



Baarerstrasse 96, Apartado de correos 7262, 6302 Zug, Suiza
Tel.: +41 (0)41 760 28 88; Email: info@railworkinggroup.org

 [RailWorkingGrp](#)
 [LinkedIn](#)

EL PROTOCOLO FERROVIARIO DE LA CONVENCION DE LUXEMBURGO A LA CONVENCION DE CAPE TOWN : UN IMPORTANTE PASO ADELANTE PARA LOS OPERADORES FERROVIARIOS.

1. INTRODUCCIÓN

El 23 de febrero de 2007, una conferencia diplomática, patrocinada conjuntamente por UNIDROIT y OTIF y a la que asistieron 42 Estados y 12 organizaciones internacionales, dio un paso histórico al adoptar el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo al Convenio de Ciudad del Cabo sobre Garantías Internacionales sobre Bienes Muebles Instrumentales. El Protocolo pasa ahora a la fase de firma y ratificación.

El Convenio establece un mecanismo para el reconocimiento y la inscripción de garantías internacionales sobre bienes muebles instrumentales de alto valor, que normalmente prevalecen sobre los derechos de propiedad o las reclamaciones locales. El Protocolo amplía el Convenio al material rodante ferroviario. En un momento en que los negocios y su financiación son cada vez más internacionales, el Protocolo abrirá la puerta a una financiación transfronteriza y nacional más sofisticada del material rodante ferroviario en situaciones en las que, de otro modo, los bancos, los arrendadores y otros financiadores que financian activos que no están en su poder correrían el riesgo de perder su posición de garantía, especialmente si estos se desplazan a través de una frontera jurisdiccional. Al proporcionar más seguridad al sector privado y reducir el riesgo para los financiadores de equipos ferroviarios, el Protocolo:

- Reducirá el coste de la financiación del sector privado para los operadores.
- En algunos casos, facilitará la financiación a los operadores a los que, hasta ahora, su escasa solvencia y/o la falta de una garantía gubernamental sólida o de una infraestructura jurídica adecuada han impedido que los bancos les concedieran préstamos.
- Atraerá a más prestamistas del sector privado al mercado.
- Facilitará el arrendamiento operativo de material rodante.

Como resultado, el Protocolo reducirá las barreras de entrada al sector para los operadores, lo que los hará más competitivos y reducirá la dependencia de los operadores estatales y privados de la financiación estatal, lo que dará lugar a un sector más dinámico.

El Rail Working Group es una asociación sin ánimo de lucro constituida según la legislación suiza que representa a una amplia muestra representativa de la comunidad ferroviaria mundial. Para obtener una lista completa de nuestros miembros y más información sobre nosotros, visite nuestro sitio web en www.railworkinggroup.org



2. CREACIÓN DE INTERESES DE SEGURIDAD INTERNACIONALES Y DE UN REGISTRO MUNDIAL

La Convención reconoce como garantías internacionales en materia de seguridad los derechos de propiedad de:

- Un prestamista garantizado.
- Un vendedor que vende con reserva de dominio.
- Un arrendador en virtud de un contrato de arrendamiento.

en relación con equipos muebles de alto valor cubiertos por un protocolo del Convenio. La garantía será transferible y también será posible inscribir una garantía futura para proteger a la parte garantizada antes de la finalización de la financiación.

El Protocolo de Luxemburgo aplica ahora el Convenio a todo el material rodante, incluidos los trenes, el equipo que circula por vías férreas, los tranvías, los trenes subterráneos y los sistemas ferroviarios ligeros. Aunque el Protocolo será especialmente útil en lo que respecta al equipo que cruza fronteras, esto no es un requisito; el Protocolo también se aplicará al material rodante que opera en una sola jurisdicción.

El Convenio prevé un registro mundial de activos para cada tipo de activo al que se aplica, accesible a través de Internet las 24 horas del día, los 7 días de la semana, a través del cual cualquier financiador puede comprobar si alguna otra parte reclama un derecho real de garantía sobre el equipo que se va a financiar. El financiador podrá registrar su garantía, que, en casi todos los casos, tendrá prioridad sobre cualquier otra garantía no registrada y sobre cualquier garantía registrada posteriormente. También tendrá prioridad sobre cualquier derecho de terceros que se haga valer en caso de quiebra del poseedor. El Registro será gestionado por una organización independiente y supervisado por un supervisor, un organismo internacional (posiblemente intergubernamental), designado en virtud de los protocolos individuales.

