



Una asociación constituida según la legislación suiza

[www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)

Baarerstrasse 96, PO Box 7262, 6302 Zug, Suiza

Tel.: +41 (0)41 760 28 88; correo electrónico:[info@railworkinggroup.org](mailto:info@railworkinggroup.org)

[RailWorkingGrp](#)

[LinkedIn](#)

## ¿ES IMPORTANTE EL PROTOCOLO FERROVIARIO DE LUXEMBURGO PARA LOS OPERADORES FERROVIARIOS ESTATALES?

El Protocolo de Luxemburgo de 2007 al Convenio de Ciudad del Cabo sobre garantías internacionales sobre bienes de equipo móvil en lo que respecta al material rodante ferroviario (el Protocolo de Luxemburgo) establece un nuevo conjunto de normas internacionales que facilitarán la financiación del material rodante ferroviario por parte del sector privado. Esto se logrará proporcionando a los arrendadores y a los prestamistas garantizados una mayor protección con respecto a sus garantías reales mediante el reconocimiento internacional de dichas garantías y el establecimiento de un registro internacional, en Luxemburgo, accesible y abierto a la búsqueda pública las 24 horas del día, los 7 días de la semana, a través de Internet, donde estos acreedores garantizados pueden inscribir sus garantías reales. Al reducir los riesgos para el sector privado y, por lo tanto, atraer a más financiadores, se reducirá el coste del crédito privado.

Pero si usted es una empresa ferroviaria estatal que financia la adquisición de equipos mediante flujo de caja y subvenciones o préstamos gubernamentales directos o indirectos, podría suponer que el Protocolo de Luxemburgo no le concierne. He aquí 12 buenas razones por las que esa suposición sería errónea:

1. **Los Estados tienen prioridades contrapuestas en lo que respecta al dinero de los contribuyentes.** Se rechazarán proyectos perfectamente viables desde el punto de vista económico para la adquisición de nuevo material rodante si las circunstancias políticas determinan que esos recursos se destinan a hospitales, escuelas, defensa u otras prioridades. En el mejor de los casos, la asignación de fondos para la adquisición de material rodante puede restringir los recursos solicitados para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, donde normalmente se necesita el apoyo del Estado. Si existe un mercado de capitales privado próspero que financie el material rodante, esto abre la posibilidad de que un operador ferroviario invierta en nuevos equipos, independientemente de si el Ministerio de Finanzas está dispuesto a liberar fondos para el proyecto y a administrar el apoyo estatal para el desarrollo de la infraestructura.

*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](http://www.railworkinggroup.org)*



2. **Incluso si el Estado dispone de los recursos, su disponibilidad puede verse restringida por las normas internacionales como ayuda estatal.** Los organismos gubernamentales internacionales, como la Comisión Europea y la OCDE, están cada vez más preocupados por el hecho de que los operadores estatales reciban subvenciones ocultas de sus accionistas debido a los bajos o nulos costes de financiación, lo que socava a los competidores del sector privado. Una solución sería que los operadores estatales obtuvieran financiación de forma independiente, sin garantía del Estado, a través de estructuras de deuda o arrendamiento financiero, en los mercados de capitales y en condiciones de mercado.
3. **Los préstamos estatales pueden ser más caros.** Esto puede depender de la solvencia del Estado, pero también podría ser el caso incluso cuando el Estado tiene una alta calificación crediticia debido a modelos de tasa interna retrospectivos en los que los tipos de interés están bajando o en los que se dispone de tipos de financiación atractivos para financiar nuevas adquisiciones a través de agencias de crédito a la exportación, o porque un arrendador, quizás con sede en otra jurisdicción, puede aprovechar las ventajas fiscales en el tipo de financiación que no está directamente disponible para el Estado o el operador.
4. **El operador no siempre es propiedad del Estado.** Muchos gobiernos tienen planes de privatizar al menos la parte operativa de los ferrocarriles estatales. A partir de ese momento, como empresa cotizada, el operador tendrá que obtener financiación para las adquisiciones del sector privado y mostrar una rentabilidad sobre el capital favorable. El Protocolo de Luxemburgo será de gran ayuda en este sentido.
5. **Los derechos de propiedad del operador pueden ser impugnados por terceros.** Puede haber reclamaciones rivales sobre el material rodante en una jurisdicción concreta, por ejemplo, los acreedores del fabricante en el caso de equipos nuevos o los acreedores del vendedor en el caso de equipos usados o nuevos adquiridos a través de intermediarios. El operador tendrá derecho a registrar un aviso de venta en virtud del Protocolo de Luxemburgo y, lo que es aún mejor, podrá financiar las adquisiciones internamente a través de una entidad financiera interna que podría entonces tomar y registrar una prenda sobre los activos financiados, superando así cualquier garantía real no registrada (o registrada posteriormente) de un tercero. Esto cobra especial relevancia en el caso del material rodante que cruza o puede cruzar fronteras, en el que la legislación de la jurisdicción en la que se encuentra el material rodante en el momento del embargo puede prevalecer sobre los derechos de propiedad del operador, especialmente si este no tiene la posesión física de los activos.
6. **El operador puede ser un arrendador.** Un operador estatal puede tener buenas razones para alquilar parte de su material rodante por motivos comerciales a corto o medio plazo. En ese caso, necesitará los derechos del arrendador



