



www.railworkinggroup.org

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

 [LinkedIn](#)

Foro sobre créditos a la exportación

París

12 de marzo de 2025

¿Cómo pueden las agencias de crédito a la exportación (ACE) de la OCDE seguir apoyando a los mercados emergentes y las economías en desarrollo?

Argumentos a favor de que las ECA de la OCDE concedan el descuento de Ciudad del Cabo sobre las primas que cobran por suscribir la financiación de material rodante ferroviario cuando se aplica el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo

Presentación al Foro de Créditos a la Exportación de la OCDE 2025
por el Grupo de Trabajo Ferroviario,
Zug, Suiza.

Resumen

- Los mercados emergentes y las economías en desarrollo (EMDE) necesitan desarrollar urgentemente sus redes ferroviarias. Los recursos públicos son muy limitados y, aunque se disponga de financiación privada para el equipamiento ferroviario, a menudo su coste es económicamente insostenible.
- El [Protocolo Ferroviario de Luxemburgo](#) al [Convenio de Ciudad del Cabo](#) es un tratado internacional que facilita y abarata la financiación por parte del sector privado de todo tipo de material rodante ferroviario¹. Esto se consigue mediante:
 - El establecimiento de un marco global claro que estipule los derechos de los acreedores
 - La suscripción de créditos basados en la garantía del equipo financiado, en lugar de en la solvencia del deudor
 - El establecimiento de un sistema común que reduzca la necesidad de documentación financiera específica para cada país y facilite la operación transfronteriza del material rodante financiado
- El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo está en vigor desde el 8 de marzo de 2024. Hasta ahora ha sido adoptado por seis Estados, junto con la Unión Europea en lo que respecta a sus competencias. Se esperan más ratificaciones, especialmente en África, donde cuenta con el pleno apoyo de la Unión Africana y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África. El Protocolo se aplica cuando el deudor/arrendatario se encuentra en un Estado contratante.
- En virtud del Acuerdo de la OCDE sobre créditos a la exportación que gozan de apoyo oficial (el «Acuerdo») y del Entendimiento sobre el sector aeronáutico en virtud del mismo, las agencias de crédito a la exportación (ACE) pueden descontar sus primas de riesgo hasta en un 10 % (lo que se conoce como «descuento de Ciudad del Cabo») cuando se aplican el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico del mismo, y el Estado contratante pertinente realiza determinadas declaraciones.

El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo es muy similar al [Protocolo Aeronáutico](#), ya que aplica el Convenio de Ciudad del Cabo al material rodante ferroviario en lugar de a las aeronaves. Sin embargo, introduce tres innovaciones clave que abordan problemas específicos que no existen en relación con las aeronaves, a saber:

¹ Desde locomotoras y vagones de mercancías y pasajeros hasta tranvías, trenes ligeros, equipos de construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias (como máquinas perforadoras y apisonadoras), teleféricos y otros vehículos que circulan por vías o por encima, sobre o debajo de una guía (art. 1, apartado 2, letra e), del [Protocolo ferroviario de Luxemburgo](#)).

