



An association under Swiss law

www.railworkinggroup.org

Baarerstrasse 98, PO Box 2258, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; Fax: +41 (0)41 760 29 09
Email: howard.rosen@railworkinggroup.org

Il protocollo ferroviario di Lussemburgo riassunto in poche frasi

- Si ritiene che le ferrovie investano attualmente circa 24 miliardi di euro all'anno in materiale ferroviario trasportabile, ma investimenti ben più sostanziali sarebbero necessari e gli stati sono sempre più riluttanti nel mantenere il livello attuale di finanziamenti pubblici e certamente una possibilità di un loro aumento è estremamente limitata.
- In mancanza di garanzie da parte dello Stato, le banche finanziatrici di materiale ferroviario richiedono assicurazioni e garanzie che i prestiti erogati e i canoni locativi dovuti in base a contratti di leasing siano rimborsati in base alle condizioni contrattualmente previste. I finanziatori richiedono altresì la garanzia che il proprio diritto di proprietà sul bene dato in locazione sia riconosciuto sia in caso di inadempimento contrattuale che di fallimento del debitore anche in ipotesi in cui il bene finanziato si sposti abitualmente da uno Stato all'altro.
- Uno dei problemi principali è che non esiste un registro internazionale in cui i finanziatori possano registrare i propri diritti e le proprie garanzie e spesso non esistono nemmeno registri nazionali in base ai quali poter determinare i diritti di prelazione dei diversi creditori su uno stesso bene.
- Il protocollo di Lussemburgo allegato alla convenzione di Città del Capo relativa a garanzie internazionali su beni mobili strumentali è stato adottato al

Members of the Rail Working Group: AAE Ahaus Alstatter Eisenbahn • The Alta Group • Arendt & Medernach • Armfelt & Associés • Ashurst • Aviation Advocacy • Bombardier Transportation • Bowman Gilfillan Attorneys • CIT Comité international des transports ferroviaires • Community of European Railways • Costaferroviaria • Denton Wilde Sapte • Deutsche Bahn • Deutsche Verkehrs Bank • DLA Piper • Dresdner Kleinwort • English Welsh and Scottish Railway • Europe Rail Consultancy Ltd • European Intermodal Association • European Investment Bank • Field Fisher Waterhouse LLP • Freehill Hollingdale & Page • Freshfields Bruckhaus Deringer LLP • Fromer, Schultheiss & Staehelin • GE Capital • Global Capital Finance GmbH & Co. Europe KG • Gorrissen Federspiel Kierkegaard • Howard Rosen Solicitors • HSBC Rail • HSH Nordbank • Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) • K & L Gates LLP • KfW Kreditanstalt for Wiederaufbau • Lenz & Staehelin • Mason Hayes+Curran • Mayer, Brown, Rowe & Maw LLP • McCarthy Tétrault • Nauta Dutilh • NIB Capital Bank N.V. • Norton Rose • Ober Kaler • Private Wagon Federation • Rajinder Narain & Co. • Rand Merchant Bank • Simmons & Simmons • Stephenson Harwood • Transnet • Trinity Industries • UIC International Union of Railways • Union of European Railway Industries • White & Case • Wiersholm Mellbye & Bech



termine una conferenza internazionale alla quale hanno assistito 42 Stati e 12 organizzazioni internazionali che si è tenuta a Lussemburgo nel mese di febbraio del 2007 sotto gli auspici di Unidroit e OTIF. La Convenzione e il protocollo di Lussemburgo creano un nuovo regime giuridico per il riconoscimento e l'escussione di garanzie internazionali su materiale ferroviario trasportabile offerte a finanziatori (siano essi banche o *lessors*) e a venditori in base a contratti con clausole di riserva della proprietà.

- Il Protocollo si applica ad ogni tipo di materiale ferroviario trasportabile (dai treni ad alta velocità ai tram) e crea un sistema internazionale di registrazione delle garanzie. Tale sistema è accessibile 24 ore al giorno, sette giorni su sette e permette pertanto ai titolari di diritti o garanzie di registrarli via internet e di verificare facilmente quali e quante garanzie o diritti gravino su un bene determinato.
- Il Protocollo crea altresì un sistema uniforme che consente al proprietario/finanziatore del bene di rientrarne in possesso, sempre nel rispetto delle obbligazioni di servizio pubblico del debitore, in caso di inadempimento contrattuale o fallimento di quest'ultimo.
- Il Protocollo è stato principalmente redatto per facilitare il finanziamento di materiale ferroviario trasportabile utilizzato sul territorio di due o più Stati in quanto tende ad evitare i problemi esistenti in merito al riconoscimento da parte dello Stato dove il bene si trovi al momento dell'escussione di un diritto o una garanzia costituiti in base al diritto di un altro Stato, ma tale protocollo faciliterà anche i finanziamenti puramente nazionali.
- Riducendo i rischi legati al finanziamento di materiale ferroviario trasportabile, il Protocollo permette infatti:
 - di attirare più investimenti privati sul mercato e di ridurre i costi di finanziamento per gli operatori che non beneficino di garanzie statali. Una tale riduzione di rischi legati a tale tipo di finanziamenti, porterà un maggior numero di banche ad offrire finanziamenti nel settore ferroviario. Tale aumento della concorrenza porterà vantaggi anche per gli operatori che avranno a disposizione una maggiore scelta di strutture e costi di finanziamento;
 - di aumentare l'offerta di credito agli operatori, offerta che è ad oggi limitata in quanto parecchie banche sono state dissuase dall'entrare nel mercato dei finanziamenti ferroviari in considerazione del quadro giuridico estremamente complesso;
 - di incoraggiare la messa a disposizione di investimenti che dovrebbe, a proprio turno, fare aumentare la richiesta di materiale ferroviario trasportabile e dunque la sua produzione;



- di facilitare le operazioni di *leasing* di breve durata non soltanto tra le banche e gli operatori, ma anche tra operatori garantendo pertanto un'utilizzazione ottimale del materiale ferroviario.

Il Protocollo abbassa dunque le barriere all'entrata di nuovi operatori sul mercato, rende gli operatori esistenti più efficienti e competitivi e riduce la dipendenza di tali operatori da finanziamenti pubblici. La dinamicità del settore ferroviario dovrebbe uscirne rinvigorita e stimolata e i governi potranno dunque concentrarsi sul finanziamento delle infrastrutture piuttosto che sul finanziamenti del materiale ferroviario trasportabile.

Per avere accesso al testo del Protocollo insieme ad una serie di articoli, commenti e presentazioni in materia si veda il sito del Rail Working Group (www.railworkinggroup.org).