambio Corporativos	0	15	0	0	0	0	15
Derivados tipo de cambio Autopistas	18	1.786	0	0	0	0	1.786
Resto derivados	9	237	4	5	5	52	302
SALDOS EN EL NETO (ACTIVO)	153	3.008	376	41	36	3.037	6.497

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR					VENCIMIENTOS FLUJOS DE CAJA	
	SALDOS A 31/12/2023	2024	2025	2026	2027	2028 y posteriores	TOTAL
SALDOS EN EL ACTIVO	285	41	1	-3	-5	252	285
Index-linked swaps Autopistas	115	10	10	10	10	75	115
Cross Currency Swaps Autopistas	72	-18	-18	-18	-17	143	72
IRS Transchile y Centella	50	6	4	4	2	33	50
Interest rate swaps Dalaman	3	2	1	0	0	0	3
Interest Rate Swaps Autopistas	1	2	0	0	0	0	1
Equity swaps Corporación	20	20	0	0	0	0	20
Derivados tipo de cambio Autopistas	11	11	0	0	0	0	11
Resto derivados	13	8	4	0	0	1	13
SALDOS EN EL PASIVO	132	26	36	15	13	42	132
IRS Autopistas	91	10	15	14	12	40	91
Cross currency swaps Corporación	13	-6	20	0	0	0	13
Interest Rate Swaps Corporativos	0	0	0	0	0	0	0
Derivados tipo de cambio Corporativos	0						0
Derivados tipo de cambio Autopistas	18	18	0	0	0	0	18
Resto derivados	9	5	1	1	1	2	9
SALDOS EN EL NETO (ACTIVO)	153	14	-35	-18	-18	210	153

Derivados de sociedades proyectos

Interest rate swaps

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras de autopistas cuya deuda está referenciada a tipo variable (fundamentalmente Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A., Transchile, Centella, Autovía de Aragón, Depusa Aragón, Aeropuertos Internacional Dalaman y el negocio de tratamiento de residuos en Reino Unido (Thalia)). Las sociedades tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un notional total de 1.250 millones de euros a 31 de diciembre de 2023. En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -10 millones de euros a diciembre de 2022 a -39 millones de euros a diciembre de 2023.

Con carácter general, las mediciones de la efectividad de las coberturas realizadas periódicamente muestran que los derivados son eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, por importe de -36 millones de euros (-30 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante).

El movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -8 millones de euros y en caja de 6 millones de euros.

Index-linked swaps

Corresponde en exclusiva a la concesionaria Autema, que contrató en 2008 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fijaba un IPC del 2,5% anual. El subyacente cubierto son los flujos de peaje y los flujos de compensación del precio recibidos por parte de la Generalitat de Cataluña que se ajustan por la inflación.

La disminución del subyacente generada por el cambio del régimen concesional supuso la discontinuidad parcial de la cobertura, de tal manera que actualmente un 63% del derivado se considera como de cobertura y el porcentaje restante se considera especulativo. El aumento de la inflación experimentado en el ejercicio 2023, ha supuesto un impacto en reservas durante el ejercicio de 25 millones de euros y un impacto en resultados por valor razonable de 13 millón de euros.

Derivados de sociedades ex-proyectos

Interest rate swaps

En septiembre de 2023, el Grupo canceló los derivados de tipos de interés contratados (principalmente por Ferrovial SE) para cubrir las deudas con entidades de crédito, ya que la deuda también se había cancelado. A finales de 2022, estos IRS registraban un nocional de 359 millones de euros y un valor razonable de 10 millones de euros.

En diciembre, el Grupo cerró nuevos derivados de tipo de interés. Ferrovial SE contrató una pre-cobertura para cubrir la refinanciación de un bono futuro con un nocional de 50 millones de euros, y Parque Solar Casilla, uno para cubrir la financiación de El Berrocal (proyecto energético), con un nocional de 23 millones de euros.

Cross currency swaps

A 31 de diciembre de 2023, el Ferrovial SE tiene contratados unos cross currency swaps como cobertura de una línea de liquidez corporativa en dólares estadounidenses (Nota 5.2.2). Estos instrumentos tienen un nocional de 260 millones de dólares, con un contravalor pactado de 250 millones de euros, un vencimiento en el año 2025, y un valor razonable de -13 millones de euros (-5 millones de euros en 2022).

El resultado de las pruebas de efectividad realizadas muestran que los derivados son eficientes. La variación del valor razonable durante el ejercicio tuvo un impacto en reservas de -1 millón de euros, en el resultado financiero de 6 millones de euros y en caja de -6 millones de euros.

Por otra parte, la sociedad Cintra Infrastructures SE y 407 Toronto Highway BV contrataron unos cross currency swaps (CCS) como cobertura de valor razonable de su inversión neta en EE. UU. en dólares estadounidenses y su inversión neta en Canadá en dólares canadienses. Estos instrumentos tienen un nocional de 1.712 millones de euros y 138 millones de euros respectivamente, un vencimiento en el año 2032 y un valor razonable de 72 millones de euros y 0.01 millón de euros respectivamente.

El resultado de las pruebas de efectividad realizadas indica que los derivados son eficientes. El componente de tipo de interés de estos derivados, considerado como gasto de la cobertura, asciende a -11 millones de euros y se registra como reservas. A medida que vayan pagándose los cupones por el diferencial de tipos de interés, este coste se irá traspasando a resultados. Adicionalmente, el impacto de la cobertura de la inversión fue de 51 millones de euros reconocidos como diferencias de conversión.

Derivados tipo de cambio

Existen coberturas de riesgo de tipo de cambio, destinadas a cubrir la inversión que el Grupo tiene en dólares canadienses. Su nocional asciende a 1.786 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (2.639 millones de dólares canadienses) (Nota 1.3). Su valor razonable asciende a -18 millones de euros.

Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden a 57 millones de euros en 2023. Adicionalmente, la variación de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -19 millones de euros y en caja de -140 millones de euros.

Existen además coberturas de riesgo de tipo de cambio, destinadas a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente dólar estadounidense, libra esterlina y zloty polaco). Su nocional asciende a 1.149 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, de los cuales 229 millones corresponden a la libra esterlina, y 777 millones corresponden al dólar estadounidense y 142 millones al zloty, todos ellos con vencimiento a corto plazo.

Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden en 2023 a 22 millones de euros (para los derivados eficientes). Las opciones, que no aplican cobertura contable, se registran en el resultado financiero por valor razonable y en el ejercicio suponen un gasto de 9 millones de euros.

Equity swaps

Con el objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que, para la sociedad puede significar el ejercicio de los sistemas retributivos vinculados a la acción concedidos a sus empleados, Ferrovial tiene contratadas permutas financieras (equity swaps). Estos swaps contratados por la Sociedad cubren generalmente sus propias acciones, por lo que son tratados como derivados de cobertura económica pero no como cobertura contable (especulativos), por lo que la variación de su valor razonable se reconoce a través de la cuenta de pérdidas y ganancias como ajuste de valor razonable.

El funcionamiento de estos contratos es el siguiente:

- La base de cálculo la constituye un número determinado de acciones de Ferrovial y un precio de referencia, que normalmente es el precio de cotización el día del otorgamiento.

- Durante el plazo de vigencia del contrato, Ferrovial paga intereses equivalentes a un determinado tipo de interés (EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe una remuneración equivalente a los dividendos correspondientes a dichas acciones.
- En el momento del vencimiento, si la acción se ha revalorizado, Ferrovial recibe la diferencia entre la media aritmética de las cotizaciones durante el periodo de observación y el precio de referencia, por el número de acciones adquiridas. En caso contrario, Ferrovial abonaría este diferencial a la entidad financiera.

Su valor razonable a 31 de diciembre de 2023 es de 20 millones de euros. La variación de valor en el año tiene su origen en el incremento de valor de la acción de Ferrovial de 24,47 a 31 de diciembre 2022 hasta 33,02 a 31 de diciembre de 2023, que ha supuesto un impacto en la cuenta de resultados por la línea de “Variación de valor razonable de Instrumentos financieros” por importe de 25 millones de euros. En la columna “Impacto en resultado financiero” se recoge el ingreso por la remuneración y el gasto por el coste financiero de estos instrumentos por -2 millones de euros (nota 2.6). El impacto total en caja de estos instrumentos ha sido de -6 millones de euros.

En diciembre de 2023, estos derivados cuentan con un notional equivalente de 2.796 miles de acciones, que en base al precio de ejercicio de los equity swaps (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un notional total de 73 millones de euros.

b) Principales impactos en resultado y patrimonio

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando el valor razonable a 31 de diciembre de 2023 y 2022, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE							IMPACTOS		
	SALDOS A 31/12/2023	SALDOS A 31/12/2022	Var. IMPACTO EN RESERVAS (I)	IMPACTO EN RESULTADO POR VALOR RAZONABLE (II)	IMPACTO EN RESULTADO FINANCIERO (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)	OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE GANCIAS Y	TOTAL	
Derivados de inflación	115	77	38	25	13	4	-11	0	7	38
Cobertura flujos de caja	115	77	38	25	13	4	-11	0	7	38
Derivados tipo interés	-39	0	-40	-39	12	-7	-5	-2	2	-40
Cobertura flujos de caja	-39	0	-40	-48	12	-7	-5	-2	11	-40
Cobertura valor razonable	0	0	0	8	0	0	0	0	-8	0
Cross currency swaps	58	-32	91	30	-1	6	12	51	-7	91
Cobertura flujos de caja	-13	-5	-9	-1	0	6	-6	0	-7	-9
Cobertura de inversión neta en el	72	-28	99	32	-1	0	18	51	0	99
Cobertura valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Derivados tipo de cambio	-1	172	-173	1	-3	-19	-166	12	2	-173
Cobertura valor razonable	0	3	-3	0	0	0	-12	9	0	-3
Cobertura de inversión neta en el	-8	169	-177	0	-4	-19	-157	3	0	-177
Cobertura flujos de caja	11	1	11	1	7	0	0	1	2	11
Especulativos	-4	0	-4	0	-7	0	3	0	0	-4
Equity swaps	20	2	17	0	25	-2	-6	0	0	17
Especulativos	20	2	17	0	25	-2	-6	0	0	17
TOTAL	153	219	-66	16	46	-18	-175	61	4	-66

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Las variaciones del valor razonable durante el ejercicio de los derivados de cobertura de flujos de caja se registran, con una contrapartida en reservas por la parte efectiva (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del Grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como “impacto en resultado financiero” (columna III) los impactos por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna “Caja” (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto en diferencias de conversión de la variación de tipo de cambio desde el 31 de diciembre de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2022 (columna V).
- En la columna “otros impactos” se presentan los efectos en resultado de explotación, resultado financiero (tipo de cambio), u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

c) Metodología de valoración de derivados

Todos los derivados financieros del Grupo así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el Nivel 2 de la jerarquía de medición del valor razonable, ya que si bien no cotizan en mercados regulados, los elementos en que se basan dichos valores razonables son observables de forma directa o indirecta.

Las valoraciones son realizadas por la compañía mediante una herramienta de valoración desarrollada a tal efecto basada en las mejores prácticas de mercado. No obstante, se contrastan con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio (strike), multiplicada por el número de títulos objeto del contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- Interest Rate Swaps (IRS): La estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando los factores de descuento en el plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.
- Index linked swaps (ILS): la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.
- Cross Currency Swaps (CCS): la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración, incorporando los diferenciales entre distintas monedas (cross currency basis). La conversión del valor presente de los flujos en una moneda distinta a la moneda de valoración se hará al tipo de cambio spot vigente a la fecha de valoración.
- Derivados de tipo de cambio: con carácter general la estimación de los flujos futuros se realiza empleando los tipos de cambio y las curvas de mercado asociadas a cada par de divisas (curva de puntos forward) y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo de descuento del mercado adecuado al plazo de liquidación y moneda a la fecha de valoración. Para otros instrumentos más complejos (opciones, etc.) se utilizan los modelos de valoración apropiados a cada instrumento tomando en consideración los datos de mercado necesarios.

Por último, la estimación del riesgo de crédito que se incorpora en la valoración de los derivados conforme a lo indicado en la NIIF 9, se realiza conforme a los siguientes criterios:

- Para el cálculo de los ajustes asociados al riesgo de crédito propio y de contrapartida (CVA/DVA), Ferrovial aplica una metodología basada en el cálculo de la exposición futura de los distintos productos financieros basada en simulaciones de Monte Carlo. A esta exposición potencial se le aplica una probabilidad de default y una severidad en función de su negocio y características crediticias, y un factor de descuento en función de la moneda y plazo aplicable a la fecha de valoración.
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las sociedades del Grupo Ferrovial, el departamento de Riesgos Financieros valora el rating de la contrapartida (sociedad, proyecto, etc...) según una metodología propia basada en agencias de rating. Dicho rating se utiliza para obtener curvas de spread de mercado en función de su moneda y plazo (curvas genéricas por nivel de rating).
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las contrapartidas se utilizan las curvas de CDS de dichas sociedades si estas están disponibles. En caso contrario, se aplica las de una entidad de características similares (proxy) o una curva de spread genérica por nivel de rating.

SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES

Esta sección incluye otras notas requeridas por la normativa aplicable.

Por su importancia, destaca la Nota 6.5 relativa a pasivos y activos contingentes, donde se describen los principales litigios que afectan a las sociedades del Grupo, así como las garantías otorgadas, haciendo especial hincapié en las garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a favor de sociedades proyecto.

Igualmente, se analiza la evolución de otros pasivos distintos del circulante y de las deudas financieras, como las provisiones (Nota 6.3).

6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

La composición del saldo de Ingresos a distribuir en varios ejercicios a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es la siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	Var. 23/22
Subvenciones de capital	1.317	1.377	(60)
Otros ingresos a distribuir	17	33	(16)
TOTAL INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.334	1.410	(76)

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las subvenciones de capital recibidas de las administraciones concedentes corresponden en su totalidad a proyectos de infraestructuras de la división de Autopistas a 31 de diciembre de 2023 y 2022.

Dichas subvenciones se localizan principalmente en los siguientes proyectos de autopistas: 407 y 425 millones de euros por LBJ Infrastructure Group en 2023 y 2022, respectivamente. 486 y 512 millones de euros por NTE Mobility Partners en 2023 y 2022, respectivamente. 204 y 211 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC, en 2023 y 2022, respectivamente y finalmente 205 y 214 millones de euros en I-77 Mobility Partners, en 2023 y 2022, respectivamente.

Adicionalmente, se ha producido una disminución en las sociedades de Estados Unidos de -41 y un aumento de 86 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente, debido a la apreciación del dólar con respecto al euro.

Estas subvenciones de capital se imputan en la cuenta de resultados de cada ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos. Dado que el gasto estimado correspondiente a los siguientes 12 meses no es significativo, el saldo a 31 de diciembre de 2023 se presenta como no corriente en el balance de situación. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta aumentando la cifra de inversiones para 2023, 2022 y 2021.

El efecto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

6.2. DÉFICIT DE PENSIONES

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados. La provisión reconocida en balance asciende a 3 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 correspondiendo en su totalidad a Budimex (2 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

6.3. PROVISIONES

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades que desarrolla. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos. Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en los pasivos del balance. Además de estas partidas, existen otras provisiones que se presentan neteando determinadas partidas de activo, desglosándose en las notas referidas a dichos activos en concreto.

El movimiento del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en los pasivos del balance a 31 de diciembre de 2023 y 2022 ha sido:

(Millones de euros)	PLEITOS E IMPUESTOS	REPOSICIÓN Y MEJORA CINIIF 12	OTROS RIESGOS A LARGO PLAZO	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	PROVISIONES A CORTO PLAZO	TOTAL
Saldo a 31 de diciembre de 2022	272	97	47	416	930	1.346
Variaciones de perímetro y traspasos	5	-5	-9	-9	6	-15
Dotaciones:						
Por resultado bruto de explotación	14	0	1	15	532	547
Por resultado financiero	3	7	0	10	2	12
Deterioro y enajenaciones	2	0	0	2	0	2
Por impuesto sobre sociedades	1	0	0	1	0	1
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	0	24	0	24	0	24
Reversiones:						
Por resultado bruto de explotación	-11	0	-7	-17	-292	-309
Por resultado financiero	-53	0	0	-53	0	-53
Deterioro y enajenaciones	0	0	-7	-7	-1	-8
Impuesto sobre sociedades	-75	0	0	-75	0	-75
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-1	0	0	-1	0	-1
Aplicaciones con contrapartida en cuentas de circulante	-4	0	0	-4	-201	-204
Aplicaciones con contrapartida en otros activos	1	-34	0	-34	-6	-40
Diferencias de tipo de cambio	1	-2	1	-1	52	51
Saldo a 31 de diciembre de 2023	156	86	26	268	1.011	1.279

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.5)

Provisiones para litigios e impuestos

Se registran en este epígrafe los siguientes conceptos:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 71 y 68 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente, y que principalmente se corresponden con el negocio de Construcción. La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario por importe de 85 millones de euros y 204 millones de euros en 2023 y 2022, derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el Grupo (Nota 6.5.1).

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (Nota 1.3.3.2) cuyo importe total asciende a 86 y 97 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente.

Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución y otros conceptos similares, por importe de 26 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (47 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

A 31 de diciembre de 2023, se incluyen también las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados en Budimex y el negocio de tratamiento de residuos de Reino Unido (Thalia). La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha. La provisión se dota y se revierte contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura. El saldo a 31 de diciembre registrado por este concepto asciende a 14 millones de euros.

Provisiones a corto plazo

En este epígrafe corresponde fundamentalmente a las provisiones relativas a contratos con clientes, como las provisiones por gastos diferidos (relativas a los costes de terminación y retirada de obra según contrato de los proyectos de Construcción, que ascienden a 313 millones de euros y 276 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente), y las provisiones por pérdidas presupuestadas, que ascienden a 604 millones de euros y 567 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente.

Las provisiones por pérdidas presupuestadas se concentran fundamentalmente en la división de Construcción por 561 y 497 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente, y en el negocio de tratamiento de residuos de Reino Unido (Thalia) por 46 y 69 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 y 2022, respectivamente.

La variación en 2023 corresponde fundamentalmente a la dotación neta de provisiones en el negocio de Construcción (150 millones de euros), fundamentalmente en la actividad de Polonia, y la aplicación de provisiones (-119 millones de euros), donde destaca la aplicación de pérdidas presupuestadas en el negocio de Estados Unidos.

Para conocer el tratamiento contable de cada una de las provisiones, véanse las Notas 1.3.3.3. y 1.3.3.4.v.

6.4. OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO

En este epígrafe se recogen principalmente:

- Los préstamos participativos que devengan intereses, concedidos por el Estado a diversas sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras por un importe de 53 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (51 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) contraídos por “Autovía de Aragón” en la División de Autopistas.
- Préstamos con empresas asociadas a largo plazo por 21 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 y 22 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, de la actividad de Autopistas
- La deuda que debe el Aeropuerto Internacional de Dalaman a la administración por el canon concesional, que ascendió a 276 millones de euros a largo plazo al cierre del ejercicio (277 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).
- Pagos obligatorios adeudados en virtud del contrato de concesión sobre la I-66, que ascendieron a 865 millones de euros (485 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS

6.5.1. Litigios

El Grupo está sujeto a riesgos que se derivan de la resolución de pleitos o litigios de diferente naturaleza que se originan en el desarrollo de sus actividades. Cuando la ocurrencia de dichos riesgos se considera probable, los pleitos y litigios requieren el reconocimiento de provisiones contables que se dotan en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación que conllevan. Dichas provisiones se detallan en la Nota 6.3. Cuando la probabilidad de que se materialicen los riesgos es más reducida, se generan pasivos contingentes. No se prevé que surjan pasivos significativos que puedan suponer efectos materiales adversos para el Grupo distintos de los ya provisionados.

También hay activos contingentes, es decir, activos que podrían surgir como consecuencia de diversos procedimientos abiertos. Este tipo de activos no son objeto de reconocimiento en los estados financieros, a menos que su materialización sea virtualmente cierta, como exige la normativa contable para tal reconocimiento.

A continuación, se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo. Se incluyen tanto aquellos que pueden generar pasivos como los que pueden hacer surgir activos.

a) Litigios y otros pasivos contingentes en relación al negocio de Autopistas

Litigios en curso a diciembre de 2023

Autopistas estadounidenses: NTE 35W

El 11 de febrero de 2021 se produjo un accidente múltiple en la autopista 35W Managed Lanes, en Dallas, Texas, en el que se vieron implicados 133 vehículos, con el resultado de 6 muertos y varios heridos.

Como consecuencia de este incidente, la sociedad concesionaria NTE Mobility Partners Segment 3 LLC, en la que Ferrovial tiene una participación del 53,66%, es parte, junto con varias sociedades americanas del Grupo, en 29 de las demandas que se han interpuesto y que están en una fase incipiente del litigio.

De conformidad con la opinión de sus asesores jurídicos externos, la sociedad concesionaria no prevé ningún impacto material aún en caso de que se emita una resolución desfavorable puesto que se encuentra cubierto las pólizas de seguro en vigor.

Como consecuencia, no se ha registrado ninguna provisión alguna en relación a dicho riesgo.

Portugal - Auto-Estradas Norte Litoral, S.A.

La masa concursal de J. Gomes - Construções do Cávado, S.A., (la matriz de J. Gomes) interpuso una demanda civil contra Cintra Infrastructures SE (CISE), en la que se solicitaba la invalidez de la compra de las acciones de Auto-Estradas Norte Litoral, S.A. (las acciones de AENL) por parte de CISE a J. Gomes - Concessões Norte, Unipessoal, Lda, filial íntegramente participada de la Matriz de J. Gomes (la filial de J. Gomes). La matriz de J. Gomes inició un procedimiento judicial contra CISE y contra la filial de J. Gomes alegando que el precio de compra pagado por CISE fue más bajo que el valor de mercado razonable de las acciones de AENL. La filial de J. Gomes no es una entidad insolvente (como sí lo es la parte demandante, la matriz de J. Gomes). CISE adquirió las acciones de AENL no solo a la filial de J. Gomes, sino también del resto de las accionistas minoritarios de AENL, pagando el mismo precio por acción a todos los accionistas, incluida la filial de J. Gomes.

La parte demandante, la matriz de J. Gomes, ha solicitado que (i) CISE devuelva a la parte demandante (a) las acciones de AENL y (b) un importe correspondiente a los dividendos totales recibidos en relación con dichas acciones desde la fecha en que se produjo la venta; y que (ii) se permita a la parte demandante pagar una pequeña fracción del precio que ha recibido la filial de J. Gomes de CISE por tales acciones de AENL, y que el resto del precio lo reclame CISE como acreedor común en el marco del procedimiento concursal de la matriz de J. Gomes

La Sociedad estima el valor de la demanda, incluidos los intereses legales devengados, que, aunque todavía no se han reclamado, se podrán solicitar en relación con el procedimiento incoado por la matriz de J. Gomes, en un importe inferior a 10 millones de euros.

La Sociedad considera, tras consultar con asesores jurídicos externos, que existen argumentos para sostener la postura de Cintra, por lo que no se ha registrado ninguna provisión en relación con este riesgo.

Litigios finalizados durante o antes de 2023

Procedimiento judicial de las entidades financieras del proyecto de la Radial 4

En junio de 2013, un grupo de entidades financieras que forman parte del sindicato bancario de la financiación del proyecto Radial 4 inició un procedimiento judicial ante el Juzgado de Primera Instancia nº 61 de Madrid contra los accionistas de la sociedad concesionaria, Cintra Infraestructuras SE y Sacyr Concesiones, S.L. Los accionistas de la concesionaria habían garantizado la aportación de capital contingente si se cumplían una serie de circunstancias establecidas en el correspondiente acuerdo de financiación del proyecto.

En concreto, el grupo de entidades financieras solicitó la ejecución de una garantía corporativa de 23 millones de euros constituida por los accionistas (de la que Cintra Infraestructuras, SE tenía una participación proporcional de 14,95 millones de euros), por un supuesto incumplimiento de determinadas ratios del acuerdo de financiación.

El Juzgado de Primera Instancia N.º 61 de Madrid desestimó la demanda, declarando que el sindicato bancario carecía de legitimación para solicitar que se ejecutara dicha garantía. El sindicato bancario interpuso contra esta decisión un recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Madrid, recurso que fue desestimado por la Audiencia Provincial de Madrid, quien confirmó la sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º 61 de Madrid. Las entidades financieras interpusieron un recurso extraordinario de infracción procesal ante el Tribunal Supremo, que fue admitido a trámite. Como consecuencia de esta admisión a trámite por parte del Tribunal Supremo, la Audiencia Provincial de Madrid entró a conocer sobre el fondo del asunto, y estimó el recurso interpuesto por el sindicato bancario.

Tras la resolución de la Audiencia Provincial de Madrid a favor del grupo de entidades financieras, Cintra Infraestructuras, SE y Sacyr Concesiones, S.L. presentaron un recurso de casación ante el Tribunal Supremo español el 10 de diciembre de 2020.

El 23 de octubre de 2023 se notificó a Cintra Infraestructuras SE el auto dictado por el Tribunal Supremo por el que se inadmitía el recurso de casación interpuesto el 10 de diciembre de 2020, deviniendo firme la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid. En virtud de lo anterior, el 15 de noviembre de 2023 Cintra Infraestructuras SE pagó 14,95 millones de euros más 6,38 millones de euros en intereses devengados, que estaban totalmente provisionados. A día de hoy, únicamente quedan pendientes las costas legales solicitadas por las partes demandadas.

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

La división de Construcción tiene abiertos varios procedimientos judiciales, relativos fundamentalmente a posibles defectos de construcción en las obras realizadas y a reclamaciones de responsabilidad civil. Tal y como se indica en la Nota 6.3, a 31 de diciembre de 2023 y 2022, respectivamente, se habían registrado provisiones a nivel global por importe de 68 millones de euros y 68 millones de euros, en relación con estos procedimientos. Las provisiones registradas para cada demanda no excedían los 10 millones de euros. La provisión para cada una de las demandas corresponde a la mejor estimación realizada por Ferrovial respecto al posible impacto de las mismas.

A continuación, se ofrece una descripción de los litigios más relevantes en lo que se refiere al importe.

Litigios en curso a diciembre de 2023

Negocio de Construcción en España:

En 2019 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) abrió un expediente sancionador a Ferrovial Construcción S.A. y otras empresas constructoras por supuestos comportamientos contrarios a la libre competencia.

El 6 de julio de 2022, la CNMC dictó resolución declarando que Ferrovial Construcción S.A. había cometido una “infracción muy grave” del artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y del artículo 101 del Tratado de la Unión Europea e imponiendo una multa de 38,5 millones de euros.

El 4 de octubre de 2022, Ferrovial Construcción, S.A. presentó ante la Audiencia Nacional española un recurso contencioso-administrativo contra la resolución de la CNMC. En el escrito, también se solicitó la adopción de la medida cautelar de suspender su ejecución.

El 9 de diciembre de 2022, la Audiencia Nacional notificó el auto acordando suspender la mencionada resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, suspensión que se mantendrá hasta la resolución del recurso contencioso-administrativo.

El Grupo considera que la probabilidad de que este litigio se resuelva de forma adversa es baja y, en consecuencia, no ha provisionado importe alguno por este concepto.

Proyecto D4R7 (Eslovaquia)

Hay dos procesos en curso:

Investigación penal por presuntos riesgos y daños medioambientales en relación con la explotación de parcelas en Jánošíková.

En junio de 2019, la Jefatura Provincial de la Policía Nacional en Bratislava (Eslovaquia) inició de oficio una investigación criminal contra D4R7 Construction s.r.o., la joint venture constituida para llevar a cabo el proyecto de construcción de la autopista D4R7 en Bratislava, conformada por Ferrovial y PORR (con participaciones del 65% y 35% en la joint venture, respectivamente). El motivo de la investigación son unos presuntos delitos de riesgo y daños al medio ambiente, tipificados como tal en el Código Penal eslovaco, por no haber obtenido presuntamente los permisos necesarios para excavar tierra en dos parcelas de Jánošíková, Eslovaquia. Los presuntos daños y perjuicios se cuantificaron en 8,7 millones de euros.

Las dos parcelas que necesitan los permisos medioambientales no forman parte de la traza de la obra de la autopista, aunque los materiales extraídos de las parcelas se utilizaron para construir el proyecto conforme a los acuerdos con los propietarios, los cuales no han sufrido ningún daño medioambiental. Los trabajos de excavación, que incluían obtener el consentimiento de los propietarios, así como los permisos medioambientales necesarios para extraer la tierra, se subcontrataron a una empresa local especializada en este tipo de trabajos.

La investigación sigue abierta, varias personas han sido imputadas y se han presentado varios escritos de defensa en respuesta a estos presuntos cargos. Asimismo, las autoridades eslovacas, en su calidad de investigador/fiscalía, y la joint venture, en su calidad de investigado/acusado, han presentado informes periciales. La joint venture presentó el último informe pericial en relación con la investigación en diciembre de 2022, tras lo cual la fiscalía presentó el expediente de la investigación ante el tribunal. Una vez revisado, el tribunal ha decidido devolver el expediente a la fiscalía al no haberse cumplido todos los requisitos legales para llevar el caso a juicio. Dicha decisión ha sido recurrida por la fiscalía encontrándose pendiente de decisión.

El Grupo considera improbable que la investigación genere algún riesgo, por lo que no se ha reservado ninguna provisión con respecto a este litigio.

