



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

Baarerstrasse 96, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland  
Tel: +41 (0)41 760 28 88; email: [info@railworkinggroup.org](mailto:info@railworkinggroup.org)

✂ [RailWorkingGrp](#)  
[in](#) [LinkedIn](#)

## Basel could affect us all

La hermosa ciudad suiza de Basilea es la sede del Banco de Pagos Internacionales (BPI), donde los banqueros centrales se reúnen y tratan de encontrar posiciones comunes sobre cómo regular el sistema financiero mundial. La crisis financiera de 2007/2008 generó una enorme inestabilidad financiera y muchos bancos importantes tuvieron que ser rescatados, lo que supuso un coste significativo para varios gobiernos, ya que muchas instituciones financieras importantes tuvieron que ser recapitalizadas. Como resultado, los gobiernos y los bancos centrales de todo el mundo han estado trabajando duro para introducir nuevas normas que exijan a los bancos disponer de capital adicional para sus financiaciones y, a continuación, someterlos a pruebas de resistencia para garantizar que puedan hacer frente con solidez a cualquier crisis financiera futura.

En virtud de las nuevas normas de adecuación del capital, los bancos están reduciendo su apalancamiento, pero, dado que el capital es limitado y supone un coste real para los bancos, esto frena las nuevas inversiones debido a las mayores restricciones y al mayor coste del crédito. Por lo tanto, los reguladores deben encontrar un equilibrio razonable entre garantizar la capitalización adecuada de los bancos sin obligarlos a sobrecapitalizarse. Las recientes recomendaciones del BPI han puesto de manifiesto que, en un ámbito clave, no han logrado el equilibrio adecuado.

La financiación de activos garantizados, ya sea mediante préstamos garantizados con activos o mediante arrendamientos financieros, es una columna vertebral esencial para la economía occidental. Proporciona crédito a las operaciones comerciales sin necesidad de que estén fuertemente capitalizadas, lo que abre el camino a las pymes y a los emprendedores que entran en los mercados con un capital limitado, permitiéndoles competir con las grandes organizaciones públicas y privadas.

En lo que respecta a la financiación garantizada, históricamente, los bancos han creado reservas de capital para cubrir posibles impagos, teniendo en cuenta la probabilidad de impago y el valor de la garantía. En los últimos cinco años, y en particular en virtud de las denominadas normas de Basilea II, estos modelos internos se han sofisticado, evaluando el riesgo de impago y su coste sector por sector. Como resultado, los prestamistas han podido crear modelos de riesgo óptimos que proporcionan créditos garantizados con un precio que refleja con precisión los riesgos que asumen los bancos y los arrendadores.

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)

N.º de registro de transparencia de la UE: 958065448312-61



La consulta publicada por el BIS en diciembre de 2015, y su última consulta de marzo de 2016, propone abolir este sistema y, en su lugar, volver a un enfoque estandarizado en la provisión de capital para sus préstamos garantizados. Aunque habrá cierta flexibilidad teniendo en cuenta las condiciones crediticias, en esencia los prestamistas tendrán que realizar la misma asignación de capital en la financiación garantizada, independientemente del activo, el historial de impagos, el sector industrial y el perfil del cliente. La consulta sugiere que el nuevo sistema será más sencillo y menos costoso. Este enfoque es erróneo y tendrá graves consecuencias no deseadas.

1. Al desvincular la asignación de capital del riesgo estimado, el uso del capital por parte de los bancos será mucho menos eficiente.
2. Los bancos tendrán una flexibilidad mínima para tener en cuenta las condiciones de ejecución externas establecidas por los gobiernos o los tratados.
3. Encarecerá la financiación en los sectores de bajo riesgo.
4. Los auditores insistirán en que los bancos realicen un análisis de riesgo comercial y establezcan provisiones, por lo que las propuestas no solo no supondrán un ahorro, sino que obligarán a adoptar un enfoque dual que generará costes adicionales.
5. Paradójicamente, incentivará a los bancos a asumir mayores riesgos con la misma asignación de capital, ya que las recompensas serán mayores, precisamente lo contrario de lo que deberían perseguir los reguladores bancarios.

Esto es especialmente problemático para el sector ferroviario, una industria a largo plazo y muy estable. No está impulsada por los consumidores y, a diferencia de muchas otras industrias, solo se ve afectada de forma limitada por cualquier recesión económica. En Europa, los bancos informan de que la incidencia de impagos de créditos garantizados por material rodante es prácticamente nula. Por lo tanto, no tiene sentido tratar la financiación garantizada o el equipo ferroviario de la misma manera que otros préstamos garantizados más arriesgados al consumo o a empresas.

Además, al igual que en el sector de la aviación, a través del Convenio de Ciudad del Cabo, el sector ferroviario cuenta, o está a punto de contar, con un nuevo régimen internacional que proporciona seguridad adicional a los acreedores y, sin embargo, esto no se tiene en cuenta a la hora de evaluar la asignación de capital del banco (por el contrario, la OCDE, a través del Acuerdo sobre el sector aeronáutico, acepta que las agencias de crédito a la exportación puedan reducir su prima de apoyo crediticio cuando los riesgos disminuyen gracias al Convenio, y esperamos que se aplique la misma lógica al material rodante ferroviario cuando entre en vigor el Protocolo de Luxemburgo del Convenio).

Para el sector ferroviario, estas propuestas supondrán un aumento significativo de los costes, ya que los bancos aumentarán sus márgenes para cubrir sus costes de capital y algunos bancos se retirarán del mercado. Nuestros miembros estiman que los costes de capital adicionales que supone el cumplimiento del nuevo sistema aumentarán sus márgenes en al menos un 1,5 %, ya que duplicarán o incluso triplicarán la cantidad de capital que deben asignar a transacciones específicas, aunque no se produzca un aumento correspondiente del riesgo. El aumento de los tipos de interés de los préstamos provocará un aumento de las tarifas y de las tasas de uso, precisamente en un momento



en que los responsables políticos están tratando de fomentar el traslado del tráfico de pasajeros y mercancías de la carretera al ferrocarril. El aumento significativo de los costes de financiación podría llevar a la insolvencia a los operadores privados, que operan con márgenes reducidos, al competir con los operadores paraestatales.

Los ferrocarriles son un importante motor del desarrollo sostenible a nivel mundial. Con el débil crecimiento económico que se registra actualmente en muchas partes del mundo y la escasez de recursos públicos, no es el momento adecuado para que los reguladores restrinjan las nuevas inversiones tan necesarias en material rodante y dificulten y encarezcan la obtención de crédito privado por parte de los operadores ferroviarios.

Para más información sobre el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo, visite [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.