



Baarerstrasse 98, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland  
Tel: +41 (0)41 760 28 88; Fax: +41 (0)41 760 29 09; email: [info@railworkinggroup.org](mailto:info@railworkinggroup.org)

## Il Protocollo di Lussemburgo: l'importanza per le operazioni nazionali

Il Protocollo di Lussemburgo alla Convenzione di Cape Town sulle garanzie internazionali su beni mobili strumentali è un Trattato all'avanguardia, che agevolerà molto il settore privato nel finanziamento di materiale rotabile (da treni a tramvie) a livello mondiale. Esso prevede un sistema per costituire e rendere efficaci tramite trascrizione in apposito registro internazionale con sede a Lussemburgo (consultabile 24 ore su 24 e 7 giorni su 7) garanzie reali o diritti derivanti da contratti di leasing o di riserva della proprietà su tale materiale. Una volta entrato in vigore, il Protocollo di Lussemburgo incentiverà e renderà meno onerosi i finanziamenti privati per l'approvvigionamento del materiale ferroviario rotabile, approvvigionamento che sta diventando sempre più necessario. Esso faciliterà l'accesso agli operatori contribuendo a rendere più competitivo e dinamico il settore ferroviario a livello globale, portando vantaggi importanti in termini sociali, ambientali, economici e di sviluppo, oltre a nuove opportunità d'impresa.

Diversamente da quanto si potrebbe pensare, il Protocollo di Lussemburgo non si applica soltanto quando il materiale rotabile finanziato attraversa i confini nazionali. La Convenzione di Cape Town, che è la Convenzione quadro entro cui si inserisce il Protocollo ferroviario, è sì focalizzata sulle "garanzie internazionali", e la scelta dei beni aeronautici, ferroviari e spaziali, che costituiscono, rispettivamente, l'oggetto dei tre Protocolli alla Convenzione finora approvati, hanno rappresentato una priorità proprio perché per ognuno di essi vi è la possibilità che i beni finanziati attraversino i confini di uno Stato. Chiaramente, e di conseguenza, stabilire un sistema internazionale uniforme riguardante i diritti dei creditori è di particolare rilevanza. Tuttavia, e specialmente nel settore ferroviario, il sistema convenzionale porta enormi benefici anche nel caso in cui il materiale finanziato, quali tramvie o metropolitane, non superi le frontiere nel corso della utilizzazione ordinaria, e questo per due motivi principali:

### **Si può davvero parlare di un'"operazione nazionale"?**

Può accadere che il concedente in leasing e il locatario abbiano la loro sede d'affari nella stessa giurisdizione, ma ciò non significa automaticamente che il materiale rotabile si trovi in quello stesso Paese. Ed anche se vi si trovasse, esso potrebbe comunque sempre essere spostato in un altro Paese, sia durante l'operazione di finanziamento sia successivamente, rendendo tanto più utile il sistema di garanzie offerto dal Protocollo. Vi sono tuttavia altri fattori da considerare che potrebbero non risultare di immediata evidenza:

- Il concedente o il locatario potrebbero trasferire i loro diritti a terze parti straniere;

The Rail Working Group is a not-for-profit association constituted under Swiss law representing a broad cross section of the global railway community.

For a complete list of our members and more about us, please visit our website at [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)



- Il lessor potrebbe avvalersi di un finanziamento bancario, anche attraverso un pool di finanziatori con sede in giurisdizioni diverse;
- Il locatario o debitore potrebbe sublocare i beni a breve o lungo termine ad un concessionario con sede principale in un Paese diverso;
- Il materiale rotabile potrebbe essere fabbricato in un altro Paese, con una garanzia costituita prima della sua importazione nel Paese dove è destinato ad operare; e
- Il materiale rotabile potrebbe essere spostato durante la sua vita operativa in un altro Stato, o direttamente tramite rotaie o in altro modo.

Si noti che in ciascuno di questi casi, il Protocollo si applica se il *debitore* si trova in uno Stato contraente (essendo irrilevante la dislocazione dello stesso materiale). Ciò che inizialmente appare come un'operazione meramente nazionale potrebbe rivelarsi tutt'altro.

### **Notevoli benefici giuridici ed operativi a livello nazionale**

Diversamente dal settore aeronautico, nella maggior parte degli ordinamenti nazionali non esistono specifici registri per trascrivere garanzie reali o la proprietà sul materiale rotabile, né un sistema comune di identificazione univoca a livello mondiale. Il Protocollo di Lussemburgo introduce, per la prima volta, un registro pubblico, accessibile da tutte le giurisdizioni, relativo a diritti su materiale rotabile ferroviario e concernente operazioni sia nazionali che internazionali; al contempo crea un sistema universale per l'identificazione del materiale stesso. Ciò produrrà benefici anche in termini di facilitazione del monitoraggio in tempo reale del luogo in cui si trovano i beni, permettendo un controllo durante tutta la vita operativa del materiale rotabile, con notevoli vantaggi per le operazioni di manutenzione e di assicurazione.

Molti ordinamenti, tuttavia, non possiedono regole chiare sui diritti di creditori in caso di leasing o altre operazioni di finanziamento garantite da diritti reali riguardanti il materiale rotabile ferroviario. Questo per la lunga tradizione di un trasporto ferroviario esclusivamente statale. Il Protocollo di Lussemburgo, per la prima volta, rende possibile un sistema coerente e uniforme che introduce una disciplina chiara dei diritti dei creditori, sia durante il finanziamento che in caso di anticipata risoluzione per inadempimento o insolvenza del debitore. Il registro pubblico inoltre consente di risolvere i conflitti di prelazione tra soggetti che vantano diritti reali sui medesimi beni e propone una soluzione coerente con riferimento a varie questioni di policy quali il riconoscimento di alcuni aspetti del trasporto ferroviario come servizio pubblico.

In conclusione, se è vero che il Protocollo ferroviario di Lussemburgo sarà fondamentale in caso di finanziamenti garantiti su materiale rotabile con operatività transnazionale, da quanto precede esso si rivelerà molto utile anche per la concessione di finanziamenti garantiti o operazioni di leasing riguardanti materiale rotabile destinato ad uso nazionale, portando benefici anche se tutte le parti coinvolte, oltre al materiale stesso, si trovano nella stessa giurisdizione. Ciò non è esclusivamente dovuto ai nuovi diritti e tutele dei creditori che si potranno utilizzare anche a livello nazionale. Il Protocollo, creando un regime uniforme per il finanziamento del materiale ferroviario a livello globale, attirerà maggiori finanziamenti, di varia origine e struttura e a costo più basso, a supporto del rinnovo del materiale rotabile e di



operazioni più efficienti, facilitando la costituzione di un settore industriale più efficiente e competitivo negli anni a venire.