Investigación penal por presuntos daños medioambientales y presencia de sustancias peligrosas en relación con la explotación de parcelas en Blatná na Ostrove

El 2 junio de 2023, el Presidium de la Policía del Centro Nacional de Tipos Especiales de Criminalidad, la división que investiga sustancias peligrosas y delitos contra el medio ambiente, presentó cargos contra D4R7 Construction s.r.o. por un presunto delito de “haber puesto en peligro y haber perjudicado el medio ambiente” infringiendo la Sección 300(1) del Código de Procedimiento Penal eslovaco. Los cargos alegan que, entre mayo y diciembre de 2018, D4R7 Construction s.r.o. causó daños medioambientales cuantificados en 6,6 millones de euros en determinadas parcelas de tierra protegidas ubicadas en Blatná na Ostrove al extraer más de 200.000 toneladas de tierra sin permiso. Los trabajos de excavación, así como los permisos medioambientales necesarios para extraer la tierra, se subcontrataron a una empresa local especializada en este tipo de trabajos. Aún no se ha fijado fecha para la vista. D4R7 impugna estos cargos y tiene la intención de presentar una respuesta oportuna.

El Grupo considera improbable que la investigación genere algún riesgo, por lo que no se ha reservado ninguna provisión con respecto a este litigio.

FBSerwis (Polonia)

El 1 de febrero de 2023, el Presidente y el Vicepresidente del Comité de Dirección de FBSerwis, S.A., una filial de Budimex, fueron detenidos en Varsovia, Polonia, por la Oficina Central Anticorrupción. Según la información facilitada públicamente por la Fiscalía Nacional polaca, las detenciones estaban relacionada con una investigación más amplia por presunto fraude fiscal y blanqueo de capitales, falsificación de facturas y soborno. Según estas fuentes públicas, más de una docena de personas han sido detenidas como parte de los procedimientos en curso, incluidos tres empleados de FBSerwis, S.A. El 28 de marzo de 2023, el consejo de supervisión de FBSerwis, S.A. decidió cesar al presidente y al vicepresidente del consejo de administración de dicho consejo de administración. Por tanto, FBSerwis, S.A. ha rescindido sus contratos de trabajo. La investigación está en curso y FBSerwis, S.A. está cooperando con las autoridades.

El consejo de administración de FBSerwis, S.A. no identifica actualmente ningún riesgo significativo para sus operaciones. Además, encargó a un bufete de abogados independiente la investigación de cualquier irregularidad relacionada con los hechos mencionados. Esta investigación ya ha concluido.

En mayo de 2023, el consejo de supervisión nombró un nuevo presidente del consejo de administración.

El consejo de administración de FBSerwis, S.A. ha establecido una oficina de control interno para supervisar el cumplimiento de sus políticas y procedimientos, que se han revisado y mejorado en 2023.

Habida cuenta de lo anterior, el consejo de administración de FBSerwis S.A. considera que, actualmente, no existe ninguna necesidad de ajustar los estados financieros en relación con estos sucesos. En opinión del asesor jurídico externo contratado por FBSerwis S.A., el riesgo de que la sociedad pudiera ser considerada responsable de los acontecimientos que se están investigando es remoto y se estima que no superará 1 millón de euros. Por tanto, a 31 de diciembre de 2023 no hemos reconocido ningún pasivo en nuestros estados financieros en relación con este asunto.

Proyecto Bucaramanga (Colombia)

En diciembre de 2023, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) de Colombia impuso una sanción a la Concesionaria por el proyecto Ruta del Cacao, que fluye «back-to-back» a la joint venture de construcción (CJV), en la cual Ferrovial Construcción tiene una participación del 70%, por retrasos en la finalización del segmento 8 (UF8) del proyecto. Esta sanción se ha recurrido. La multa impuesta asciende a aproximadamente 15 millones de dólares. El retraso en la finalización del UF8 se debe a las condiciones geológicas del terreno que no se podían prever y han provocado múltiples corrimientos de tierra. Estas condiciones están fuera del alcance de la Concesionaria, y de la CJV, en virtud del contrato de concesión con la ANI. Las partes han iniciado varios procedimientos, solicitando la nulidad de las sanciones impuestas, así como que se declare la fuerza mayor debido a los corrimientos de tierra. Si alguno de estos procedimientos tiene éxito, se declararían nulas las sanciones. El impacto de este retraso y del coste asociado, se ha tenido en cuenta en la provisión por pérdidas futuras en 2023 relativa a este proyecto.

Proyectos de la I-66 y de la I-285 (EE. UU.)

En 2015 el Departamento de Transporte de Georgia concedió el diseño y la construcción del proyecto de mejora de la I-285/SR-400 a North Perimeter Contractors, LLC, cuyo socio único es Ferrovial Construction US Corp.

En 2016, se adjudicó a FAM Construction, LLC (en la que Ferrovial Construction US Corp. tiene una participación del 70% y Allan Myers VA una participación del 30%) el diseño y la construcción del proyecto Interstate 66 Outside the Beltway.

Estos proyectos diseño-construcción están a punto de completarse, pero se han incurrido en pérdidas por acontecimientos imprevistos que escapan al control de los contratistas mencionados, como el impacto de la pandemia del Covid-19, los cambios en el alcance dirigidos por el cliente y los fenómenos climatológicos, entre otros. En consecuencia, los contratistas han interpuesto varias reclamaciones *upstream* para recuperar parte de los costes incurridos. Hasta la fecha, se han desestimado las reclamaciones, por lo que los respectivos contratistas han iniciado procesos de reclamación para recuperar las pérdidas en las que han incurrido.

Estas reclamaciones se han tenido en cuenta para calcular las provisiones por pérdidas futuras del grupo de conformidad con la NIIF 15.

c) Litigios de carácter fiscal

Litigios en curso a diciembre de 2023

Tal y como se indica en la Nota 6.3, Ferrovial tiene registradas en su balance provisiones de carácter fiscal por importe de 85 millones de euros, 200 millones de euros y 209 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, respectivamente.

Estas provisiones se corresponden fundamentalmente con litigios en curso derivados de las actas levantadas a raíz de inspecciones tributarias en España cuya cuota litigiosa asciende a 207 millones de euros, 332 millones de euros y 333 millones de euros correspondientes a 2023, 2022 y 2021, respectivamente, siendo los importes más significativos los relativos al impuesto sobre sociedades e IVA de los ejercicios 2002 a 2017.

Procedimientos fiscales relativos a la amortización a efectos fiscales del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport

El litigio más destacado es el procedimiento relativo a la amortización a efectos fiscales del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport. El 27 de septiembre de 2023, el Tribunal General de la Unión Europea dictó una resolución anulando la decisión de la Comisión Europea del 15 de octubre de 2014, que consideraba la amortización fiscal española del fondo de comercio financiero en relación con la adquisición indirecta de sociedades no residentes como una “ayuda estatal” incompatible con el Tratado de la UE. La resolución del Tribunal General de la Unión Europea estimó los recursos de España y de varias sociedades españolas, incluida Ferrovial, y determinó que la decisión de la Comisión Europea violó los principios de seguridad jurídica y de protección de la confianza legítima. La resolución fue recurrida por la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

El 14 de diciembre de 2023, la Comisión Europea presentó su recurso contra esta resolución ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (C-780/23 P). El procedimiento está abierto.

Dado que el Grupo considera que existen argumentos sólidos que justifican esta posición procesal en este proceso, no se ha registrado ninguna provisión a 31 de diciembre de 2023. Sin embargo, si no se produce una sentencia judicial favorable, habría un impacto negativo de 87,6 millones de euros en la cuenta de resultados del Grupo, correspondiente al Impuesto sobre Sociedades adicional de los ejercicios 2002-2022. El importe máximo a pagar en relación con un posible resultado adverso sería de 42 millones de euros, dado que el resto ya ha sido pagado por el Grupo. En caso de una resolución favorable, la Agencia Tributaria de España deberá reembolsar los importes inicialmente reclamados y pagados (45,6 millones de euros).

Inconstitucionalidad del Real Decreto-Ley 3/2016

El 18 de enero de 2024 el Tribunal Constitucional se pronunció en relación con el RDL 3/2016, que modificaba el impuesto sobre sociedades limitando la compensación de pérdidas netas de explotación (límite actual del 25% frente al 70% anterior al RDL), estableciendo además límites a la aplicación de deducciones por doble imposición y obligaciones imperativas, como la integración automática en la base imponible de las pérdidas por deterioro de participaciones accionariales deducidas en ejercicios anteriores.

La Sentencia del Tribunal Constitucional, publicada el 20 de febrero de 2024, resuelve que el uso del Real Decreto-Ley no resulta adecuado para modificar los elementos esenciales del Impuesto sobre Sociedades (IS), y que esta práctica incumple los requisitos constitucionales. Basándose en este fundamento, el Tribunal Constitucional anuló el RDL 3/2016, que se considera nulo de pleno derecho. La Sociedad ha interpuesto varias demandas en relación con su liquidación de Impuesto sobre Sociedades, correspondiente a los ejercicios fiscales 2016 a 2023, basándose en el mismo argumento.

Como resultado de la sentencia del Tribunal Constitucional, la Sociedad considera que es probable que obtenga una sentencia favorable, por lo que el importe esperado a recuperar por el Grupo en relación con los ejercicios 2016 a 2023 asciende a 37 millones de euros. La Sociedad no ha registrado impacto alguno en sus cuentas anuales consolidadas de 2023 ya que el RDL 3/2016 no era nulo a fecha 31 de diciembre de 2023 y, de acuerdo con la NIC 37.35, los activos contingentes sólo se contabilizan si su recuperabilidad se ha hecho prácticamente cierta en el ejercicio. El efecto total previsto afectaría a las cuentas anuales consolidadas de la Sociedad de 2024.

La Sociedad estima un impacto positivo adicional de 49 millones de euros de esta sentencia en su análisis de recuperabilidad de pérdidas fiscales para ejercicios posteriores a 2023, que también afectaría a los estados financieros consolidados de 2024 de la Sociedad. Cualquier cambio en la legislación puede tener un impacto en esta estimación.

Litigios finalizados durante o antes de 2023

El acuerdo de liquidación derivado del acta, por el concepto impuesto sobre sociedades español, ejercicio 2006

Existía un litigio en curso en relación con la liquidación del impuesto sobre sociedades español de 2006 del Grupo relativo a la aplicación de una deducción por actividades de exportación relacionadas con una inversión efectuada para adquirir la participación en la antigua BAA (ahora Heathrow Airport Holding Limited). El Grupo interpuso un recurso de casación ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo de liquidación derivado del acta incoada a Ferrovial, por el concepto impuesto sobre sociedades, ejercicio 2006. El Grupo había registrado una provisión por importe de 119,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2022. El 12 de septiembre de 2023, el Tribunal Supremo español falló a favor de Ferrovial.

La resolución resuelve la disputa de manera definitiva y declara la nulidad del acta de la inspección fiscal, por lo que la provisión registrada en las cuentas se liberó en 2023, afectando a los resultados financieros y al impuesto sobre sociedades.

6.5.2. Garantías

a) Avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles riesgos, de materialización incierta, relativos a la responsabilidad que se deriva de la ejecución de los diversos contratos que constituyen la actividad de sus divisiones de negocio.

Para cubrir dicha responsabilidad, el Grupo tiene avales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2023, el saldo era de 8.533 millones de euros (8.093 millones de euros en 2022).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	Dic. 2023	Dic. 2022
Construcción	7.013	6.067
Autopistas	404	642
Aeropuertos	799	1.044
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	66	81
Otros	251	258
Total actividades continuadas	8.533	8.093
TOTAL	8.533	8.093

Según el tipo de instrumento, los 8.533 millones de euros se desglosan en: i) 3.358 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras, ii) 4.507 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y iii) 668 millones de euros en avales otorgados por compañías de seguros.

Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o de prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo; de este modo, si un proyecto no fuese llevado a cabo, la garantía sería ejecutada por el cliente.

A pesar del importe tan relevante de estas garantías, el impacto que de ellas se puede derivar es muy reducido, ya que las empresas del Grupo ejecutan los contratos conforme a lo acordado con los clientes, provisionando dentro de los resultados de cada uno de los contratos los posibles riesgos que se puedan derivar de su ejecución (Nota 6.3).

Por último, cabría indicar que, dentro del importe total de avales del Grupo de actividades continuadas recogido en la anterior tabla, 796 millones de euros garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, principalmente JFK-NTO (Nota 6.5.3).

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del Grupo

Como anteriormente se ha comentado, en general existen garantías otorgadas entre empresas del Grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras.

Aunque este tipo de garantías no tienen efecto a nivel del Grupo consolidado, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto (Nota 1.1.2.) que deben tenerse en cuenta debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso a los accionistas o con recurso limitado a las garantías proporcionadas (Nota b.1 garantías de capital contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver apartado b.2.).

b.1) Garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a sociedades proyecto en relación con la deuda de estos últimos, que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si se llegasen a producir los eventos garantizados (Garantías de Capital Contingente).

Dentro de las garantías prestadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto, existen dos tipos de garantías:

- Aquellas garantías que responden de la ejecución correcta del contrato de construcción o prestación de servicios y que se encuentran incluidas dentro de las mencionadas en la nota anterior (6.5.2.a).
- Aquellas que garantizan riesgos distintos de la correcta ejecución de los contratos de construcción y servicios, y podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegan a producirse los eventos garantizados (algunas de las cuales se incluyen también en la nota 6.5.2.a) porque son garantías bancarias).

Este segundo bloque de garantías es objeto de desglose separado en este apartado ya que, como se menciona en la Nota 5.2. relativa a tesorería y equivalentes y deuda financiera, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Por lo que es importante conocer aquellas garantías cuya ejecución, en el caso de cumplimiento del evento que las genere, podría implicar desembolsos en favor de las sociedades proyectos o titulares de su deuda distintos al capital o inversión comprometida mencionado en la Nota 6.5.3. Dichas garantías se denominan garantías de capital contingente.

A continuación, se desglosan las garantías vivas de esta naturaleza a 31 de diciembre de 2023 en favor de proyectos consolidados por Integración Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y su importe máximo. Cabe señalar que los importes que se indican son los que corresponden a Ferrovial:

SOCIEDAD BENEFICIARIA (PROYECTO)	CONCEPTO GARANTÍA	Dic. 2023
Conc. Prisiones Lledoners	Garantía técnica de restitución al banco en caso de resolución del contrato. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	64
GARANTÍAS PROYECTOS CONSTRUCCIÓN		64
I-66	Garantía para cubrir sobrecostos del proyecto.	15
GARANTÍAS PROYECTOS AUTOPISTAS		15
Centella	Avales para cubrir la consecución de diferentes hitos y el pago de posibles multas durante el periodo de ejecución inicial. PCG para cubrir gap de liquidez hasta 20 millones de euros	35
GARANTÍAS PROYECTOS ENERGIA Y MOVILIDAD		35
Dalaman	Aval para cubrir las ratios de deuda	6
GARANTÍAS PROYECTOS AEROPUERTOS		6
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL		120

A continuación se desglosan los importes relativos a las garantías de la misma naturaleza que corresponden al porcentaje de participación, en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por puesta en equivalencia, cuya deuda, por lo tanto, no se integra en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo.

SOCIEDAD BENEFICIARIA (PROYECTO)	CONCEPTO GARANTÍA	Dic. 2023
Serrano Park (Cintra)	Garantía para cubrir amortización de deuda	3
Extensión ETR	Garantía para cubrir sobrecostos del proyecto.	15
407 EXT PHASE II	Garantía para cubrir sobrecostos del proyecto.	8
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA		26

b.2) Otras garantías otorgadas a sociedades de plantas de tratamiento de residuos (Nota 3.2.)

El grupo "Thalia" opera en el Reino Unido cuatro plantas de tratamiento de residuos y generación de energía a partir de dicho tratamiento. Dichas plantas están siendo explotadas mediante contratos de concesión con las administraciones locales en los que se regula la construcción y posterior explotación. Cada una de estas plantas (Cambridge, North York, Milton Keynes y la isla de Wight) está en funcionamiento, y las instalaciones de recuperación de energía de la isla de Wight están en la fase de puesta en marcha. Los cuatro contratos de concesiones representan la mayoría de nuestras operaciones de gestión de residuos y vencen entre 2033 y 2042. Otros contratos de gestión de residuos actuales vencen antes, con inicio en 2024.

Hasta la fecha, dichas plantas estaban siendo explotadas por Thalia, que aún formaba parte de Amey, y por ello, las obligaciones sobre dichos contratos estaban garantizadas por Amey y por Cespa (Prezero a día de hoy), sociedad cabecera del negocio de tratamiento de residuos en España que fue vendida a un tercero en 2021. Dichos activos de Thalia fueron excluidos del perímetro de venta de Amey. Al haberse completado en diciembre de 2022 la venta de Amey, ya se había producido previamente el traspaso de dichos activos dentro del Grupo Ferrovial. En paralelo, se prevé que el traspaso de las garantías sobre el cumplimiento de obligaciones relativas a dichos activos se realizará a lo largo de 2024 a otras sociedades del Grupo.

El importe de las garantías otorgadas por diferentes empresas del grupo a los beneficiarios asciende a 358 millones de libras (322 millones de libras en 2022). En determinados escenarios puntuales como el fraude, mala conducta o abandono del activo, la garantía puede llegar a ser ilimitada.

En los últimos años, dichas plantas, especialmente en los casos de Milton Keynes e Isla de Wight, han tenido problemas tanto en la fase de construcción como en la fase de puesta a punto y explotación. A cierre del ejercicio 2023, el Grupo tenía reconocida una provisión por pérdidas futuras en relación a estas plantas por importe de 38 millones de libras (61 millones de libras a 31 de diciembre de 2022). Dicha provisión no incluye los gastos de estructura de dicho negocio que se estiman en una cifra de 8 millones de libras anuales.

b.3) Garantías otorgadas en los procesos de desinversión

En los distintos contratos de venta firmados en el proceso desinversión de la antigua División de Servicios se han otorgado diversas garantías a los compradores en relación con la evolución de diversos litigios potenciales o en curso en las fechas de las distintas operaciones.

Aquellas garantías que cumplen los requisitos establecidos en la normativa contable para su registro (NIC 37) han sido provisionadas al cierre del ejercicio. El importe de las provisiones dotadas por este concepto asciende a 22 millones de euros.

Destacan las siguientes garantías:

Litigio relativo al expediente sancionador abierto por la (CNMC) en relación al sector de mantenimiento de carreteras (ver el punto 6.5 de las Cuentas Anuales de Ferrovial de 2021):

En julio de 2019 la CNMC incoó expediente sancionador contra Ferroser Infraestructuras, S.A. (actualmente Serveo Infraestructuras, S.A.), así como contra otras empresas del sector, por supuestas prácticas anticompetitivas en licitaciones para la prestación de los servicios de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, convocadas por el Ministerio de Fomento.

En agosto de 2021 se notificó la Resolución del Consejo de la CNMC que declaró que había existido una infracción muy grave del art. 1 de la LDC y del 101 del TFUE. El Consejo le impuso una multa de 5,7 millones de euros.

Dicha resolución ha sido recurrida en vía contencioso-administrativa ante la Audiencia Nacional. En diciembre de 2021 se notificó la admisión a trámite del recurso. El 22 de febrero de 2022 se ha notificado Auto suspendiendo la resolución sancionadora, tanto en relación con la multa como con la prohibición de contratar. El 10 de mayo de 2022 la resolución sancionadora objeto de recurso se encuentra suspendida.

Ferroser Infraestructuras S.A (actual Serveo Infraestructuras, S.A.) es una de las sociedades que fue sido objeto de venta con motivo de la desinversión en el negocio de mantenimiento de Infraestructuras en España materializado el 31 de enero de 2022 y, por tanto, ya no es una sociedad controlada por Ferrovial, S.A.

Ferrovial otorgó una garantía al comprador en relación con este pleito de 6 millones de euros si bien por una duración limitada. Este importe ha sido provisionado.

Procedimientos fiscales

Se han concedido garantías a PREZERO en relación con diferentes procedimientos fiscales en curso. El importe de estas garantías, que se han provisionado, asciende a 5,9 millones de euros.

c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos (Nota 3.4)
- Garantías sobre depósitos o caja restringida (Nota 5.2).

d) Garantías recibidas de terceros.

A 31 de diciembre de 2023 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.757 millones de euros (1.631 millones a 31 de diciembre de 2022), fundamentalmente provenientes de las sociedades de Ferrovial Construcción en Estados Unidos por un importe total de 1.326 millones de euros, Grupo Budimex por 161 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 271 millones de euros, destacando las sociedades de Reino Unido por 114 millones de euros y Australia por 115 millones de euros.

Estas garantías recibidas de terceros se corresponden a avales técnicos mediante los que determinados subcontratistas o proveedores en la actividad de construcción garantizan el cumplimiento íntegro de sus obligaciones contractuales en relación con las obras en las que son contratados, sin que sea posible su venta o pignoración.

6.5.3. Compromisos

Según se describe en la Nota 1.1., los proyectos de infraestructuras se llevan a cabo a través de contratos a largo plazo, en los que en la sociedad titular del proyecto en la que el Grupo participa, bien en exclusiva o con otros socios, consigue la deuda externa necesaria para su financiación sin recurso al accionista de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas, en las condiciones señaladas en la Nota 5.2. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial solo considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

a) Compromisos de inversión

Los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a la aportación de capital en proyectos de infraestructuras son de 850 millones de euros (1.163 millones de euros en diciembre de 2022). La disminución producida durante el ejercicio 2023 tiene su origen, principalmente, en las inversiones realizadas por Ferrovial para aportar capital a la nueva Terminal Uno del aeropuerto JFK de Nueva York y a las autopistas estadounidenses. Los compromisos de inversión con respecto a la nueva Terminal Uno del Aeropuerto JFK de Nueva York a 31 de diciembre de 2023 ascendieron a 768 millones de euros (1.013 millones de euros en diciembre de 2022). Esta reducción relativa a los mismos, se ha compensado parcialmente con un aumento del capital comprometido en el negocio de Energía y Movilidad debido a los nuevos proyectos de transmisión en Chile.

A continuación se muestra un desglose de los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	2024	2025	2026	2027	2028	2028 Y POSTERIOR	TOTAL
Autopistas	12	0	0	0	0	0	12
Energía y Movilidad	9	13	17	0	0	3	42
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL	21	13	17	0	0	3	54
Autopistas	0	27	0	0	0	0	27
Aeropuertos	459	242	67	0	0	0	768
Construcción	1	0	0	0	0	0	1
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA	460	269	67	0	0	0	796
TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	481	282	84	0	0	3	850

Derivado del acuerdo de refinanciación de AGS, comentado en la nota 5.4.c.v, Ferrovial tiene también un compromiso de inyección a favor de AGS de hasta 15 millones de libras (50% capital - 50% deuda) sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez hasta el vencimiento del préstamo otorgado, que se producirá en 2024.

Adicionalmente, existen compromisos de inversión de hasta 41 millones de euros (53 millones de euros en diciembre de 2022) en inversiones realizadas en sociedades en las que Ferrovial tiene una participación minoritaria, y que desarrollan proyectos de innovación relacionados principalmente con energía y movilidad.

b) Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

6.6. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LA ACCIÓN

Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos.

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de remuneración variable a largo plazo basado en los planes de entrega de acciones vinculado a objetivos, en los que también participan otros ejecutivos y profesionales clave del Grupo (el "LTVR"). Estos planes suelen estructurarse en ciclos plurianuales superpuestos (actualmente de tres años), otorgando "unidades" cada año, que pueden convertirse en acciones al final del periodo de devengo (actualmente de tres años) si se cumplen las métricas a las que está sujeto el LTVR. El LTVR se puede resumir de la siguiente forma:

El plan 2020-2022

- El plan 2020-2022 fue aprobado para los Consejeros Ejecutivos y otros directivos del Grupo por el Consejo de Ferrovial, S.A., el 19 de diciembre de 2019 y, en consecuencia, fue aprobado para los Consejeros Ejecutivos por la Junta General de Ferrovial, S.A., el 17 de abril de 2020.
- El Plan de Remuneración a Largo Plazo 2020-2022 (el "LTRP") establece la asignación de "unidades" que tienen el potencial de convertirse en acciones en 2020, 2021 y 2022. Estas acciones, si procede, se entregarán en el tercer aniversario de la asignación de las unidades correspondientes (es decir, 2023 para la asignación de 2020, 2024 para la asignación de 2021 y 2025 para la asignación de 2022).

- Las “unidades” otorgadas en virtud del LTRP 2020-2022 pueden convertirse en acciones si (i) los beneficiarios permanecen en la Sociedad durante un periodo de tres años desde la fecha en la que se otorgaron las unidades, salvo en circunstancias excepcionales tales como jubilación, invalidez o fallecimiento, y si (ii) se cumplen determinados objetivos vinculados a métricas internas o externas que reflejan aspectos económico-financieros y de creación de valor para la sociedad, según lo aprobado por el Consejo de Administración y en la Junta General de Ferrovial S.A.

El plan 2023-2025

- El LTRP 2023-2025 fue aprobado para los Consejeros Ejecutivos y otros directivos del Grupo por el Consejo de Ferrovial el 15 de diciembre de 2022. En consecuencia, tal y como exige la legislación española en materia de sociedades, el LTRP 2023-2025 para los directores ejecutivos fue aprobado por la Junta General de Ferrovial S.A., el 13 de abril de 2023.
- Este plan establece la asignación de “unidades”, que tienen el potencial de convertirse en acciones en 2023, 2024 y 2025. Estas acciones, si procede, se entregarán en el tercer aniversario de la asignación de las unidades correspondientes (es decir, 2026 para la asignación de 2023, 2027 para la asignación de 2024 y 2028 para la asignación de 2025).
- Las “unidades” otorgadas en virtud del LTRP 2023-2025 pueden convertirse en acciones si (i) los beneficiarios permanecen en la Sociedad durante un periodo de tres años desde la fecha en la que se otorgaron las unidades, salvo en circunstancias tales como jubilación, invalidez o fallecimiento, y si (ii) se cumplen determinados objetivos vinculados a métricas internas o externas que reflejan aspectos económico-financieros, creación de valor para la sociedad y objetivos ESG, según lo aprobado por el Consejo de Administración y en la Junta General de Ferrovial S.A.

Puesto que son aplicables a los Consejeros Ejecutivos, tanto el plan 2020-2022 como el plan 2023-2025, se sometieron posteriormente a aprobación por parte de la Junta General de Accionistas de Ferrovial International SE, ya que está relacionado con la aplicación de los planes tras la Fusión el 13 de junio de 2023.

El número de acciones vivas en relación a estos planes es, a 31 de diciembre de 2023, de 1.953.016 acciones, como se comenta en la Nota 5.1.1.

El resumen de los movimientos en los sistemas retributivos vinculados a la acción durante los ejercicios 2023, 2022 y 2021 es el siguiente:

	2023	2022	2021
Número de acciones al inicio del ejercicio	1.782.127	2.054.531	2.468.724
Planes concedidos	653.611	702.675	909.578
Planes liquidados	-277.493	-356.958	-292.413
Renuncias y otros	-192.425	-526.552	-954.346
Acciones ejercitadas	-12.804	-91.569	-77.012
Número de acciones al final del ejercicio	1.953.016	1.782.127	2.054.531

Estos planes de entrega de acciones se detallan en la Nota 6.7 sobre retribuciones a los Consejeros Ejecutivos y miembros de la Alta Dirección.

El impacto en la cuenta de resultados registrado en el Grupo en relación con estos sistemas retributivos en 2023 ha supuesto un gasto de 11 millones de euros (8 millones de euros de gasto en 2022 y 9 millones de euros de ingreso en 2021) con contrapartida en patrimonio neto. La variación registrada en el efecto entre 2022 y 2021 se debe a que la reversión de la provisión realizada en el ejercicio para adecuar el gasto al grado de cumplimiento de dichos planes ha sido inferior (mayor grado de cumplimiento).

Valoración plan de entrega de acciones vinculado a objetivos.

Este plan se valora como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega, utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos. Son liquidables en acciones y, por tanto, se valoran cuando se otorgan. El valor calculado inicialmente no se vuelve a estimar. Los importes relacionados se reconocen en el epígrafe «Gastos de personal» con contrapartida en reservas.

6.7. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN

6.7.1. La remuneración de los Administradores en su calidad de tales (es decir, por su pertenencia al Consejo)

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 8.5 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta General de una cantidad anual máxima para el conjunto de los miembros del Consejo de Administración.

La Política de Remuneraciones de los Consejeros aprobada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad el 13 de abril de 2023 (tal y como fue aprobada también por la Junta General de Ferrovial, S.A. celebrada el 13 de abril de 2023), que entró en vigor al completarse la fusión entre Ferrovial, S.A. y Ferrovial International SE (que pasó a denominarse Ferrovial SE), fijó el importe anual máximo de la remuneración de los Consejeros en 1.900.000 euro durante el periodo de vigencia de dicha Política.

La retribución de los Consejeros en su condición de tales se compone de: (i) una asignación fija, abonándose una parte trimestralmente y otra (la asignación fija complementaria) mediante un único pago al finalizar el ejercicio; y (ii) dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones. La retribución queda vinculada a las funciones y responsabilidades atribuidas a cada Consejero, la pertenencia a Comisiones del Consejo y las demás circunstancias objetivas que el Consejo de Administración considere relevantes, garantizando su independencia y compromiso con el largo plazo.