contenidos en el Protocolo de Luxemburgo para garantizar que recupera el equipo al final del arrendamiento y que está protegido contra las reclamaciones de terceros, independientemente de la ubicación física de los activos.

7. **Es posible que un operador no desee asumir todos los riesgos relacionados con los activos.** Incluso si se dispone de los recursos, puede que no sea prudente que el operador asuma todos los riesgos operativos y de valor residual. En tal caso, puede ser más adecuado realizar la adquisición mediante arrendamientos operativos. El Protocolo de Luxemburgo será un importante catalizador para el desarrollo del mercado de arrendamientos operativos, ya que ofrece a los arrendadores una protección clara de sus garantías reales. En el sector de la aviación, el arrendamiento operativo ha sido un factor importante en el fuerte crecimiento del sector durante los últimos 30 años, hasta el punto de que incluso las aerolíneas más sólidas, como Lufthansa, arriendan una parte sustancial de su flota de aviones como parte de un sistema estratégico de gestión de riesgos de la flota.
8. **La venta de material rodante será más sencilla.** Un operador que venda material rodante usado en el mercado encontrará que las cuestiones relacionadas con la transferencia de la titularidad son considerablemente más sencillas cuando se puede establecer la procedencia de la propiedad mediante una búsqueda en el Registro Ferroviario de Luxemburgo. En determinados casos, el operador puede desear comprar o arrendar material rodante para un uso y un período limitados. Una vez más, el Protocolo de Luxemburgo reducirá los riesgos y los costes de hacerlo.
9. **A los pequeños suboperadores y franquiciados que trabajan con el operador les resultará más fácil obtener financiación independiente para su material rodante.** A los operadores estatales les interesaría apoyar a las empresas más pequeñas que pueden explotar una línea o una pequeña parte de la red de forma económicamente viable, cuando esto no sea posible para el operador estatal debido a su mayor base de costes. También facilitará la transparencia de los costes cuando se alquilen activos, incluso al operador estatal. Además, es posible que las empresas conjuntas con operadores del sector privado deban financiarse sin apoyo financiero directo o indirecto del gobierno.
10. **Esto animará a los fabricantes a conceder crédito a los operadores.** Esto se hará mediante acuerdos de venta condicional o de arrendamiento y puede resultar atractivo para los operadores estatales como forma de obtener descuentos ocultos o dejar el valor residual o los riesgos de mantenimiento en manos del fabricante.
11. **El Protocolo de Luxemburgo traerá consigo el nuevo concepto URVIS (Unique Rail Vehicle Identification System), sistema único de identificación de vehículos ferroviarios.** El sistema de numeración único, que será administrado por el Registro, creará por primera vez un sistema universal para identificar de forma permanente y única el material rodante, lo que reportará beneficios a los operadores, como facilitar el seguimiento de los vehículos, los seguros y los



registros de accidentes, etc., además de las ventajas directas en la financiación del equipo ferroviario.

**12. Es bueno para el sector.** Incluso si el operador estatal no utiliza directamente la financiación del sector privado, el Protocolo de Luxemburgo desempeñará un papel fundamental en el aumento de la competitividad del sector, lo que solo puede ser una buena noticia para los operadores estatales comprometidos con un sector ferroviario dinámico y eficiente en el futuro.

Para obtener más información sobre el Protocolo de Luxemburgo, consulte [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org). Manténgase al día de las últimas novedades a través de la [página del grupo de LinkedIn del Grupo de Trabajo Ferroviario](#).