- El primer registro público en el que se puede inscribir la garantía real de un acreedor.
 - Un sistema global y único de identificación de vehículos ferroviarios (URVIS) aplicable a todo tipo de equipos ferroviarios.
 - Normas modelo especiales de las Naciones Unidas que estipulan cómo debe marcarse de forma permanente el material rodante con el número URVIS.
-
- Además, se está trabajando con las Naciones Unidas para introducir un mecanismo de numeración URVIS que se incorpore a las plataformas digitales, lo que permitirá a los acreedores determinar la ubicación y el estado de los equipos ferroviarios financiados en tiempo real. Esto mejora aún más la seguridad de los acreedores al facilitar la recuperación de la posesión en caso de insolvencia o incumplimiento del deudor (ya que el acreedor sabe exactamente dónde se encuentra el equipo). También favorece la creación de otras garantías para los acreedores, como el geoperimetraje y la supervisión del mantenimiento.
 - En consecuencia, la seguridad adicional que el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo ofrece a los acreedores, así como a las ECA que garantizan los créditos, debería reflejarse en una reducción del coste total del crédito. El Grupo de Trabajo Ferroviario solicita respetuosamente a las ECA que modifiquen el Acuerdo para permitir que las ECA individuales apliquen un descuento de Ciudad del Cabo sobre las primas mínimas que pueden cobrarse en relación con la financiación de material rodante ferroviario cuando se aplique el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo. Creemos que este descuento debería ser de al menos un 10 %, pero probablemente superior, teniendo en cuenta que:
 - Los ferrocarriles desempeñan un papel fundamental en la lucha contra el cambio climático, ya que ofrecen la forma más eficiente y segura desde el punto de vista medioambiental de transportar grandes volúmenes de mercancías y personas, y
 - Los ferrocarriles son un factor importante para el desarrollo económico y la integración regional de las economías emergentes y en desarrollo.

En cualquier caso, dadas las claras ventajas medioambientales, sociales y económicas del ferrocarril en comparación con la aviación, no hay justificación para que las ECA ofrezcan una prima reducida al suscribir la financiación de aeronaves, pero no al suscribir la financiación de material rodante, cuando se aplican esencialmente las mismas condiciones.

- Solicitamos que nuestra propuesta sea adoptada en principio por las ECA en el marco del Acuerdo lo antes posible. El Grupo de Trabajo Ferroviario está dispuesto a prestar su ayuda participando en cualquier comité o grupo de trabajo encargado por las ECA para determinar en detalle cómo debe aplicarse el descuento de Ciudad del Cabo al material rodante ferroviario.

Introducción

Los ferrocarriles son una parte esencial de cualquier estrategia de desarrollo sostenible.

Permiten el transporte masivo de mercancías y pasajeros de la forma más eficiente desde el punto de vista económico y medioambiental, al tiempo que son fundamentales para la integración regional y, en ocasiones, incluso intracontinental de las economías. Además, cuando la alternativa es el transporte por carretera, las cifras de la OMS² muestran que los accidentes de tráfico causan casi 1,2 millones de muertes y entre 20 y 50 millones de heridos no mortales en todo el mundo, con un coste global de alrededor del 3 % del PIB. Por el contrario, el número de heridos y muertos en los ferrocarriles cada año es mínimo³. Trasladar el transporte de mercancías y bienes en las ciudades de la carretera al ferrocarril también reduce significativamente la congestión y la contaminación. Como tal, el ferrocarril cumple nada menos que nueve de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas⁴.

En cualquier nuevo proyecto ferroviario importante, el coste del material rodante suele representar entre el 20 % y el 30 % del coste total del proyecto; el resto se destina a la infraestructura. Sin embargo, esta proporción está empezando a cambiar debido a que:

- Se está incorporando más tecnología a las locomotoras, lo que elimina la necesidad de señalización en las vías.
- Los nuevos sistemas de propulsión que utilizan hidrógeno, pilas de combustible y tecnología de baterías podrían eliminar la necesidad de costosas catenarias.
- La inteligencia artificial abre el camino a una utilización más intensa y eficiente de la infraestructura.

Teniendo en cuenta la necesidad constante de reequipar la infraestructura existente con nuevo material rodante, las opciones de financiación del material rodante cobran aún más importancia.

Alrededor del 60 % de la red ferroviaria mundial es de vía estándar. Aparte del suministro de material rodante procedente de China, la mayor parte del material rodante de vía estándar se fabrica en los países de la OCDE. Sin embargo, en casi todas las economías

² Estudio de la Organización Mundial de la Salud, 13 de diciembre de 2023.

³ El 92 % de las muertes en las carreteras del mundo se producen en países de ingresos bajos y medios, a pesar de que estos países cuentan con alrededor del 60 % de los vehículos del mundo.