Es la misma fecha en que se aprueban estos estados financieros, el Consejo de Administración aprueba un Informe de Remuneración que se publica en la página web de la Sociedad como parte del Informe de Gestión. Dicho informe describe con más detalle aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad aplicable al ejercicio en curso, así como el resumen global de cómo se aplicó durante el ejercicio 2022. La tabla siguiente muestra la remuneración desglosada de los miembros del Consejo de Administración en su calidad de tales devengada durante los ejercicios 2023 y 2022.

Si, como consecuencia de un número de reuniones superiores al inicialmente previsto o por otro motivo, se superase el importe anual máximo total y conjunto, la diferencia se deducirá en primer lugar del importe de la asignación fija complementaria proporcionalmente a cada Consejero según su condición. De conformidad con los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración, si el importe de las dietas por asistencia sumado al de los componentes fijos no alcanzara el referido importe anual máximo, la diferencia se distribuirá entre los Consejeros a prorrata del tiempo de su permanencia en el cargo durante el ejercicio, si el Consejo así lo decide. Esta distribución tuvo lugar en 2022 y 2023, sumándose al importe de la asignación fija complementaria.

La diferencia existente en los importes de las dietas por asistencia y la asignación fija complementaria en 2023 y 2022 obedece a que: (i) en 2023 hubo un mayor número de reuniones que en 2022; y (ii) la cuantía a distribuir entre los Consejeros a que se refieren las dos últimas frases del párrafo anterior ha sido superior en 2022.

Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en la nota 6.7.2.

				2023
CONSEJERO (Miles de euros)	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA (a)	TOTAL
Rafael del Pino Calvo-Sotelo	35	119	99	253
Oscar Fanjul Martín	35	86	87	208
Ignacio Madridejos Fernández	35	60	53	148
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	57	53	145
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	66	53	154
Philip Bowman	35	55	53	143
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	47	53	135
Bruno Di Leo	35	55	53	143
Juan Hoyos Martínez de Irujo	35	60	53	148
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	35	62	53	150
Hildegard Wortmann	35	42	53	130
Alicia Reyes Revuelta	35	55	53	143
TOTAL	420	764	716	1.900

(a) Incluye el importe de la diferencia hasta el importe anual máximo de la remuneración de 2022 distribuida de manera proporcional entre los administradores.

(*) Los importes indicados se redondean.

				2022
CONSEJERO (Miles de euros)	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA (a)	TOTAL
Rafael del Pino Calvo-Sotelo	35	103	107	245
Oscar Fanjul Martín	35	73	96	204
Ignacio Madridejos Fernández	35	51	61	148
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	51	61	148
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	58	61	154
Philip Bowman	35	47	61	143
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	41	61	137
Bruno Di Leo	35	49	61	146
Juan Hoyos Martínez de Irujo	35	51	61	148
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	35	54	61	150
Hildegard Wortmann	35	36	61	132
Alicia Reyes Revuelta	35	47	61	143
TOTAL	420	662	818	1.900

(a) Incluye el importe de la diferencia hasta el importe anual máximo de la remuneración de 2022 distribuida de manera proporcional entre los administradores.

(*) Los importes indicados se redondean.

6.7.2. Retribución individualizada de los consejeros ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2023, 2022 y 2021

Los Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2023 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

	2023		
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (2)	TOTAL
Retribución fija	1.500	1.313	2.813
Retribución variable	2.809	1.926	4.735
Primas S. Vida	10	5	15
Otras remuneraciones	3	13	16
Planes de acciones (1)	795	795	1.590
Total 2023	5.117	4.052	9.169

*Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2023, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2020, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Las acciones recibidas por Rafael del Pino e Ignacio Madridejos se comunicaron a la CNMV, organismo regulador español, el 13/3/2023 y el 9/3/2023, respectivamente (en ese momento, las acciones de Ferrovial sólo cotizaban en las Bolsa de España)

(2) 1.150 miles de euros hasta el 15 de junio de 2023 y 1.450 miles de euros a partir del 16 de junio de 2023.

La información relativa al ejercicio 2022 se presenta en la siguiente tabla:

	2022		
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (2)	TOTAL
Retribución fija	1.500	1.150	2.650
Retribución variable	2.609	1.538	4.147
Primas S. Vida	10	5	15
Planes de acciones (1)	883	183	1.066
Total 2022	5.002	2.876	7.878

*Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2022, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2019, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Las acciones recibidas por D. Rafael del Pino se comunicaron a la CNMV el 21/3/2022 y las recibidas por D. Ignacio Madridejos el 17/3/2022.

(2) Durante 2022, se ha imputado a D. Ignacio Madridejos, la cantidad de 8 mil euros como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa.

La información relativa al ejercicio 2021 se presenta en la siguiente tabla:

	2021		
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (2)	TOTAL
Retribución fija	1.500	1.100	2.600
Retribución variable	2.275	1.283	3.558
Primas S. Vida	9	4	13
Planes de acciones (1)	490	0	490
Total 2021	4.274	2.387	6.661

*Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2021, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2018, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV el 22/3/2021.

(2) Durante 2021, se ha imputado a D. Ignacio Madridejos, la cantidad de 8 mil euros como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa

b) Sistemas retributivos vinculados a la acción

A continuación, se detallan los planes de retribución en acciones vinculados a objetivos cuyos derechos están pendientes de devengo:

PLAN CONSEJEROS EJECUTIVOS SITUACIÓN A 31.12.2023	UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO		% Nº DE DERECHOS DE VOTO
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2021	67.500	67.500	0,009%
	Asignación 2022	56.400	56.400	0,008%
	Asignación 2023	50.680	50.680	0,007%
Ignacio Madridejos Fernández	Asignación 2021	67.500	67.500	0,009%
	Asignación 2022	56.400	56.400	0,008%
	Asignación 2023	69.925	69.925	0,009%

6.7.3. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2022, durante el ejercicio 2023 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, ni por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2023 el pago de 15 miles de euros y 15 miles de euros en 2022), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. No se han satisfecho primas de seguros de vida por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas.

Finalmente, la Sociedad tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del Grupo cuya entidad dominante es la Sociedad. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros de la Sociedad. La prima satisfecha en 2023 por el mencionado seguro asciende a 1.073 miles de euros (1.097 miles de euros en 2022).

6.7.4. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2023 no existían anticipos ni créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del Grupo o asociadas.

6.7.5. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2023 la siguiente retribución (*):

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (Miles de euros) (*)	2023	2022
Retribución fija	5.094	4.755
Retribución variable	5.534	4.822
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	1.934	1.629
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	33	32
Primas de seguros	19	19
Otros (1)	486	0
Otros (2)	533	0
Total	13.633	11.257

(1) Separación de miembros del Comité no Directivo en 2023 (importe sujeto al impuesto sobre la renta de personas físicas).

(2) Pagos de expatriados

(*) La retribución media de la alta dirección no se desglosa por género con el objeto de conservar la confidencialidad de la retribución, ya que solo hay una mujer en este grupo.

La remuneración indicada corresponde a los titulares de los siguientes cargos: Secretario general, director financiero, director general de Recursos Humanos, director general de Construcción, director general de Aeropuertos, director general de Autopistas, director general de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, director general de Sistemas de la Información e Innovación, director general de Auditoría Externa, director general de Comunicaciones y Responsabilidad Corporativa, director general de Estrategia, director general de Cumplimiento y riesgo y director general de sostenibilidad. La remuneración de los miembros de la alta dirección que han sido consejeros ejecutivos a la misma vez no se incluye, dado que se indica en la Nota 6.6.2.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado “Plan de Retribución Flexible”, que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la alta dirección ha solicitado a la Sociedad aportaciones por valor de 71 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2022, 39 miles de euros).

6.7.6. Otra información sobre la retribución

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la Alta Dirección contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a diez integrantes de la alta dirección, incluido un consejero ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.
- Para la cobertura de tal incentivo, la Sociedad anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2023 ha ascendido a 2.076 miles de euros (1.921 miles euros en 2022), de los que 527 miles de euros corresponden al Consejero Ejecutivo (461 miles de euros en 2022).

6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Las operaciones con partes vinculadas se reportan siguiendo los estándares establecidos por la Norma Internacional de Contabilidad 24 ("NIC 24"). Las transacciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades del Grupo) y sus partes vinculadas durante los ejercicios 2023, 2022 y 2021 se desglosan a continuación, clasificándose en cuatro categorías: a) operaciones entre Ferrovial y sus administradores o alta dirección; b) operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial y los administradores y alta dirección de la Sociedad; y c) operaciones con empresas del Grupo y empresas puestas en equivalencia; d) operaciones entre las sociedades del Grupo.

Las operaciones realizadas por Ferrovial (o las sociedades de su Grupo) con partes vinculadas se llevan a cabo en el desarrollo ordinario de sus actividades o en condiciones de mercado normales.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

a) Operaciones entre Ferrovial y sus administradores o alta dirección

Esta sección incluye las operaciones realizadas entre empresas Ferrovial y sus administradores o miembros de la alta dirección, sus familiares cercanos o entidades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto. Para 2022 y 2021, conforme a la normativa aplicable en cada momento, se incluyen también en esta sección (i) las entidades en las que los consejeros ejecutivos de Ferrovial sean consejeros o altos directivos o los consejeros no ejecutivos de Ferrovial sean consejeros ejecutivos o altos directivos, (ii) o las entidades sobre las que los consejeros de Ferrovial puedan ejercer una influencia significativa. En el caso de las entidades mencionados en (i) y (ii), no se incluyen las transacciones ordinarias, realizadas en condiciones estándar para los clientes y sin importancia.

Si la parte vinculada tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

No hubo operaciones de este tipo en los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial, S.A y sus administradores o alta dirección

Esta sección incluye las operaciones realizadas entre empresas del Grupo y los administradores o miembros de la alta dirección de Ferrovial, o sus familiares cercanos o las entidades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto. Para 2022 y 2021, conforme a la normativa aplicable en cada momento, se incluyen también en esta sección las entidades en las que los consejeros ejecutivos de Ferrovial sean consejeros o altos directivos o los consejeros no ejecutivos de Ferrovial sean consejeros ejecutivos o altos directivos, o las entidades sobre las que los consejeros de Ferrovial puedan ejercer una influencia significativa. En el caso de estas entidades, no se incluyen las transacciones ordinarias realizadas en condiciones estándar para los clientes y sin importancia.

Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se desglosan las operaciones realizadas durante dicho periodo.

En los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, se realizaron las siguientes operaciones con partes vinculadas. En 2023, únicamente se detallan transacciones significativas.

A 31 de diciembre de 2023:

(Miles de euros)

NOMBRE/DENOMINACIÓN	OPERACIONES (1)	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Juan del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	25	-12	27
Ignacio del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	25	-12	27
Rafael del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	25	-12	27

1 Véase el punto 2.8.4.1 del apartado de Gobierno Corporativo sobre operaciones con conflictos de interés, incluido en el Informe de Gestión. En él se describen dos contratos suscritos con una sociedad del Grupo Ferrovial. El primero por una entidad controlada por el Presidente de la Sociedad y el segundo por determinados familiares cercanos del Presidente. Los importes ya facturados en 2023 en virtud de este último contrato figuran en el cuadro anterior.

A 31 de diciembre de 2022:

(Miles de euros)

NOMBRE/DENOMINACIÓN	OPERACIONES (2)	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	2	0	0
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	5	1	0
Criu, S.L.	Prestación de servicios	1	0	0
Polan, S.A.	Recepción de servicios	-12	0	0
Polan, S.A.	Prestación de servicios	17	1	0

A 31 de diciembre de 2021:

(Miles de euros)

NOMBRE/DENOMINACIÓN	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	7	0	1
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	6	1	0
Criu, S.L.	Prestación de servicios	17	1	2
Polan, S.A.	Prestación de servicios	159	1	59

c) Operaciones con sociedades puestas en equivalencia

Esta sección incluye operaciones realizadas entre sociedades del Grupo y sociedades puestas en equivalencia realizadas en el desarrollo ordinario de sus actividades y en condiciones de mercado normales

(Millones de euros)	2023	2022	2021
Servicios recibidos	-3	-2	0
Servicios prestados	111	89	632
Gastos/Ingresos financieros netos	28	22	14
Deudas con partes vinculadas	23	28	21
Cuentas a cobrar de partes vinculadas	294	252	203

d) Operaciones entre empresas del Grupo

En esta sección se incluyen las operaciones efectuadas entre las empresas del Grupo en el desarrollo ordinario de sus actividades, en cuanto a su objeto y condiciones, y que no se han eliminado en la consolidación por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 1.3.2., los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de las cuentas anuales consolidadas puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas -a medida que están siendo ejecutadas- frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra, tanto desde un punto de vista económico como jurídico, es la administración concedente.

En el ejercicio 2023, el área de construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 375.680 miles de euros (865.487 miles de euros en 2022 y 955.920 miles de euros en 2021), por los trabajos realizados y los anticipos correspondientes y, en este sentido, ha reconocido ventas por dicha obra por importe de 489.259 miles de euros (1.030.639 miles de euros en 2022 y 1.016.628 miles de euros en 2021).

En 2023 el resultado de estas operaciones atribuible a las participaciones de la Sociedad en las concesionarias en cuestión y no eliminado en el proceso de consolidación, neto de impuestos y participaciones no dominantes, asciende a -34.942 miles de euros. En 2022 asciende a -60.507 miles de euros y en 2021 a 5.748 miles de euros.

6.9. HONORARIOS AUDITORES

La tabla siguiente resume los honorarios de servicios profesionales prestados por Ernst & Young con respecto a los ejercicios 2023 y 2022.

Millones de euros	2023	2022
Honorarios por servicios de auditoría	13,53	4,79
Servicios recurrentes	8,54	4,79
Servicios no recurrentes	4,99	0,00
Honorarios por servicios relacionados con la auditoría	0,67	0,42
Honorarios de impuestos	0,00	0,01
Otros servicios distintos de auditoría	0,04	0,57

Los “Honorarios por servicios de auditoría” incluyen exclusivamente los servicios por la auditoría legal propiamente dicha:

- Estados financieros consolidados reglamentarios;
- Estados financieros estatutarios de las filiales,
- Estados financieros consolidados con arreglo a las normas del PCAOB por presentar ante la SEC;
- Revisión de los estados financieros consolidados semestrales realizada en junio.

Durante 2023, el contable principal también prestó servicios no recurrentes, que ascienden a 4.990 miles de euros, relacionados con el proceso de inscripción de la Sociedad en la SEC. En concreto, el auditor principal prestó servicios de auditoría conforme a las normas del PCAOB en relación con los estados financieros correspondientes a los ejercicios 2020, 2021 y 2022 incluidos en la declaración de inscripción en la SEC.

“Honorarios por servicios relacionados con la auditoría” son servicios de garantía y otros servicios que están razonablemente relacionados con la ejecución de la auditoría o la revisión de los estados financieros del Grupo. Esta categoría incluye honorarios relacionados con la elaboración de “comfort letters” para la deuda emitida y la verificación de la información no financiera, entre otras.

"Honorarios de impuestos" se refiere a los honorarios en los que se ha incurrido por cumplimiento fiscal, asesoramiento fiscal y planificación fiscal.

Las cifras de 2022 excluyen, a efectos comparativos, los honorarios de las sociedades que, como consecuencia de los procesos de desinversión, ya han salido del perímetro de Ferrovial.

Se requiere la aprobación del Comité de Auditoría y Control para los servicios distintos de los de auditoría prestados por el auditor externo.

6.10. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

Impacto del fallo sobre el Real Decreto-Ley 3/2016

El 18 de enero de 2024 el Tribunal Constitucional se pronunció en relación con el RDL 3/2016, que modificaba el impuesto sobre sociedades limitando la compensación de pérdidas netas de explotación (límite actual del 25% frente al 70% anterior al RDL), estableciendo además límites a la aplicación de deducciones por doble imposición y obligaciones imperativas como la integración automática en la base imponible de las pérdidas por deterioro de participaciones accionariales deducidas en ejercicios anteriores.

La Sentencia del Tribunal Constitucional, publicada el 20 de febrero de 2024, resuelve que el uso del Real Decreto-Ley no resulta adecuado para modificar los elementos esenciales del Impuesto sobre Sociedades (IS), y que esta práctica incumple los requisitos constitucionales. Basándose en este fundamento, el Tribunal Constitucional anuló el RDL 3/2016, que se considera nulo de pleno derecho. La Sociedad ha interpuesto varias demandas en relación con su liquidación de Impuesto sobre Sociedades, correspondiente a los ejercicios fiscales 2016 a 2023, basándose en el mismo argumento.

Como resultado de la sentencia del Tribunal Constitucional, la Sociedad considera que es probable que obtenga una sentencia favorable, por lo que el importe esperado a recuperar por el Grupo en relación con los ejercicios 2016 a 2023 asciende a 37 millones de euros. La Sociedad no ha registrado impacto alguno en sus cuentas anuales consolidadas de 2023 ya que el RDL 3/2016 no era nulo a fecha 31 de diciembre de 2023 y, de acuerdo con la NIC 37.35, los activos contingentes sólo se contabilizan si su recuperabilidad se ha hecho prácticamente cierta en el ejercicio. El efecto total previsto afectaría a las cuentas anuales consolidadas de la Sociedad de 2024.

La Sociedad estima un impacto positivo adicional de 49 millones de euros de esta sentencia en su análisis de recuperabilidad de pérdidas fiscales para ejercicios posteriores a 2023, que también afectaría a los estados financieros consolidados de 2024 de la Sociedad. Cualquier cambio en la legislación puede tener un impacto en esta estimación.

Programa de recompra de acciones

En relación con el programa de recompra de acciones propias de Ferrovial SE explicado en la Nota 5.1, a lo largo de 2024 se han adquirido 5.510.954 acciones propias a un precio medio de 34,45 euros por acción por un importe total de 189 millones de euros.

6.11. ANEXOS

Anexo I. Empresas dependientes (sociedades consolidadas por integración global) (millones de euros)

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
ACTIVIDADES CONTINUADAS					
CORPORACIÓN					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)	Ferrovial SE		100,0%	67	
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)	Ferrovial SE		100,0%	13	1
Ferrovial Corporación, S.A. (a)	Ferrovial SE		100,0%	5	1
Ferrofin, S.L. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		52,0%	24	1
Ferrofin, S.L. (a)	Ferrovial SE		48,0%	22	1
Temaury, S.L. (a)	Ferrovial SE		100,0%	7	
Ferrovial 001, S.A. (a)	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 008, S.L.U (a)	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 009, S.L.U (a)	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 011, S.A	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 012, S.A	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 013, S.A	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 014, S.A	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 015, S.L.	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 016, S.L.	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 017, S.L.	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial Venture VI, S.A.U. (a)	Ferrovial SE		100,0%	6	
Ferrovial Ventures, S.A.U. (a)	Ferrovial SE		100,0%	15	
Pilum, S.A.	P Ferrovial SE		94,1%	1	
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)					
Ferrocop UK Ltd.	Ferrovial SE		100,0%	1	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Ferrovial Ventures, Ltd.	Ferrovial SE		100,0%	7	1
Ferrovial Services UK, Ltd.	Ferrovial EG SE		100,0%	0	
Thalia Waste Treatment B.V.	Ferrovial SE		100,0%	1	
IRLANDA (Domicilio Social: Dublín)					
Landmille, Ltd	Ferrovial SE		100,0%	5	3
LUXEMBURGO (Domicilio Social: Luxemburgo)					
Krypton RE, S.A.	Ferrovial SE		100,0%	8	1
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Ferrovial Netherlands B.V.	Ferrovial SE		100,0%	105	1
Ferrovial Services Netherlands B.V.	Ferrovial SE		100,0%	14	2
Ferrovial Ventures Netherlands B.V.	Ferrovial SE		100,0%	9	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Ferrovial Holding US Corp	Cintra Infrastructures, SE		100,0%	3.228	
Landmille US LLC	Ferrovial Holding US Corp		100,0%	0	3
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Wilmington)					
Ferrovial IT US, LLC	Ferrovial Holding US Corp		100,0%	0	
CONSTRUCCIÓN					
ALEMANIA (Domicilio Social: Colonia)					
Budimex Bau GmbH	Budimex, S.A.		100,0%	5	1
RailBX GmbH	Budimex, S.A.		100,0%	0	1
ARABIA SAUDITA (Domicilio Social: Riad)					
Ferrovial Agroman Company	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		97,5%	3	7
AUSTRALIA (Domicilio Social: Sídney)					

**CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Ferrovial Construction (Australia) PTY LTD	Ferrovial Construction Holdings Ltd		100,0%	-4	1
BRASIL (Domicilio Social: Bela Vista, Sao Paulo)					
Constructora Ferrovial Ltd. (Brasil)	Ferrovial Construction International SE		100,0%	1	
CANADÁ (Domicilio Social: Alberta)					
Webber Infrastructure Management Alberta Ltd	Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd		100,0%	0	
CANADÁ (Domicilio Social: Markham - Ontario)					
Ferrovial Construction CANADA Inc.	Ferrovial Construction International SE		100,0%	66	1
Webber Infrastructure Management Canada Ltd	Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd		100,0%	11	
Webber Infrastructure Management Ontario Limited	Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd		100,0%	30	
CANADÁ (Domicilio Social: Toronto)					
Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd	Ferrovial Construction International SE		100,0%	6	5
CHILE (Domicilio Social: Santiago de Chile)					
Constructora Ferrovial Ltda.	Ferrovial Empresa Constructora Ltda.		97,2%	0	1
Ferrovial Construcción Chile S.A.	Ferrovial Empresa Constructora Ltda.		100,0%	33	1
Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	Ferrovial Construction International SE		100,0%	24	1
Siemsa Chile S.p.A.	Siemsa Industria S.A. (a)		100,0%	0	1
COLOMBIA (Domicilio Social: Bogotá)					
Ferrovial Construcción Colombia, S.A.S	Ferrovial Construction International SE		100,0%	0	
ESLOVAQUIA (Domicilio Social: Bratislava)					
Budimex Slovakia s.r.o.	Budimex, S.A.		100,0%	0	1
D4R7 Construction S.R.O.	Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.		65,0%	3	3
Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.	Ferrovial Construction Holdings Ltd		99,0%	9	3
ESPAÑA (Domicilio Social: Barcelona)					
Conc. Prisiones Lledoners, S.A. (a)	P Ferrovial Construcción, S.A. (a)		100,0%	16	1
ESPAÑA (Domicilio Social: Bilbao)					
Cadagua, S.A. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		100,0%	87	1
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Cocsa, S.A. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		100,0%	8	1
Ditecpesa, S.A. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		100,0%	1	1
Ferroconservación, S.A. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		99,0%	20	1
Ferrovial Construcción, S.A. (a)	Ferrovial SE		100,0%	711	1
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		100,0%	1	
Ferrovial Railway S.A. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		98,8%	0	
Siemsa Control y Sistemas S.A.U. (a)	Siemsa Industria S.A. (a)		99,0%	1	1
Siemsa Industria S.A. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		99,0%	16	1
Urbaoeste, S.A. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		99,0%	0	
Cimentaciones Especiales y Estructurales CIMSA, S.A.	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		99,0%	0	
Arena Recursos Naturales, S.A.U. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio Social: Zaragoza)					
Depusa Aragón S.A. (a)	P Ferrovial Construcción, S.A. (a)		42,3%	2	1
Depusa Aragón S.A. (a)	p Cadagua, S.A. (a)		51,7%	2	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Atlanta)					
Ferrovial Construction East, LLC	Ferrovial Construction US Corp.		100,0%	457	

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Cadagua US LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.		100,0%	14	
Cintra ITR LLC	Ferrovia Construction US Corp.		44,0%	3	1
Ferrovia Agroman 56, LLC	Ferrovia Construction Texas, LLC		100,0%	35	
Ferrovia Agroman Indiana, LLC	Ferrovia Construction US Corp.		100,0%	0	
Ferrovia Construction Texas, LLC	Ferrovia Construction US Corp.		100,0%	158	
Ferrovia Construction US Corp.	Ferrovia Construction US Holding Corp.		100,0%	453	1
Ferrovia Construction US Holding Corp.	Ferrovia Holding US Corp.		100,0%	1.002	1
Grand Parkway Infrastructure LLC	DBW Construction LLC		30,0%	0	1
Grand Parkway Infrastructure LLC	Ferrovia Construction Texas, LLC		40,0%	0	1
Ferrovia Energy Solutions, LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.		100,0%	0	
Servicios (Delaware) Inc.	Webber Infrastructure Management Holding US Corp		100,0%	35	
Webber Infrastructure Management US Inc.	Servicios (Delaware) Inc.		100,0%	255	1
Webber Infrastructure Management Inc.	Webber Infrastructure Management US		100,0%	39	1
Webber Infrastructure Management Holding US Corp	Ferrovia Holding US Corp		100,0%	31	1
Ferrovia Construcción JFK T1 LLC	Ferrovia Construction US Corp.		100,0%	0	
Tecpresa Structural Solutions, LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.		100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Charlotte)					
Sugar Creek Construction LLC	Ferrovia Construction East, LLC		70,0%	64	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Dallas)					
Trinity Infrastructure LLC	DBW Construction LLC		40,0%	0	
Trinity Infrastructure LLC	Ferrovia Construction Texas, LLC		60,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Fort Worth)					
North Tarrant Infrastructures	DBW Construction LLC		25,0%	0	1
North Tarrant Infrastructures	Ferrovia Construction Texas, LLC		75,0%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Georgia)					
North Perimeter Contractors LLC	Ferrovia Construction East, LLC		100,0%	39	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Katy)					
52 Block Builders	Webber Commercial Construction, LLC		100,0%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Los Angeles)					
California Rail Builders	Ferrovia Construction West, LLC		80,0%	0	1
Ferrovia Construction West, LLC	Ferrovia Construction US Corp.		100,0%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: North Richland Hills)					
Bluebonnet Contractor, LLC	DBW Construction LLC		40,0%	0	
Bluebonnet Contractor, LLC	Ferrovia Construction Texas, LLC		60,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: The Woodlands)					
DBW Construction LLC.	Webber, LLC		100,0%	40	1
PLW Waterworks LLC	Cadagua US, LLC		50,0%	2	1
PLW Waterworks LLC	Webber, LLC		50,0%	2	1
Webber Materials, LLC	Webber Equipment & Materials LLC		100,0%	88	1
Webber, LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.		100,0%	584	1
Webber Barrier Services	Webber, LLC		100,0%	5	1
Webber Commercial Construction LLC	Webber, LLC		100,0%	6	1

**CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Webber Equipment & Materials LLC	Webber, LLC		100,0%	227	1
Webber Management Group LLC	Webber Equipment & Materials LLC		100,0%	41	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Virginia)					
FAM Construction LLC (I-66)	Ferrovial Construction US Corp.		70,0%	240	1
FRANCIA (Domicilio Social: París)					
Ferrovial Construction France, S.A.	Ferrovial Construction International SE		100,0%	13	
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Ferrovial Construction International SE	Ferrovial SE		100,0%	237	1
IRLANDA (Domicilio Social: Dublín)					
Ferrovial Construction Ireland Ltd	Ferrovial Construction Holdings Ltd		100,0%	8	2
MÉXICO (Domicilio Social: México DF)					
Cadagua Ferr. Industrial MEXICO	Cadagua, S.A. (a)		75,0%	0	
Cadagua Ferr. Industrial MEXICO	Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		25,0%	0	
NUEVA ZELANDA (Domicilio Social: Wellington)					
Ferrovial Construction (New Zealand) Limited	Ferrovial Construcción Australia PTY LTD		100,0%	1	
PERÚ (Domicilio Social: Lima)					
Ferrovial Construcción Perú, S.A.C.	Ferrovial Construction International SE		100,0%	0	
POLONIA (Domicilio Social: Cracovia)					
Mostostal Kraków S.A.	Budimex, S.A.		100,0%	3	1
Mostostal Kraków Energetyka sp. z o.o.	Mostostal Kraków SA		100,0%	0	
POLONIA (Domicilio Social: Kamieńsk)					
FBSerwis Kamieńsk Sp. z o.o.	FBSerwis SA		80,0%	8	1
POLONIA (Domicilio Social: Kąty Wrocławskie)					
FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.	FBSerwis SA		100,0%	21	1
POLONIA (Domicilio Social: Ścinawka Dolna)					
FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.	FBSerwis SA		100,0%	6	1
POLONIA (Domicilio Social: Tarnów)					
FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.	FBSerwis SA		100,0%	5	1
POLONIA (Domicilio Social: Varsovia)					
Budimex, S.A.	Ferrovial Construction International SE		50,1%	83	1
Budimex Mobility, S.A.	Budimex, S.A.		100,0%	3	1
WM Serwis, S.A.	Budimex, S.A.		100,0%	0	1
BXF Energia SP. z o.o.	Budimex, S.A.		51,0%	8	1
Budimex Budownictwo Sp. z o.o.	Budimex, S.A.		100,0%	0	1
Budimex Kolejnictwo SA	Budimex, S.A.		100,0%	19	1
Budimex Parking Wrocław Sp. z o.o.	Budimex, S.A.		51,0%	1	1
FBSerwis SA	Budimex, S.A.		100,0%	68	1
JZE Sp. z o.o.	FBSerwis SA		100,0%	1	1
Zakład, Przetworstwa Odpadów Zawisty Sp. Z.o.o.	JZE Sp. z.o.o.O		100,0%	6	
PPHUH Konstralex Sp. z.o.o.	Mostostal Kraków SA		100,0%	0	
Green Waste Management 1 S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1
Green Waste Management S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Green Waste Management S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1
Green Waste Management S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1
Green Waste Management S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1
Green Waste Management S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1
REPÚBLICA CHECA (Domicilio Social: Praga)					
Budimex Construction Prague S.P.O.	Budimex, S.A.		100,0%	0	1
PUERTO RICO (Domicilio Social: San Juan)					
Ditecpesa PR, LLC	Ferrovial Construction International SE		100,0%	1	
Ferrovial Construcción Puerto Rico, LLC	Ferrovial Construction International SE		100,0%	25	
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Ferrovial Construction (UK) Limited	Ferrovial Construction Holdings Ltd		100,0%	31	1
Ferrovial Construction Holdings Limited	Ferrovial Construction International SE		100,0%	31	1
FC Civil Solutions Limited	Ferrovial Construction Holdings Ltd		100,0%	0	1
AUTOPISTAS					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	Ferrovial, SE		100,0%	155	1
Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U. (a)	Cintra Global SE		100,0%	3	1
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		100,0%	0	1
Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)(a)		100,0%	0	1
Cintra Inversiones, S.L.U. (a)	Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		100,0%	46	
Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a)	Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		100,0%	24	1
Autopista Alcalá-O'Donnell, S.A. (a)	Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		100,0%	15	
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	P Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		30,0%	12	2
Pilum, S.A.	P Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		2,1%	0	2
Ferrovial Aravia, S.A.	P Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		30,0%	1	1
Cintra Desarrollo España, S.L.	Cintra Global SE		100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio Social: Barcelona)					
Autema, S.A. (a)	P Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)		76,3%	414	1
AUSTRALIA (Domicilio Social: Melbourne)					
Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust	Cintra OSARS Western Ltd		100,0%	23	
Cintra OSARS Western Unit Trust	Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust		100,0%	-3	
AUSTRALIA (Domicilio Social: Sidney)					
Cintra Developments Australia PTY Ltd	Cintra Infrastructures UK Ltd		100,0%	1	1
Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd	Cintra OSARS Western Ltd		100,0%	0	1
Cintra OSARS Western PTY Ltd	Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd		100,0%	0	1
CANADÁ (Domicilio Social: Toronto)					
Cintra 407 East Development Group Inc	407 Toronto Highway B.V.		100,0%	2	
Cintra OM&R 407 East Development Group Inc	407 Toronto Highway B.V.		100,0%	0	
Cintra 4352238 Investments INC	407 Toronto Highway B.V.		100,0%	12	
Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc	407 Toronto Highway B.V.		100,0%	1	
Blackbird Infrastructure 407 Cintra GP Inc	407 Toronto Highway B.V.		100,0%	0	
COLOMBIA (Domicilio Social: Bogotá)					
Cintra Infraestructuras Colombia, S.A.S. (a)	Cintra Global SE		100,0%	18	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	96,8%	1.292	
Cintra Texas Corp		Cintra Holding US Corp	100,0%	-22	
Cintra US Services LLC		Cintra Texas Corp	100,0%	1	
Cintra ITR LLC		Cintra Holding US Corp	49,0%	0	
Cintra LBJ LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	303	
Cintra NTE LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	240	
Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	282	
Cintra Toll Services LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Cintra I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	142	
Cintra 2 I-77 Mobility Partners LLC (2)		Cintra Holding US Corp	100,0%	66	
Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners		Cintra Holding US Corp	100,0%	679	
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	p	Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners	50,0%	679	
I-66 Express Mobility Partners LLC	p	I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	100,0%	1.437	
Cintra 3I-66 Express Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	200	
Cintra 3 I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	104	
Cintra Digital Business Ventures LLC	p	Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Ferrovial Energy US, LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	0	
Ferrovial Energy US 1, LLC		Ferrovial Energy US, LLC	100,0%	0	
Cintra North Corridor Transit Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Charlotte)					
I-77 Mobility Partners Holding LLC	p	Cintra I-77 Mobility Partners LLC	50,1%	108	
I-77 Mobility Partners Holding LLC	p	Cintra 2-I77 Mobility Partners Holding LLC	15,0%	68	
I-77 Mobility Partners Holding LLC	p	Cintra 3-I77 Mobility Partners Holding LLC	7,1%	104	
I-77 Mobility Partners LLC	p	I-77 Mobility Partners Holding LLC	100,0%	218	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Dallas)					
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	p	Cintra LBJ LLC	54,6%	302	
LBJ Infrastructure Group LLC	p	LBJ Infrastructure Group Holding LLC	100,0%	521	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: North Richland Hills)					
NTE Mobility Partners Holding LLC	p	Cintra NTE LLC	63,0%	240	1
NTE Mobility Partners LLC	p	NTE Mobility Partners Holding LLC	100,0%	322	1
NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	p	Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	53,7%	276	1
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	p	NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	100,0%	436	1
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Cintra Infrastructures SE		Ferrovial SE	100,0%	3.033	1
Cintra Global SE		Ferrovial SE	100,0%	3.242	1
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Global SE	100,0%	2.664	2
Cintra INR Investments B.V.		Cintra Global SE	100,0%	369	5
Cintra Latam Highways B.V.		Cintra Global SE	100,0%	1	
INDIA (Domicilio Social: Mumbai)					
Cintra India Private Limited		Cintra INR Investments BV	99,9%	0	1
IRLANDA (Domicilio Social: Dublín)					
Financinfrastructures, Ltd		Cintra Global SE	100,0%	32	1
Cinsac, Ltd		Cintra Infraestructuras IRELAND, S.L.U. (a)	100,0%	1	1
PORTUGAL (Domicilio Social: Lisboa)					

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Vialivre, S.A.	p Cintra Infrastructures SE		84,0%	0	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Cintra Silvertown Ltd	Cintra Infrastructures UK Ltd		100,0%	1	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)					
Cintra Infrastructures UK Ltd	Cintra Global SE		100,0%	42	1
Cintra Toowoomba Ltd	Cintra Infrastructures UK Ltd		100,0%	5	1
Cintra UK I-77 Ltd	Ferrovial Holding US Corp		100,0%	0	1
Cintra Slovakia Ltd	Cintra Global SE		100,0%	1	1
Cintra OSARS Western Ltd	Cintra Infrastructures UK Ltd		100,0%	23	1
CHILE (Domicilio Social: Santiago de Chile)					
Cintra Infraestructuras Chile, S.p.A	Cintra Global SE		100,0%	0	
AEROPUERTOS					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Ferrovial Aeropuertos España, S.A. (a)	Ferrovial SE		100,0%	43	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Ferrovial Airports Holding US Corp	Ferrovial Holding US Corp		100,0%	325	
Ferrovial Vertiports US LLC	Ferrovial Airports Holding US Corp		100,0%	8	
Ferrovial Vertiports Florida LLC	p Ferrovial Vertiports US LLC		100,0%	1	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Denver)					
Ferrovial Airports O&M Services LLC	Ferrovial Airports Holding US Corp		100,0%	0	
Ferrovial Airports US Terminal One LLC.	Ferrovial Airports Holding US Corp		100,0%	265	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Nueva York)					
MARS NTO LLC.	Ferrovial Airports US Terminal One LLC.		96,1%	273	
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Hubco Netherlands B.V.	Ferrovial Airports International, SE		100,0%	807	
FERROVIAL AIRPORTS FMM BV	Ferrovial Airports International, SE		100,0%	9	
Ferrovial Airports Turkey B.V.	Ferrovial Airports International, SE		100,0%	152	
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)					
Faero UK Holding Limited	Hubco Netherlands B.V.		100,0%	255	1
Ferrovial Airports International, SE	Ferrovial SE		100,0%	1.372	1
Ferrovial Vertiports UK Ltd.	p Ferrovial Airports International, SE		100,0%	2	1
TURQUÍA (Domicilio Social: Ankara)					
YDA HAVALIMANI YATIRIM VE (Dalaman)	Ferrovial Airports Turkey B.V.		60,0%	145	1
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Ferrovial Transco España, S.A.U. (a)	p Ferrovial Transco International, B.V.		100,0%	13	
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	Ferrovial SE		100,0%	19	
Parque Solar Casilla, S.L.U. (a)	P Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)		100,0%	9	1
Ferrovial Mobility, S.L. (a)	Ferrovial SE		100,0%	35	
Cea Infraestructuras Energéticas (a)	P Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)		100,0%	0	
Jucar Infraestructuras Energéticas (a)	P Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)		100,0%	0	
Pisuerga Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	P Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)		100,0%	0	

**CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Ferrovial Growth VI, S.L. (a)		Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	10	
Roland Servicios Empresariales, S.L.U.		Ferrovial Mobility, S.L. (a)	100,0%	15	
Ferrovial 004, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%	17	
CHILE (Domicilio Social: Santiago)					
Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	p	Ferrovial Transco International, B.V.	100,0%	60	1
Ferrovial Transco Chile II SpA	p	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	0	
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	p	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	99,9%	56	1
Ferrovial Transco Chile III SPA	p	Ferrovial Transco International, B.V.	100,0%	0	
Ferrovial Transco Chile IV SpA	p	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	0	
Centella Transmisión, S.A.	p	Ferrovial Transco Chile III SPA	49,9%	0	1
Centella Transmisión, S.A.	p	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	50,1%	0	1
Centella Transmisión II, S.A.	p	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	50,1%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Ferrovial Mobility U.S., LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	2	
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Ferrovial EG SE		Ferrovial SE	100,0%	52	2
Ferrovial Transco International B.V.		Ferrovial SE	100,0%	63	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Thalia Waste Management Limited		Thalia Waste Treatment BV	50,0%	0	1
Thalia MK ODC Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia AWRP ODC Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia WB HoldCo Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia WB ODC Limited		Thalia WB HoldCo Limited	100,0%	0	1
Thalia WB Services Limited		Thalia WB ODC Limited	100,0%	0	1
Thalia WB SPV Limited		Thalia WB Services Limited	100,0%	0	1
Thalia IOW SPV Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia Services Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia MK HoldCo Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia MK SPV Limited		Thalia MK HoldCo Limited	100,0%	0	1
Thalia Ventures Limited		Thalia Holdco Ltd	100,0%	0	1
Thalia IOW ODC Ltd		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia Holdco Ltd		Thalia Waste Treatment BV	100,0%	0	1
CHILE (Domicilio Social: Antofagasta)					
Berliam S.p.A.		Ferrovial Servicios Chile, SpA	65,1%	0	2
Berliam S.p.A.		Inversiones Chile Ltda	34,9%	3	2
CHILE (Domicilio Social: Los Andes)					
Steel Ingeniería, S.A.		Ferrovial Servicios Chile SPA	99,9%	31	2
Veltis, Sp.a		Ferrovial EG SE	100,0%	12	
CHILE (Domicilio Social: Santiago)					
Walvis, S.A.		Berliam S.p.A.	99,7%	0	2
Inversiones (Chile) Holdings Limitada		Veltis, Sp.a	100,0%	27	2
Inversiones (Chile) Limitada		Inversiones (Chile) Holding Limitada	100,0%	0	
Ferrovial Servicios Salud, SpA		Ferrovial Servicios Chile SPA	100,0%	0	

Leyenda auditores:

Auditores: (1) EY; (2) Deloitte; (3) BDO; (4) PWC; (5) KPMG; (6) Vir Audit; (7) Elayouty

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes.

(*) Nuevos nombres legales (efectivos en la primera semana de enero 2022)

(P) Proyectos

(Coste neto propiedad: Coste neto de la sociedad matriz sobre la filial)

Anexo I. Empresas asociadas (sociedades integradas por puesta en equivalencia) (millones de euros)

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Valor PEE	Activos	Pas.	Ingr.	Result.	Auditor
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD									
ESPAÑA									
Grupo Serveo, S.L.		Ferrovial 004, S.L.U.	24,8%	17	663	585	1.241	44	
CONSTRUCCIÓN									
CANADÁ									
Ontario Transit Group Inc.		Ontario Transit FCCI (Hold Co) Inc.	50,0%	-9	875	893	214	0	
ESPAÑA									
Via Olmedo Pedralba, S.A.		Ferrovial Construcción, S.A.	25,2%	1	5	2	4	0	3
Boremer, S.A.		Cadagua, S.A.	50,0%	1	2	1	0	0	2
ESTADOS UNIDOS									
Pepper Lawson Horizon Intl. Group		Webber Commercial Construction LLC	70,0%	0	2	2	0	0	1
OMÁN									
International Water Treatment LLC		Cadagua, S.A.	37,5%	2	0	0	0	0	4
POLONIA									
PPHU Promos Sp. z o.o.		Budimex SA	26,3%	1	0	0	0	0	
AEROPUERTOS									
REINO UNIDO									
FGP Topco Limited	P	Hubco Netherlands B.V.	25,0%	0	22.358	25.465	4.240	389	4
AGS Airports Holdings Limited	P	Faero UK Holding Limited	50,0%	0	1.476	1.488	228	-26	2
QATAR									
FMM Company LLC	P	Ferrovial Airports FMM B.V.	49,0%	19	51	29	99	15	
ESTADOS UNIDOS									
JFK NTO SPONSOR AGGREGATOR LLC.	P	MARS NTO LLC	51,0%	471	5.966	5.162	66	7	1
AUTOPISTAS									
AUSTRALIA									
Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0%	3	1	0	0	0	
Nexus Infrastructure Unit Trust	P	Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	40,0%	10	46	20	33	6	
Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0%	0	0	0	0	0	
Nexus Infrastructure PTY Ltd	P	Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	40,0%	0	0	0	0	0	
Netflow Osars (Western) GP	P	Cintra Osars (Western) Unit Trust	50,0%	42	165	81	51	2	
ESPAÑA									
Serranopark, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	50,0%	1	74	47	7	6	2
Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	30,0%	17	146	99	49	9	1
Bip & Drive, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	20,0%	5	34	13	17	4	
Empresa Mant. y Explotación M30, S.A.		Ferrovial Construcción, S.A.	50,0%	-34	224	223	35	12	5
Madrid Calle 30, S.A.	P	Empresa Mant. y Explotación M30, S.A.	20,0%	52	655	140	146	62	8
CANADÁ									
407 International Inc	P	Cintra 4352238 Investment Inc.	43,2%	928	3.667	7.797	1.025	403	2
407 East Development Group General Partnership	P	Cintra 407 East Development Group Inc	50,0%	15	109	63	8	3	2
OM&R 407 East Development Group General Partnership	P	Cintra OM&R 407 East Development Group Inc	50,0%	1	6	4	6	1	2
Blackbird Maintenance 407 GP	P	Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc	50,0%	1	5	4	5	0	3
Blackbird Infrastructures 407 GP	P	Blackbird Infrastructures 407 Cintra GP Inc	50,0%	12	94	69	7	2	3
COLOMBIA									
Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S.	P	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S.	30,0%	22	815	739	183	51	2
INDIA									
IRB Infrastructure Developers Limited		Cintra INR Investments B.V.	100,0	378	4.803	3.311	828	61	3
IRLANDA									
Eurolink Motorway Operation (N4-N6) Ltd	P	Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U.	20,0%	10	207	97	37	4	2
Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd	P	Cinsac Ltd	20,0%	9	102	58	16	3	2
REINO UNIDO									
Scot Roads Partnership Holdings Ltd	P	Cintra Infrastructures UK Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	
Scot Roads Partnership Finance Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0%	0	405	405	0	0	
Scot Roads Partnership Project Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0%	0	433	433	37	0	
Zero Bypass Holdings Ltd	P	Cintra Slovakia Ltd	35,0%	0	0	0	0	0	
Zero Bypass Ltd	P	Zero Bypass Holdings Ltd	35,0%	14	1.029	972	51	0	
RiverLinx Holdings Ltd	P	Cintra Silvertown Ltd	22,5%	0	0	0	0	0	
RiverLinx Ltd	P	RiverLinx Holdings Ltd	22,5%	52	1.500	1.269	275	5	
Total actividades continuadas puestas en				2.038					

Leyenda auditores:

(P) Proyectos

(Valor método PEE: Coste neto de la sociedad matriz sobre las sociedades puestas en equivalencia)

SECCIÓN 7: EXPLICACIÓN AÑADIDA PARA TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL

Estos estados financieros consolidados se presentan sobre la base del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en los Países Bajos (ver Nota 1.1.1). Ciertas prácticas contables aplicadas por el Grupo que se ajustan a ese marco regulatorio pueden no cumplir con otros principios y reglas contables generalmente aceptados.

Traducción de estados financieros consolidados originales. En caso de discrepancia, prevalece la versión en inglés.

Ámsterdam, 27 de febrero de 2024.

Consejo de Administración

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, *Consejero Ejecutivo (Presidente)*

D. Óscar Fanjul Martín, *Consejero No Ejecutivo (Vicepresidente)*

D. Ignacio Madrideo Fernández, *Consejero Ejecutivo (Consejero Delegado)*

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo, *Consejera No Ejecutiva*

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans, *Consejero No Ejecutivo*

D. Philip Bowman, *Consejero No Ejecutivo*

Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen, *Consejera No Ejecutiva*

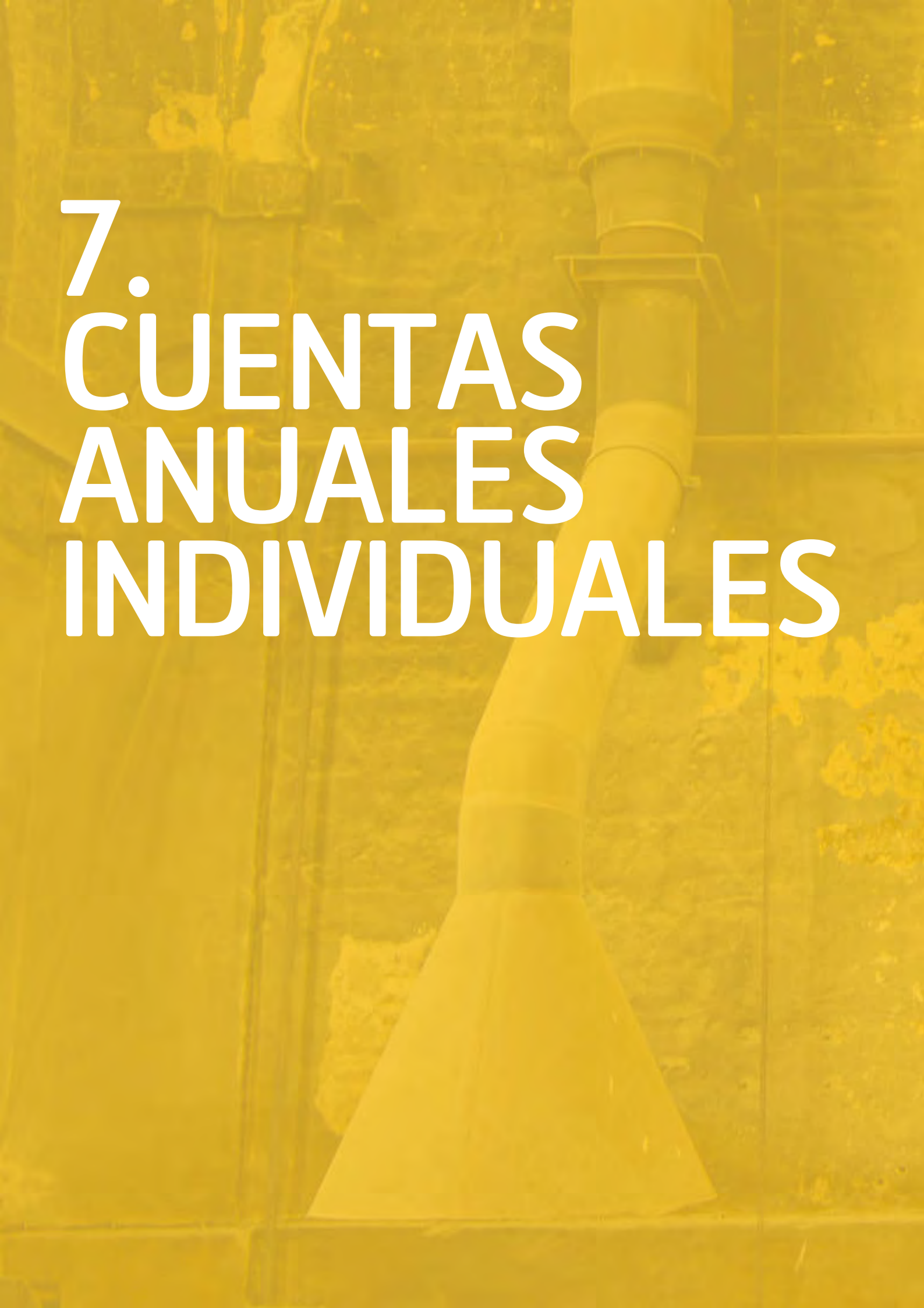
D. Bruno Di Leo, *Consejero No Ejecutivo*

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo, *Consejero No Ejecutivo (Consejero Coordinador)*

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz, *Consejero No Ejecutivo*

Dña. Hildegard Wortmann, *Consejera No Ejecutiva*

Dña. Alicia Reyes Revuelta, *Consejera No Ejecutiva*



7. CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES



A. Balance individual a 31 de diciembre de 2023

(antes de la apropiación de resultados)

(Millones de euros)

ACTIVO	Notas	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022 (*)
Activos no corrientes		9.642	10.455
Inversiones financieras	1.1	9.638	10.452
Participaciones en empresas del Grupo		9.525	10.401
Otras inversiones en participaciones		2	2
Cuentas a cobrar de asociadas		19	11
Impuestos diferidos		73	26
Otras cuentas a cobrar		20	13
Otros activos no corrientes	1.2	4	3
Activos corrientes		736	491
Cuentas a cobrar	1.3	629	377
Cuentas a cobrar a corto plazo de empresas del Grupo		556	315
Periodificaciones		1	2
Cuentas a cobrar relativas al impuesto sobre sociedades		68	59
Otras cuentas a cobrar		3	0
Tesorería	1.4	107	114
TOTAL ACTIVO		10.378	10.946
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
Fondos propios	1.5	4.102	4.457
Capital social desembolsado y suscrito		7	743
Prima de emisión		4.316	7.884
Reservas de revalorización		-9	1
Otras reservas legales		-360	-298
Otras reservas		-280	-4.188
Resultado del ejercicio		428	315
Provisiones	1.6	89	220
Provisión por participaciones en empresas del Grupo		20	31
Provisión para impuestos		64	184
Provisión para impuestos diferidos		0	3
Otras provisiones		4	1
Pasivos no corrientes	1.7	5.243	3.442
Bonos		495	0
Deudas con entidades de crédito		296	802
Deudas con empresas del Grupo		4.425	2.633
Otros		28	7
Pasivos corrientes	1.8	943	2.827
Deudas con bancos		0	3
Obligaciones y bonos		504	696
Deudas con empresas del Grupo		385	2.111
Deudas relativas al impuesto de sociedades		25	5
Pasivos diferidos		12	1
Acreedores comerciales		1	0
Otras deudas		15	12
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		10.378	10.946

(*) Los datos comparativos se han ajustado debido a la operación de fusión inversa y al cambio de las políticas contables. Consulte la nota “Fusión” para obtener información relacionada.

B. Cuenta de pérdidas y ganancias individual correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

(Millones de euros)

	Notas	2023	2022 (*)
Cifra de ventas	2.1	28	40
Total ingresos de explotación		28	40
Gastos de personal	2.2	-19	-30
Otros gastos de explotación	2.3	-61	-16
Amortización del inmovilizado material		0	-1
Variación de las provisiones de participaciones en empresas del grupo	1.6	-8	-8
Total gastos de explotación		-89	-54
Resultado por enajenación de inmovilizado	2.4	18	6
Ingresos financieros	2.5	51	9
Gastos financieros	2.5	-187	-70
Diferencias de cambio netas		-3	-6
Resultado por derivados	1.1.5	30	60
Total ingresos y gastos financieros		-90	-1
Resultado antes de impuestos		-150	-16
Participación en los resultados en empresas del Grupo	1.1.1	489	302
Gasto/ingreso por impuesto sobre sociedades	2.6	89	29
RESULTADO DEL EJERCICIO		428	315

(*) Los datos comparativos se han ajustado debido a la operación de fusión inversa y al cambio de las políticas contables. Consulte la nota "Fusión" para obtener información relacionada.

C. Políticas contables utilizadas en la preparación de estados financieros individuales

General

Ferrovial SE es una sociedad pública europea neerlandesa de responsabilidad limitada (*Societas Europaea*), con sede social (*statutaire zetel*) en Ámsterdam, Países Bajos, y su domicilio social en Kingsfordweg 151, 1043 GR Ámsterdam, Países Bajos. Inscrita en el registro mercantil de la Cámara de Comercio neerlandesa (*Kamer van Koophandel*) con el número 734 221 34 (la “Sociedad” o “FSE”).

El 16 de junio de 2023, la sociedad española Ferrovial, S.A. (“FSA”), la antigua sociedad matriz última del grupo de empresas Ferrovial (el “Grupo”) y accionista único de FSE, se fusionó con FSE (en ese momento denominada Ferrovial International SE), como consecuencia de lo cual FSE adquirió la totalidad de los activos y los pasivos de FSA mediante sucesión universal (la “Fusión”). Desde esa fecha, (i) FSE es la sociedad matriz última del Grupo y (ii) sus acciones cotizan tanto en Euronext en Ámsterdam, un mercado regulado de Euronext Amsterdam N.V. (la “Bolsa de valores neerlandesa”), como en las bolsas de valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, mercados regulados de Bolsas y Mercados Españoles, Sociedad Holding de Mercados y Sistemas Financieros, S.A (las “Bolsas de valores españolas”).

Estos estados financieros individuales abarcan el ejercicio 2023, que finalizó en la fecha del balance de situación de 31 de diciembre de 2023 correspondiente al periodo de presentación e incluyen, todo de conformidad con el apartado 4.1.6 de la escritura de fusión con fecha del 15 de junio de 2023, los resultados de FSA desde el 1 de enero de 2023 hasta el 16 de junio de 2023, como consecuencia de la fusión (comentado en la Nota 2.1). El impacto de esta operación sobre los estados financieros individuales de Ferrovial SE se explica en detalle en las notas de las cuentas anuales y posteriormente se han ajustado los datos comparativos correspondientes al ejercicio 2022 en consecuencia.

Los estados financieros se presentan en millones de euros (“EUR”), que es la moneda funcional de la Sociedad.

Actividades de la Empresa

Ferrovial SE es la sociedad matriz última del Grupo y, como tal, se dedica a actividades de holding y relacionadas, que implican el diseño, la construcción, la financiación, la explotación y el mantenimiento de infraestructura de transporte y servicios urbanos. Para financiar y respaldar estas actividades, la Sociedad ha efectuado varias emisiones de deuda, de las cuales destacan algunas completadas en 2023, con la sostenibilidad como factor fundamental en el modelo de negocio. En marzo de 2023, se formalizó un programa de emisión de pagarés (Euro Commercial Paper Notes) en el marco del programa de pagarés con objetivos de sostenibilidad por valor de 1.500.000.000 euros admitido a negociación en el mercado regulado Euronext Dublin. Todos los bonos emitidos a partir de este programa vencieron en 2023 y el 31 de julio de 2023 se registró un nuevo programa de pagarés STEP label con objetivos de sostenibilidad por valor de 1.500.000.000 euros (se proporcionan más detalles en la nota 1.8). En septiembre de 2023, la Sociedad llevó a cabo la fijación del precio de una emisión de bonos vinculados a la sostenibilidad por importe de 500 millones de euros, con vencimiento el 13 de septiembre de 2030 y un interés del 4,375%, con un precio de emisión del 99,587%. Los bonos fueron totalmente suscritos y desembolsados por los inversores en esa fecha y se admitieron a negociación en el mercado regulado de la Bolsa de Irlanda.

Asimismo, Ferrovial ha aplicado un programa de recompra para reducir su capital social, que ha sido autorizado con respecto al periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2023 y el 1 de mayo de 2024, por una inversión neta máxima de 500 millones de euros. Las modificaciones del programa, así como las operaciones de compra de acciones realizadas en el marco del programa, se harán públicas y se divulgarán a las autoridades reguladores correspondientes y aplicables.

El Grupo está organizado en unidades de negocio en función de sus actividades y servicios, tal y como se describe en las cuentas anuales consolidadas (ver nota 1.1.4 Actividades de la Sociedad).

Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

Para obtener más información sobre la empresa en funcionamiento, consulte los estados financieros consolidados, nota: 1.2.

Políticas contables generales

Los estados financieros individuales se han preparado de conformidad con la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil de los Países Bajos. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 362-8 del Libro 2 del Código Civil neerlandés, las políticas contables utilizadas son las mismas que las utilizadas en las notas a los estados financieros consolidados, preparadas con arreglo a las NIIF adoptadas por la Unión Europea, a menos que se indique lo contrario a continuación. Se hace referencia a la Nota 1.3 "Políticas contables" de las cuentas anuales consolidadas.

Las inversiones en filiales de FSE se contabilizan conforme al método de puesta en equivalencia (*equity method*), determinado aplicando las políticas contables NIIF descritas en los estados financieros consolidados. De acuerdo con este método, las subsidiarias se contabilizan mediante puesta en equivalencia, incluyendo su valor liquidativo más su participación en los resultados de las subsidiarias y su participación en los cambios reconocidos directamente en el patrimonio neto de las subsidiarias a partir de la fecha de adquisición, determinada de acuerdo con las políticas contables NIIF reveladas en los estados financieros consolidados. menos su participación en las distribuciones de dividendos de las subsidiarias. La participación de la empresa en los resultados de las filiales se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias. En la medida en que la distribución de beneficios esté sujeta a restricciones, éstas se incluirán en una reserva legal.