El Protocolo prevé un Registro especial para el sector ferroviario, que tendrá su sede en Luxemburgo. El Registro Ferroviario también incluirá un sistema separado para que los operadores propietarios registren su adquisición de material rodante, lo que permitirá notificar a terceros su interés sobre la propiedad, incluso cuando el activo no sea una garantía para la financiación, protegiendo así también a los ferrocarriles del sector público que no se financian directamente con capital privado.

3. MEJORA DEL ACCESO AL CAPITAL PRIVADO: UNA CUESTIÓN IMPORTANTE PARA LA INDUSTRIA FERROVIARIA

En un estudio realizado por Roland Berger Consultants y publicado en enero de 2007 por la UNIFE, la Asociación Europea de Fabricantes Ferroviarios, se estimó que el mercado mundial anual accesible para el material rodante ascendía a 24.000 millones de euros. Incluso un pequeño porcentaje de ahorro en los costes de financiación puede tener un gran efecto, y esto sin tener en cuenta el estímulo a la inversión que se espera del propio Protocolo. El estudio estimaba un crecimiento anual en este sector de entre el 1,5 % y el 2 %, pero esto es inferior al crecimiento medio del PIB en la mayoría de las economías y simplemente no es suficiente. Se necesita urgentemente más inversión de capital. En Europa, por ejemplo, la vida *media* del material rodante de mercancías en circulación se acerca a su vida útil recomendada. En general, el sector ferroviario no puede ofrecer a los



clientes material rodante moderno de forma sistemática, a pesar de la necesidad comercial de hacerlo, y en muchos países existe una falta crítica de capacidad. Al mismo tiempo, se están cerrando plantas de fabricación por falta de pedidos, lo que supone una pérdida de valiosos conocimientos técnicos, a medida que más tráfico se desplaza a las carreteras. En muchos casos, los operadores son de propiedad estatal y, como resultado, los recursos se ven limitados por restricciones presupuestarias, incluso cuando la inversión tiene una buena justificación económica.

La solución pasa por que los operadores accedan a los mercados de capital privado, con prestamistas que proporcionen fondos sin recurrir a garantías o ayudas gubernamentales. Tanto para los ferrocarriles estatales como para los privados, esto solo suele ser viable si los prestamistas tienen garantías sobre los activos que se financian. En la industria aeronáutica, competidora del sector ferroviario, el arrendamiento y otras técnicas de financiación han propiciado un sólido crecimiento de la inversión en los últimos 20 años, gracias a que el prestamista/arrendador está protegido mediante el registro de la titularidad o los derechos hipotecarios. Por el contrario, la inversión de capital en el sector ferroviario se ha estancado y no existe en todo el mundo un registro público nacional en el que los prestamistas o arrendadores puedan inscribir sus derechos sobre los activos financiados. El Protocolo establece un mecanismo para que los operadores ferroviarios del sector público y privado utilicen los mercados de capitales privados de forma rentable y en condiciones similares a las del sector aeronáutico, lo que a su vez facilita un mejor servicio al cliente y constituye un medio esencial para recuperar cuota de mercado frente a los sectores del transporte por carretera y aéreo en el transporte de mercancías y pasajeros.

4. CREACIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE SEGURIDAD PARA LOS FERROCARRILES

El sector ferroviario fue elegido como uno de los primeros sectores cubiertos por el Convenio debido al riesgo adicional al que se enfrentan los financiadores internacionales en relación con activos que, por su naturaleza, pueden cruzar fronteras. Además, dado que el Protocolo aplica el Convenio incluso en relación con el material rodante que no cruza fronteras, creará una seguridad adicional para los prestamistas, incluso si la financiación se proporciona como parte de una transacción ferroviaria nacional. Esto debería simplificar considerablemente la financiación del material rodante, eliminando la necesidad de dictámenes jurídicos complejos y reduciendo los costes, así como el coste de la financiación.

