

GRUPO FERROVIAL, S.A. (la Sociedad), en cumplimiento de lo establecido en el artículo 82 de la Ley de Mercado de Valores, pone en conocimiento de la Comisión Nacional del Mercado de Valores la siguiente:

### **INFORMACIÓN RELEVANTE**

Se acompaña nota, en español y en inglés, emitida por Ferrovial aclarando determinada información aparecida en un medio de comunicación referida a las consecuencias que tendría la venta de aeropuertos a ciertos precios sobre los acuerdos de la financiación de BAA.

Madrid, 24 de marzo de 2009.

José María Pérez Tremps  
Consejero – Secretario General de Grupo Ferrovial, S.A.

**El pasado 23 de marzo de 2009 se publicó un artículo de prensa refiriéndose específicamente a las consecuencias que tendría la venta de aeropuertos a determinados precios sobre los acuerdos de la financiación de BAA.**

Dicho artículo contiene **ciertas inexactitudes y afirmaciones erróneas** que necesitan ser aclaradas al mercado.

1. *“El contrato de financiación de BAA estipula que ningún activo puede venderse por menos del 85% de su precio regulado”.*

**No existe tal condición en los contratos de financiación de BAA.**

2. *“Si BAA fuera obligada a vender el aeropuerto de Gatwick por debajo de 1.360 millones de libras, que representa el 85% de su valor regulado, BAA podría ser obligada a repagar parte de la deuda de 12.000 millones de libras”.*

**Es incierto decir que esto rompería los covenants de la financiación bancaria.**

3. En relación con la potencial venta de uno de los aeropuertos escoceses, señala que *“el precio se situaría entre los 350 y los 500 millones de libras, lo que sería significativamente inferior a los 680 millones de libras que BAA necesita para cumplir con los covenants”.*

**Esta afirmación no es relevante en la financiación de los aeropuertos escoceses ya que se rigen por términos de financiación distintos a los de Londres.**

En relación al primer y segundo punto, el tema clave para la financiación de BAA es si se produciría un supuesto desencadenante (*“trigger event”*) o un impago (*“loan event of default”*) a consecuencia de la venta de alguno de los tres aeropuertos londinenses de BAA. Los *“trigger event”* o *“loan event of default”* están detallados en las páginas 266-270 y 272-275 del folleto de refinanciación del 14 de julio de 2008. **Dichas disposiciones no establecen ninguna restricción al precio de venta de estos activos.** Sólo obligan a BAA a mantener ciertos niveles de ratios financieras posteriores a las ventas, siendo uno de ellos el Junior Regulatory Asset Ratio (Junior RAR: una ratio de la deuda neta total del grupo de aeropuertos londinenses respecto al RAB de los mismos).

Es importante mencionar que la ratio a la que hace referencia la prensa, es el nivel de Junior RAR que podría dar lugar a un supuesto *“trigger event”*. **No obstante, tal supuesto “trigger event” no conllevaría, en ningún caso, la obligación de devolver la deuda.**

El segundo punto clave es que el artículo no tiene en cuenta el hecho de que **BAA actualmente opera confortablemente no sólo del nivel de la Junior RAR que daría lugar a un “loan event of default”,** sino también del correspondiente nivel de *“trigger event”*. A 31 de Diciembre de 2008, las ratio Senior RAR y Junior RAR ascendían a 67,7% y 75,6%, respectivamente. Por lo tanto, teóricamente, en términos de la Junior RAR, el RAB de los tres aeropuertos de Londres

podría reducirse en más de 2.000 millones de libras, significativamente más que todo el RAB de Gatwick, sin que se produjera un “*loan event of default*”.

En relación con las noticias aparecidas sobre el valor de los aeropuertos de Escocia, ni reflejan ni comprenden el hecho de que éstos están sujetos a acuerdos de financiación completamente diferentes de los aeropuertos de BAA en Londres. **En particular, la financiación de los aeropuertos no londinenses no contiene ninguna ratio de apalancamiento** (que es efectivamente lo que representa la RAR en la financiación de los aeropuertos de Londres). Por ello, la afirmación de que el precio de venta tendría que alcanzar efectivamente el 85% es aún más errónea en este caso que en el caso de los aeropuertos de Londres.

Más información: -

**Relación con Inversores**

Grupo Ferrovial

Tel: +34.91.586.27.30

E-mail: [ir@ferrovial.es](mailto:ir@ferrovial.es)

**There has been press comment on 23 March 2009 relating particularly to the impact on BAA's financing arrangements of selling its airports at certain prices.**

This comment contains a number of **material inaccuracies or misleading statements** that need to be brought to the attention of investors and other interested parties.

1.- *'BAA's debt financing contracts stipulates that no asset can be sold for less than 85 per cent of its regulated value'*.

**There is no such provision in BAA's debt financing contracts.**

2.- *'If BAA were forced to accept an offer below £1.36 billion, which is 85 per cent of the regulated value, its banking covenants would be breached and lenders could force BAA to repay some of its £12 billion debts'*.

**It is untrue to state that taking this action would breach banking covenants.**

3.- In relation to the potential sale of one of BAA's Scottish airports *'to fetch between £350 million and £500 million, which would be significantly below the £680 million that is needed to meet BAA's covenants'*.

**This statement is irrelevant to the financing of BAA's Scottish airports that are governed by completely different terms to the financing of its London airports.**

In relation to the first and second points above, the key issue of relevance in BAA's financing is whether a **'trigger event' or 'loan event of default'** would occur as a result of the sale of any of BAA's three London airports. The trigger events and loan events of default are detailed on pages 266-270 and 272-275 of BAA Funding Limited's prospectus dated 14 July 2008. **These do not place any direct restriction on the price at which any business or asset is sold.** Rather they require BAA to maintain certain levels of financial ratios after the disposals, one of which is the Junior Regulatory Asset Ratio (Junior RAR) (defined in simple terms as the ratio of total net debt within the London airport group to its Regulatory Asset Base) which is the ratio on which the press comment is effectively focused.

It is important to be aware that the ratio that the press comment refers to is in fact the level of Junior RAR ratio that would give rise to a **'trigger event'**. **The occurrence of a trigger event would not give rise to any requirement to repay any debt at all.**

The second key point is that the article fails to take any account of the fact **that BAA is currently operating comfortably inside not just the Junior RAR loan event of default level but also the related trigger event level.** At 31 December 2008, the Senior RAR and Junior RAR were 67.6% and 75.6% respectively. Therefore, theoretically in terms of the narrow issue of Junior RAR, the Regulatory Asset Base of the three London airports could today decline by over £2 billion, significantly more than the full Regulatory Asset Base of Gatwick airport, without a loan event of default occurring.

In relation to the comments on the value of BAA's Scottish airports, they failed to take into account or understand that they are subject to separate financing arrangements with completely different terms to the financing of BAA's London airports. **In particular, the financing of BAA's non-London airports contains no gearing ratio** (which is effectively what the RAR ratio in the London airport financing represents). Therefore, the references to needing to achieve effectively 85% of a possible sale price to avoid a breach of covenant are even more misleading than the equivalent statement made in relation to the London airports.

Further information from: -

**Investor Relations**

Grupo Ferrovial

Tel: +34.91.586.27.30

E-mail: [ir@ferrovial.es](mailto:ir@ferrovial.es)