

MEDIO AMBIENTE

DESARROLLO DE UNA ECONOMÍA SOSTENIBLE

Ferrovial refuerza su compromiso con la sostenibilidad y reafirma la importancia de los ODS en sus planes estratégicos y en todas sus actividades. Para ello, la compañía ha establecido varias líneas de acción en su Estrategia Climática encaminadas a contribuir a la descarbonización de la economía y combatir los efectos del cambio climático.

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI

56%

en términos relativos con respecto a 2009

ELECTRICIDAD CONSUMIDA PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES

68%

objetivo del 100% a 2025



Infraestructuras sostenibles que mejoren nuestra movilidad

L

a compañía trabaja activamente para minimizar su impacto ambiental y ofrecer productos y servicios que promuevan el desarrollo de una economía sostenible. Por ello, Ferrovial cuenta

con una estrategia climática con ambiciosos objetivos de reducción de emisiones, promueve la economía circular, compensa sus impactos sobre la biodiversidad y minimiza su huella hídrica.

ESTRATEGIA CLIMÁTICA

El cambio climático es un elemento clave en el gobierno de la compañía, que incorpora tanto las recomendaciones del *Task Force on Climate Disclosures* (TCFD), como los riesgos climáticos dentro del sistema corporativo de identificación y valoración de riesgos *Ferrovial Risk Management* (FRM). La estrategia en este ámbito contempla los riesgos y oportunidades detectados en cada actividad, por lo que se han definido dos objetivos fundamentales:

- La gestión responsable de los impactos ambientales derivados de las actividades de la compañía desde una perspectiva preventiva, incluyendo el desarrollo de actuaciones para la reducción de emisiones de GEI.
- El aprovechamiento de las capacidades y conocimientos en el desarrollo de infraestructuras para una economía baja en emisiones.

EN RUTA HACIA LA DESCARBONIZACIÓN

Durante 2019 y 2020 se ha trabajado en el plan *Deep Decarbonization Path*, incluido dentro de la estrategia de Ferrovial Horizon 24, para conseguir la reducción de emisiones en el área de construcción e infraestructuras a 2030, donde las principales líneas de trabajo son: consumir un 100% electricidad procedente de fuentes renovables en 2025; renovar la flota hasta alcanzar un 33% de vehículos cero emisiones en 2030; mejorar un 20% la eficiencia energética en plantas de asfalto; e incrementar un 10% eficiencia energética en maqui-

naria de obra. En el marco de este plan, la compañía se ha comprometido a alcanzar la neutralidad de emisiones a mediados de siglo.