Si el valor de la subsidiaria bajo el método de puesta en equivalencia se convierte en nulo, este método ya no se aplica, y la subsidiaria se valora a cero mientras el valor neto contable sea negativo. En relación con esto, se incluyen todos los intereses a largo plazo que, en esencia, formen parte de la inversión neta del inversor en la filial. Se forma una provisión si y en la medida en que la Sociedad tenga que responder de la totalidad o parte de las deudas de la filial o si tiene una obligación implícita de que la filial pague sus deudas.

El resultado por las ganancias de la subsidiaria se reconoce solo si, y en la medida en que la parte acumulada de la pérdida previamente no reconocida se haya compensado.

Tras la aplicación del método de puesta en equivalencia, la sociedad determinará si una pérdida por deterioro del valor debe reconocerse con respecto a la dependiente. En cada fecha sobre la que se informa, la entidad evalúa si existen indicios objetivos de deterioro de la filial. Si existe alguna indicación de este tipo, la entidad determinará la pérdida por deterioro como la diferencia entre el importe recuperable de la filial y su importe en libros, llevándolo a la cuenta de pérdidas y ganancias.

Cambios en las políticas contables

A partir de 2023, la Sociedad ya no aplica la exención de consolidación establecida en el artículo 2:408 del Código Civil neerlandés (Burgerlijk Wetboek) (el «DCC»).

Desde la fusión, Ferrovial SE es la matriz última del Grupo. En base a ello, sus políticas contables han cambiado y Ferrovial SE pasa a presentar unas cuentas consolidadas de acuerdo con las NIIF en combinación con los estados financieros individuales de la Sociedad únicamente bajo las normas holandesas (*combination 3*). De acuerdo con esta política contable aplicable, las participaciones en las empresas del grupo (Inversiones financieras) se valoran mediante la aplicación del método de la puesta en equivalencia, todo ello de acuerdo con la Sección 2:362.8 del Código Civil holandés. En ejercicios anteriores, las participaciones de Ferrovial SE en sociedades del grupo se valoraban a precio de coste. Refiérase a los estados financieros consolidados, nota 1.3 "Políticas contables", para las políticas contables aplicadas.

Estos cambios en las políticas contables se han aplicado (i) de forma coherente, para promover la comparabilidad de los diferentes ejercicios contables en estos estados financieros y (ii) de forma retroactiva en los estados financieros, lo que significa que la entidad implementa los cambios en las políticas contables como si siempre se hubieran aplicado.

Estos impactos, junto con el impacto de la fusión que tuvo lugar en junio de 2023, se resumen en la nota de fusión que figura a continuación en este apartado, revelándose el cambio en las políticas contables bajo el epígrafe «Cambio en las políticas contables».

Fusión y operaciones vinculadas

Hasta el 16 de junio de 2023, FSE (en ese momento Ferrovial International SE) era una filial íntegramente participada de FSA. FSA era en ese momento una sociedad española y la sociedad matriz última del Grupo. Las acciones de FSA cotizaban en las Bolsas de valores españolas.

El 16 de junio de 2023, FSA se fusionó con FSE (todavía Ferrovial International SE) mediante una fusión inversa transfronteriza, como consecuencia de la cual FSA dejó de existir y FSE adquirió la totalidad de los activos y pasivos de FSA por sucesión universal y pasó a ser la sociedad matriz última del Grupo (anteriormente definida como la “Fusión”). Una vez completada la fusión, FSE adoptó su denominación actual y sus acciones empezaron a cotizar tanto en la bolsa de valores neerlandesa como en la española.

En previsión de la fusión, el 17 de mayo de 2023 FSE redujo su capital social autorizado (*maatschappelijk kapitaal*) a 7,5 millones de euros (anteriormente 750 millones de euros) compuesto por 750.000.000 acciones ordinarias con un valor nominal de 0,01 euros cada una (anteriormente 1 euro). En relación con esta reducción de capital y como consecuencia de la formalización de la escritura de fusión correspondiente, (i) cada dos acciones emitidas y en circulación previamente existentes se combinaron/fusionaron en una nueva acción emitida y en circulación y, por lo tanto, (ii) el capital social emitido y en circulación se redujo a 3.714.385,35 EUR, compuesto por 371.438.535 acciones ordinarias con un valor nominal de 0,01 EUR cada una.

Inmediatamente antes de que la fusión se hiciera efectiva, FSE canceló todas las acciones de su capital social, excepto un número de acciones igual al número de acciones del capital social de FSA que la propia FSA poseía en tesorería en ese momento. Con la entrada en vigor de la Fusión, FSE amplió su capital social autorizado a 30 millones de euros, compuesto por 3.000 millones de acciones ordinarias de 0,01 euros de valor nominal cada una.

Además, por cada una de las acciones inmediatamente anteriores a la Fusión emitidas y en circulación en el capital social de FSA en poder de otras partes distintas de la propia FSA o de FSE, FSE asignó una acción de su capital social. En consecuencia, en el momento en que se hizo efectiva la Fusión, el capital social emitido por FSE ascendía a 7.274.432,61 euros, compuesto por 727.443.261 acciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, de las cuales 2.879.808 estaban en tesorería de la propia FSE.

Ferrovial SE ha establecido una sucursal (la “Sucursal”) en España, debidamente registrada en el registro mercantil español y sujeta al impuesto español. Determinados activos, pasivos y otras relaciones jurídicas transferidas a FSE como consecuencia de la fusión se asignaron a la sucursal española de FSE (Ferrovial SE Sucursal en España) en la fecha de fusión. Las participaciones sociales asignadas a la sucursal se incluyen en el Anexo II de los estados financieros consolidados. Estos estados financieros individuales también incluyen información de la sucursal.

también incluyen información de la sucursal.

Se ha usado el método del *pooling of interest* para contabilizar la fusión, lo que significa que los valores contables de los activos y pasivos de ambas entidades se combinan y no surge ningún fondo de comercio. Con arreglo al método del *pooling of interest*, la combinación se reconoce como si ya fuera un hecho al comienzo del ejercicio reconocido con fines comparativos. Por lo tanto, aunque la operación se completó desde el punto de vista jurídico el 16 de junio de 2023, la fusión se contabiliza como si hubiera ocurrido a partir del 1 de enero de 2022.

A continuación se detallan los principales impactos contables de la Fusión en el balance de Ferrovial SE a 1 de enero de 2023, mostrando las aportaciones de cada entidad hasta la fecha de la fusión y con posterioridad a dicha fecha y los cambios en las políticas contables.

La columna 'ajustes por fusión' muestra el impacto de la combinación de ambas entidades, incluyendo las correspondientes eliminaciones intercompañía, destacando la eliminación del inmovilizado por -8.520 millones de euros.

La columna «Cambios en las políticas contables» refleja, básicamente, el ajuste de las participaciones en las sociedades del grupo desde el valor al coste hasta el valor mediante la aplicación del método de puesta en equivalencia, y el impacto de este ajuste en el patrimonio neto y en la cuenta de resultados.

(Millones de euros)	BALANCE DE FERROVIAL SE 31/12/22	BALANCE DE FERROVIAL SA 31/12/22	AJUSTES POR FUSIÓN	CAMBIO EN LAS POLÍTICAS CONTABLES	FERROVIAL SE 01/01/2023
ACTIVOS NO CORRIENTES	8.033	10.398	-8.520	544	10.455
ACTIVOS CORRIENTES	380	325	-214		491
TOTAL ACTIVO	8.413	10.723	-8.734	544	10.946
PATRIMONIO NETO	8.164	4.300	-8.520	512	4.457
Capital social	743	145	-145		743
Prima de emisión	7.884	0	0		7.884
Reservas de revalorización		1	0		1
Reservas legales			0	-212	-212
Otras reservas	-395	3.192	-7.502	431	-4.274
Dividendo a cuenta	-1.296	0	1.296		0
Resultado del ejercicio	1.228	961	-2.168	294	315
PASIVOS NO CORRIENTES	0	3.629	0	31	3.661
PASIVOS CORRIENTES	249	2.794	-214	0	2.828
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	8.413	10.723	-8.734	544	10.946

(Millones de euros)	PÉRDIDAS Y GANANCIAS FERROVIAL SE	PÉRDIDAS Y GANANCIAS FERROVIAL SA	AJUSTES DE FUSIÓN	CAMBIO EN LAS POLÍTICAS CONTABLES	FERROVIAL SE 2022
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-28	-70	91		-7
RESULTADO FINANCIERO	1.256	1.002	-2.259		-1
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	1.228	932	-2.168		-8
Participación en los resultados de empresas del grupo	0	0	0	294	294
Gasto/ingreso por impuesto sobre sociedades	0	30	0		29
RESULTADO NETO	1.228	961	-2.168	294	315

Estimaciones y juicios contables

Para más detalles sobre (cambios en) las estimaciones contables, véanse las cuentas anuales consolidadas, Nota 1.3.4. Estimaciones y juicios contables. Los juicios y estimaciones en la contabilización de provisiones de participaciones en empresas del grupo se describen en el apartado siguiente.

Activos financieros

Participaciones en sociedades del Grupo

Las participaciones en empresas del Grupo se valoran empleando el método de puesta en equivalencia. Conforme al método de puesta en equivalencia, las participaciones se contabilizan según la participación de la Sociedad en su valor neto contable. El valor liquidativo aumenta con su participación en los resultados de la participada y su participación en los cambios reconocidos directamente en el patrimonio neto de la participada desde la fecha de adquisición, determinada de conformidad con las políticas contables divulgadas en los estados financieros consolidados. El valor neto patrimonial disminuye con la participación de la Sociedad en las distribuciones de dividendos procedentes de la participación. La participación de la Sociedad en los resultados de la participada se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias. En la medida en que la distribución de beneficios esté sujeta a restricciones, se incluyen en una reserva legal. La participación de la Sociedad en los aumentos y las disminuciones del patrimonio neto directo en las participaciones también se incluye en la reserva legal, a excepción de las revalorizaciones de activos reconocidas en otras reservas.

Si el valor de la participación conforme al método de puesta en equivalencia ha pasado a ser cero, este método deja de aplicarse y la participación se valora a cero siempre y cuando el valor liquidativo siga siendo negativo. A este respecto, se incluyen las participaciones a largo plazo que, en esencia, formen parte de la inversión neta del inversor en la participación. Se reconocería una provisión en la medida en que la Sociedad fuera responsable de la totalidad o parte de las deudas de la participada o si tuviera una obligación implícita de permitir que la participada reembolse sus deudas. La provisión se contabiliza al valor actual.

Se reconoce una participación en el beneficio procedente de las participaciones obtenida posteriormente únicamente en la medida en que se haya compensado la participación acumulada en la pérdida no reconocida previamente.

Los resultados de las operaciones con o entre participadas que se contabilizan conforme al método de puesta en equivalencia se reconocen proporcionalmente.

Patrimonio neto

Capital social desembolsado y suscrito

Los costes relacionados con la constitución y a la emisión de acciones se cargan directamente al patrimonio neto, menos los correspondientes efectos del impuesto sobre sociedades.

Prima de emisión

Las aportaciones de los accionistas en exceso del capital social nominal se reconocieron como prima de emisión. Esto también incluye aportaciones de capital adicionales por parte de los accionistas existentes sin la emisión de nuevas acciones.

Acciones propias

Si la Sociedad compra acciones propias, el precio de compra o el valor contable de las acciones propias, incluidos los costes de operación, se imputan a la partida de otras reservas, salvo que lo indique de otro modo la Junta General. Cuando se vendan las acciones propias, la ganancia se añadirá a otras reservas.

Reservas de revalorización

Las reservas de revalorización son una reserva legal y tienen en cuenta el impacto de los impuestos sobre el patrimonio neto y los resultados mediante la constitución de una provisión para impuestos diferidos con cargo a las reservas de revalorización.

Surge de los movimientos en el valor de los derivados utilizados como parte de la cobertura de flujos de efectivo que se reconocen directamente dentro de la reserva de revalorización. Los movimientos para el año 2023 se detallan en el movimiento de derivados en el Impacto en reservas explicado en la nota «1.1.5 Otras cuentas a cobrar».

Otras reservas legales

Otras reservas legales se reconocen de acuerdo con el Código Civil holandés.

Cuenta de pérdidas y ganancias

Participación en los resultados en empresas del Grupo

La participación en los resultados procedentes de participaciones sociales es el importe por el cual ha cambiado el valor contable de la participación desde los estados financieros anteriores como consecuencia de los resultados de la participada, en la medida en que se puedan atribuir a la Sociedad.

Gasto por impuesto de sociedades

Detalle del Impuesto sobre Sociedades en las cuentas anuales consolidadas (Nota 1.3.3.3).

Grupo fiscal

FSE es la responsable del grupo fiscal a efectos del impuesto sobre sociedades en los Países Bajos. El grupo fiscal incluye Ferrovial Services Netherlands B.V., Ferrovial EG SE, Ferrovial Airports International SE, Ferrovial Transco International B.V., Cintra Infrastructures SE, Cintra Global SE, Ferrovial Construction International SE, 407 Toronto Highway B.V., Hubco Netherlands B.V., Ferrovial Netherlands B.V., Ferrovial Ventures Netherlands B.V., Ferrovial Airports FMM B.V., Ferrovial Airports Turkey B.V., Thalia Waste Treatment B.V., Cintra Latam Highways B.V. y Cintra INR Investments B.V.

Existe una disputa con las autoridades fiscales neerlandesas con respecto a la existencia del grupo fiscal en 2019 y los dos primeros meses de 2020 debido a una reestructuración en el extranjero. En la actualidad, y según las autoridades fiscales, el grupo ha dejado de existir y ha pasado a ser un contribuyente independiente con respecto a ese periodo. No se ha registrado ninguna provisión en relación con este litigio, dado que la posibilidad de un desembolso económico se considera remota. Los impuestos se liquidan dentro de este grupo fiscal como si cada sociedad fuera una entidad imponible independiente. Se hizo una solicitud secundaria a las autoridades fiscales holandesas para garantizar la existencia del grupo fiscal a partir del 1 de marzo de 2020.

La sucursal española es la responsable del grupo fiscal a efectos del impuesto sobre sociedades en los Países Bajos. El grupo fiscal incluye Ferrovial Emisiones, S.A.U., Ferrovial Corporación, S.A.U., Ferrofin, S.L., Ferrovial Inversiones, S.A., Temauri, S.L.U., Ferrovial 001, S.A., Ferrovial Venture Vi, S.A.U., Ferrovial Ventures, S.A., Ferrovial 008, S.L.U., Ferrovial 009, S.L.U., Ferrovial 011, S.A., Ferrovial 012, S.A., Ferrovial 013, S.A., Ferrovial 014, S.A., Ferrovial 015, S.L., Ferrovial 016, S.L., Ferrovial 017, S.L., Ferrovial Mobility, S.L., Roland Servicios Empresariales, Ferrovial Infraestructuras Energeticas, S.A., Parque Solar Casilla S.L.U., Cea Infraestructuras Energéticas, Jucar Infraestructuras Energéticas, Pisuerga infraestructuras Energéticas, Ferrovial 004, S.L., Ferrovial Growth VI, S.L.U., Ferrovial Transco España, S.A.U., Ferrovial Aeropuertos España, S.A., Ferrovial Construcción, S.A., Cimentaciones Esp. y Est. Cimsa, S.A., Cadagua, S.A, Ferrovial Medio Ambiente y Energía S.A., Arena Recursos Naturales, S.A., Ferrovial Conservacion, S.A., Tecpresa Structural Solutions, S.A., Ditecpesa, S.A., Compañía de Obras Castillejos, S.A., Urbaoeste, S.A., Concesionar. de Prisiones Lledoners, S.A., Depusa Aragon, S.A., Ferrovial Railway, S.A., Webber Equipment & Materials Suc España, Siemens Industria S.A., Siemens Control y Sistemas S.A., Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U., Cintra Desarrollo España, Cintra Infraestructuras España, S.L.U., Cintra Servicios de Infraestructuras S.A., Cintra Inversiones S.L. sdad. unipersonal, Autovia de Aragon sdad. conc. S.A., Ferrovial Aravia S.A., Pilum, S.A., Autopista Terrassa-Manresa, Autema, cgc, Inversora de Autopistas de Cataluña, S.L.U., Cintra Inv. de Autopistas de Cataluña S.L., Autopista Alcalá O' Donell, S.A.U.

1. Notas al balance individual a 31 de diciembre de 2023

1.1 Inversiones financieras

Las inversiones financieras se pueden desglosar de la siguiente manera:

(Millones de euros)	Nota	2023	2022
Participaciones en sociedades del grupo	1.1.1	9.525	10.401
Otras inversiones en participaciones	1.1.2	2	2
Cuentas por cobrar de empresas del grupo	1.1.3	19	11
Impuestos diferidos	1.1.4	73	26
Otras cuentas por cobrar	1.1.5	20	13
Total de activos fijos financieros		9.638	10.452

Más detalles en las siguientes subnotas.

1.1.1 Participaciones en sociedades del Grupo

Como consecuencia de la fusión, FSE ahora también es el accionista director de varias entidades españolas a través de la Sucursal constituida en España. Las filiales directas y los movimientos habidos a lo largo del ejercicio objeto de la revisión se divulgan a continuación:

(Millones de euros)	Saldo a 1 de enero de 2023	Aportación de capital (+) /reducción (-)	Dividendos	Participación en los resultados de empresas del grupo	Impacto de los derivados	Diferencias de conversión	Otros movimientos directos de capital de participaciones	Saldo a 31 de diciembre de 2023
Ferrovial Construcción Internacional SE	286	—	—	133	(2)	9	—	426
Cintra Global SE	3.883	—	—	199	(10)	(39)	(2)	4.030
Cintra Infraestructuras SE	3.262	—	—	105	37	(53)	39	3.389
Ferrovial Aeropuertos Internacional SE	293	—	—	(2)	(3)	2	(7)	284
Ferrovial Netherlands B.V.	516	103	—	3	—	4	(519)	107
Ferrovial Ventures Netherlands B.V.	12	—	—	—	—	—	—	11
Ferrovial Transco International B.V.	119	4	—	3	1	(11)	2	118
Ferrovial EG SE	51	—	—	9	—	(2)	4	62
Ferrovial Ventures Ltd.	12	—	—	—	—	—	—	12
Ferrovial Services Netherlands B.V.	14	—	—	7	—	(1)	—	21
Thalia Waste Treatment B.V.	16	1	—	(10)	(1)	—	20	26
Ferrovial Inversiones, S.A.	69	—	—	2	—	—	—	70
Ferrovial Construcción, S.A.	570	—	—	14	(1)	—	20	603
Ferrovial Aeropuertos España, S.A.	43	—	—	(15)	—	—	—	28
Ferrovial 001, S.A.	1	—	(1)	—	—	—	—	—
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	19	—	—	(5)	—	—	—	14
Cintra Infraestructuras España S.L.	543	—	(416)	21	(4)	(1)	(9)	134
Ferrofin S.L.	488	—	(433)	16	—	13	(13)	71
Ferrovial Corporación, S.L.	10	—	—	4	—	—	—	14
Temaury, S.L.	7	—	—	(2)	—	—	—	5
Krypton RE S.A.	17	—	—	1	—	—	—	18
Ferrovial Mobility S.L.	22	—	—	(7)	—	—	—	15
Landmille, Ltd. - GBP	107	(102)	—	1	—	1	—	7
Ferrovial 004, S.L.U	27	—	—	11	(1)	—	1	37
Ferrovial Ventures, S.A.U.	15	—	—	1	—	—	—	16
Otros	1	7	—	—	1	—	(2)	7
Total	10.401	13	(850)	489	17	(79)	(466)	9.525

Ferrovial Netherlands B.V.

El 14 de diciembre de 2023, la Sociedad realizó una aportación de prima de emisión a su filial por importe de 103 millones de euros, que se pagó en efectivo en la misma fecha.

El impacto en ‘Otros movimientos de patrimonio neto directos’ se debe principalmente a la cancelación del bono híbrido. El Grupo, a través de esta filial y con garantía de Ferrovial SE (anteriormente denominada Ferrovial, S.A.), realizó en el ejercicio 2017 una emisión de bonos perpetuos subordinados por un importe nominal de 500 millones de euros, devengando un cupón anual del 2,124% hasta la primera fecha de recálculo (mayo 2023). En febrero de 2023, la Sociedad se comprometió a recomprar su bono híbrido subordinado. En junio de 2023, la Sociedad ha obtenido la aceptación del 94,28% del importe de la emisión a la que iba dirigida la oferta y ha ejecutado la cancelación total en agosto de 2023.

Landmille, Ltd.

El 17 de enero de 2023, esta filial realizó una devolución de capital de 89,5 millones de libras esterlinas, equivalentes a 102 millones de euros.

Cintra Infraestructuras España S.L.

Esta filial realizó una devolución de capital de 416 millones de euros a la Sociedad el 22 de diciembre de 2023. Este dividendo se distribuyó en especie y consistió en una cuenta a cobrar de Ferrofin, S.L. por un importe total de 416 millones de euros en virtud del contrato de cuenta corriente formalizado el 28 de febrero de 2018 entre Ferrofin, S.L. y Cintra Infraestructuras España, S.L.

Ferrofin, S.L.

El 19 de diciembre de 2023, Ferrofin, S.L. aprobó una devolución de capital en especie por importe de 433 millones de euros, de los cuales la Sucursal recibió 208 millones de euros, dado que es el accionista directo del 47,986% de las acciones, y Ferrovial Construcción S.A. recibió la cuantía de 225 millones de euros por la participación del 52,014% restante. El pago de dividendos supuso la transferencia de los derechos de crédito en virtud de un contrato de préstamo entre Ferrofin, S.L., en calidad de prestamista, y Ferrovial SE, en calidad de prestatario, con fecha del 30 de noviembre de 2017. El impacto en 'Otros movimientos de patrimonio neto directos' incluye el dividendo distribuido indirectamente a Ferrovial SE a través de la filial Ferrovial Construcción, S.A. por importe de 225 millones de euros.

Los movimientos del año anterior fueron los siguientes:

(Millones de euros)	Saldo a 1 de enero de 2022	Aportación de capital (+) /reducción (-)	Dividendos	Participación en los resultados de empresas del grupo	Impacto por derivados	Diferencias de conversión	Ventas/Liquidación de empresas del grupo	Otros movimientos directos de capital de participaciones	Saldo a 31 de diciembre de 2022 (*)
Ferrovial Construcción Internacional SE	273	—	(48)	70	(4)	2	—	(8)	286
Cintra Global SE	3.296	369		106	94	(1)	—	18	3.883
Cintra Infraestructuras SE	2.585	947	(217)	13	28	38	—	(132)	3.262
Ferrovial Aeropuertos Internacional SE	134	153	—	21	5	(4)	—	(15)	293
Ferrovial Netherlands B.V.	514	—	—	10	—	—	—	(8)	516
Ferrovial Ventures Netherlands B.V.	12	—	—	—	—	1	—	—	12
Ferrovial Transco International B.V.	72	2	—	(5)	44	6	—	(1)	119
Ferrovial EG SE	29	—	—	3	—	(4)	—	22	51
Ferrovial Ventures Ltd.	16	—	—	(5)	—	1	—	—	12
Ferrovial Servicios, S.A.U.	186	—	—	—	—	—	(186)	—	—
Acadia Servicios de Medioambiente. S.L.	1.044	(204)	(831)	(9)	—	—	—	—	—
Ferrovial Services Netherlands B.V.	1	—	—	87	—	(1)	—	(73)	14
Thalia Waste Treatment B.V.	80	—	—	10	10	(7)	—	(77)	16
Ferrovial Inversiones, S.A.	68	—	—	1	—	—	—	—	69
Can-am, S.A.	(6)	—	—	—	—	—	6	—	—
Ferrovial Construcción, S.A.	529	—	—	22	4	1	—	13	570
Ferrovial Aeropuertos España, S.A.	9	48	—	(14)	—	—	—	—	43
Ferrovial 001, S.A.	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	11	10	—	(2)	—	—	—	—	19
Cintra Infraestructuras España S.L.	598	(30)	—	7	3	—	—	(35)	543
Ferrofin S.L.	260	—	—	3	1	19	—	205	488
Ferrovial Corporación, S.L.	10	—	—	(1)	—	—	—	—	10
Temaui, S.L.	9	—	—	(2)	—	—	—	—	7
Krypton RE S.A.	15	—	—	2	—	—	—	—	17
Ferrovial Mobility S.L.	10	24	—	(11)	—	—	—	—	22
Landmille, Ltd.	7	—	(3)	(11)	—	(4)	—	118	107
Ferrovial 004, S.L.U	—	17	—	6	3	—	—	—	27
Ferrovial Ventures, S.A.U.	—	15	—	—	—	—	—	—	15
Otros	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Total	9.763	1.352	(1.099)	302	186	48	(179)	29	10.401

(*) Los datos comparativos se han ajustado debido a la operación de fusión inversa y al cambio de las políticas contables. Consulte la nota "Fusión" para obtener información relacionada.

En el Apéndice II se incluyen datos sobre las empresas que se enumeran aquí.

1.1.2 Otras inversiones en participaciones

Este saldo de 2 millones de euros (2022: 2 millones de euros) incluye los activos financieros a valor razonable con cambios en el patrimonio neto. Recoge, fundamentalmente, la participación en el 0,4% de la sociedad Lillium que fue adquirida el 8 de septiembre de 2021 por 15 millones de dólares americanos (13 millones de euros). Las acciones de esta sociedad cotizan en el mercado de valores Nasdaq. El valor de la participación se corresponde con el número de acciones (1,5 millones) multiplicado por el precio de cotización a 31 de diciembre de 2023, que es de 1,18 dólares americanos (2022: 1,14 dólares americanos), o 1,6 millones de euros al tipo de cambio de cierre de 1,1039 (2022: 1,0705 EUR/USD).

La variación en el valor razonable de las acciones se registra con contrapartida en el patrimonio neto y ha supuesto un impacto neto de 0,04 millones de euros en 2023 (2022: -6 millones de euros).

1.1.3 Cuentas por cobrar de asociadas

El importe a cobrar de 18,6 millones de euros (2022: 11,3 millones de euros) se refiere a la enajenación de los negocios de Ferrovial Servicios en España, principalmente como consecuencia de los earn-outs procedentes de la operación.

1.1.4 Activos por impuestos diferidos no corrientes

Los movimientos de los activos por impuestos diferidos no corrientes fueron los siguientes:

(Millones de euros)	Activos por impuestos diferidos no corrientes
Saldo a 31 de diciembre de 2021	6
Créditos fiscales Grupo Fiscal Holandés	18
Impuestos diferidos con cargo a las reservas de revalorización	2
Saldo a 1 de enero de 2023	26
Créditos fiscales Grupo Fiscal Holandés	-18
Créditos Fiscales Grupo Fiscal Español	63
Provisión contable no fiscalmente deducible	2
Saldo a 31 de diciembre de 2023	73

Los activos por impuestos diferidos no corrientes incluidos en el balance de la Sociedad y los cargos o créditos por impuestos diferidos relacionados en la cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad pueden desglosarse de la siguiente manera:

Millones de euros)	Balance		Cuenta de pérdidas y ganancias	
	Saldo a 31/12/2023	Saldo a 31/12/2022	2023	2022
Diferencias temporales para la compensación	7	4	2	—
Créditos fiscales y pérdidas arrastradas	63	18	45	14
Otros	3	3	—	—
Total	73	26	47	14

Créditos fiscales

Los activos por impuestos diferidos a largo plazo se reconocen sólo en la medida en que la realización sea probable. Se espera que los créditos fiscales considerados por la Compañía se utilicen a largo plazo en función de las proyecciones realizadas. Se ha diseñado un modelo con el objetivo de evaluar la recuperabilidad de los trasposos de bases imponibles, basado en las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del Grupo.

El saldo total reconocido fue de 63 millones de euros, de los cuales 36 millones de euros corresponden a créditos fiscales por traslados de bases imponibles negativas y 27 millones de euros a otros créditos fiscales, ambos destinados a ser utilizados por el Grupo Fiscal español encabezado por la Sucursal. No se reconocen créditos fiscales para el grupo fiscal en los Países Bajos.

El saldo total de 18 millones de euros a 31 de diciembre de 2022 correspondía a créditos fiscales relativos a pérdidas fiscales acumuladas procedentes del grupo fiscal neerlandés, siendo la Sociedad la cabecera de la Unidad Fiscal holandesa. El análisis del año objeto de examen concluye que la recuperabilidad no es probable, por lo que el importe total de los créditos fiscales por importe de 18 millones de euros se ha cancelado dadas las dudas razonables sobre la recuperación a corto y medio plazo.

Provisiones no fiscalmente deducibles

Las provisiones contables no deducibles de impuestos por importe de 7 millones de euros (2022: 4 millones de euros) dan lugar a diferencias temporarias recuperables en los próximos ejercicios.

Otros

El saldo de activos diferidos de 3 millones de euros (2022: 3 millones de euros) corresponde principalmente a las pérdidas acumuladas por ajuste del valor razonable que tendrán un efecto fiscal cuando se reconozcan en la cuenta de pérdidas y ganancias. Se refieren principalmente a activos por impuestos diferidos derivados de derivados financieros.