⁴ Para más información, consulte <https://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/R0870.pdf>

en desarrollo, los gobiernos carecen de recursos. Un artículo reciente señalaba que 23 de los 40 países africanos evaluados por el Banco Mundial corren un alto riesgo de sobreendeudamiento o ya se encuentran en esa situación⁵. Como consecuencia, si se concede crédito privado, este tiene un coste elevado, lo que refleja la mala calificación crediticia del país en el que tiene su sede el deudor. Esto crea una trampa de deuda: el alto coste del crédito hace que las medidas necesarias para mejorar la estructura económica del Estado sean financieramente insostenibles⁶. Una solución a este problema es aportar capital privado garantizado por los activos que se financian, en lugar de por la calificación crediticia del deudor (o del país en el que se encuentra el deudor). Pero esto debe hacerse de la forma más segura y rentable posible para el deudor.

Las ECA apoyan la financiación de equipos ferroviarios en todo el mundo

Las ECA desempeñan un papel fundamental en el apoyo a la financiación privada de nuevo material rodante ferroviario. En virtud de la última versión del Acuerdo de la OCDE sobre créditos a la exportación con apoyo oficial (el «Acuerdo»), introducida en julio de 2023⁷, que traslada la mayor parte del material rodante ferroviario al Entendimiento sobre el sector del cambio climático, las condiciones financieras disponibles cuando se suscriben con agencias de crédito a la exportación han mejorado sin duda alguna. Sin embargo, el coste del crédito para los países en desarrollo que desean financiar nuevo material rodante sigue siendo demasiado elevado. Se están perdiendo oportunidades cruciales para luchar contra el cambio climático y apoyar el desarrollo económico y la integración regional mediante la inversión en el ferrocarril.

La solución consiste en facilitar un crédito privado más abundante y barato para equipar las redes ferroviarias con material rodante moderno, en el que la deuda proporcionada por los acreedores esté garantizada de forma legalmente efectiva por el equipo que se financia.

Una nueva herramienta para las ECA

[El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo](#) al [Convenio de Ciudad del Cabo sobre garantías internacionales sobre bienes de equipo móvil](#) crea un nuevo marco jurídico mundial para el reconocimiento, la ejecución y la priorización de las garantías reales de los acreedores que prestan o arriendan todo tipo de equipo ferroviario. Estas garantías reales (denominadas «garantías internacionales») se inscriben en un nuevo [Registro](#)

⁵ South Africa's G20 presidency: a chance to tackle the debt crisis - Vera Songwe and David McNair, African Business December 16, 2024

⁶ Por ejemplo, el 61 % de los Estados africanos tienen actualmente una clasificación de riesgo país de la OCDE de 7 (la peor) y otro 25 % una clasificación de riesgo de 6.

⁷ Actualizado en septiembre de 2024 en [https://one.oecd.org/document/TAD/PG\(2024\)6/en/pdf](https://one.oecd.org/document/TAD/PG(2024)6/en/pdf)

[Internacional](#), con sede en Luxemburgo, y pueden consultarse en línea las 24 horas del día, los 7 días de la semana.

El Protocolo introduce el Sistema Único de Identificación de Vehículos Ferroviarios (URVIS), un nuevo sistema global de numeración de 16 dígitos para identificar de forma permanente y única el material rodante. Este número es emitido a petición del registro internacional. No puede ser reciclado ni duplicado. El interés internacional registrado en el registro internacional debe hacerse referencia al número URVIS.

Las Naciones Unidas han adoptado ahora las [Normas Modelo sobre la Identificación Permanente del Material Rodante Ferroviario](#) (las Normas Modelo), que establecen las normas mínimas para el marcado permanente del material rodante ferroviario con números URVIS. El cumplimiento de las Normas Modelo es una condición previa para registrar un interés internacional. Actualmente se está trabajando con la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas para mejorar aún más las Reglas Modelo mediante la creación de un marco para integrar los números URVIS en plataformas digitales. Esto permitirá a los acreedores conocer, por primera vez, la ubicación y el estado precisos del material rodante que financian en tiempo real, lo que a su vez facilitará el cumplimiento de los contratos, así como la recuperación del equipo financiado en caso de incumplimiento o insolvencia del deudor.