5. VENTAJAS PARA LOS OPERADORES FERROVIARIOS

Incluso para los ferrocarriles estatales, el Protocolo aportará considerables ventajas al aumentar las fuentes de capital disponibles para invertir en nuevo material rodante sin necesidad de apoyo estatal directo (financiado mediante préstamos o impuestos), apoyo indirecto (por ejemplo, Eurofima) o garantías. Dentro de la UE, las preocupaciones sobre un posible bloqueo de la financiación por motivos de «ayudas estatales» pueden evitarse con la financiación del sector privado. El Protocolo también abrirá posibilidades para la titulización sin recurso y otras formas de financiación. Dará a los ferrocarriles más autonomía en cuanto a cómo desarrollar sus necesidades de equipamiento y facilitará las futuras inversiones de capital, además de garantizar la financiación de los operadores estatales a medida que los gobiernos se retiren gradualmente del sector, ya sea mediante la privatización parcial o total, o mediante la negativa a garantizar la deuda futura contraída por los ferrocarriles. La



inversión estará impulsada por las necesidades y la economía, y no limitada por consideraciones políticas.

Para los operadores privados, el acceso a los mercados de capitales, ya sea directamente o a través de bancos y empresas de arrendamiento financiero, será esencial para su entrada en el sector ferroviario, lo que a su vez será un elemento clave para el renacimiento de la industria ferroviaria en el nuevo siglo.

En cada caso, cuanto más capital del sector privado haya disponible y menor sea el riesgo que deba asumir el financiador, más barato será ese capital. Por ejemplo, un estudio reciente del Grupo de Trabajo Ferroviario muestra que, incluso en Europa occidental, el Protocolo debería reducir el coste de los préstamos hasta un 0,35 % en el tipo de interés, lo que se traduce en un descuento de más del 3 % en el precio de venta durante el plazo de una financiación típica de 10 años. En Europa Central y Oriental, el beneficio en la financiación de locomotoras podría acercarse al 1 % del tipo de interés o a un descuento efectivo cercano al 7 % del coste de adquisición. Para más detalles sobre el estudio del RWG,

consulte

<http://www.railworkinggroup.org/daten/cug/working%20papers/EconomicCase.pdf> .

Esto, a su vez, debería dar lugar a una mayor inversión de capital, ya que los operadores buscarán adquirir más equipos con financiación del sector privado, se atraerá a nuevos operadores al mercado al reducirse la necesidad de capital inicial y el arrendamiento operativo fomentará el desarrollo de un mercado de segunda mano.

El Protocolo aportará más flexibilidad en el uso del material rodante financiado y fomentará el desarrollo tanto de los arrendamientos financieros como de los operativos (gracias a la nueva protección que se concede al arrendador) y de un mercado secundario, lo que reducirá significativamente los compromisos de capital exigidos al operador (o le permitirá ofrecer a los clientes material rodante más nuevo y eficiente sin aumentar su capital). La disponibilidad del arrendamiento operativo para aeronaves ha sido un factor clave en el desarrollo del sector aeronáutico. Los inversores y arrendadores estarán dispuestos a asumir un mayor riesgo de valor residual debido a la mayor certeza que se puede ofrecer al arrendador o inversor en cuanto al mantenimiento de su interés en el activo frente a los retos legales locales.

Los propios operadores alquilan o subalquilan constantemente material rodante a otros operadores cuando cruzan las fronteras. En el primer caso, el registro de los intereses del arrendador permitirá que el activo cruce las fronteras sin que el arrendador/operador tenga que preocuparse de que su título o interés de arrendamiento pueda ser anulado por los operadores locales o sus acreedores. En el segundo caso, si los intereses del propietario en virtud del contrato de arrendamiento ya están registrados, cualquier tercero extranjero inocente ya estaría al corriente de los derechos previos del arrendador.