- Grupos consolidados fiscales españoles y holandeses

La Compañía es residente fiscal en los Países Bajos a partir del 15 de diciembre de 2018. Desde entonces, la empresa está sujeta al impuesto de sociedades en los Países Bajos en un régimen fiscal de consolidación. La compañía es la responsable de la Unidad Fiscal Holandesa de Ferrovial.

Ferrovial S.A., entidad desaparecida en la fusión que tendrá lugar en 2023, era residente fiscal en España y ha presentado declaraciones consolidadas en España desde 2002. Durante el ejercicio 2014, la Sociedad se acondicionó al régimen fiscal previsto en los artículos 107 y 108 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades, de 27 de noviembre de 2014 (Ley del Impuesto sobre Sociedades). Dado que la aplicación de dicho régimen afecta al tratamiento fiscal de los potenciales dividendos o plusvalías obtenidos por los accionistas de la Sociedad, se adjunta como Anexo I a las presentes cuentas anuales una nota en la que se describe el tratamiento fiscal aplicable a los accionistas, así como la información sobre los resultados fiscales obtenidos por Ferrovial S.A., que los accionistas deben conocer para poder aplicar el régimen.

- La disputa por la unidad fiscal

Existe una disputa con las autoridades fiscales holandesas sobre la existencia de unidad fiscal para 2019 y los dos primeros meses de 2020 debido a una reestructuración en el extranjero. En la actualidad y según las autoridades fiscales, el grupo dejó de existir y pasó a ser un contribuyente autónomo durante ese período. No se ha registrado ninguna provisión en relación con este litigio, ya que la posibilidad de una salida económica se considera remota. Los impuestos se liquidan dentro de esta unidad fiscal como si cada empresa fuera una entidad imponible independiente.

Se hizo una solicitud subsidiaria a las autoridades fiscales holandesas para garantizar la existencia de la unidad fiscal a partir del 1 de marzo de 2020.

1.1.5 Otras cuentas a cobrar no corrientes

Otros derechos de cobro no corrientes por importe de 20 millones EUR (2022: 13 millones EUR) corresponden principalmente a derivados a largo plazo.

- Derivados a largo plazo

Otros derechos de cobro no corrientes incluyen derivados con un valor razonable de 20 millones EUR (2022: 12 millones EUR), correspondientes a permutas de acciones y permutas de intereses.

En cuanto a los derivados, los otros pasivos no corrientes por valor de (13) millones EUR (2022: (5) millones EUR), corresponden principalmente a swaps de intercambio de divisas y también se explican en la presente nota.

En las siguientes tablas se muestran los desgloses de los derivados y los valores razonables correspondientes a 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022, incluyendo los vencimientos nominales, y el desglose total por instrumento financiero junto con los vencimientos de flujos de efectivo de los mismos periodos:

(Millones de euros)	VALOR RAZONABLE							MATURAS NOCIONALES
	Saldo a 31/12/2023	Saldo a 31/12/2022	2024	2025	2026	2027	2028 y más allá	TOTAL
Permutas de acciones	20	2	73	—	—	—	—	73
Swaps de tipos de interés	—	10	—	—	—	—	—	—
Saldo total de activos (no corriente)	20	12	73	—	—	—	—	73
Swaps de tipos de interés	—	—	—	50	—	—	—	50
Swaps entre divisas	(13)	(5)	—	250	—	—	—	250
Saldo total del pasivo (no corriente)	(13)	(5)	—	300	—	—	—	300
Total de derivados	6	7	73	300	—	—	—	373

(Millones de euros)	VALOR RAZONABLE							VENCIMIENTOS DE FLUJO DE EFECTIVO
	Saldo a 31/12/2023	Saldo a 31/12/2022	2024	2025	2026	2027	2028 y más allá	TOTAL
Permutas de acciones	20	2	20	—	—	—	—	20
Swaps de tipos de interés	—	10	—	—	—	—	—	—
Swaps entre divisas	(13)	(5)	6	(20)	—	—	—	(13)
Total de derivados	6	7	26	(19)	—	—	—	6

Los importes nacionales enumerados en las tablas anteriores incluyen todos los pendientes de pago a 31 de diciembre de 2023. En consecuencia, los vencimientos se presentan como cifras positivas y los incrementos futuros, cuyo importe ya se ha dispuesto, se muestran como negativos.

Los swaps de acciones tienen un vencimiento en el corto plazo, sin embargo, se espera que se renueven al vencimiento ya que la partida cubierta que se comenta a continuación es de largo plazo.

El siguiente resumen refleja los cambios en el valor razonable de cobertura de 2023 a 2022 y los efectos de dichos cambios en el balance y la cuenta de resultados.

(Millones de euros)	BALANCE			Otros impactos		Impactos en la cuenta de resultados		TOTAL
	Saldo a 31/12/2023	Saldo a 31/12/2022	Variación	Impacto en las reservas	Movimiento de efectivo	Resultado derivado ingresos (+)/ gastos ()	Ingresos financieros (+)/ gastos ()	
Permutas de acciones	20	2	17		(10)	25	2	17
Swaps de tipos de interés	—	10	(10)	(11)	(11)	12	1	(10)
Swaps entre divisas	(13)	(5)	(9)	(1)	6	(7)	(6)	(9)
Total de instrumentos financieros	6	7	(1)	(13)	(16)	30	(3)	(1)

Las variaciones se explican en los siguientes párrafos.

Equity Swaps

La Sociedad ha suscrito contratos de equity swaps para cubrir el potencial impacto financiero del ejercicio de los planes de retribución basados en acciones concedidos a los empleados. Estos derivados no califican para la contabilidad de coberturas y las ganancias o pérdidas relacionadas se reconocen como resultado derivado en la cuenta de pérdidas y ganancias (ver estados financieros consolidados, nota 5.5.a).

Los equity swaps cubren un número determinado de acciones de Ferrovial a un precio de referencia. Durante el plazo del swap, Ferrovial paga intereses a un tipo de interés determinado (EURIBOR más un diferencial que se aplicará al resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe una retribución igual al dividendo de dichas acciones. Ferrovial recibe la diferencia entre la media aritmética del precio de la acción durante el periodo de observación y el precio de referencia, multiplicada por el número de acciones contratadas si la acción se ha revalorizado a su vencimiento. En caso contrario, Ferrovial pagaría este diferencial a la entidad financiera.

El valor razonable a 31 de diciembre de 2023 ascendió a 20 millones de euros (2022: 2 millones de euros). La variación de valor durante el año de 17 millones de euros se debió al incremento del precio de la acción de Ferrovial hasta los 33,02 euros/acción (2022: 24,47 euros/acción). La remuneración y los costes financieros derivados de estos instrumentos mencionados anteriormente dieron lugar a un gasto financiero neto para el ejercicio objeto de revisión de 2 millones EUR (2022: -2 millones EUR). El impacto total de estos instrumentos en los recursos de tesorería ascendió a 10 millones EUR (2022: 2 millones EUR).

A cierre de 2023, estos derivados tienen un valor nominal equivalente a 2.796 miles de acciones (2022: 2.755 miles de acciones) que, según el precio de ejercicio de los equity swaps (precio empleado en el cálculo para la liquidación con las entidades financieras), asciende a 73 millones de euros.

Interest rate swaps (IRS)

La Sociedad contrató en 2023 derivados sobre tipos de interés que tienen un valor razonable de 0,1 millones de euros y un importe nominal de 50 millones de euros a 31 de diciembre de 2023. Estos derivados cubren el riesgo de tipo de interés de una emisión futura de bonos altamente probable con vencimiento en 2030 y se contabilizan como una cobertura de flujo de caja. Esto significa que los cambios en el valor razonable tanto en el derivado como en la partida cubierta (en este caso, el bono) atribuibles a cambios en el tipo de interés, se contabilizan a valor razonable a través de otro resultado global (OCI) por importe de 0,1 millones de euros.

Adicionalmente, la Compañía había contratado derivados de tipos de interés para cubrir deuda bancaria que tenía un importe nominal de 350 millones de euros y un valor razonable de 10 millones de euros en el ejercicio anterior. Estos IRS cumplieron con las condiciones para ser tratados como una cobertura contable de los flujos de efectivo futuros con respecto a estos préstamos. Por lo tanto, los cambios en el valor razonable del IRS junto con los cambios en los préstamos bancarios atribuibles a cambios en la tasa de interés, se contabilizaron a valor razonable a través de reservas. Dado que estos derivados se liquidaron íntegramente en 2023 dado que los préstamos subyacentes cubiertos se reembolsaron en su totalidad, el impacto en el patrimonio neto de estos derivados se canceló y se transfirió a las cuentas de pérdidas y ganancias por importe de 11 millones de euros.

En 2023, el impacto total en las reservas fue de 11 millones EUR (2022: 56 millones EUR), principalmente para el IRS cancelado, junto con un impacto en efectivo de 11 millones EUR (2022: 21 millones EUR). Estos impactos se traducen en un resultado positivo de derivados de 12 millones de euros y un resultado de ingresos de 1 millón de euros.

Cross Currency Swaps (CCS)

La Sociedad posee una línea de liquidez por un máximo de 900 millones de euros (2022: 1.100 millones de euros), que puede ser utilizada en EUR, CAD, GBP y USD. Al 31 de diciembre de 2023 se habían utilizado USD 260 millones (Nota 1.7). Con el fin de cubrir posibles fluctuaciones de los tipos de interés y de los tipos de cambio que afecten al importe dispuesto, la Sociedad tiene en vigor contratos de swaps de divisas cruzadas con vencimiento en 2025, por un valor equivalente acordado de 250 millones de euros (2022: 250 millones de euros). El valor razonable a diciembre de 2023 es de un importe negativo de 13 millones de euros (2022: -5 millones de euros).

En consecuencia, las fluctuaciones de los tipos de cambio durante el ejercicio tienen un impacto negativo de 7 millones de euros (2022: 14 millones de euros positivos) reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias como resultado derivado, compensando los cambios en el valor del citado préstamo por un importe positivo de 7 millones de euros. El pago a lo largo del ejercicio ascendió a 6 millones de euros (2022: positivo 18 millones de euros) (columna «efectivo») y los ingresos financieros procedentes de la financiación de 6 millones de euros (2022: 5 millones de euros).

1.2. Otros activos no corrientes

Este saldo incluye principalmente los pequeños equipos adquiridos, que disminuyen a medida que se amortizan y el derecho de uso según la NIIF 16.

Activos por derecho de uso reconocidos bajo la NIIF 16

Las otras cuentas a cobrar no corrientes comprenden un importe de 4 millones de euros (2022: 3 millones de euros) derivados de los activos por derecho de uso reconocidos en la NIIF 16 arrendamientos y los pasivos asociados, tal y como se describe en la nota 3.7 «Derechos de uso por activos en arrendamiento y pasivos asociados» de los estados consolidados.

La NIIF 16 afecta a los arrendamientos de la Sociedad en los que es arrendataria, teniendo principalmente contratos de arrendamiento de edificios de oficinas a largo plazo. Se explica más información en detalle en los estados financieros consolidados.

1.3. Cuentas a cobrar

Las cuentas por cobrar comprenden lo siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022
Cuentas corrientes a cobrar de empresas del grupo	556	315
Cuentas por cobrar relacionadas con el impuesto de sociedades	68	59
Pagos anticipados e ingresos devengados	1	2
Otras cuentas por cobrar	3	0
Total de cuentas por cobrar	629	377

Se pueden desglosar más detalles en las siguientes subnotas.

1.3 Cuentas corrientes a cobrar de empresas del grupo

(Millones de euros)	Cuentas a cobrar corrientes de empresas del grupo
Importe en libros a 1 de enero de 2023	315
Cobro de dividendos pendientes	(216)
Aumento de la financiación de la deuda a corto plazo	410
Cuentas a cobrar comerciales de empresas del grupo	2
Créditos por liquidación del Impuesto sobre Sociedades de sociedades del grupo	38
Créditos de empresas del grupo por régimen de retribución de acciones a los empleados	7
Importe en libros a 31 de diciembre de 2023	556

– Cobro de dividendos pendientes

El 28 de noviembre de 2022, la filial directa de Ferrovial SE, Cintra Infraestructuras SE, realizó una distribución de dividendos en efectivo contra sus reservas de libre distribución a Ferrovial SE por importe de 225 millones de dólares americanos (216 millones de euros). Este dividendo no fue pagado inmediatamente por vía bancaria. A lo largo de 2023 se han liquidado íntegramente los importes (restantes) adeudados por Cintra Infraestructuras a FSE como consecuencia de esta distribución de dividendos.

– Deuda a corto plazo de empresas del grupo

La deuda a corto plazo de las entidades del grupo con Ferrovial SE está compuesta por préstamos y posiciones en cuenta corriente que devengan un tipo de interés similar al del mercado y que vencerán y serán exigibles en un plazo de doce meses. Los préstamos a corto plazo más relevantes de las filiales de Ferrovial SE a Ferrovial SE se reflejan en el siguiente resumen:

(Millones de euros)	2023	2022
Ferrofin S.L.	408	1
Ferrovial Netherlands BV	3	27
Cintra Servicios de Infraestructuras S.A.	22	–
Ferrovial Aeropuertos FMM B.V.	–	10
Cintra Infraestructuras SE	–	19
Cintra Infraestructuras España S.A.	31	–
Cintra Inversiones S.L.	2	–
Budimex	3	3
Otras cuentas por cobrar	3	2
Deuda total a corto plazo de las empresas del grupo	472	62

El incremento respecto al ejercicio anterior se debe principalmente a una cuenta a cobrar a Ferrofin S.L como consecuencia de las operaciones internas de dividendos dentro del grupo.

La Sociedad cuenta con acuerdos de cuenta corriente para financiar los pagos operativos y facilitar el cobro de la deuda intragrupo. Los intereses sobre las posiciones en cuenta corriente intragrupo se devengan a tipos de mercado.

– Cuentas comerciales por cobrar de empresas del grupo

La Sociedad cuenta con cuentas por cobrar comerciales relacionadas principalmente con los servicios prestados y comisiones de garantía cobradas a las empresas del grupo. En el cuadro siguiente se muestran las principales revelaciones de cuentas por cobrar comerciales a corto plazo:

(Millones de euros)	2023	2022
Ferrovial Aeropuertos US Terminal One LLC	6	4
Ferrovial Holding US Corp	4	3
Acadia Servicios de Medioambiente SLU	—	1
Otros	3	3
Total de cuentas por cobrar comerciales de las empresas del	12	10

Estas cuentas por cobrar vencerán y serán pagaderas en un plazo de doce meses.

1.4 Tesorería

Todo el efectivo reflejado en el resumen a continuación está a libre disposición de la Compañía.

(Millones de euros)	2023	2022
Efectivo total	107	114

1.5. Fondos propios

El patrimonio neto y el resultado de pérdidas y ganancias de acuerdo con los estados financieros individuales no son idénticos a las cifras correspondientes en los estados financieros consolidados. La conciliación entre los dos estados financieros es la siguiente:

(Millones de euros)	Patrimonio neto		Pérdidas y ganancias	
	Saldo a 31/12/2023	Saldo a 31/12/2022	2023	2022
Estados financieros individuales	4.102	4.457	428	315
Sociedades del grupo con déficit patrimonial	(336)	(344)	26	(93)
Otros	—	—	6	(36)
Estados financieros consolidados	3.766	4.113	460	185

Variaciones en la cuenta de pérdidas y ganancias

Empresas del grupo con déficit de capital. El impacto de 26 millones de euros corresponde a las pérdidas de proyectos de infraestructuras con patrimonio neto negativo no reconocido a través de la cuenta de pérdidas y ganancias a nivel autónomo una vez reducida su inversión a cero, en la medida en que la Sociedad no es responsable de la totalidad o parte de las deudas de la participación ni tiene una obligación implícita de permitir que la participación pague su deuda. Esto también incluye un ajuste en la plusvalía de la venta de las Azores, ya que la autopista de peaje de las Azores se contabiliza como un proyecto de infraestructura con patrimonio neto negativo.

Otros movimientos. Derivado de transacciones entre empresas del grupo en moneda distinta del euro que se incluyen en patrimonio en las cuentas consolidadas mientras que se reconocen en las pérdidas y ganancias en las cuentas individuales.

A continuación se muestran los movimientos del patrimonio neto:

(Millones de euros)	Capital emitido y desembolsad	Prima de emision	Otras reservas	Resultado del ejercicio	Reserva de revalorización	Otras reservas legales	Total
Saldo a 31.12.2021 (*)	743	6.414	-3.455	1.241	10	-532	4.421
Aportación de los accionistas		1.470	-1.470	—	—	—	0
Acuerdo dividendo flexible/otros	—	—	-132	—	—	—	-132
Operaciones de autocartera	—	—	-446	—	—	—	-446
Retribución al accionista	0	0	-578	0	0	0	-578
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	—	—	46	—	37	234	317
Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	—	—	177	—	-46	0	131
Ingresos y gastos reconocidos	0	0	223	0	-9	234	448
Resultado del ejercicio	—	—	—	315	—	—	315
Apropiación de resultados	—	—	1.241	-1.241	—	—	0
Otros movimientos	—	—	-149	—	—	—	-149
Saldo a 31.12.2022 (*)	743	7.884	-4.188	315	1	-298	4.457
Reducción de capital	-736	736	0	—	—	—	0
Ajuste de la fusión		-4.194	4.194	0	—	—	0
Acuerdo dividendo flexible/otros	0	-58	-78	—	—	—	-136
Operaciones de autocartera	—	-52	-62	—	—	—	-114
Retribución al accionista	0	-110	-140	0	0	0	-250
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	—	—	-2	—	-1	-62	-65
Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	—	—	6	—	-9	0	-3
Ingresos y gastos reconocidos	0	0	4	0	-10	-62	-68
Resultado del ejercicio	—	—	—	428	—	—	428
Apropiación de resultados	—	—	315	-315	—	—	0
Reembolso del bono híbrido	—	—	-513	—	—	—	-513
Sistemas retributivos vinculados a la acción	—	—	12	—	—	—	12
Otros movimientos	—	—	36	—	—	—	36
Saldo a 31.12.2023	7	4.316	-280	428	-9	-360	4.102

(*) Los datos comparativos se han ajustado debido a la operación de fusión inversa y al cambio de las políticas contables. Consulte la nota "Fusión" para obtener información relacionada.

La información sobre la retribución al accionista y otros movimientos se presenta en las cuentas anuales consolidadas en 5.1.1 Variaciones en el patrimonio neto.

Capital social

A 31 de diciembre de 2023, Ferrovial SE disponía de un capital social emitido y en circulación de 7406.883,65 euros compuesto por 740.688.365 acciones ordinarias de 0,01 euros de valor nominal cada una. Todas las acciones han sido totalmente desembolsadas.

El capital social autorizado de FSE asciende a 30 millones de euros, compuesto por 3.000 millones de acciones ordinarias de 0,01 euros de valor nominal cada una.

En 2023 no se ha producido ninguna amortización de acciones relacionada con el programa de recompra anunciado el 30 de noviembre de 2023, consistente en la compra por parte de Ferrovial de acciones propias para su posterior amortización, con duración hasta el 1 de mayo de 2024.

A 31 de diciembre de 2022, Ferrovial SE contaba con un capital social emitido y en circulación de 742.877.070 euros compuesto por 742.877.070 acciones ordinarias de 1 euro de valor nominal cada una. La totalidad del capital social emitido y en circulación pertenecía a la antigua sociedad matriz del Grupo, Ferrovial, S.A., y todas estas acciones estaban íntegramente desembolsadas.

Prima de emisión

A 31 de diciembre de 2023, la reserva de prima de emisión de Ferrovial SE ascendía a 4.316 millones de euros. Los movimientos a lo largo del ejercicio analizado están relacionados con la fusión de (i) el nuevo capital social aprobado, que implicó una reducción del capital social contra prima de emisión por importe de 736 millones de euros, y (ii) la incorporación del resto de capital de Ferrovial S.A. contra prima de emisión por importe de 4.193 millones de euros.

Otras reservas

Otras reservas incluyen los resultados acumulados, las acciones para el plan de remuneración de los empleados y las acciones propias. La Sociedad poseía 3,9 millones de acciones propias y certificados de depósito de autocartera de acciones, por un importe total de 113.912.960 euros a la fecha del balance.

Los movimientos de las acciones propias se explican detalladamente en las cuentas anuales consolidadas (nota 5.1.2). El valor de mercado de las acciones propias de Ferrovial a diciembre de 2023, 31 de 4.759.310 acciones (2022: 1.168.290 acciones) fue de 157 millones de euros (2022: 29 millones de euros).

Reserva de revalorización

La reserva de revalorización asciende a -9 millones EUR (2022: 1 millón EUR) y es una reserva legal. Las reservas de revalorización surgen de los movimientos en el valor de los derivados utilizados como parte de la cobertura de flujos de efectivo que se reconocen directamente dentro de la reserva de revalorización. Los movimientos para el año 2023 se detallan en el movimiento de derivados en el Impacto en reservas explicado en la nota «1.1.5 Otras cuentas a cobrar» y teniendo en cuenta el impacto fiscal.

Otra reserva legal

Otra reserva legal comprende las diferencias de tipo de cambio que surgen por la conversión de las inversiones netas y que resultan de la moneda de la participación a la moneda en la que se preparan los estados financieros de la entidad jurídica (EUR).

(Millones de euros)	Impacto de los derivados	Conversión de inversiones netas	Total Otras reservas legales
Balance de cierre 31 de diciembre de 2021	-139	-393	-532
Conversión a reserva legal para diferencias de cambio	186	48	234
Balance de cierre 31 de diciembre de 2022	47	-345	-298
Conversión a reserva legal para diferencias de cambio	17	-79	-62
Balance de cierre 31 de diciembre de 2023	64	-424	-360

1.6. Provisiones

(Millones de euros)	2023	2022
Provisión por participaciones en empresas del Grupo	20	31
Provisión para impuestos	65	184
Provisión para impuestos diferidos	—	3
Otras disposiciones	4	1
Total	90	220

Provisión por participaciones en empresas del Grupo

Se reconoce una provisión a largo plazo por la participación en Ferrovial Emisiones, S.A., cuyo valor en virtud del método de la puesta en equivalencia es cero, porque el valor neto contable sigue siendo negativo. Se reconoce una provisión por el valor esperado a pagar.

Los movimientos relacionados con la participación en Ferrovial Emisiones, S.A. se explican de la siguiente manera:

(Millones de euros)	Saldo a 1 de enero de 2023	Aportación de capital (+) /reducción (-)	Aumento de la provisión	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2023
Ferrovial Emisiones, S.A.	-31	13	-8	6	-20

(Millones de euros)	Saldo a 1 de enero de 2022	Aportación de capital (+) /reducción (-)	Aumento de la provisión	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2022 (*)
Ferrovial Emisiones, S.A.	-30		-8	7	-31

(*) (*) Los datos comparativos se han ajustado debido a la operación de fusión inversa y al cambio de las políticas contables. Consulte la nota "Fusión" para obtener información relacionada.

El aumento de la provisión de 8 millones de euros (2022: 8 millones de euros) se debe a las pérdidas registradas en los años 2023 y 2022, respectivamente.

El saldo incluido en el epígrafe "Otros movimientos" corresponde al traspaso del patrimonio neto a la cuenta de pérdidas y ganancias de las coberturas de flujos de efectivo de la filial.

Provisión para impuestos

(Millones de euros)	Provisión
Valor contable a 1 de enero de 2023	184
Disminución	(121)
Aumentos	2
Valor contable a 31 de diciembre de	65

Las provisiones de 65 millones EUR (2022: 184 millones EUR en 2022) comprenden lo siguiente:

- Provisión para liquidaciones tributarias recaudadas por la Administración tributaria española en relación con el Impuesto sobre Sociedades de 2006 por importe de 121 millones de euros incluidos en 2022. La prestación se debió a la aplicación de una deducción por actividades de exportación en 2006 que fue objeto de controversia con la Administración tributaria española. El 12 de septiembre de 2023, el Tribunal Supremo dictó sentencia a favor de Ferrovial en relación con la resolución derivada de la auditoría fiscal del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2006. La sentencia resuelve definitivamente la controversia y declara la nulidad de la auditoría fiscal, por lo que la provisión se ha liberado en 2023 por importe de 121 millones de euros, y se ha reconocido de forma consistente a través de la cuenta de pérdidas y ganancias por 43 millones de euros en el resultado financiero asociado a intereses de demora, 69 millones de euros en el Impuesto sobre Sociedades y 9 millones de euros en cuentas a cobrar por impuestos reconocidos.
- Provisión para liquidaciones tributarias recaudadas por la Administración tributaria española en relación con el Impuesto sobre Sociedades correspondientes a los ejercicios 2002 a 2005 por importe de 32 millones de euros (2022: 31 millones de euros).
- Provisión para liquidaciones tributarias recaudadas por la Administración tributaria española en relación con el Impuesto sobre Sociedades correspondientes a los ejercicios 2012 a 2014 por importe de 17 euros (2022: 17 millones de euros).
- Provisión para liquidaciones tributarias recaudadas por la Administración tributaria española en relación con el IVA correspondiente a los ejercicios 2003 a 2005 por importe de 7 euros (2022: 7 millones de euros).

Otras provisiones

Provisión para posibles reclamaciones relacionadas con litigios favorables estimada en 3 millones de euros en 2023.

1.7 Pasivos no corrientes

Los movimientos del pasivo no corriente fueron los siguientes:

Pasivo no corriente

(Millones de euros)	Obligaciones y bonos no corrientes	Cuentas a pagar no corrientes a entidades de crédito	Cuentas por pagar no corrientes a empresas del grupo	Derivados a largo plazo	Pasivos no corrientes por otros	Total
Importe en libros a 1 de enero de 2023	—	802	2.633	5	2	3.442
Nueva financiación	500	—	2.699	—	—	3.199
Reembolsos	—	(500)	(645)	6	—	(1.139)
Intereses/amortizaciones	(5)	1	50	—	—	46
Diferencias de cambio	—	(7)	—	—	—	(7)
Reclasificación a corto plazo	—	—	(312)	—	—	(312)
Otros	—	—	—	2	12	14
Importe en libros a 31 de diciembre de 2023	495	296	4.425	13	14	5.243
De los cuales:						
Plazo < 1 año	7	(15)	(101)	6		
plazo >= 1 año y <=5 años	103	(306)	(5.109)	(20)		
Plazo > 5 años	544			—		

Los pasivos no corrientes con un plazo restante inferior a un año, incluidos los compromisos de reembolso para el año siguiente, se contabilizan en el pasivo corriente.

Para obtener más información sobre estas obligaciones, véanse las siguientes notas.

Bonos a largo plazo

Los bonos a largo plazo se corresponden con el bono sostenible de 500 millones de euros emitido el 10 de septiembre de 2023 a un tipo de interés del 4,375% con vencimiento el 13 de septiembre de 2030. El precio de emisión es de 99,587%. Los bonos fueron totalmente suscritos y desembolsados por los inversores en esa fecha y se admitieron a negociación en el mercado regulado de la Bolsa de Irlanda.

Deudas con entidades de crédito a largo plazo

Entre las deudas con entidades de crédito no corrientes se incluyen las siguientes:

- Una línea de liquidez corporativa sindicada con un límite de 900 millones de euros, que incluye criterios de sostenibilidad y puede ser dispuesta en diferentes monedas (EUR, CAD, GBP y USD). La línea fue refinanciada en julio de 2018 y tiene su fecha de vencimiento actual en julio de 2025. El importe dispuesto de esta línea a 31 de diciembre de 2023 era de 260 millones de dólares americanos (2022: 260 millones de dólares americanos), con un importe en libros de 236 millones de euros (2022: 245 millones de euros). Los riesgos de tipo de cambio y de tipo de interés de esta disposición se han cubierto mediante swaps de divisas cruzadas por un importe notional de 250 millones de euros, cuyo valor razonable asciende a -13 millones de euros (2022: -5 millones de euros).
- Un préstamo de 60 millones EUR (2022: seis préstamos por un total de 560 millones EUR) suscrito el 30 de noviembre de 2020 y fecha de vencimiento el 30 de noviembre de 2027. Devenga intereses a una tasa del 0,425%.
- Los cinco préstamos restantes, que estaban pendientes de pago en 2022, se pagaron íntegramente en septiembre de 2023, tras la emisión de bonos de Ferrovial SE en el mismo periodo.