Como resultado, el Protocolo no solo crea una mayor seguridad para los financiadores de material rodante ferroviario y sus garantes a nivel nacional, al establecer un conjunto de derechos legales comúnmente aceptados para los acreedores, sino que también facilita considerablemente (y hace más seguro) el movimiento de los equipos financiados a través de las fronteras nacionales cuando se aplica un sistema jurídico común basado en un tratado.

El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo ofrece a la comunidad de crédito a la exportación una importante oportunidad para utilizar una nueva herramienta que permite prestar un apoyo valioso y más barato a las economías en desarrollo a la hora de suscribir la financiación comercial de material rodante, sin comprometer el perfil de riesgo de las agencias de crédito a la exportación.

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). Francia, Alemania, Suiza, Mozambique, Italia y el Reino Unido ya han firmado el Protocolo y avanzan a diferentes ritmos hacia su ratificación. Muchos Estados africanos,

entre ellos la República Democrática del Congo, Kenia, Namibia, Esuatini, Senegal, Etiopía, Zimbabue y Mauricio, están estudiando activamente la adopción del Protocolo.

El descuento de Ciudad del Cabo

El Grupo de Trabajo Ferroviario presentó un documento detallado a las ECA, titulado «Apoyo eficaz y justo de las ECA al ferrocarril en África» en noviembre de 2023⁸. Como sugiere el título, el documento se centraba principalmente en África, pero muchos de los comentarios son aplicables de forma general a otras economías emergentes y en desarrollo. Los argumentos expuestos en él, que no pretendemos repetir, siguen siendo válidos. En ese momento, el Protocolo aún no había entrado en vigor, la normativa para el funcionamiento del registro internacional no se había ultimado, el registro internacional no había comenzado a funcionar y las Normas Modelo de las Naciones Unidas no se habían adoptado. Ahora la situación ha cambiado.

El Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo sobre aeronaves, que aplica el Convenio a las aeronaves, se adoptaron en 2001 y actualmente están en vigor en 84 países. En virtud del Acuerdo y del Entendimiento sobre el sector aeronáutico que figura en él, las agencias de crédito a la exportación pueden descontar hasta un 10 % de sus primas de riesgo cuando se aplica el Protocolo sobre aeronaves. Esto se conoce en el sector como el «descuento de Ciudad del Cabo».

Como argumentamos en 2023, no es razonable ni equitativo que se permita a las ECA aplicar el descuento de Ciudad del Cabo a la financiación de aeronaves cuando se aplica el Protocolo de Aeronaves del Convenio de Ciudad del Cabo, pero no a la financiación de material rodante cuando se aplica el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo del mismo Convenio, especialmente teniendo en cuenta la loable preocupación de las ECA por prestar más ayuda a las economías emergentes y en desarrollo. Además, existe un argumento sólido para que el descuento de Ciudad del Cabo sea superior al 10 %, a la luz de la clara política de las ECA de la OCDE de favorecer la financiación de activos más respetuosos con el medio ambiente, así como de los evidentes beneficios sociales y económicos de apoyar el desarrollo de los ferrocarriles. Además, dado que las economías emergentes y en desarrollo suelen ser designadas como de alto riesgo según la clasificación de riesgo país de la OCDE, el beneficio del descuento de Ciudad del Cabo

⁸ <https://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/R1034.pdf>

en términos monetarios es proporcionalmente mayor, lo que supone una diferencia significativa en el coste actual de las adquisiciones en estos Estados.

