



www.railworkinggroup.org

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

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

Perché l'Italia dovrebbe adottare il Protocollo ferroviario di Lussemburgo

Il Protocollo di Lussemburgo alla Convenzione di Città del Capo è un nuovo trattato internazionale che introduce un regime giuridico globale per rendere più economico e più facile per il settore privato finanziare il materiale rotabile ferroviario senza la necessità di garanzie o sostegno da parte dello Stato.

Il Protocollo prevede il riconoscimento e l'attribuzione di priorità al diritto dei creditori garantiti da garanzia reale e dei lessors in un contratto di leasing riguardanti tutti i tipi di materiale rotabile ferroviario (che include locomotive, vagoni passeggeri e merci, treni della metropolitana e metropolitana leggera, tram e funivie). Queste garanzie saranno registrate in un nuovo [registro internazionale](#), con sede in Lussemburgo, consultabile via internet 24 ore su 24, 7 giorni su 7. Inoltre, il Protocollo introduce per la prima volta un nuovo sistema per l'identificazione permanente ed univoca del materiale rotabile ferroviario a livello globale.

Il Protocollo è entrato in vigore per gli Stati contraenti l'**8 marzo 2024**. Attualmente è stato ratificato da 4 Stati (Gabon, Lussemburgo, Spagna e Svezia) e dall'Unione Europea per le materie di sua competenza). Sudafrica e Paraguay hanno completato le procedure parlamentari di ratifica e diventeranno Stati membri tra breve. Francia, Germania, Italia, Mozambico, Regno Unito e Svizzera hanno firmato ma non ancora ratificato.

La Convenzione di Città del Capo e il Protocollo ferroviario di Lussemburgo sono stati elaborati dall'UNIDROIT, l'Istituto Internazionale per l'Unificazione del Diritto Privato, organizzazione intergovernativa con sede a Roma. L'Italia è uno dei membri fondatori dell'UNIDROIT, oltre ad essere lo Stato ospitante. L'Italia ha partecipato attivamente all'elaborazione di questi strumenti ed ha firmato la Convenzione di Città del Capo e il Protocollo ferroviario di Lussemburgo, ma non li ha ancora ratificati.

L'Italia è leader nella creazione di un settore ferroviario dinamico e competitivo. La sua strategia di accesso aperto ai servizi di trasporto passeggeri attira inevitabilmente gli operatori del settore privato, che a loro volta necessitano di finanziamenti privati efficienti in termini di costi. L'Italia dispone di produttori di materiale rotabile di livello mondiale e di

Il Gruppo di Lavoro Ferroviario (Rail Working Group) è un'associazione senza scopo di lucro costituita secondo il diritto svizzero, che rappresenta un'ampia sezione della comunità ferroviaria mondiale.

Per un elenco completo dei nostri membri e per maggiori informazioni su di noi, visitate il nostro sito web all'indirizzo www.railworkinggroup.org.

ID del Registro UE per la trasparenza: 958065448312-61.



un eccellente settore finanziario a vocazione imprenditoriale. L'adozione della Convenzione di Città del Capo e del Protocollo ferroviario di Lussemburgo, che applica la Convenzione al settore ferroviario, apporterà benefici a tutti i partecipanti della comunità italiana dei servizi ferroviari e finanziari, nonché al Governo. Secondo un recente studio indipendente condotto dagli economisti di Oxera, il Protocollo apporterà all'Italia un beneficio di **1,2 miliardi di euro** nei prossimi 30 anni.

Vantaggi per gli operatori:

1. **Il Protocollo consentirà di aumentare la disponibilità e ridurre il costo dei finanziamenti privati per l'acquisto e l'utilizzazione del materiale rotabile ferroviario**, in quanto finanziatori e lessor tengono conto della riduzione del costo del capitale, della riduzione dei rischi e della riduzione dei costi transattivi. Il Protocollo inoltre contribuirà ad attrarre nuovi finanziamenti e capitale societario da parte di investitori istituzionali che finanziano programmi di infrastruttura e approvvigionamento;
2. Il Protocollo renderà **più facile per gli operatori di monetizzare il materiale rotabile in eccesso** attraverso la locazione ad altri operatori;
3. Il Protocollo fornirà **una maggiore tutela giuridica agli operatori** che forniscono servizi transfrontalieri in altre giurisdizioni, in particolare quando il Protocollo venga adottato anche in queste ultime;
4. **Il Protocollo sosterrà gli operatori italiani** che finanziano le loro attività al di fuori dell'Italia (ad esempio FS che opera in Spagna e Francia);
5. **Il Protocollo eliminerà il vantaggio competitivo di cui gode attualmente il settore dell'aviazione**, dove il protocollo sugli aeromobili è equivalente alla Convenzione di Città del Capo è già in vigore in oltre 80 paesi del mondo, compresi alcuni Stati membri dell'UE¹; e
6. attraverso il sistema di numerazione URVIS, il Protocollo **facilita la localizzazione in tempo reale del materiale rotabile**, indipendentemente dal luogo in cui si trova, **e i programmi di manutenzione predittiva**, con considerevole risparmio in quanto il materiale rotabile viene sottoposto a manutenzione in base al suo utilizzo e non in modo programmato indipendentemente dall'utilizzo;
7. Il Protocollo agevolerà e tutelerà **gli operatori pubblici e privati che esternalizzano parte delle loro operazioni e concedono in leasing il materiale rotabile di cui sono proprietari**, laddove ciò risulti più efficiente, e aprirà la strada a finanziamenti indipendenti per le joint venture.