Deudas a pagar a largo plazo a empresas del grupo

Las cuentas a pagar no corrientes a las empresas del grupo ascienden a 4.425 euros (2022: 2.633 euros) y comprenden lo siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022	Var
Ferrovial Emisiones, S.A.	1.276	1.575	-299
Ferrofin, S.L.	2.153	1.031	1.121
Ferrovial Netherlands BV	967	-	967
Ferrovial Construcción, S.A.	22	-	22
Krypton RE, S.A.	-	20	-20
Ferrovial Aravia, S.A.	8	7	0
TOTAL DE PRÉSTAMOS A LARGO	4.425	2.633	1.792

- Préstamo intercompañía de 1.276 millones de euros (2022: 1.575 millones de euros) con la filial Ferrovial Emisiones S.A., recibido mediante la emisión de bonos corporativos en 2020, de los cuales 780 millones de euros, con un cupón anual del 1,382%, vencen en 2026; y 500 millones de euros, con un cupón anual del 0,54%, con vencimiento en 2028. Estos fondos fueron transferidos a Ferrovial SE (anteriormente denominada Ferrovial S.A.) en los mismos términos que los bonos emitidos por esta filial. La variación respecto a 2022 se debe al préstamo por importe de 299 millones de euros relacionado con los fondos obtenidos por el bono corporativo emitido el 15 de julio de 2014, con un tipo de interés fijo del 2,5% y vencimiento en 2024, que se reclasificaron de a corto plazo.
- Línea de crédito intercompañía concertada con la filial Ferrofin, S.L. el 30 de noviembre de 2017 por un límite de hasta 3.000 millones de euros, con vencimiento el 31 de diciembre de 2025. El saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2023 ascendía a 2.153 euros (2022: 2022: 1.031 millones de euros). El aumento se debe a la conversión del saldo de la cuenta corriente a corto plazo en esta línea de crédito a plazo de préstamo. El tipo de interés es del 4,12% al cierre del ejercicio.
- Línea de crédito intercompañía pagadera a Ferrovial Netherlands B.V. suscrita el 20 de diciembre de 2023 con vencimiento el 20 de diciembre de 2026. El saldo vivo al cierre de 2023 era de 967 millones de euros y devenga intereses a un tipo fijo del 3,65%.
- Línea de crédito intercompañía a nombre de Ferrovial Construcción S.A. suscrita el 19 de diciembre de 2023 con vencimiento el 31 de diciembre de 2025. El saldo vivo a cierre de 2023 era de 22 millones de euros y devenga intereses a un tipo fijo del 4,12%.
- En consecuencia, el préstamo intercompañía de 20 millones de euros de la filial Krypton RE, S.A., devengado por un interés fijo al tipo del 0,15% anual y con vencimiento en 2024, se reclasificó a corto plazo.

Derivados a largo plazo

Los pasivos no corrientes incluyen derivados por valor de 13 EUR (2022: 5 EUR). Para más detalles, véase la nota «1.1.5 Otras cuentas a cobrar» en el apartado de derivados.

Otros pasivos a largo plazo

Entre los pasivos no corrientes se incluyen los créditos asumidos en el marco del proceso de liquidación de la filial en 2023 de la filial Acadia Servicios de Medioambiente, S.L.U. por importe de 10 millones de euros.

Además, incluye los pasivos asociados a la NIIF 16, que consisten principalmente en contratos de arrendamiento de edificios relacionados con arrendamientos de oficinas a largo plazo por valor de 4 millones de euros.

1.8 Pasivo corriente

El vencimiento del pasivo corriente es inferior a un año. El total de los pasivos corrientes y las cuentas por pagar a las empresas del grupo se especifican en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	2023	2022
Cuentas corrientes a pagar a entidades de crédito	0	3
Obligaciones y bonos	504	696
Importes adeudados a las sociedades del grupo	385	2.111
Cuentas por pagar relacionadas con el impuesto de sociedades	25	5
Pasivos acumulados	12	1
Cuentas por pagar comerciales corrientes	1	0
Otros pasivos corrientes	15	12
Total pasivo corriente	943	2.827

Obligaciones y bonos

En el primer trimestre de 2018, Ferrovial SE (anteriormente denominada Ferrovial, S.A. antes de la fusión con Ferrovial International SE) contrató un programa de Euro Commercial Paper (ECP) por un importe máximo de 1.000 millones de euros, con vencimientos entre 1 y 365 días a partir de la fecha de emisión, lo que permite una mayor diversificación de la financiación en el mercado de capitales y una gestión más eficiente de la liquidez. A finales de 2019, el límite máximo se incrementó hasta los 1.500 millones de euros. Este programa de emisión de bonos se ha renovado cada año desde 2018 hasta el 30 de marzo de 2023, y ha sido admitido a negociación en el mercado regulado de Euronext Dublin.

A partir del 30 de marzo de 2023, se emitieron bonos ECP con vencimiento en un plazo de doce meses en el marco de un nuevo programa de pagarés eurocomerciales Sustainability Target de 1.500 millones de euros admitido a negociación en el mercado regulado de Euronext Dublin. Todas las notas emitidas de este programa tienen vencimiento hasta el año en revisión y, por lo tanto, este programa se finalizó en 2023. Además, el 31 de julio de 2023 se registró un nuevo programa de papel comercial europeo que cumple con la etiqueta STEP del Objetivo de Sostenibilidad de 1.500 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2023, el saldo vivo total (en el marco del nuevo programa ECP de 1.500 millones de euros que cumple con la etiqueta STEP del objetivo de sostenibilidad) era de 500 millones de euros de valor nominal, siendo el valor contable de 498 millones de euros. A 31 de diciembre de 2022, se han dispuesto bonos por importe de 696 millones de euros (en el marco del programa ECP emitidos en 2022 por un importe máximo de 1.500 millones de euros registrados en el mercado regulado de Euronext Dublin).

Solo hay un pago al vencimiento por cada pagaré que se emita con descuento. Los bonos con vencimiento en 2023 se emitieron a una tasa promedio de 3.13% (2022: 0.47%). En cuanto a los bonos en circulación a 31 de diciembre de 2023 el coste medio fue de 4,09% (2022: 1,82%).

El pasivo corriente también incluye el pago devengado del cupón del bono incluido en el pasivo no corriente por importe de 7 millones de euros.

Deudas corrientes con otras empresas del grupo

La deuda de las empresas del grupo se compone de los siguientes conceptos:

(Millones de euros)	2023	2022
Deuda pagadera a las filiales	337	2.089
Acreedores comerciales a otras empresas del Grupo	11	0
Deudas liquidadas Impuesto de Sociedades	37	22
Importes adeudados a las sociedades del grupo	385	2.111

Las cuentas por pagar corrientes a otras entidades jurídicas y sociedades con participación en la entidad jurídica incluyen un importe de 385 millones EUR (2022: 2.111 millones EUR).

La deuda relacionada con la liquidación del Impuesto sobre Sociedades surge del hecho de que Ferrovial SE y la sucursal española de Ferrovial SE son las cabeceras de la unidad fiscal tanto en España como en el grupo fiscal de los Países Bajos.

La deuda a pagar a las filiales se detalla en el siguiente cuadro:

(Millones de euros)	2023	2022	Var.
Ferrovial Netherlands B.V.	0	507	-507
Ferrovial Servicios UK, Ltd.	11	11	0
Ferrovial Emisiones, S.A.	311	11	300
Krypton RE S.A.	12	0	12
Préstamo a corto plazo	334	529	-195
Ferrovial Netherlands B.V.	1	0	1
Ferrovial Corporación, S.A.U.	1	0	1
Autopista Alcalá-O'Donnel S.A.	1	0	1
Ferrofin, S.L.	0	1.526	-1.526
407 Toronto Highway B.V.	0	27	-27
Hubco Netherlands B.V.	0	3	-3
Cintra Global SE	0	2	-2
Ferrovial Aeropuertos Internacional SE	0	1	-1
Otros	0	1	-1
Sociedades del Grupo - Cuentas	4	1.560	-1.556
Deuda total de las empresas del	337	2.089	-1.751

Los movimientos significativos a corto plazo de la Sociedad se pueden explicar de la siguiente manera:

- El préstamo de Ferrovial Netherlands B.V. por importe de 507 millones de euros, vencía tras la emisión del bono híbrido de 500 millones de euros el 14 de noviembre de 2017 por parte de esta filial y fue prestado a Ferrovial SE para fines corporativos generales en un préstamo espejo. Este bono se amortizó y pagó totalmente en 2023, al igual que este préstamo intercompañía.
- El préstamo de Ferrovial Services UK, Ltd. con vencimiento actual el 30 de junio de 2024 tras la renovación en 2023 y devenga intereses a tipo fijo del 5,30%.
- La deuda intercompañía de Ferrovial Emisiones S.A. por importe de 311 millones de euros corresponde a los fondos prestados por esta filial tras su emisión de bonos por valor de 300 millones de euros el 15 de julio de 2014, con un tipo de interés fijo del 2,5% y con vencimiento en 2024. La variación respecto a ejercicios anteriores refleja el traspaso del préstamo de largo a corto plazo, tal y como se menciona en los pasivos no corrientes de las sociedades del grupo.
- El préstamo Intercompañía de 12 millones de euros de la filial Krypton RE, S.A., devengado a interés fijo a un tipo del 0,15% anual y con vencimiento en 2024.
- La cuenta corriente a corto plazo de Ferrofin, S.L. a 31 de diciembre de 2022 por importe de 1.526 millones de euros, derivada del acuerdo de cash-pooling del Grupo en 2022 y se convirtió en una disposición de la línea de crédito existente con la filial Ferrofin, S.L. a 30 de noviembre de 2017 con vencimiento en 2025. En consecuencia, el importe se transfirió al pasivo no corriente.

Acreeedores comerciales a otras empresas del Grupo

La Sociedad registra las cuentas a pagar comerciales por servicios recibidos principalmente de Ferrovial Corporación, S.A.U. por importe de 11 millones de euros en 2023 (2022: 0).

Pasivos diferidos

Los pasivos diferidos por importe de 12 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (2022: 1 millón de euros) está relacionado con las comisiones por pagar tanto de las empresas del grupo como de los proveedores por servicios prestados no facturados al final del ejercicio. El aumento se debe principalmente a los gastos incurridos en relación con el traslado de la sede a los Países Bajos y a los gastos de fusión.

2. Notas a la cuenta de pérdidas y ganancias individual a 31 de diciembre de 2023

2.1 Cifra de ventas

Los ingresos de Ferrovial SE comprenden los importes facturados a las sociedades del grupo en relación con las garantías otorgadas según lo descrito en la Nota 4 y por los servicios prestados.

(Millones de euros)	2023	2022 (*)
Ingresos por garantía a empresas del grupo	12	8
Otros ingresos de sociedades del grupo	16	30
Otros	0	1
Cifra de ventas	28	40

(*) Las cifras comparativas se han ajustado debido a la fusión transfronteriza y al cambio en las políticas contables. Consulte la nota «Fusión» para conocer la información relacionada.

El desglose de los ingresos por zona geográfica de las empresas a las que se prestan los servicios es el siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022
España	14	28
Países Bajos	5	5
Estados Unidos	9	6
Reino Unido	0	1
Otros	0	0
Cifra de ventas	28	40

2.2 Gastos de personal

El número medio de empleados durante el año convertidos a equivalentes a tiempo completo fue de 9,8 en 2023 (2022: 5,2) en los Países Bajos.

El número medio de empleados durante el año convertidos a equivalentes a tiempo completo fue de 2,7 en 2023 (2022: 67) en España.

Los costes totales de personal ascendieron a 19 millones de euros (2022: 30 millones de euros), incluidos los gastos por retenciones por seguridad social por 0,05 millones de euros (2022: 1 millón de euros). No hay gastos por planes de pensiones.

2.3 Otros gastos de explotación

Los demás gastos de explotación alcanzaron los 61 millones de euros en 2023 (2022: 16 millones de euros), destacando los costes incurridos en relación con la operación de fusión y los servicios prestados por las empresas del grupo.

(Millones de euros)	2023	2022
Gastos de viaje	-1	-2
Gastos de terceros	-32	-7
Gastos cobrados a las empresas del grupo	-17	-1
Otros gastos generales	-11	-6
Ingresos	-61	-16

Los gastos de terceros por valor de 32 millones de euros (7 millones de euros) aumentaron respecto al año anterior debido al asesoramiento legal y financiero relacionado con la fusión. Los gastos imputados a las sociedades del grupo por importe de 17 millones de euros (1 millón de euros) incluyen los honorarios y costes incurridos por las entidades en España a cargo de la sociedad dominante. Los otros gastos generales incluyen primas de seguro, gastos de alquiler, entre otros.

2.4 Resultado por enajenaciones de inmovilizado

Los resultados, que ascienden a 18 millones de euros (2022: 6 millones de euros), corresponden principalmente a la actualización de las indemnizaciones y earn-outs asociados a la enajenación del negocio de servicios en España y Portugal, así como a otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido.

2.5 Ingresos y gastos financieros

Ingresos financieros

Los ingresos financieros comprenden lo siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022
Ingresos por intereses de préstamos a empresas del grupo	1	1
Intereses de cuentas bancarias	1	0
Otros ingresos financieros	49	8
Ingresos financieros totales	51	9

El principal impacto del ejercicio analizado se ha incluido en el epígrafe "Otros ingresos financieros" por importe de 43 millones de euros, relacionado con los intereses de demora asociados a una liberación de provisiones sobre la disputa del Impuesto sobre Sociedades de 2006 con la Administración Tributaria española, que se resolvió a favor de Ferrovial. Por favor, consulte el número 6 «Disposición».

Gastos financieros

Los gastos financieros incluyen los costes de endeudamiento relacionados con la financiación entre compañías, a las cuentas por pagar a las entidades de crédito, a la emisión de bonos, a los cargos por garantías por los gastos facturados por los bancos y las entidades de crédito, entre otros; y se pueden detallar de la siguiente manera:

(Millones de euros)	2023	2022
Gastos por intereses de préstamos de empresas del grupo	-123	-45
Pérdidas en préstamos de empresas del grupo	0	0
Gastos por intereses en la emisión de deuda	-23	-4
Gastos por intereses de entidades de crédito	-29	-11
Gastos de garantías	-9	-7
Otros gastos financieros	-4	-4
Gasto financiero total	-187	-70

2.6 Ingreso/Gasto por impuestos sobre sociedades

El impuesto a pagar por el resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada se puede desglosar de la siguiente manera:

(Millones de euros)	2023	2022
Impuesto sobre el resultado del ejercicio en curso	-10	-23
Ajustes de años anteriores	-17	-9
Activos/pasivos por impuestos diferidos	45	14
Reversión de riesgos fiscales	69	47
Otros	2	0
Gasto/ingreso total del impuesto de sociedades	89	29

La variación de los activos/pasivos por impuestos diferidos de 45 millones de euros incluye los siguientes impactos:

- Con el fin de evaluar la recuperabilidad de los arrastres de bases imponibles negativas en España, se diseñó un modelo basado en las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del Grupo, lo que implicó el reconocimiento de pérdidas netas de explotación futuras y créditos fiscales por importe de 63 millones de euros.
- Provisión para pérdidas operativas netas reconocidas de ejercicios anteriores en los Países Bajos por importe de -18 millones de euros que no se recuperarán en el futuro.

Véanse los efectos de los activos por impuestos diferidos en la cuenta de pérdidas y ganancias, tal y como se muestra en la nota «1.1.4 Activos por impuestos diferidos no corrientes».

La inversión de los riesgos fiscales por importe de 69 millones de euros se deriva de inspecciones tributarias finalizadas en relación con la Sucursal española y se ajustan a la legislación española vigente, por la que no se podrá considerar liquidado definitivamente los impuestos hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por la Administración tributaria o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. La Administración tributaria dispone de un plazo de diez años para verificar e investigar el traslado de bases imponibles negativas y determinadas deducciones pendientes de compensación. El resultado, que asciende a 69 millones de euros, está relacionado con la inspección finalizada y liquidada, que se aprovisionó en su totalidad. El enfoque que la Administración tributaria podría adoptar en relación con los ejercicios abiertos a la inspección podría dar lugar a obligaciones tributarias contingentes que no pueden cuantificarse objetivamente. Se considera que las posibles contingencias fiscales significativas están adecuadamente provisionadas al cierre del ejercicio.

El impuesto del año anterior por -17 millones de euros incluye los ajustes realizados dentro del grupo holandés.

La conciliación entre los tipos impositivos efectivos y aplicables es la siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022
Resultado antes de impuestos	-150	-16
Impuesto al tipo impositivo del impuesto de sociedades 25,8%/25,0% en los Países Bajos/España respectivamente	37	2
Ingresos no imponibles debidos a la utilización de bases imponibles negativas	-5	0
Dividendos exentos al 95% (España)	-3	-13
Gastos financieros no deducibles	-39	0
Reconocimiento de pérdidas fiscales y arrastres de créditos no reconocidos previamente	63	0
Pérdidas fiscales no reconocidas y remanentes de créditos	-18	0
Reversión de riesgos fiscales	69	47
Impuestos del año anterior	-17	-9
Otros	3	2
Total del impuesto de sociedades	89	29
Tasa efectiva	59.1 %	185.2 %

3. Honorarios de auditoría

Los costes del Grupo para el auditor externo con cargo al ejercicio de Ernst & Young Accountants LLP ascendieron a 4 millones de euros.

(Millones de euros)	Ernst & Young Accountants LLP	Otros EY	2023	Ernst & Young Accountants LLP	Otros EY	2022
Recurrentes	1	8	9	1	4	5
No recurrentes	-	5	5	-	-	-
Honorarios por	1	13	14	1	4	5
Otros	-	1	1	-	1	1
Total	1	14	15	1	5	6

Los honorarios indicados anteriormente por la auditoría de los estados financieros se basan en los honorarios totales por la auditoría de los estados financieros de 2023, independientemente de si los procedimientos ya se realizaron en 2023.

4. Compromisos y contingencias no incluidos en el balance

Garantías

Los pasivos contingentes de la Sociedad incluyen garantías bancarias y de otro tipo concedidas a determinadas sociedades del Grupo.

Garantías otorgadas a terceros

La Sociedad emite garantías a favor de los clientes, socios de un proyecto o entidades financieras que proporcionan líneas de aval, entre otros, para garantizar las obligaciones contraídas en virtud de un contrato por la sociedad garantizada, que generalmente forma parte del grupo de la Sociedad. Por tanto, la Sociedad, en calidad de garante, asume la responsabilidad con respecto a las obligaciones de pago o de cumplimiento de la Sociedad garantizada al aceptar compensar al beneficiario en caso de impago o incumplimiento.

Al cierre del ejercicio 2023, estas garantías ascendían a 7.036 millones de euros (2022: 6.845 millones de euros) e incluyen:

- Avaless otorgados a favor de Ferrovial Emisiones, S.A. sobre emisiones de bonos corporativos por un importe nominal total de 2.080 millones de euros (2022: 2.080 millones de euros). Todas las emisiones de bonos realizadas por Ferrovial Emisiones S.A. están garantizadas por Ferrovial SE (anteriormente denominada Ferrovial, S.A.). No obstante, en relación con esta operación, Ferrovial registra préstamos intercompañía a Ferrovial Emisiones, S.A. a largo plazo por importe de 1.276 millones de euros (Nota 1.7), y a corto plazo por importe de 311 millones de euros (Nota 1.8), correspondientes a las emisiones de bonos realizadas en ejercicios anteriores.
- Garantía otorgada a favor de clientes de otras empresas del grupo en la División de Construcción por un importe de 4.652 millones de euros (2022: 3.974 millones), que se refiere principalmente a fianzas.
- Garantía otorgada a favor de clientes de otras empresas del grupo en la División de Autopistas de Peaje por importe de 9 millones de euros (2022: cero).

Avaless Bancarios

Además de lo anterior, al cierre del ejercicio 2023 la Sociedad dispone de avales bancarios por importe de 1.115 millones de euros (2022: 1.495 millones de euros) en virtud de líneas de garantía, de los cuales:

- 788 millones de euros corresponden a compromisos de garantía de aportaciones de capital asumidos con sus distintas filiales (2022: 1.051 millones de euros), principalmente para el proyecto New Terminal One JFK (EE. UU.).
- 250 millones EUR (2022: 353 millones EUR) en garantías financieras relacionadas principalmente con procedimientos fiscales.
- 77 millones EUR (2022: 92 millones EUR) en garantías técnicas relacionadas con el cumplimiento de sus obligaciones no financieras, como la participación en licitaciones u obligaciones de ejecución de proyectos.

Otras garantías

Como parte del proceso de desinversión de Servicios al que se refiere el apartado de operaciones interrumpidas, la Sociedad ha proporcionado las indemnizaciones que son habituales en este tipo de operaciones. La mejor evaluación de la misma ya se considera en los estados financieros.

Grupo fiscal

La Sociedad es solidariamente responsable de las obligaciones tributarias en la unidad fiscal tanto en los Países Bajos como en España.

– Unidad fiscal en los Países Bajos

La Sociedad forma unidad fiscal desde el 14 de diciembre de 2018 a efectos del Impuesto sobre Sociedades y es la cabecera del grupo desde 2020. Por lo tanto, la Sociedad es responsable de la obligación tributaria de la unidad fiscal en los Países Bajos.

Existe una disputa con las autoridades fiscales holandesas sobre la existencia de unidad fiscal para 2019 y los dos primeros meses de 2020 debido a una reestructuración en el extranjero. En la actualidad y según las autoridades fiscales, el grupo dejó de existir y pasó a ser un contribuyente autónomo durante ese período. No se ha registrado ninguna provisión en relación con este litigio, ya que la posibilidad de una salida económica se considera remota. Los impuestos se liquidan dentro de esta unidad fiscal como si cada empresa fuera una entidad imponible independiente.

Se presentó una solicitud subsidiaria a las autoridades fiscales holandesas para garantizar la existencia de la unidad fiscal a partir del 1 de marzo de 2020.

– La unidad fiscal en España

La Sucursal Española es la cabecera de la unidad fiscal a efectos del Impuesto sobre Sociedades en los Países Bajos. En consecuencia, la Sociedad responde de la obligación tributaria de la unidad fiscal en España.

– Litigios y otros pasivos contingentes

Para más información sobre litigios y otros pasivos contingentes, consulte la cuenta consolidada en la nota 6.5.

5. Retribución de los consejeros

La Sociedad tiene un consejo de un solo nivel, compuesto por miembros ejecutivos y no ejecutivos

La retribución, incluidos otros beneficios, de los administradores ejecutivos y no ejecutivos actuales repercutida a la entidad jurídica en el ejercicio ascendió a 11 millones de euros (2022: 10 millones de euros). No se pagó ninguna remuneración a los antiguos administradores dado que no hubo cambios en la composición en el ejercicio objeto de la revisión ni en el ejercicio anterior.

El importe total de la retribución de los administradores se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2023	2022
Consejeros ejecutivos	9	8
Consejeros no ejecutivos	2	2
Total	11	10

Por favor, consulte el apartado Remuneraciones del informe integrado.

6. Acontecimientos posteriores al cierre

Los hechos ocurridos con posterioridad a la fecha del balance se detallan en las cuentas anuales consolidadas, nota 6.11.

Explicación añadida sobre la traducción al español

Este documento es una traducción al español de los estados financieros individuales originales en inglés. En caso de discrepancia, prevalece la versión en inglés.

Ámsterdam, 27 de febrero de 2024.

Consejo de Administración

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, *Consejero Ejecutivo (Presidente)*
D. Óscar Fanjul Martín, *Consejero No Ejecutivo (Vicepresidente)*
D. Ignacio Madridejos Fernández, *Consejero Ejecutivo (Consejero Delegado)*
Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo, *Consejera No Ejecutiva*
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans, *Consejero No Ejecutivo*
D. Philip Bowman, *Consejero No Ejecutivo*
Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen, *Consejera No Ejecutiva*
D. Bruno Di Leo, *Consejero No Ejecutivo*
D. Juan Hoyos Martínez de Irujo, *Consejero No Ejecutivo (Consejero Coordinador)*
D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz, *Consejero No Ejecutivo*
Dña. Hildegard Wortmann, *Consejera No Ejecutiva*
Dña. Alicia Reyes Revuelta, *Consejera No Ejecutiva*



8. OTRA INFORMACIÓN



DISPOSICIONES ESTATUTARIAS SOBRE LA DISTRIBUCIÓN DE BENEFICIOS

En cumplimiento del artículo 2:392.1 b) del Código Civil neerlandés, el artículo 11 de los Estatutos Sociales de Ferrovial establece lo siguiente en relación con la distribución de beneficios:

- Ferrovial podrá efectuar distribuciones de capital en la medida en que sus fondos propios excedan de la suma de (i) la parte desembolsada y exigida de su capital social y (ii) las reservas que legal o estatutariamente deban mantenerse.
- La distribución de dividendos podrá efectuarse una vez aprobadas las cuentas anuales de Ferrovial. El Consejo de Administración podrá determinar que una cantidad del beneficio se añada a las reservas. Los beneficios restantes estarán a disposición de la Junta General.
- Las distribuciones a cuenta serán acordadas por el Consejo de Administración y podrán realizarse con cargo a los beneficios de Ferrovial del ejercicio en curso o con cargo a una reserva distribuible.
- El órgano social que acuerde una distribución decidirá si la misma se realiza en efectivo, en especie o en acciones, o cualquier combinación de las tres. La Junta General sólo podrá acordar una distribución en especie o en acciones a propuesta del Consejo de Administración.
- Todas las acciones del capital social de Ferrovial, con excepción de las que se posean en autocartera (salvo que estén gravadas con un derecho de usufructo o prenda), participan por igual en las distribuciones de capital.

DERECHOS ESPECIALES DE VOTO Y ACCIONES SIN VOTO SEGÚN LOS ESTATUTOS

Cada acción del capital social de FSE da derecho a emitir un voto en la junta general de FSE. Las acciones en autocartera de FSE o de sus filiales no dan derecho a voto.

SUCURSAL (FERROVIAL SE SUCURSAL EN ESPAÑA)

La Sucursal constituida en España en 2023, Ferrovial SE Sucursal en España, incluye las siguientes entidades de titularidad directa:

Entity	% participación	Entity	% participación
Ferrovial Inversiones, S.A.U.	100 %	Ferrovial Venture VI, S.A.U.	100 %
Ferrovial Emisiones, S.A.	100 %	Ferrovial Ventures, S.A.U.	100 %
Ferrovial Construcción, S.A.	100 %	Ferrovial 008, S.L.U.	100 %
Ferrovial Aeropuertos España, S.A.U.	100 %	Ferrovial 009, S.L.U.	100 %
Ferrovial 001, S.A.	100 %	Ferrovial 012, S.A.	100 %
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U.	100 %	Ferrovial 013, S.A.	100 %
Cintra Infraestructuras España S.L.U.	100 %	Ferrovial 014, S.A.	100 %
Ferrofin S.L.	100 %	Ferrovial 015, S.L.	100 %
Ferrovial Corporación, S.A.U.	100 %	Ferrovial 016, S.L.	100 %
Temaury, S.L.U.	100 %	Ferrovial 017, S.L.	100 %
Krypton RE S.A.	100 %	Ferrovial 011, S.A.	100 %
Ferrovial Mobility S.L.U.	100 %	Ferrocop UK LTD.	100 %
Landmille Ireland DAC	100 %	Ferrovial Services Netherlands B.V.	100 %
Ferrovial 004, S.L.U.	100 %	Thalia Waste Treatment B.V.	100 %

Más información sobre filiales y compañías asociadas a Ferrovial SE en los Anexos II y III de las Cuentas Anuales Consolidadas incluidas en este Informe Anual Integrado.

INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

El informe del auditor independiente se incluye en las páginas siguientes.



(Traducción de un informe publicado originalmente en inglés el 27 de febrero de 2024. En caso de discrepancia, prevalecerá la versión en inglés.)

Informe del auditor independiente

A la atención de: los accionistas y el consejo de administración de Ferrovial SE

Informe sobre la auditoría de las cuentas anuales de 2023 incluidas en el informe anual integrado

Nuestra opinión

Hemos auditado las cuentas anuales correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2023 de Ferrovial SE (en lo sucesivo, «Ferrovial» o «la Sociedad») con sede en Ámsterdam, Países Bajos. Las cuentas anuales comprenden las cuentas anuales consolidadas y las cuentas anuales individuales.

En nuestra opinión:

- ▶ Las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan la imagen fiel de la situación financiera de Ferrovial a 31 de diciembre de 2023, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio 2023, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas en la Unión Europea (NIIF-UE) y con el Título 9º del Libro 2º del Código Civil holandés.
- ▶ Las cuentas anuales individuales adjuntas expresan la imagen fiel de la situación financiera de Ferrovial a 31 de diciembre de 2023, así como de sus resultados correspondientes al ejercicio 2023, de conformidad con el Título 9º del Libro 2º del Código Civil holandés.

Las cuentas anuales consolidadas comprenden:

- ▶ el estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2023;
- ▶ los siguientes estados correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2023: la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, los estados consolidados del resultado global y de cambios en el patrimonio neto y el estado consolidado de flujos de caja;
- ▶ y las notas a las cuentas anuales, que incluyen las políticas contables significativas y otra información explicativa.

Las cuentas anuales individuales comprenden:

- ▶ el balance de la Sociedad a 31 de diciembre de 2023;
- ▶ la cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023;
- ▶ y la notas a las cuentas anuales, que incluyen un resumen de las políticas contables y otra información explicativa.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa holandesa, incluidas las normas de auditoría holandesas.

Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen con más detalle en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales* de nuestro informe.

Somos independientes de Ferrovial de conformidad con el Reglamento de la UE sobre requisitos específicos relativos a la auditoría obligatoria de entidades de interés público, la *Wet toezicht*

accountantsorganisaties (Wta, Ley holandesa de supervisión de firmas de auditoría), la *Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten* (ViO, Código deontológico holandés de censores jurados, una norma relativa a la independencia) y otras normas de independencia aplicables en los Países Bajos. Además, nos atenemos al *Verordening gedrags- en beroepsregels accountants* (VGBA, Código deontológico holandés de contabilidad).

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Información justificativa de nuestra opinión

Hemos diseñado nuestros procedimientos de auditoría en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas. La siguiente información justificativa de nuestra opinión y las eventuales conclusiones se abordaron en este contexto, por lo que no expresamos una opinión o conclusión por separado sobre estas cuestiones.