Por último, la financiación de la deuda para el material rodante supone en la actualidad una gran cantidad de documentación, especialmente en relación con las cuestiones de seguridad, así como extensos dictámenes jurídicos y una continua incertidumbre jurídica para todas las partes. Al reducir significativamente la incertidumbre y desarrollar un interés universal que cubra los activos utilizados en diversas jurisdicciones, el Convenio también debería dar lugar a una documentación de seguridad mucho más sencilla, dictámenes jurídicos más modestos y una reducción considerable de los costes de transacción.



6. UN IMPULSO VITAL PARA EL FUTURO DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA

El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo al Convenio de Ciudad del Cabo fomentará una importante inversión de capital en el sector ferroviario. También permitirá a la industria ferroviaria competir más eficazmente por la financiación frente a otros sectores del transporte, como el sector aeronáutico, además de reducir los costes de financiación del sector privado y facilitar el desarrollo de un verdadero mercado de arrendamiento operativo. Asimismo, reportará importantes beneficios a los operadores, fabricantes, financiadores y gobiernos.

A diferencia del sector aeronáutico, existen pocos sistemas de registro nacionales que ofrezcan una protección (limitada) a los financiadores. Además, la prevalencia del apoyo estatal directo o indirecto a los operadores importantes ha disuadido a los financiadores de entrar en el negocio (debido a los escasos márgenes) y ha animado a los prestamistas actuales a ignorar la garantía debido a la calidad del crédito. Por otra parte, la financiación del sector privado para la inversión en material rodante sin garantía gubernamental es muy limitada. Sin embargo, el apoyo del sector público a la industria ferroviaria seguirá disminuyendo en el futuro y se necesitarán nuevos operadores en el mercado. En el sector aeronáutico, ese cambio ya se ha producido, con resultados generalmente muy positivos. Podemos esperar una evolución similar en los próximos 10 años en el sector ferroviario.

7. ¿QUÉ PASARÁ A CONTINUACIÓN?

Los gobiernos tienen un papel legítimo en la financiación del desarrollo de infraestructuras. Pero el hecho de que construyan carreteras no significa que también deban pagar los coches que circulan por ellas. El sector privado puede ocuparse de ello. Del mismo modo, aunque puede ser necesario que los Estados subvencionen determinados servicios por motivos medioambientales, sociales o económicos, no es necesario que los gobiernos paguen el material rodante, ni que la industria ferroviaria dependa de fondos gubernamentales e es para este fin. Siempre que se cuente con la estructura jurídica adecuada, en la mayoría de los casos el sector privado puede hacer frente a esta situación.

El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo proporciona esta estructura jurídica y la industria ferroviaria tiene una oportunidad única para impulsar un cambio apasionante y muy práctico en el derecho internacional privado que afectará fundamentalmente a la forma en que se desarrolla la industria en el siglo XXI. Los gobiernos nacionales deben escuchar a los operadores ferroviarios dado que:

- El Protocolo de Luxemburgo fomentará una mayor inversión de capital, lo que ayudará al sector a prestar un servicio más moderno y eficiente, a mejorar el medio ambiente (al desviar el tráfico hacia el ferrocarril) y, a su vez, a impulsar el crecimiento del sector ferroviario y la creación de empleo;
- Facilitará la financiación del material rodante por parte del sector privado para empresas conjuntas y otras asociaciones público-privadas en las que la financiación estatal sea limitada o inadecuada;
- Permitirá a los gobiernos utilizar recursos valiosos para financiar inversiones en infraestructura cuando la financiación directa del sector privado resulte difícil; no tendrán que utilizar el «presupuesto» para financiar también el material rodante;



- Creará un apoyo vital para los nuevos operadores del sector ferroviario, lo que dará lugar a una mayor competencia y a un renacimiento dinámico del sector ferroviario.
- Proporcionará un valioso apoyo a los operadores que trabajan fuera de su jurisdicción nacional; y

En definitiva, deben firmar y ratificar el Protocolo de la Convención de París sobre la protección de los derechos de propiedad intelectual lo antes posible.

Para obtener información sobre el Protocolo, consulte www.railworkinggroup.org o póngase en contacto con howard.rosen@railworkinggroup.org

© Grupo de Trabajo Ferroviario 2007