Vantaggi per banche, lessor e finanziatori istituzionali

8. Con l'introduzione del Registro internazionale, il Protocollo consentirà per la prima volta l'iscrizione dei diritti di garanzia dei creditori e diritti dei lessor sul materiale

¹ Sebbene l'Italia non abbia ancora adottato il protocollo aeronautico della Convenzione di Città del Capo, gli operatori italiani possono ottenere i benefici della Convenzione registrando gli aeromobili in altre giurisdizioni dell'UE, ad esempio in Irlanda.



rotabile ferroviario in un registro pubblico accessibile da ogni parte del mondo, che **tutelerà la garanzia del finanziatore** indipendentemente dal fatto che i beni finanziati rimangano in Italia, travalichino le frontiere o siano successivamente riutilizzati in altri Stati;

9. Rendendo il materiale rotabile ferroviario più facilmente recuperabile in caso di inadempienza o insolvenza del debitore, il Protocollo **ridurrà** realmente **il rischio del creditore**, consentendo alle banche di ridurre l'allocazione e il costo del capitale per il finanziamento del materiale rotabile – ciò è particolarmente importante in quanto la Banca dei Regolamenti Internazionali (BIS) ha aumentato le riserve di capitale delle banche per i crediti più rischiosi nell'ambito della regolamentazione Basilea IV, che entrerà in vigore nel 2025;
10. Poiché la strutturazione dei contratti di garanzia non richiederà più la considerazione del regime giuridico applicabile alle varie stratificazioni delle garanzie nel diritto nazionale, Il Protocollo **semplificherà le transazioni di finanziamento e di leasing**, particolarmente riguardo alla documentazione, alla necessità di consulenza legale e alle strutture del finanziamento, riducendo i costi transattivi; e
11. Poiché il Protocollo si applica in base al luogo in cui il debitore ha la sua sede principale, i creditori di società con sede in Italia che finanziano o danno in locazione materiale rotabile in tutto il mondo potranno beneficiare del Protocollo sulle cartolarizzazioni e altre forme di rifinanziamento.

Vantaggi per i produttori

12. Il Protocollo **stimolerà la domanda interna di nuovo materiale rotabile** grazie alla riduzione dei costi di finanziamento e all'aumento della disponibilità di capitale;
13. Il Protocollo sosterrà l'evoluzione verso la standardizzazione del materiale rotabile, introducendo così maggiori economie di scala e prezzi più interessanti per i clienti di tutto il mondo in un mercato globale altamente competitivo; e
14. Il Protocollo **sosterrà le esportazioni di materiale rotabile**, in quanto altri Paesi si stanno muovendo per ratificare il Protocollo, ciò che renderà più facile il finanziamento all'acquisizione di materiale rotabile e grazie al sostegno al credito all'esportazione attraverso la SACE, renderà le esportazioni più attraenti.²

Vantaggi per il governo

15. Il Protocollo **ridurrà la necessità di finanziare l'acquisto di materiale rotabile da parte del governo centrale e locale** (direttamente attraverso finanziamenti statali o attraverso garanzie statali esplicite o implicite degli operatori), in quanto il settore privato fornirà maggiori risorse per l'acquisto del materiale rotabile e si assumerà vari rischi tra cui obsolescenza, manutenzione e costi di operazione, rendendo così

² In base all'intesa sul settore aeronautico, le agenzie di credito all'esportazione dell'OCSE possono ridurre i loro premi di rischio del 10% quando si applica il protocollo aeronautico della Convenzione di Città del Capo. Le ECA sono ora sollecitate a fare lo stesso per il materiale rotabile, quando si applica il protocollo ferroviario della Convenzione di Città del Capo che aiuta i produttori a esportare materiale rotabile in tutto il mondo.



