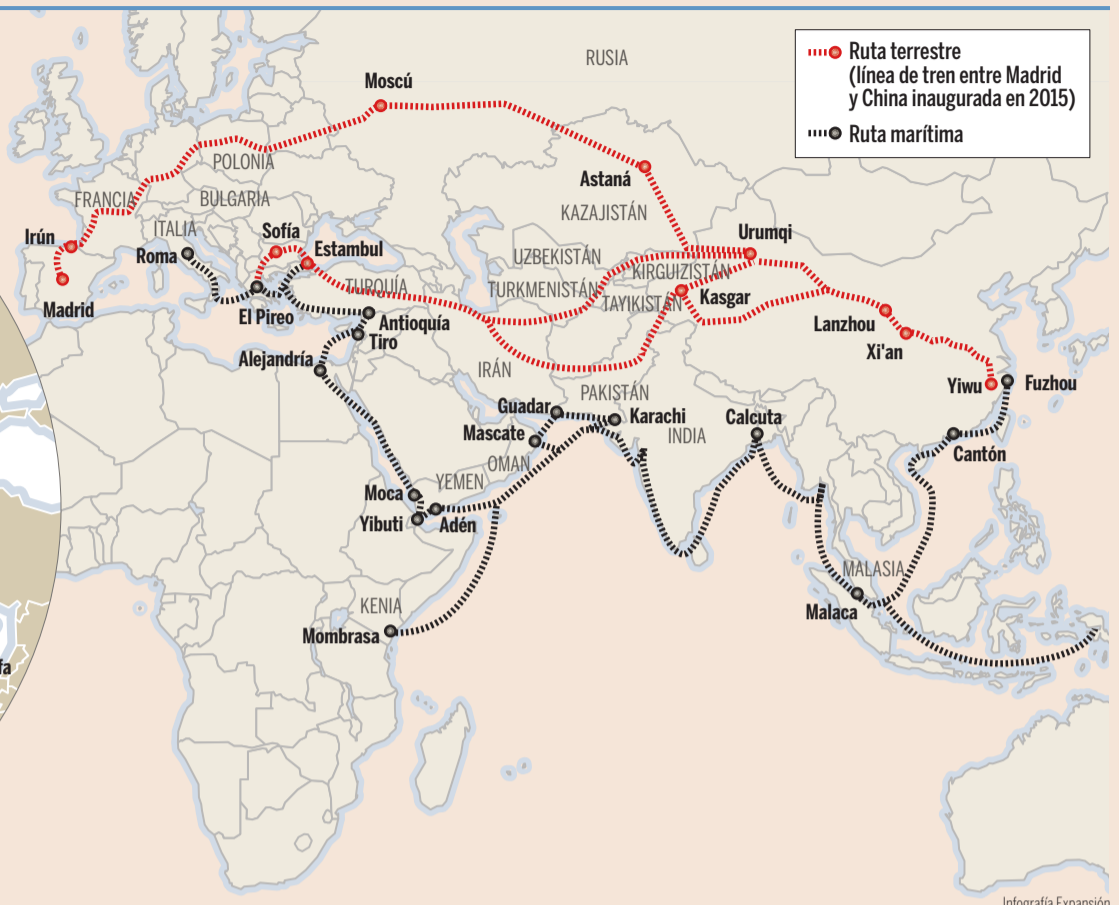


ASÍ ES LA NUEVA RUTA DE LA SEDA DEL SIGLO XXI

> Principales rutas comerciales conectadas con el Pireo



Fuente: Elaboración propia



Infografía Expansión

China, a la conquista del Mediterráneo

COMERCIO/ La compra de El Pireo, en Grecia, la construcción de un megapuerto en Argelia y el interés por hacerse con las nuevas terminales de Valencia confirman el avance chino en el 'Mare Nostrum', como parte de la nueva Ruta de la Seda.

Yago González. Madrid

La Ruta de la Seda del siglo XXI, inspirada en la mítica red de relaciones comerciales del año I d.C., es uno de los proyectos más ambiciosos de China en varias décadas. La estrategia del Gobierno chino consiste en forjar lazos comerciales estables entre Asia, Europa, África y América Latina, y el Mar Mediterráneo es un elemento crucial para aumentar el tráfico entre los cuatro continentes. Esto explica el creciente interés de Pekín por hacerse con los principales enclaves portuarios del *Mare Nostrum*, desde Grecia hasta Argelia, pasando por España.