Y, para que quede claro, no se trata de caridad. Como ya se ha explicado en nuestro documento de 2023, el Protocolo ofrece una mayor seguridad a los acreedores y garantes:

- i. Introduce en la legislación local de los Estados contratantes un marco jurídico claro que garantiza los derechos de los acreedores que están garantizados por material rodante ferroviario, ya sea mediante arrendamientos o préstamos garantizados, y que, en concreto, facilita, abarata y agiliza el ejercicio de sus derechos por parte de dichos acreedores en caso de incumplimiento o insolvencia del deudor.
- ii. Este marco está garantizado de manera efectiva gracias a que el Protocolo tiene la condición de tratado internacional⁹.
- iii. Será un marco común que funcionará en los países vecinos, lo que proporcionará más seguridad cuando el material rodante cruce las fronteras jurisdiccionales.
- iv. Un conjunto de normas comunes conduce a una diligencia debida y una documentación más estandarizadas y económicas en los países locales.
- v. El registro internacional creado en virtud del Protocolo proporciona por primera vez un registro público en el que las partes que conceden créditos garantizados para material rodado pueden inscribir su garantía en un registro público consultable las 24 horas del día, los 7 días de la semana, a través de Internet, lo que crea una defensa activa contra el fraude y regula la prioridad de los derechos de garantía concurrentes.
- vi. El sistema único de identificación de vehículos ferroviarios (URVIS) introducido por el Protocolo establece el primer sistema global común para identificar de forma única el material rodante, lo que respalda la financiación garantizada por el activo, independientemente del país o del riesgo del deudor.
- vii. Las Normas Modelo de las Naciones Unidas crean una norma mínima mundial para el mercado físico del material rodante ferroviario con el número URVIS, y la ampliación prevista de estas normas para crear un sistema de integración de este número en las plataformas digitales mejorará aún más la seguridad de los

⁹ El artículo 27 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados establece que «una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación de su incumplimiento de un tratado. Esta norma se entiende sin perjuicio del artículo 46». El artículo 46 de la Convención de Viena establece que «[un] Estado no podrá invocar la invalidez de su consentimiento en ser vinculado por un tratado por haber sido expresado en violación de una disposición de su derecho interno relativa a la competencia para celebrar tratados, a menos que esa violación haya sido manifiesta y se refiera a una norma de su derecho interno de importancia fundamental»

acreedores, al facilitarles el seguimiento en tiempo real y, en caso necesario, la recuperación del equipo ferroviario financiado.

- viii. El Protocolo, al suscribir arrendamientos operativos y reducir los alquileres cuando los valores residuales son más elevados, abre la vía a un mercado secundario más amplio de material rodante ferroviario. Crea un incentivo para un equipo ferroviario más estandarizado e interoperable¹⁰, además de facilitar un mercado ferroviario más dinámico al eliminar las barreras financieras de entrada para los competidores¹¹.

El Protocolo ferroviario de Luxemburgo reduce claramente el riesgo de los acreedores y, por lo tanto, el de los garantes. De hecho, la ampliación del descuento de Ciudad del Cabo por parte de las agencias de crédito a la exportación (ECA) al material rodante ferroviario no solo crearía un incentivo para que los Estados adoptaran el Protocolo, sino que también mejoraría la seguridad del prestamista/arrendador en relación con las financiaciones anteriores ya garantizadas por las ECA¹².

Argumentos en contra del descuento de Ciudad del Cabo para el material rodante ferroviario

Los escépticos esgrimen una serie de argumentos para justificar por qué el descuento de Ciudad del Cabo no debería aplicarse al material rodante ferroviario. A continuación, abordamos algunos de estos argumentos:

- i. *Las aeronaves son un tipo de activo diferente y, por lo tanto, más fáciles de revender que el material rodante.*

Depende totalmente del activo. Los vagones de contenedores de plataforma son omnipresentes y relativamente fáciles de revender. Sin embargo, el equipo ferroviario se adquiere para satisfacer un requisito específico, y ese requisito no desaparece necesariamente aunque el deudor haya incumplido. Además, al suscribir arrendamientos operativos, el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo crea una dinámica económica hacia la estandarización del material rodante, ya que su valor residual será mayor si se trata de equipo estandarizado, lo que reduce los alquileres y contribuye indirectamente a remodelar el mercado. Por último, las ECA pueden fomentar una mayor estandarización aplicando diferentes niveles de descuento a la financiación de diferentes tipos de equipos ferroviarios, en lugar de denegar el descuento a la prima en todas las financiaciones de material rodante ferroviario.