disponibili maggiori finanziamenti statali per lo sviluppo delle necessarie infrastrutture;

16. Il Protocollo **attirerà fondi pensione nazionali ed esteri** e altri investitori istituzionali nel mercato ferroviario italiano;
17. Il Protocollo **non comporta alcun costo per il governo** e produrrà benefici economici e politici; e
18. Il Protocollo ferroviario di Lussemburgo è un **importante tassello dello spazio ferroviario europeo unico**, che facilita il funzionamento senza soluzione di continuità del trasporto ferroviario di passeggeri e merci in tutta Europa e sostiene il trasferimento modale di merci e passeggeri dalla strada alla ferrovia, un **fattore critico nella lotta contro il cambiamento climatico, la congestione e l'inquinamento** nelle città e l'enorme costo per l'economia degli incidenti stradali.

Vantaggi per tutte le parti interessate

19. Il Protocollo supporterà il leasing operativo a livello globale, in tal modo consentendo:
 - a. **l'apertura di nuovi mercati** per i produttori e i locatori locali, quando i clienti altrimenti non avrebbero le risorse per acquistarli;
 - b. **una maggiore flessibilità** nelle modalità di utilizzo e finanziamento del materiale rotabile da parte degli operatori;
 - c. un effettivo **trasferimento del rischio al finanziatore del settore privato**; e
 - d. attraverso l'aspettativa di un più alto margine di valore residuale e di canoni di locazione più bassi per il materiale rotabile standard, una dinamica economica verso la standardizzazione e la **produzione più efficiente** di materiale rotabile ferroviario (e quindi economie di scala);
20. Il Protocollo creerà un **sistema di diritti reali facilmente comprensibile** che opererà in diverse giurisdizioni; e
21. introducendo un nuovo sistema di numerazione univoca globale per il materiale rotabile, il Protocollo garantirà **una maggiore sicurezza a finanziatori e locatori, nonché la possibilità** per produttori, operatori, assicuratori, manutentori e finanziatori di tracciare l'ubicazione e lo stato del materiale rotabile, ovunque esso si trovi, rendendo così le ferrovie più sicure e la loro manutenzione più efficiente.

Le prime ferrovie italiane sono entrate in funzione nel 1839. Oggi l'Italia possiede un'industria ferroviaria dinamica con una fiorente capacità produttiva, un settore strategico per l'economia italiana con una forte componente internazionale. I produttori, gli operatori, i locatori e/o i finanziatori italiani sono fortemente coinvolti in grandi progetti ferroviari all'estero, in particolare nel settore dell'alta velocità. Il Protocollo consentirà loro di competere in modo più efficace, in quanto fornisce una fondamentale tutela giuridica per i creditori, tra cui un sistema globale per la iscrizione e la determinazione delle prelazioni delle garanzie internazionali, e regole comuni per il recupero del materiale rotabile in caso di inadempienza o insolvenza del debitore, con conseguente aumento delle opportunità di ottenere credito e la riduzione dei costi per i soggetti finanziati.



L'Unione Europea sostiene pienamente il Protocollo, avendolo già ratificato per quanto riguarda le sue competenze. Il Protocollo aiuterà l'Unione Europea a raggiungere l'obiettivo di trasferire il trasporto di passeggeri e merci su rotaia e di creare un mercato unico europeo dei servizi ferroviari. Il sistema ferroviario italiano ad alta velocità a scartamento normale collega ora l'Italia alla rete ferroviaria dell'Europa continentale, rendendo meno sicura la tutela dei creditori che finanziano il materiale rotabile italiano che attraversa quotidianamente i confini nazionali. L'adozione del Protocollo da parte dell'Italia stimolerà anche altri Stati a fare lo stesso, sia all'interno che all'esterno dell'Europa. A sua volta, questo porterà a maggiori opportunità commerciali al di fuori dell'Italia per i produttori, i finanziatori e gli operatori italiani di materiale rotabile, proteggendo i loro interessi non solo quando il materiale rotabile attraversa le frontiere, ma anche a livello nazionale in altri mercati, poiché le garanzie internazionali sono universalmente riconosciute.

I costi del nuovo sistema saranno minimi. I vantaggi e le opportunità saranno enormi.

Per maggiori informazioni sul Protocollo ferroviario del Lussemburgo, visitate il sito www.railworkinggroup.org, nonché il sito dell'UNIDROIT www.unidroit.org. Aggiornamenti costanti sugli ultimi sviluppi sono disponibili tramite la [pagina del](#) Rail Working Group (gruppo di lavoro ferroviario) su [LinkedIn](#).