



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



## El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo

### Ampliación del ámbito de los centros de servicios financieros

- Se estima que el gasto anual mundial en material rodante nuevo se aproxima actualmente a los 63.300 millones de euros, financiado principalmente, o con financiación garantizada, por los gobiernos. Esto supone una pesada carga para los gobiernos, y las restricciones presupuestarias resultantes suelen limitar las inversiones adicionales en material rodante nuevo. Como consecuencia, cada vez se exige o se solicita más al sector privado que conceda créditos para la adquisición de equipo ferroviario nuevo y usado, siempre que se ofrezcan garantías aceptables.
- El [Protocolo Ferroviario de Luxemburgo](#) al [Convenio de Ciudad del Cabo sobre Garantías Internacionales sobre Bienes Muebles Móviles](#) es un nuevo tratado internacional sobre la protección y regulación de los derechos de garantía que ostentan los acreedores del sector privado que prestan o arrendamos todo tipo de equipos ferroviarios, desde vagones y locomotoras convencionales de pasajeros y mercancías hasta equipos ferroviarios «amarillos», trenes de metro y trenes ligeros, tranvías y teleféricos. El Protocolo facilita y abarata la financiación de equipos ferroviarios por parte del sector privado sin necesidad de garantías o ayudas estatales. Ha establecido un nuevo [registro internacional](#) con sede en Luxemburgo, en el que se inscribirán las garantías reales y se podrán consultar públicamente. El registro será accesible las 24 horas del día, los 7 días de la semana, a través de Internet, lo que facilitará a los posibles acreedores o compradores la comprobación de reclamaciones rivales sobre el equipo ferroviario que se financia o se compra.
- El Protocolo está en vigor en los Estados contratantes desde el 8 de marzo de 2024. Gabón, Luxemburgo, Paraguay, Sudáfrica, España, Suecia y la Unión Europea, en lo que respecta a sus competencias, han ratificado el Protocolo (así como el Convenio). Italia, Francia, Suiza, Mozambique, Alemania y el

The Rail Working Group is a non-profit association incorporated under Swiss law representing a broad cross-section of the global rail community. For a complete list of our members and more information about us, please visit our website at [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)

*EU Transparency Register registration number: 958065448312-61.*



Reino Unido han firmado el Protocolo y avanzan a distintos ritmos hacia su ratificación, y muchos otros Estados de todo el mundo están estudiando activamente su adopción.

- Según una encuesta elaborada para el Grupo de Trabajo Ferroviario por la consultora económica Oxera, el Protocolo reportará beneficios microeconómicos directos por valor de 19 400 millones de euros a 20 Estados seleccionados de Europa. Un segundo estudio, que abarca muchos Estados de la región «1520» de la antigua URSS, demuestra que los beneficios en esta zona superan con creces los 13 900 millones de euros adicionales.
- El Protocolo se aplica a los arrendamientos y garantías creadas sobre una amplia gama de equipos ferroviarios: trenes de alta velocidad y ligeros, locomotoras y vagones de mercancías, tranvías y trenes de metro, equipos de mantenimiento de vías, sistemas de transporte de personas en aeropuertos y grúas y pórticos que circulan sobre raíles en puertos.
- Un financiero que concede préstamos a bancos, arrendadores o fondos de inversión ubicados en un Estado que ha adoptado el Protocolo se beneficia del hecho de que, cuando toma una garantía como acreedor sobre el material rodante financiado, tiene un conjunto claro de derechos y puede inscribir su garantía real sobre el equipo financiado en el registro internacional de Luxemburgo. Esto establece la prioridad de los derechos del acreedor sobre otros derechos inscritos posteriormente. El registro también ofrece, por primera vez, una forma de que terceros puedan buscar cualquier elemento del material rodante para comprobar si otro acreedor tiene un derecho sobre el activo en cuestión. Esto garantiza que la garantía del acreedor pueda ejecutarse de forma más eficaz, al tiempo que ayuda a combatir los errores e incluso el fraude si el equipo financiado se pone a la venta o se ofrece como garantía para otra financiación.
- Las empresas financieras, que pueden incluir operadores e inversores, ubicadas en un Estado en el que se aplica el Protocolo, se benefician de un sistema de garantía común y favorable para los acreedores, aunque los fondos puedan utilizarse en última instancia para financiar material rodante que opera en otro país, o incluso en varias jurisdicciones. Esto supone un ahorro para los financiadores gracias a:
  - Reducir los requisitos de capital bancario y, por lo tanto, el coste del capital, basándose en menores riesgos para los acreedores (especialmente cuando entre en vigor «Basilea IV» en 2025).
  - Permitir una financiación más competitiva, ya que los inversores privados e institucionales reconocen las ventajas de un sistema sencillo y común.
  - Racionalizar y simplificar la documentación, los costes legales y los costes de la estructura de las transacciones.
  - Reducir las primas de las agencias de crédito a la exportación, cuando proceda.