¹⁰ Con la ventaja adicional de que las economías de escala de la fabricación se reflejan en unos costes unitarios más bajos para el equipo ferroviario.

¹¹ Es decir, la necesidad de contar con un gran capital.

¹² Se trata de una cuestión compleja, pero aunque el Protocolo solo puede aplicarse a las financiaciones cerradas después de su entrada en vigor en el Estado en el que se encuentra el deudor, existen disposiciones específicas relativas a la conservación y el registro en el registro internacional de las prioridades de los acreedores sobre los intereses preexistentes (artículo 60 del Convenio de Ciudad del Cabo, modificado por el artículo XXVI del Protocolo Ferroviario de Luxemburgo)

- ii. *Es más fácil recuperar y trasladar por vía aérea una aeronave que recuperar y trasladar material rodante.*

Esto es parcialmente cierto si la recuperación implica el traslado físico del material rodante de una jurisdicción a otra. Sin embargo, si existe un sistema regional de ancho de vía común, esto no impide el traslado del material rodante dentro de ese sistema regional. Y, sin duda, es económicamente viable transportar el equipo más caro a otros lugares no contiguos con el mismo ancho de vía fuera de la jurisdicción. Además, los bancos suelen informar de que, en caso de incumplimiento o insolvencia del deudor, buscan formas de reubicar el equipo, en lugar de recuperarlo. El Protocolo facilita directamente este recurso del acreedor, al hacer más fácil recuperar y reubicar el material rodante dentro de un sistema ferroviario nacional o regional. Además, el Protocolo obliga al gobierno local a prestar asistencia (suponiendo que el Protocolo esté en vigor en el estado en cuestión).

El Protocolo también otorga a los acreedores más derechos para hacer valer su reclamación sobre la garantía y facilita la recomercialización del equipo cuando, como ocurre en muchos casos, el material rodante presta un servicio público y, por lo tanto, aunque se pueda sustituir al deudor, sigue existiendo una clara necesidad de material rodante. Por último, la facilidad con la que se pueden trasladar las aeronaves también representa un *riesgo* adicional para los acreedores.

- iii. *El Acuerdo Sectorial sobre Aeronaves (ASU) es un documento muy complejo, por lo que resulta demasiado simplista transponer las mismas condiciones al material rodante.*

Es cierto que es complejo (y eso no es culpa del sector ferroviario), pero eso no debe ocultar el hecho de que la seguridad adicional que proporcionan las disposiciones adicionales de un tratado internacional, en particular los derechos privilegiados de recuperación en caso de incumplimiento o insolvencia del deudor, tiene un valor real para el acreedor. Las agencias de crédito a la exportación deberían tener esto en cuenta a la hora de fijar los precios, y es precisamente por eso por lo que se concede el descuento de Ciudad del Cabo en virtud del ASU, siempre y cuando se aplique el Protocolo de Ciudad del Cabo sobre aeronaves (y no en otros casos).

De hecho, la garantía adicional que se ofrece a los financiadores de material rodante en virtud del Protocolo ferroviario de Luxemburgo es *mayor* que la garantía adicional comparable para la financiación de aeronaves:

- ✓ Las aeronaves cuentan con un sistema de identificación único y común a nivel mundial. Sin embargo, esta no es la situación del material rodante sin el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo.

