



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

Baarerstrasse 96, Apartado de correos 7262, 6302 Zug, Suiza  
Tel.: +41 (0)41 760 28 88; email: [info@railworkinggroup.org](mailto:info@railworkinggroup.org)

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

## AYUDA CONSTRUCTIVA Y ESPECÍFICA A LOS PAÍSES EN DESARROLLO

### **Cape Town.El Protocolo Ferroviario de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Luxemburgo) como parte de una estrategia de ayuda**

Los gobiernos y las agencias internacionales gastan cada año miles de millones de dólares en ayudar a los países menos desarrollados. Parte de ese dinero se desperdicia, acabando en los bolsillos de los intermediarios en lugar de ayudar a los necesitados. Y nunca es suficiente. ¿No sería mejor que la ayuda se destinara a objetivos específicos y se animara al sector privado a participar en la financiación de la inversión de capital, reduciendo así la presión sobre los presupuestos de ayuda y permitiendo que estos se centren más?

El sistema ferroviario es una parte esencial de la infraestructura de muchos países en desarrollo. La prosperidad futura de un país depende de la infraestructura logística, es decir, de la capacidad de transportar productos agrícolas y manufacturados al mercado, así como de importar productos cuando sea necesario. Un método eficaz para hacerlo es a través del sistema ferroviario, que además tiene beneficios medioambientales y sociales añadidos. La propia supervivencia de las personas también puede depender de la distribución de alimentos. Una vez más, el sistema ferroviario puede ser muy a menudo un mecanismo eficaz para distribuir estos productos básicos tan importantes.

El primer sistema ferroviario de África se construyó en 1852 y, en Ghana, la línea Sekondi-Kumasi, se inauguró en 1903. Muchos países en desarrollo han heredado de las antiguas administraciones coloniales un sistema ferroviario que es viable, pero que suele necesitar urgentemente una modernización. Normalmente, tanto el material rodante de pasajeros como el de mercancías están totalmente obsoletos. Si bien la inversión en la infraestructura ferroviaria en sí misma solo puede financiarse de manera realista mediante el apoyo del gobierno o de organismos internacionales, los mercados financieros privados deberían poder financiar las necesidades de mejora o sustitución del material rodante, y los operadores pagarían el equipo con los ingresos operativos. Pero el problema es la seguridad. ¿Cómo puede un banco o un arrendador estar seguro de que recuperará su activo al final del período de financiación o si el operador incumple sus obligaciones? Además, lo que debería ser una ventaja importante de una red ferroviaria —el funcionamiento internacional— se convierte en un inconveniente, ya que supone un riesgo para el financiador, ya que, aunque el sistema jurídico de la jurisdicción en la que se encuentra el operador sea fiable, no tiene ninguna garantía de que, si el activo sale de esa jurisdicción, se respete la garantía real del financiador.

*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)*



Los financiadores también necesitan un sistema de garantías común y fácilmente comprensible, aplicable en los distintos países en los que operan ellos o sus activos.

El 23 de febrero de 2007, una conferencia diplomática, patrocinada conjuntamente por UNIDROIT y OTIF y a la que asistieron 42 Estados y 12 organizaciones internacionales, dio un paso histórico al adoptar el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo al Tratado de Ciudad del Cabo sobre Garantías Internacionales sobre Bienes Muebles Móviles. Hubo una fuerte representación de países receptores de ayuda, así como de organismos, como el Banco Mundial y la SADC, directamente implicados en las políticas de desarrollo. El Protocolo, que actualmente se encuentra en proceso de firma y ratificación, ofrece una nueva solución a este problema y debería abrir la vía a importantes inversiones financiadas por el sector privado en los ferrocarriles de los países en desarrollo. Al definir y reconocer como garantías internacionales sobre el material rodante los derechos de los prestamistas y arrendadores en virtud de los acuerdos de garantía y los contratos de arrendamiento, respectivamente, así como la reserva de dominio del vendedor en virtud de una venta condicional, y al inscribir estas garantías en un registro internacional accesible en todo el mundo a través de Internet, el Protocolo proporcionará esta seguridad a los financiadores del sector privado. Los países que acepten el Protocolo exigirán a sus tribunales que reconozcan los conceptos básicos de garantía y que los hagan cumplir permitiendo la rápida recuperación de los activos en caso de incumplimiento. Incluso para las transacciones nacionales, la disponibilidad por primera vez de un sistema de registro que defina claramente los derechos de las partes supondrá un gran avance. El efecto será fomentar la inversión de capital del sector privado en material rodado, lo que también significará que:

- se estimulará la industria local de fabricación y mantenimiento ferroviario;
- la ayuda internacional podrá centrarse, como máximo, en el pago de los alquileres, lo que se traducirá en un menor compromiso inmediato de efectivo, ya que el dinero se pagará directamente al arrendador, pero, por otra parte, los presupuestos de ayuda podrán centrarse en los costes de infraestructura;
- se abrirá un mercado de arrendamientos operativos para material rodante de segunda mano (por ejemplo, procedente de países más prósperos);
- se creará un mecanismo mediante el cual el sector privado podrá supervisar el uso eficiente de determinadas inversiones de capital, aliviando la carga del gobierno y los organismos intergubernamentales;
- se anima a los países más prósperos, incluso dentro de una zona en desarrollo, a prestar o permitir el uso de su material rodante en otras partes menos prósperas y menos desarrolladas de la región.