Nuestro entendimiento de la empresa

El 16 de junio de 2023, Ferrovial S.A. se fusionó con su filial participada al 100% Ferrovial International SE. La fusión dio lugar a la sociedad Ferrovial SE. Para contabilizar esta fusión se utilizó el método de puesta en común de participaciones. Por consiguiente, las cuentas anuales de Ferrovial SE incluyen los resultados de todo el ejercicio y la información correspondiente de Ferrovial S.A. Asimismo, se hace referencia a las bases de presentación y al perímetro de consolidación de las cuentas anuales consolidadas.

Ferrovial, incluidos sus predecesores a efectos jurídicos, lleva más de cuarenta años operando a escala internacional en siete mercados geográficos principales. Ferrovial es un grupo multinacional de infraestructuras que opera en diversos sectores, como la construcción, las autopistas de peaje y los aeropuertos. En nuestra auditoría hemos prestado especial atención a una serie de aspectos derivados de las operaciones del grupo y de nuestra evaluación de riesgos.

Hemos determinado la materialidad e identificado y valorado los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, con objeto de diseñar procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión.

Materialidad o importancia relativa

Materialidad o importancia relativa	81 millones de euros
Referente aplicado	Aproximadamente el 1% de los ingresos
Explicación	Hemos aplicado este criterio de referencia con base en nuestro juicio profesional y nuestra interpretación de las necesidades de información financiera de los usuarios de las cuentas anuales. Las medidas basadas en beneficios no se consideran referentes apropiados, dada su volatilidad en los últimos años. En cambio, creemos que los ingresos son un indicador clave de los resultados de la Sociedad y una referencia habitual en el sector.

Asimismo, hemos tenido en cuenta las incorrecciones y/o posibles incorrecciones que, en nuestra opinión, serían significativas para los usuarios de las cuentas anuales por motivos cualitativos.

Hemos acordado con la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración (en lo sucesivo, "la Comisión de Auditoría y Control") que las incorrecciones superiores a 4 millones de euros que se detecten durante la auditoría les deberán ser comunicadas, así como las incorrecciones menores que, en nuestra opinión, deban ser comunicadas por motivos cualitativos.

Alcance de la auditoría a nivel de grupo

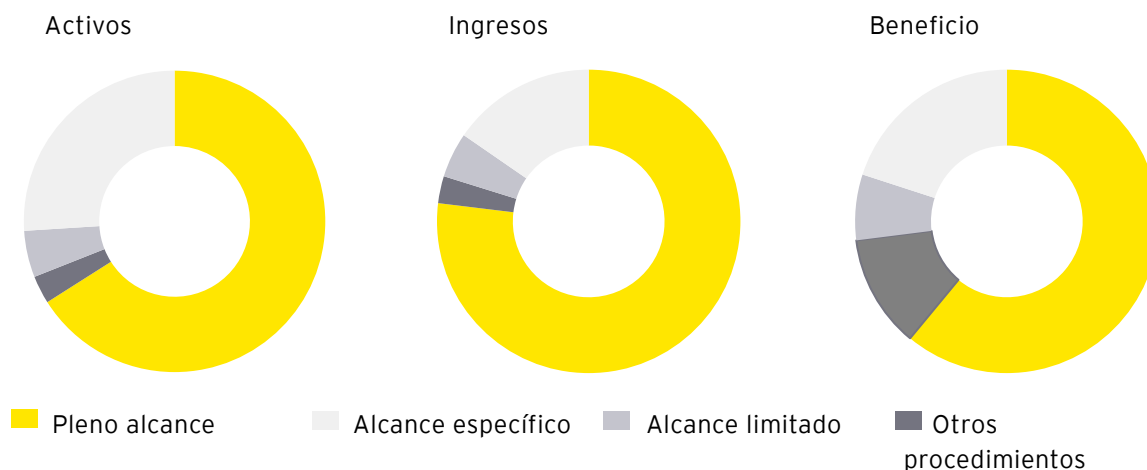
Ferrovial es la cabecera de un grupo de entidades. La información financiera de este grupo se incluye en las cuentas anuales consolidadas.

Al ser los responsables en última instancia de la opinión, somos responsables, además, de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. A este respecto, hemos determinado la naturaleza y el alcance de los procedimientos de auditoría a realizar para las entidades del grupo. Han sido determinantes el tamaño y/o el perfil de riesgo de las entidades o actividades del grupo. Sobre esta base, seleccionamos las entidades del grupo para las que era necesario realizar una auditoría o revisión, bien del conjunto íntegro de la información financiera, bien de partidas concretas.

Así, hemos seleccionado las entidades que debían ser objeto de una auditoría de la información financiera completa (componentes de pleno alcance). Además, seleccionamos entidades que requieran procedimientos de auditoría sobre saldos contables determinados que, a nuestro juicio, tenían un impacto potencial significativo en los estados financieros del grupo (entidades de alcance específico). Para las demás entidades, realizamos procedimientos de revisión analítica (procedimientos de alcance limitado) o seleccionamos otros procedimientos (entidades de otro alcance).

Al auditar entidades situadas fuera de los Países Bajos, recurrimos principalmente a la labor de otras firmas miembro de EY Global. Comunicamos instrucciones detalladas a todos los auditores de las entidades incluidas en el alcance, incluidas las áreas de riesgo clave, y revisamos sus informes. Los emplazamientos más importantes del Grupo son Estados Unidos, Polonia y España. En estas ubicaciones realizamos visitas in situ.

La cobertura de nuestra auditoría está diseñada para responder a los riesgos potenciales de incorrecciones materiales en los estados financieros que hemos identificado. Se resumen a continuación:



Mediante la aplicación de los procedimientos mencionados a las entidades del grupo, junto con procedimientos adicionales a nivel de grupo, hemos logrado obtener pruebas de auditoría suficientes y adecuadas sobre la información financiera del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas.

Creación de equipos y uso de especialistas

Nos hemos asegurado de que los equipos de auditoría, tanto a nivel de grupo como de componentes, contarán con las aptitudes y competencias adecuadas y necesarias para la auditoría de un cliente que cotiza en bolsa en el negocio de la construcción, así como de las concesiones de infraestructuras a largo plazo. Hemos incluido especialistas en las áreas de auditoría informática, análisis forense, sostenibilidad, remuneración e impuesto sobre sociedades. Además, hemos recurrido a nuestros propios expertos en las áreas de valoración de derivados y concesiones.

Nuestra postura sobre los riesgos climáticos y la transición energética

El cambio climático y la transición energética ocupan un lugar destacado en el debate público. Cuestiones como la reducción de emisiones de dióxido de carbono repercuten en la información financiera, ya que implican riesgos para el funcionamiento de la empresa, la valoración de activos y provisiones o la sostenibilidad del modelo de negocio y el acceso a los mercados financieros de las empresas con mayor huella de carbono.

El Consejo de Administración ha resumido los compromisos y obligaciones de Ferrovial, y ha informado en la sección *Estrategia climática* del informe de gestión sobre cómo está abordando la empresa los riesgos relacionados con el clima y el medio ambiente.

Como parte de nuestra auditoría de las cuentas anuales, hemos valorado en qué medida los riesgos relacionados con el clima y los efectos de la transición energética, así como los compromisos y obligaciones (implícitas) de la Sociedad, se contemplan en las estimaciones e hipótesis de relieve. Además, hemos estudiado el informe de gestión y comprobado si existe o no alguna incoherencia significativa entre la información no financiera y las cuentas anuales.

Los riesgos relacionados con el clima se reflejan sobre todo en la estimación del volumen de tráfico futuro de la Sociedad.

Nos referimos a la cuestión clave de auditoría "Recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura explotados en régimen de concesión", para la cual se considera que el volumen de tráfico futuro constituye una hipótesis significativa.

Nuestra postura respecto al fraude o incumplimiento de la normativa

Nuestra responsabilidad

Si bien no somos responsables de prevenir el fraude o el incumplimiento y no cabe esperar que detectemos el incumplimiento de toda normativa, es nuestra responsabilidad obtener una certeza razonable de que las cuentas anuales, en su conjunto, están libres de incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

Nuestra respuesta de auditoría en relación con riesgos de fraude

Hemos identificado y valorado el riesgo de que se produzcan incorrecciones materiales en las cuentas anuales por causa de fraude. Durante nuestra auditoría, hemos obtenido una comprensión de la Sociedad y de su entorno, así como de los componentes del sistema de control interno. Esto ha incluido el proceso de evaluación de riesgos y los procedimientos del Consejo de Administración para responder a los riesgos de fraude y supervisar el sistema de control interno, así como sus resultados. Para la evaluación de riesgos por parte del Consejo de Administración tras considerar los posibles riesgos de fraude, nos remitimos al capítulo de Riesgos ("Riesgos, retos a afrontar") del informe de gestión.

board of directors' risk assessment after consideration of potential fraud risks.

Evaluamos el diseño y los aspectos relevantes del sistema de control interno. En particular, analizamos la evaluación del riesgo de fraude, así como el código ético corporativo y el canal ético (procedimientos de denuncia y registro de incidentes). Hemos evaluado el diseño y la aplicación de los controles internos destinados a mitigar los riesgos de fraude y, cuando se ha considerado oportuno, hemos puesto a prueba su eficacia operativa.

Como parte de nuestro proceso de identificación de riesgos de fraude, evaluamos los factores de riesgo de fraude en la información financiera, apropiación indebida de bienes, cohecho y corrupción, con el apoyo directo de nuestros especialistas forenses y jurídicos. Hemos valorado si estos factores indican la existencia de un riesgo de incorrecciones materiales por fraude.

Hemos incorporado a nuestra auditoría ciertos factores de imprevisibilidad. Asimismo, hemos analizado el resultado de nuestros demás procedimientos de auditoría y valorado si alguna conclusión era indicativa de fraude o incumplimiento.

Abordamos los riesgos relativos a la supresión de controles por parte de la dirección, ya que este riesgo está presente en todas las empresas. En relación con estos riesgos, hemos llevado a cabo procedimientos para evaluar, entre otras cosas, si las principales estimaciones contables presentan sesgos de la dirección que puedan representar un riesgo de incorrección material debida a fraude. En particular, dicho sesgo podría referirse a juicios y estimaciones contables importantes, tal como se indica en el apartado 1.3.4 de las bases de elaboración y perímetro de consolidación de las cuentas anuales. Además, hemos aplicado el análisis de datos para identificar y tratar las partidas de alto riesgo. Hemos estudiado la lógica empresarial (o su inexistencia) de las operaciones extraordinarias significativas, incluidas aquellas realizadas con partes vinculadas.

Al identificar y evaluar los riesgos de fraude, partimos de la presunción de que existen riesgos de fraude en el reconocimiento de ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo, así como en otros flujos de ingresos. Para más información, nos remitimos al apartado "Cuestiones clave de la auditoría" y a los procedimientos aplicados para detectar fraude en el reconocimiento de ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo. Para otros flujos de ingresos, diseñamos y llevamos a cabo nuestros procedimientos de auditoría relativos al reconocimiento de ingresos teniendo en cuenta este presunto riesgo de fraude.

Hemos analizado la información disponible y hemos recabado información de los ejecutivos pertinentes y los departamentos de auditoría interna, asuntos jurídicos, cumplimiento normativo, y recursos humanos, así como del Consejo de Administración.

Los riesgos de fraude que hemos identificado, las investigaciones y demás información disponible no han dado lugar a indicios concretos de fraude ni a sospechas de fraude que pudieran afectar de forma material a la imagen fiel reflejada en las cuentas anuales.

Nuestra respuesta de auditoría respecto a riesgos de incumplimiento de la normativa

Hemos aplicado procedimientos de auditoría adecuados en relación con el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que influyen directamente en la determinación de los importes significativos y la información presentada en las cuentas anuales. Además, evaluamos los factores relativos a riesgos de incumplimiento de la normativa que, según nuestra experiencia general en el sector, podrían tener un efecto material sobre las cuentas anuales. Esta evaluación ha incluido conversaciones con el Consejo de Administración, lectura de actas, inspección de los informes de auditoría interna de Ferrovial y realización de pruebas sustantivas de detalles de clases de transacciones, saldos de cuentas o desgloses.

Además, inspeccionamos cartas y correspondencia entre abogados y organismos reguladores. Durante toda la auditoría nos mantuvimos alerta ante cualquier indicio o sospecha de incumplimiento. Por último, hemos obtenido declaraciones por escrito en el sentido de que se nos han comunicado todos los casos conocidos de incumplimiento de la normativa.

Nuestra respuesta de auditoría en relación con el principio de "empresa en funcionamiento"

Tal y como se indica en el apartado 1.2. "Evaluación de empresa en funcionamiento y situación económica actual" de las bases de elaboración y perímetro de consolidación de las cuentas anuales, éstas se han elaborado sobre la base del principio de empresa en funcionamiento. Al elaborar las cuentas anuales, el Consejo de Administración ha realizado una evaluación específica de la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento y continuar sus operaciones durante los próximos doce meses.

Hemos debatido y evaluado esta valoración específica con el Consejo de Administración ejerciendo nuestro juicio profesional y con un espíritu de escepticismo profesional. Hemos analizado en qué medida la evaluación del principio de empresa en funcionamiento efectuada por el Consejo de Administración, sobre la base de nuestro conocimiento y comprensión obtenidos a través de nuestra auditoría de las cuentas anuales o por otros medios, recoge todos los hechos o circunstancias que puedan arrojar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada.

Sobre la base de los procedimientos aplicados, no hemos detectado ninguna incertidumbre material en cuanto a la aplicación del principio de empresa en funcionamiento.

Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales. Hemos comunicado las cuestiones clave de la auditoría a la Comisión de Auditoría. Las cuestiones clave de la auditoría no constituyen un reflejo exhaustivo de todas las cuestiones tratadas.

Reconocimiento de ingresos en contratos de las actividades de construcción a largo plazo

Riesgo

Tal y como se describe con más detalle en las notas 1.3.3.4, 1.3.4 y 4.4 de la memoria consolidada, la Sociedad suscribe contratos de construcción a largo plazo en los que los ingresos se reconocen a lo largo del tiempo según el método de producto ("output method") o de costes ("input method"). En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo por valor de 6.090 millones de euros.

El reconocimiento de ingresos por contratos contabilizados según el método de producto precisa de juicios para medir el trabajo realizado en función de las unidades de ejecución valoradas y completadas hasta la fecha. Los contratos contabilizados con arreglo al método de costes exigen una estimación del coste total previsto para su finalización. Para ambos métodos, la dirección estima, cuando procede, el importe total de los ingresos a reconocer, incluidas las contraprestaciones variables, las modificaciones o las reclamaciones.

Para calcular los ingresos por contraprestaciones variables, la dirección estima el importe de los costes incurridos que darán lugar a esas fuentes adicionales de ingresos, o a reducciones de ingresos, y determina si dichos ingresos cumplen las condiciones para clasificarse como contraprestaciones variables, modificaciones o reclamaciones.

La auditoría de la valoración por la dirección de los ingresos reconocidos a lo largo del tiempo procedentes de contratos de construcción a largo plazo es especialmente compleja. Implica hipótesis subjetivas de la dirección relativas a juicios de valor para medir el trabajo realizado en función de las unidades de ejecución valoradas y completadas hasta la fecha, los costes totales estimados previstos para completar el trabajo -que podría prolongarse durante varios años- y el importe de los costes incurridos que darían lugar a fuentes adicionales de ingresos. Estas hipótesis podrían verse afectadas, además, por las futuras condiciones económicas y de mercado. Por otra parte, partimos de la premisa de que existen riesgos de fraude en el reconocimiento de ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo.

Nuestra metodología de auditoría	Hemos adquirido una comprensión de las políticas y procedimientos que aplica la Sociedad para reconocer los ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo utilizando el método de producto ("output method") o de costes ("input method"), así como de las hipótesis y estimaciones subyacentes. Nuestros procedimientos de auditoría también incluyeron, entre otros, la evaluación de la aplicación del método de reconocimiento de ingresos de la Sociedad de conformidad con la NIIF 15 «Ingresos procedentes de contratos con clientes». Realizamos procedimientos analíticos y comprobamos los detalles de una muestra de contratos para: evaluar las cláusulas contractuales pertinentes; comparar los datos de entrada con los datos históricos o la trayectoria de la Sociedad en contratos similares, y evaluar la razonabilidad de las hipótesis y estimaciones de la dirección. Además, evaluamos las unidades de ejecución valoradas y completadas y la razonabilidad del juicio sobre la medición del trabajo realizado, a partir de las unidades de ejecución valoradas y completadas hasta la fecha y de las estimaciones de los costes totales previstos para completar el trabajo. Para ello, mantuvimos reuniones con la dirección y realizamos un análisis comparativo de las desviaciones entre los costes inicialmente previstos y los costes reales. Analizamos el impacto de las desviaciones sobre los márgenes estimados del proyecto y las certificaciones recibidas por el cliente, en su caso. También efectuamos un análisis comparativo de los ingresos presupuestados frente a los ingresos reales reconocidos de los contratos finalizados durante el año, y un análisis retrospectivo de los costes reales históricos para evaluar la capacidad de estimación de la dirección e identificar posibles sesgos de esta. En el caso de las contraprestaciones variables, evaluamos el importe estimado de los costes incurridos que darían lugar a fuentes adicionales de ingresos mediante la comparación del avance real de las obras con las fechas e hitos de finalización contractuales, y valoramos si se cumplían razonablemente para su reconocimiento. Para las modificaciones de contrato, evaluamos la evidencia de las aprobaciones de los informes técnicos subyacentes y el estado de la negociación con los clientes. En el caso de los importes reconocidos en concepto de reclamaciones, analizamos la razonabilidad del criterio de la dirección a la hora de reconocer dichas partidas como ingresos, para lo cual inspeccionamos los informes técnicos justificativos y las confirmaciones de carácter legal.
Observaciones clave	Hemos llegado a la conclusión de que las hipótesis relativas al reconocimiento de ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo se sitúan dentro de unos márgenes aceptables y estamos de acuerdo con las conclusiones de la dirección.

Recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura explotados en régimen de concesión

Riesgo

Tal y como se describe con más detalle en las notas 1.3.3.2, 1.3.4 y 3.3 de la memoria consolidada, los acuerdos de concesión que entran en el ámbito de aplicación de la CINIIF 12, para los que la contraprestación recibida consiste en el derecho a cobrar cánones en función del grado de utilización del servicio público, se clasifican como activo intangible. En diciembre de 2023, la Sociedad tenía registrados 13.325 millones de euros de activos intangibles relativo a acuerdos concesionales.

La dirección evalúa en cada cierre de ejercicio si hay indicios que pudieran poner de manifiesto el potencial deterioro de valor de una concesión. Los cálculos correspondientes de los importes recuperables se basan en un modelo de flujos de caja descontados. Esto implica hipótesis de la dirección referidas a los volúmenes de tráfico futuros, los precios aplicados a los clientes, los gastos de explotación futuros y la tasa de descuento.

La auditoría de las estimaciones de la dirección sobre la recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura explotados en régimen de concesión es compleja. Los importes en cuestión son significativos y exigen un juicio subjetivo por parte del auditor, debido a las importantes estimaciones de la dirección que se precisan para los volúmenes de tráfico futuros, los precios aplicados a los clientes, los gastos de explotación futuros y las hipótesis de tasas de descuento. Cualquier cambio en las hipótesis utilizadas podría afectar materialmente a la recuperabilidad de dichas inversiones en proyectos de infraestructuras.

Nuestra metodología de auditoría

Obtuvimos conocimiento de las políticas y procedimientos relativos a la recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura. También evaluamos la aplicación de las políticas contables de la Sociedad en materia de estimación de la recuperabilidad de los activos de conformidad con la NIC 36 "Deterioro del valor de los activos" y la NIC 38 "Activos inmateriales".

Los procedimientos destinados a abordar la cuestión en nuestra auditoría incluyeron, entre otros, la comprensión de las condiciones de los acuerdos de concesión. Verificamos la corrección aritmética de los modelos de flujos de caja descontados. Evaluamos, asimismo, la razonabilidad de los volúmenes de tráfico futuros, los precios aplicados a los clientes y los gastos de explotación futuros, comparando esas hipótesis con los resultados históricos recientes, las tendencias económicas y sectoriales vigentes y las previsiones financieras.

Además, evaluamos la coherencia de los futuros volúmenes de tráfico, los precios aplicados a los clientes y los futuros gastos de explotación mediante la comparación de las previsiones anteriores con la actividad real posterior. Para evaluar los tipos de descuento, se recurrió a un especialista, que elaboró una serie de tipos de descuento que se compararon con los utilizados por la Sociedad.

Recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura explotados en régimen de concesión

Observaciones clave

Hemos concluido que las hipótesis relativas a la recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructura explotados en régimen de concesión se sitúan dentro de unos márgenes aceptables y estamos de acuerdo con las conclusiones de la dirección.

Conclusiones sobre otra información aportada en el informe anual integrado

Además de las cuentas anuales y el informe de auditoría, el informe anual integrado contiene otros elementos de información.

Con base en los siguientes procedimientos realizados, hemos concluido que esta otra información:

- ▶ es coherente con las cuentas anuales y no contiene incorrecciones materiales; y
- ▶ aporta la información exigida por el Título 9º del Libro 2º del Código Civil holandés para el informe de gestión, así como el resto de la información exigida por ese Título y por los artículos 2:135b y 2:145, apartado 2-, del Código Civil respecto al informe sobre remuneraciones.

Hemos leído el resto de la información. Sobre la base de nuestro conocimiento y comprensión, bien obtenidos a través de nuestra auditoría de las cuentas anuales o de otro modo, hemos valorado si la otra información contiene incorrecciones materiales. Al llevar a cabo estos procedimientos, cumplimos los requisitos del Título 9º del Libro 2º y del artículo 2:135b, apartado 7, del Código Civil holandés y la Norma 720 holandesa. El alcance de los procedimientos aplicados es sustancialmente más limitado que el de los aplicados en nuestra auditoría de las cuentas anuales.

El Consejo de Administración es responsable de la preparación de esa otra información, incluido el informe de gestión, de conformidad con el Título 9º del Libro 2º del Código Civil holandés y otra información requerida por ese mismo Título 9º. El Consejo de Administración debe velar por que el informe sobre remuneraciones se elabore y publique de conformidad con los artículos 2:135b y 2:145, apartado 2-, del Código Civil holandés.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios y FEUE/ESEF

Encargo de auditoría

Ernst & Young, S.L. fue nombrada auditora de Ferrovial S.A. por la Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 17 de abril de 2020, a partir de la auditoría correspondiente al ejercicio 2020. Ernst & Young Accountants LLP fue nombrada auditora por la junta general en virtud del acuerdo aprobado el 13 de abril de 2023 sobre la fusión transfronteriza, cuya sociedad resultante a partir del 16 de junio de 2023 fue Ferrovial SE. Fuimos nombrados auditores por la Sociedad el 26 de octubre de 2023, a partir de la auditoría del ejercicio 2023.

Servicios distintos a auditoría no prohibidos

No hemos prestado los servicios prohibidos distintos de la auditoría a que se refiere el artículo 5.1 del Reglamento de la UE sobre los requisitos específicos para la auditoría legal de las entidades de interés público.

Formato electrónico único europeo (FEUE/ESEF)

Ferrovial ha elaborado el informe anual integrado en el FEUE. Los requisitos para ello se establecen en el Reglamento Delegado (UE) 2019/815 en lo que respecta a las normas técnicas de regulación relativas a la especificación de un formato electrónico único de presentación de información (en lo sucesivo, "las NTR sobre el FEUE").

En nuestra opinión, el informe anual integrado presentado en formato XHTML, incluidos las cuentas anuales consolidadas marcadas (parcialmente) e incluidas en el paquete de información de Ferrovial, cumple en todo aspecto significativo con las NTR sobre el FEUE.

El Consejo de Administración es responsable de elaborar el informe anual integrado, incluidas las cuentas anuales, de conformidad con las NTR sobre el FEUE, en virtud de las cuales el Consejo combina los distintos componentes en un único paquete de información.

Nuestra responsabilidad consiste en asegurarnos razonablemente, a efectos de nuestra opinión, de que el informe anual integrado incluido en este paquete de información cumple las NTR sobre el FEUE.

Hemos realizado nuestro análisis de conformidad con la normativa holandesa, incluida la norma 3950N, "*Assurance-opdrachten inzake het voldoen aan de criteria voor het opstellen van een digitaal verantwoordingsdocument*" (encargos de aseguramiento relativos al cumplimiento de los criterios para la elaboración de informes digitales). Nuestro análisis ha incluido, entre otros:

- ▶ Comprender el proceso de información financiera de la Sociedad, incluida la elaboración del paquete de información.
- ▶ Identificar y evaluar los riesgos de que el informe anual integrado no cumpla en todos sus aspectos significativos con las NTR del FEUE, y diseñar y realizar procedimientos de aseguramiento adicionales que respondan a dichos riesgos para fundamentar nuestra opinión, entre ellos:
 - ▶ Obtener el paquete de información y realizar comprobaciones para determinar si el documento de instancia Inline XBRL y los archivos de taxonomía de extensión XBRL se han elaborado de conformidad con las especificaciones técnicas de las NTR del FEUE.
 - ▶ Estudiar la información relativa a las cuentas consolidadas en el paquete de información para determinar si se ha aplicado todo el marcado requerido y si éste es conforme con a las NTR del FEUE.

Descripción de responsabilidades en relación con las cuentas anuales

Responsabilidades del consejo de administración en relación con las cuentas anuales

El Consejo de Administración es responsable de la elaboración y presentación fiel de las cuentas anuales de conformidad con las NIIF-UE y el Título 9º del Libro 2º del Código Civil holandés. Asimismo, el Consejo de Administración es responsable del control interno que considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros de forma que queden libres de incorrección material, debida a fraude o error.

Como parte de la preparación de las cuentas anuales, el Consejo de Administración es responsable de evaluar la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. De acuerdo con el marco de información financiera mencionado, el Consejo de Administración debe elaborar las cuentas utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la dirección tiene la intención de liquidar la Sociedad o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista. El Consejo

de Administración debe revelar en las cuentas anuales aquellos hechos y circunstancias que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento.

Los consejeros no ejecutivos son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de Ferrovial. La Comisión de Auditoría y Control presta apoyo al Consejo de Administración en la toma de decisiones relativas a la supervisión de la integridad y la calidad de la información financiera de la Sociedad y la eficacia de sus sistemas de control interno.

Nuestras responsabilidades en relación con la auditoría de las cuentas anuales

Nuestro objetivo consiste en planificar y realizar la auditoría de forma que nos permita obtener evidencias de aseguramiento suficientes y adecuadas como fundamento de nuestra opinión.

Nuestra auditoría se ha realizado con un nivel de aseguramiento elevado, pero no absoluto. Esto implica que es posible que no hayamos detectado todo error material o fraude durante la auditoría.

Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales. La materialidad afecta a la naturaleza, el calendario y el alcance de nuestros procedimientos de auditoría y a la evaluación del efecto de las incorrecciones identificadas sobre nuestra opinión.

Aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría, de acuerdo con las normas holandesas de auditoría y los requisitos de ética profesional y de independencia. El apartado "Información en apoyo de nuestra opinión" incluye un resumen informativo de nuestras responsabilidades y del trabajo realizado como fundamento de nuestra opinión. Nuestra auditoría también ha incluido, entre otros:

- ▶ Aplicación de procedimientos de auditoría que respondan a los riesgos identificados y obtención de evidencia de auditoría suficiente y adecuada para fundamentar nuestra opinión.
- ▶ Obtención de conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- ▶ Valoración de la cuestión de si las políticas contables aplicadas son adecuadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por el Consejo de Administración.
- ▶ Evaluación de la presentación general, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluidos los desgloses.
- ▶ Evaluación de si las cuentas anuales reflejan las operaciones y hechos subyacentes de manera que ofrezcan una imagen fiel.

Comunicación

Nos comunicamos con la Comisión de Auditoría y Control y el Consejo de Administración en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier hallazgo significativo sobre el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría. A este respecto, también presentamos un informe adicional a la Comisión de Auditoría y Control, de conformidad con el artículo 11 del Reglamento de la UE

sobre los requisitos específicos relativos a la auditoría legal de las entidades de interés público. La información incluida en este informe adicional es coherente con nuestra opinión de auditoría en el presente informe.

También proporcionamos a la Comisión de Auditoría y Control una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas relaciones u otras cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la Comisión de Auditoría y Control, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias muy excepcionales, su revelación sería contraria al interés general.

Ámsterdam, a 27 de febrero de 2024

Ernst & Young Accountants LLP

J.J. Vernooij
(Firma en el original en inglés)

Ferrovial SE

Amsterdam Teleport Towers
Kingsfordweg 151 (2nd Floor)
1043 GR Ámsterdam
Países Bajos
Tel. +31 207 983 724
ir@ferrovial.com

Ferrovial Corporación, S.A.

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
España
Tel. +34 91 586 25 00

Aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos)

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
España
Tel. +34 91 586 25 00

Autopistas (Cintra)

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
España
Tel. +34 91 586 25 00

Construcción (Ferrovial Construcción)

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial
Puerta de las Naciones
28042 Madrid
España
Tel. +34 91 300 85 00

**Oficina del accionista y relación
con inversores**

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
España
Tel. +34 91 586 2565
ir@ferrovial.com

Para realizar consultas sobre algún
aspecto del Informe Anual Integrado:

**Dirección de Comunicación y
Responsabilidad Corporativa**

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
España
comunicaciones@ferrovial.com
rsc@ferrovial.com
www.ferrovial.com