- ✓ Los acreedores que financian aeronaves se benefician de los registros nacionales de aeronaves en los que se inscriben sus intereses y del Convenio de Ginebra de 1948 sobre el reconocimiento internacional de los derechos sobre aeronaves. Estos beneficios no existen en el sector ferroviario sin el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo.
 - ✓ El registro internacional creado en virtud del Protocolo Ferroviario de Luxemburgo establece, por primera vez, un sistema público para el registro de garantías reales sobre material rodante. El sistema de numeración URVIS supone un cambio revolucionario.
 - ✓ Las Reglas Modelo de las Naciones Unidas crean un mecanismo global para identificar y marcar de forma permanente el material rodante ferroviario con el número URVIS.
- iv. *La ASU exige una auditoría independiente de un Estado contratante para garantizar que se realicen todas las declaraciones necesarias y que estas sean vinculantes para las partes en virtud del derecho interno.*
- Consideramos que este proceso es algo burocrático, pero si es lo que se necesita, el sector ferroviario lo aceptará siempre que la adopción por parte de los Estados contratantes de la alternativa A o la alternativa C en virtud del artículo IX (recuperación en caso de insolvencia del deudor) se acepte como cumplimiento de la lista de declaraciones requeridas (no existe la Alternativa C en el artículo XI análogo del Protocolo sobre aeronaves). Estamos dispuestos a colaborar con las ECA para encontrar una solución justa y práctica. Esto no es motivo para la inacción.
- v. *Es más fácil comprobar la ubicación y el estado de las aeronaves que el del material rodante.*

Así era en el pasado, pero esto está cambiando. Las Reglas Modelo de las Naciones Unidas ahora facultan a los acreedores para identificar de manera inequívoca los elementos del material rodante y pronto podrán rastrear la utilización y la ubicación del material rodante en tiempo real. Los derechos de recuperación tienen un beneficio limitado si el acreedor no puede identificar claramente su garantía y no tiene idea de dónde se encuentra el material rodante. Esto supone una mejora importante de los derechos prácticos del acreedor que proporciona financiación garantizada del material rodante cuando se aplica.

El camino a seguir

El sector ferroviario acepta que la ampliación del descuento de Ciudad del Cabo al material rodante ferroviario requiere un examen minucioso. La aplicación deberá tener en cuenta la estructura del Acuerdo y contar con normas específicas para garantizar que no se abuse de la ampliación.

Proponemos un proceso en tres etapas:

(i) Declaración oficial

En primer lugar, las agencias de crédito a la exportación (ACE) deben acordar una declaración política clara en la que se acepte el principio de ampliar el descuento de Ciudad del Cabo al material rodante ferroviario cuando el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo se aplique al deudor y se inscriba en el registro internacional un interés internacional creado por el crédito.

Esto en sí mismo creará un claro incentivo para que los Estados de todo el mundo avancen rápidamente en la adopción del Protocolo Ferroviario de Luxemburgo, teniendo en cuenta que los tratados internacionales tardan tiempo en ratificarse y luego incorporarse al derecho nacional.

(ii) Consulta y revisión detalladas

Sugerimos que el Grupo de Trabajo de la OCDE sobre Créditos a la Exportación y Garantías de Crédito (el Grupo de Trabajo) establezca un grupo de trabajo o comité con el mandato de establecer:

- Un conjunto detallado de condiciones para la aplicación del descuento de Ciudad del Cabo a la financiación de las ECA, o la suscripción de financiación, de nuevo material rodante ferroviario exportado por fabricantes de los Estados de la OCDE.
- Si se considera apropiado, las condiciones previstas en la legislación local para acceder al descuento de Ciudad del Cabo (en particular, qué declaraciones deben realizar los Estados contratantes para que se puedan aplicar los beneficios de este descuento).
- Un sistema de auditoría para garantizar que la libertad concedida a las ECA para reducir sus primas de riesgo solo se ejerza cuando se cumplan las condiciones.

El grupo de trabajo o comité también debería considerar si una reducción fija del 10 % es la cifra adecuada para el descuento de Ciudad del Cabo para el material rodante ferroviario y formular recomendaciones al respecto.