HUELLA CARBONO

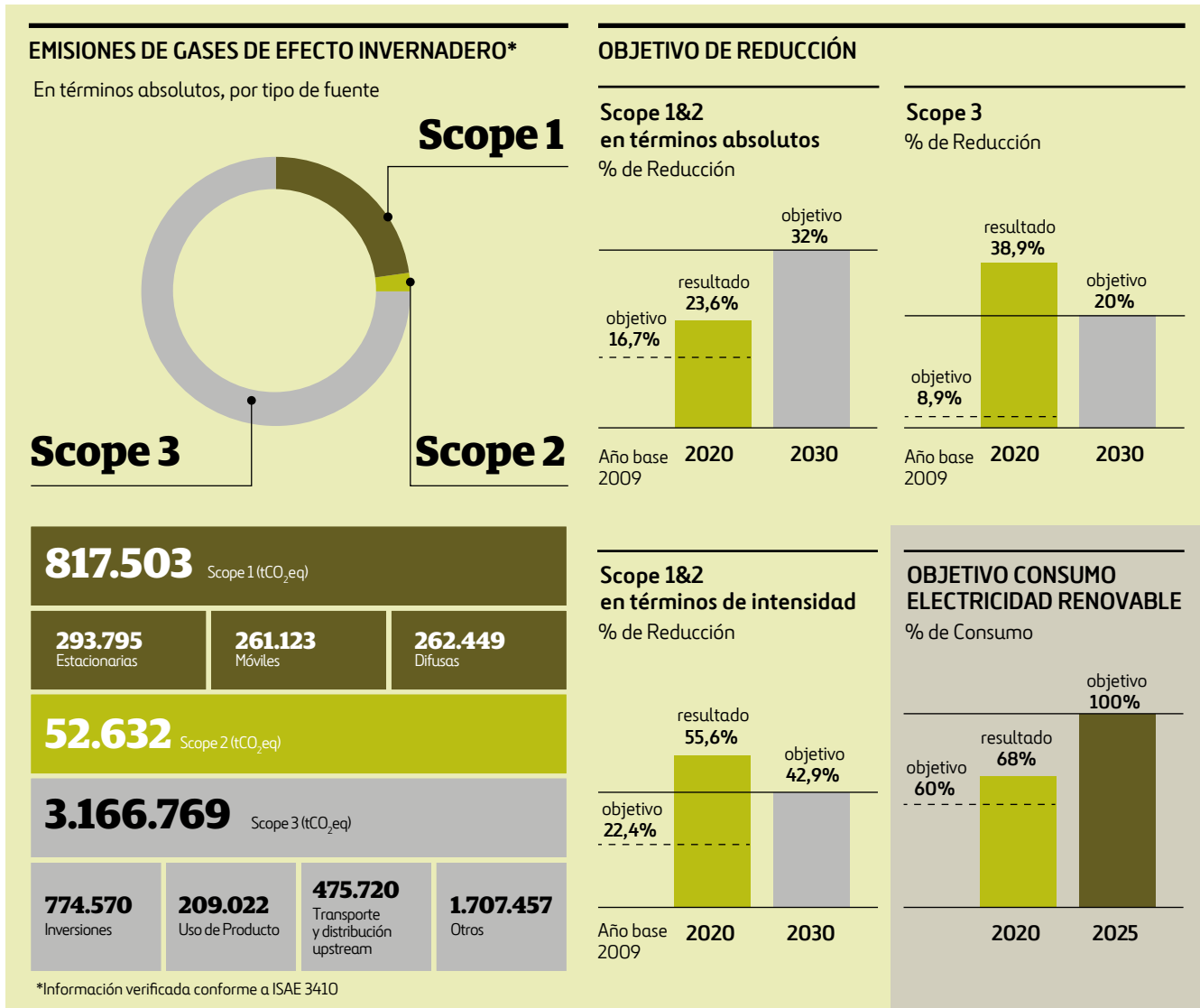
El cálculo y reporte de la huella de carbono es aplicable a toda la compañía y abarca todas las áreas de negocio y sus filiales. La metodología de cálculo está basada principalmente en *GHG Protocol* (WRI&WBCSD) por ser internacionalmente aceptada, manteniendo además la conformidad con la ISO 14064-1. Se ha seguido el método de *market based* para calcular el scope 2.

Ferrovial ha establecido ambiciosos objetivos de reducción de emisiones, todos ellos certificados *Science Based Target Initiative* (SBTi), para el horizonte 2030, y para los tres alcances.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES RELACIONADOS CON CAMBIO CLIMÁTICO

Durante 2020 se han incluido en el proceso de identificación y valoración de riesgos, FRM, todos los riesgos asociados al cambio climático a los que Ferrovial se puede ver expuesto de tal manera que en las revisiones de la matriz que se llevan a cabo sean valorados. El análisis de la matriz de riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático de la compañía siguiendo las recomendaciones del TCFD, considera tres escenarios diferentes en función del grado de implementación de políticas frente al cambio climático, los denominados *current policies scenario* (CPS)*; *new policies scenario* (NPS)* y *sustainable development scenario* (SDS)*. Gracias a este estudio puede concluirse que a corto, medio y largo plazo, los principales riesgos ambientales de Ferrovial son físicos y de transición.

Los riesgos de transición están relacionados con el incremento de los costes operacionales debido a la subida de los precios de las materias primas, aumento de tasas a los combustibles fósiles, pago por emisiones producidas o incorporación de actividades incluidas en el mercado de emisiones, políticas de restricción



de asignación de cuotas de emisión, tasas de carbono, escasez de agua, restricciones o incentivos al uso del suelo, cambios en la oferta y demanda de servicios o interrupción de los procesos operativos.

Los riesgos físicos hacen referencia principalmente a posibles daños físicos en infraestructuras y parada temporal de la actividad, disminución de productividad en condiciones climáticas extremas, aumento de la prima de riesgo o retraso en entrega de productos y servicios.

La probabilidad de ocurrencia de los riesgos físicos y el impacto financiero es más alta en el escenario CPS y va disminuyendo cuando se desplaza hacia el escenario SDS. La evolución de los riesgos de transición es inversa. La compañía cuenta con las medidas oportunas para mitigar, reducir y gestionar los riesgos relacionados con el cambio climático identificados.