Además, al crear las condiciones para que los operadores arrienden material rodante del sector privado, se reducirán significativamente las barreras de entrada para los operadores del sector privado. Por primera vez, esto abrirá la posibilidad en muchos países de que los empresarios privados gestionen y desarrollen partes del sistema ferroviario. A su vez, esto debería estimular significativamente a toda la industria.

Hay ejemplos concretos. En África meridional, el material rodante puede circular fácilmente entre Sudáfrica, Angola, Mozambique, Zimbabue, Namibia, Malawi y Zambia. Para países sin litoral como Zimbabue, las conexiones ferroviarias con Durban en Sudáfrica y Beira en Mozambique son vías de comunicación esenciales con el mundo exterior. El material rodante puede incluso enviarse al norte, a Tanzania y a la red Ferroviaria de África Oriental. Pero estas redes necesitan urgentemente inversiones para poder ayudar de manera eficiente a las economías locales. Además, recientemente ha renacido el interés por revitalizar los ferrocarriles en África como

estrategia clave para el desarrollo económico, impulsado en parte por la Conferencia de Brazzaville celebrada en abril de 2006.

Se están realizando estudios sobre nuevas conexiones ferroviarias entre Ruanda, Burundi y Tanzania, y sobre el proyecto Mbalam Camerún. Otras propuestas, como AfricaRail, que conecta Togo, Benín, Burkina Faso y Níger ya se han concretado, pero no pueden llevarse a cabo por falta de financiación. El Gobierno chino está destinando importantes sumas de dinero a apoyar nuevos proyectos de infraestructura ferroviaria, como una nueva línea ferroviaria entre Angola y la República Democrática del Congo, así como una nueva línea entre Lagos y Kano en Nigeria. Sin embargo, se necesitará material rodante para operar en estas rutas. En cada caso, el Protocolo de Luxemburgo prestará su ayuda.



### **El proyecto AfricaRail: una idea visionaria que necesita financiación urgentemente**

Además, en el futuro, los vagones y locomotoras modernos podrían ser esenciales para facilitar la entrega de ayuda alimentaria en algunas partes de África, sin duda el método más eficiente y respetuoso con el medio ambiente para transportar grandes envíos de este tipo de ayuda. En este sentido, el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo también facilitará el préstamo o el arrendamiento a corto plazo de material rodante a las agencias de ayuda humanitaria cuando sea necesario.

En resumen, el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo al Tratado de Ciudad del Cabo será un mecanismo importante y muy eficaz para prestar ayuda específica a los países en desarrollo. Puede desempeñar un papel clave en el crecimiento de estas economías y en permitirles llevar sus productos al mercado, al garantizar un marco jurídico que asegure la inversión del sector privado en material rodante en los países en desarrollo. También fomentará una mayor movilidad del material rodante existente en los sistemas ferroviarios transnacionales de los países en desarrollo, donde, de otro modo, los propietarios del material rodante temerían que fuera irrecuperable.

Al crear las condiciones para que los operadores de los países en desarrollo puedan arrendar material rodante, incluso si algunos de los pagos del arrendamiento son sufragados por los gobiernos de los países desarrollados o por organismos internacionales, se logrará un uso mucho más eficiente de los recursos: los beneficios generados por el uso de los recursos pueden destinarse a su pago y los presupuestos de ayuda pueden reservarse para la financiación de infraestructuras. También fomentará una mayor participación empresarial local en el propio sector ferroviario. El uso del sector privado para financiar el material rodante estimulará la inversión de capital y la industria manufacturera local, además de apoyar el desarrollo de un sistema de transporte eficiente y beneficioso para el medio ambiente. Además, la función de supervisar el uso eficaz de los activos recaerá en el sector privado y no en el público.



Los gobiernos occidentales reconocen que tienen la responsabilidad de apoyar a los países en desarrollo. Al mismo tiempo, existe el deseo de hacerlo de manera eficiente y específica. El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo crea las condiciones para que el sector privado se sume al programa financiando inversiones de capital clave en material rodante, lo que no solo alivia parte de la carga financiera y administrativa de los gobiernos, sino que también contribuye a crear las condiciones para el desarrollo económico de una manera respetuosa con el medio ambiente.

Para obtener información sobre el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo, consulte [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org) o póngase en contacto con [howard.rosen@railworkinggroup.org](mailto:howard.rosen@railworkinggroup.org)

© Grupo de Trabajo Ferroviario 2007