Proponemos que dicho grupo de trabajo o comité esté abierto a la participación de expertos y representantes del sector. El Grupo de Trabajo Ferroviario está dispuesto a participar. Esperamos que la Secretaría de la OCDE pueda prestar su apoyo. El grupo de trabajo o comité deberá publicar informes provisionales y consultar con las agencias de crédito a la exportación antes de llegar a conclusiones definitivas.

(iii) Formulación de condiciones detalladas

Será necesario redactar condiciones detalladas, distribuirlas para que se formulen observaciones y, a continuación, presentarlas en una futura reunión del Grupo de Trabajo para su aprobación y posterior publicación.

Conclusión

La construcción y el funcionamiento de las redes ferroviarias son fundamentales para el desarrollo económico sostenible de las economías emergentes y en desarrollo. Sin embargo, los gobiernos de estos mercados suelen carecer de crédito, por lo que, para que esto funcione, es esencial la financiación del sector privado. La forma más fácil de lograrlo es animar al sector privado a financiar el material rodante ferroviario a tipos competitivos. Esto apoya a las economías en desarrollo, así como a los fabricantes de material rodante y a sus proveedores en los Estados de la OCDE que buscan expandir sus mercados, ayudándoles también a competir eficazmente con los proveedores de los Estados no pertenecientes a la OCDE que ofrecen paquetes financieros muy atractivos.

El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo proporciona una seguridad incremental significativa a los acreedores. Los riesgos se reducirán cuando se aplique, y es lógico y justo que esto se refleje en las tasas de prima que ofrecen las ECA. También permitirá a las ECA desempeñar un papel fundamental en la promoción de la expansión y modernización de las redes ferroviarias mundiales y en ayudar a las EMDEs a desarrollarse de manera práctica y sostenible.

Los argumentos a favor de que las ECA amplíen el descuento de Ciudad del Cabo sobre las primas para suscribir la financiación de nuevo material rodado ferroviario en virtud del Protocolo Ferroviario de Luxemburgo son abrumadores. Complementa los objetivos estratégicos del Grupo de Trabajo de apoyar proyectos sostenibles desde el punto de vista medioambiental y proporcionar una importante ayuda práctica, al facilitar una financiación más barata para la exportación de material rodante ferroviario a las economías emergentes y en desarrollo.

No puede ser correcto que las exportaciones de aeronaves se beneficien del descuento de Ciudad del Cabo cuando se aplica el protocolo sobre aeronaves del Convenio de Ciudad del Cabo, pero que las exportaciones de material rodante no

puedan acogerse al descuento, de al menos el 10 %, cuando se aplica el protocolo ferroviario del Convenio de Ciudad del Cabo. De hecho, el nivel del descuento debería ser mayor para el material rodante ferroviario, teniendo en cuenta los mayores beneficios medioambientales, sociales y económicos del ferrocarril en comparación con la aviación.

La ampliación del descuento de Ciudad del Cabo a la financiación de nuevo material rodante ferroviario requerirá un examen detallado, con una definición cuidadosa de las condiciones que deben cumplirse antes de que las agencias de crédito a la exportación puedan ofrecer el descuento, así como del nivel del mismo. Proponemos un proceso en tres etapas para aplicar adecuadamente esta ampliación. El Grupo de Trabajo Ferroviario está dispuesto a prestar su ayuda cuando sea necesario.

Acerca del Grupo de Trabajo Ferroviario

El [Grupo de Trabajo Ferroviario](#) es una asociación sin ánimo de lucro con sede en Suiza que se centra en la adopción y aplicación del Protocolo Ferroviario de Luxemburgo. Cuenta con unos 90 miembros directos, además de miles de partes interesadas del sector ferroviario representadas indirectamente por organizaciones industriales que pertenecen al RWG y apoyan sus objetivos.

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

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

Contacto:

Para más información sobre el Protocolo de Luxemburgo de ferrocarril o sobre el grupo de trabajo:

Visítenos www.railworkinggroup.org,

Síganos en LinkedIn en el siguiente enlace <https://www.linkedin.com/groups/8944744/>

Contáctenos en info@railworkinggroup.org.