SHADOW CARBON PRICING

Ferrovial ha desarrollado una herramienta para cuantificar el riesgo climático de sus inversiones más relevantes en la modalidad *Shadow*

Carbon Pricing con el objetivo de acelerar a modelos de negocio descarbonizados. Esta herramienta considera precios variables de la tonelada de carbono para diferentes horizontes temporales, geografías y tipos de proyecto, cuantificando así el riesgo económico potencial existente en los proyectos en los que se decida aplicar la herramienta.

BIODIVERSIDAD

Ferrovial trabaja desde hace décadas incorporando los criterios de la jerarquía de la mitigación en su gestión ambiental. Los procedimientos organizativos y operativos que rigen es sus contratos, así como en sus procesos de vigilancia ambiental están basados en evitar y minimizar el impacto sobre el medio.

En 2020 se calculó la deuda de capital natural asociada a las dos infraestructuras que cumplen los criterios establecidos para sumar deuda sobre el capital natural en Ferrovial. Se consideran las fases de construcción y operación de las autopistas I77 en Carolina del Norte y el ramal NTE 3A en Texas. La deuda se ha calculado en base a 13 servicios ecosistémicos. Se concluye que se han afectado, principal-

mente, los servicios de regulación relacionados con el control de las tasas de erosión, la calidad del suelo y la polinización. Se ha observado un efecto positivo de las autopistas en la protección frente al fuego ya que la construcción de infraestructuras afecta a la combustibilidad de los territorios actuando como cortafuegos. Las medidas de mitigación aplicadas a estas infraestructuras llegarán a compensar alrededor de un 35% de la deuda generada.

ECONOMÍA CIRCULAR

Ferrovial ha consolidado la incorporación de los principios de la economía circular en sus procesos, productos y servicios. Para evitar y minimizar la generación de residuos, se potencia el uso de recursos naturales renovables y, en la medida de lo posible, se recuperan para su reutilización como materias primas. Por ello, la división de tratamiento de residuos trabaja en la mejora continua del triaje y recuperación de materiales.

Por su parte, la actividad de Construcción ha establecido un objetivo anual de reutilización de tierras del 80%, así como un 70% en RCDs. En todos los proyectos se prioriza la reutilización en obra, ya que de esta forma no solo se dejan de consumir nuevas materias primas, sino que se reducen las emisiones asociadas al transporte.

Ferrovial también aplica criterios de sostenibilidad en su actividad de construcción de edificaciones incluyendo criterios de ecodiseño y asegurándose una gestión eficiente durante el ciclo de vida del edificio. El porcentaje de los edificios construidos, gestionados o en propiedad de Ferrovial que incorporan mejoras ambientales en las

fases de diseño, construcción y operación ha ido aumentando en los últimos años. Estos edificios presentan un consumo energético considerablemente menor que los edificios convencionales.

HUELLA HÍDRICA

La metodología de cálculo de la huella hídrica permite calcular y reportar la huella hídrica global de la compañía considerando el valor del agua en los procesos y el medio, valorando su disponibilidad y calidad, así como el equilibrio de los ecosistemas en los que se emplaza. Asimismo, permite medir la compensación del consumo global de agua (*Business Water Index, BWI**) con el aporte de agua tratada (*Water Treatment Index, WTI**), devolviéndola al medio en mejores condiciones a las de entrada, así como las acciones que permiten el acceso al agua potable para las comunidades locales en países en vías de desarrollo (*Water Access Index, WAI**) a través del programa de acción social Infraestructuras Sociales. Esta metodología ha sido reconocida en 2020 por los Premios Europeos de Medio Ambiente por el desarrollo de la aplicación de cálculo de su Huella Hídrica.

Ferrovial ha establecido un objetivo reducción del BWI del 20% para 2030, considerando 2017 como año base, así como un objetivo anual de compensación de la huella hídrica ($WTI + WAI \geq 30 BWI$).

PREMIO GLOBAL ROAD ACHIEVEMENT PARA EL BYPASS DE TOOWOOMBA

El bypass de Toowoomba fue galardonado con el premio Global Road Achievement en la categoría mitigación medioambiental, otorgado por la Federación Internacional de Carreteras (IRF). Este galardón, que reconoce los logros conseguidos por los profesionales de esta industria a nivel mundial, premió las soluciones innovadoras de ingeniería de diseño y las mejores prácticas en mitigación medioambiental empleadas en la construcción de esta infraestructura.