- Además, el Protocolo proporciona garantía legal para el arrendamiento operativo, lo que respalda las hipótesis de mayor valor residual por parte de los arrendadores (y reduce los alquileres iniciales) debido a la facilidad de recuperación y recomercialización. A su vez, esto genera ahorros en los costes de equipamiento gracias a las economías de escala de fabricación, ya que el arrendamiento operativo fomenta los productos estandarizados.
- Los Estados con un sector de servicios financieros sólido se benefician del Protocolo incluso cuando tienen un sistema ferroviario nacional muy pequeño o inexistente, ya que las ventajas del Protocolo se basan en el domicilio o la «sede» del deudor y no en la ubicación física del material rodante. Esto abre nuevas oportunidades de negocio para los centros de servicios financieros (FSC) de los Estados contratantes. Por ejemplo:
  - Será más atractivo para las empresas de arrendamiento de material rodante establecer operaciones en dicho FSC.
  - Las empresas conjuntas que financian u operan material rodante en cualquier parte del mundo podrían constituirse como sociedades de propósito específico (SPC) en un FSC, lo que garantizaría las condiciones de crédito más rentables si la SPC tiene su «sede» en un Estado contratante, independientemente de la ubicación de los operadores o del material rodante.
  - Una SPC de adquisición conjunta creada por operadores de diferentes países podría comprar material rodante nuevo o usado para el grupo con mayor poder de negociación, ya que los pedidos son más grandes y pueden financiar el material rodante como un paquete. Si la SPC se encuentra en un Estado contratante que ha adoptado el Protocolo ferroviario de Luxemburgo, los prestamistas garantizados de la SPC se benefician del Protocolo.
  - Las SPC también pueden ser un excelente vehículo de financiación conjunta, por ejemplo, como arrendador de material rodado a diversos operadores que luego obtienen capital de bancos o instituciones, o mediante la creación de sindicaciones de deuda garantizadas para financiar el material rodado. En este caso, la garantía proporcionada como parte de la financiación se beneficia del Protocolo si la SPC se encuentra en un Estado contratante del Protocolo.
  - Del mismo modo, un fondo apalancado o un emisor de bonos (verdes) con sede en un Estado contratante podrá ofrecer a sus prestamistas y bonistas una mayor seguridad gracias a las ventajas del Protocolo.

En la economía global actual, los FSC desempeñan un papel esencial en el comercio internacional. Sin embargo, a medida que los beneficios fiscales se desvanecen, deben esforzarse aún más por encontrar formas de ayudar a las empresas a trabajar de manera más eficiente. El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo proporciona a estos centros una nueva y valiosa herramienta que ofrecer a los inversores y otras partes interesadas del sector ferroviario.



Así pues, independientemente de si un Estado cuenta con una red ferroviaria nacional significativa, si ha adoptado el Protocolo, resultará atractivo para los inversores financiar equipos ferroviarios a través de vehículos establecidos en ese Estado. Esto representa una nueva y emocionante oportunidad de negocio para un FSC.

Para consultar artículos útiles, documentos informativos y presentaciones, 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.