El pasado 8 de abril, el primer ministro griego, Alexis Tsipras, presenció la firma por la que el país ha vendido el 67% del Puerto del Pireo al conglomerado público China Ocean Shipping Company (Cosco) por 368 millones de euros. Aunque desde la perspectiva de Grecia la operación le reporta unos ingresos escasos pero necesarios (con ellos ha pagado 15 días de intereses de su enorme deuda pública), para China es el paso definitivo en la *conquista* de El Pireo.

La actividad de Cosco en el puerto griego comenzó en 2009, cuando obtuvo una concesión de 35 años para operar una de sus terminales.

La actividad del Pireo se ha triplicado desde que China empezó a operar una de sus terminales

Desde entonces, la actividad comercial se ha triplicado, registrando en 2014 un tráfico de 16,8 millones de pasajeros y 3,6 millones de contenedores, uno de los mayores volúmenes del Mediterráneo.

El Pireo es un centro logístico donde convergen las rutas procedentes de Asia que

recorren los Balcanes y el este de Europa y las líneas marítimas que parten de los puertos de Italia, Francia, España y el norte de África. El embajador chino en Grecia, Zou Xiaoli, ha asegurado que el motivo de la colaboración entre ambos países es "construir una ruta marítimo-terrestre entre China y Europa que conecte la Ruta de la Seda del mar con la Ruta terrestre".

Dentro de esta estrategia, Cosco estudia invertir en la red pública de ferrocarriles de Grecia, TrainOSE, que el Gobierno de Tsipras quiere

El bloqueo del flujo comercial en el este de Europa obliga a Pekín a potenciar las rutas marítimas

privatizar. No obstante, los chinos tendrán que competir con el grupo estadounidense de transportes Watco, que también está interesado, según ha informado *Reuters*.

"A lo largo de estas últimas décadas, Grecia no ha sabido exprimir al máximo su pertenencia a la Unión Europea

más allá de los fondos de cohesión, por lo que tal vez el último tren que le queda es el de Shanghái", explica Antonio Fournier, presidente del consejo asesor de Llorente & Cuenca y empresario vinculado desde hace años con Atenas. "Grecia está situado en un punto estratégico para las relaciones comerciales de China, y España también debería aprovecharse de la posible extensión de la Ruta de la Seda hacia América Latina. Sería muy bueno para puertos como el de Málaga o Algeciras", señala.

De hecho, Cosco y China Merchants (también propiedad del Estado chino) se postulan como posibles compradores de la ampliación del puerto de Valencia, que se licitará durante la segunda mitad del año y que incluirá dos muelles, uno para pasajeros y otro para mercancías. La operación podría superar los 700 millones de euros: 190 de fondos públicos y 500 aportados por los adjudicatarios.

Mucho más ambicioso es el acuerdo firmado el pasado enero entre otros dos gigantes públicos chinos (la constructora CSCEC y la empresa de ingeniería CHEC) para fabricar un megapuerto en la ciudad de Cherchell (Argelia), que aspira a convertirse en el mayor enclave portuario del país norteafricano. Se calcula que las obras duren siete años, y la compañía china Shanghái Ports explotará el puerto durante los cuatro siguientes.

"Europa es el principal socio comercial de China, por lo que su interés por las rutas comerciales del Mediterráneo es algo natural", explica Mario Esteban, investigador del Real Instituto Elcano. Además, señala el experto, el bloqueo de las rutas comerciales terrestres en Macedonia con motivo de la crisis de refugiados hace aún más necesarias las vías del *mare nostrum*.



Trabajadores portuarios se enfrentan a la policía griega el pasado 8 de abril, en protesta por la venta del puerto de El Pireo a la empresa china Cosco.

Grecia, dividida por el 'amigo' chino

El plan de privatizaciones del Gobierno de Alexis Tsipras. El día de la compra de El Pireo por parte de la empresa china Cosco, trabajadores del puerto se enfrentaron a la Policía con motivo de las protestas por la presunta merma de condiciones laborales que impondrán los nuevos propietarios.