

Transporte

FERROVIARIO

El tren China-Madrid cumple dos años marcados por la ineficiencia

Se cuestiona la competitividad de esta línea frente al transporte marítimo

E. de Jesús / A. Escobar Barcelona

■ Se cumplen dos años desde que se realizara el trayecto más largo de un tren de mercancías en la historia, según Transfesa. El 18 de noviembre del ejercicio 2014 partió un convoy, de 600 metros de largo y con 40 contenedores, desde la ciudad de Yiwu (al Noreste de China) con destino a la terminal logística ferroviaria de Madrid-Abroñigal. Después de más de 700 días desde que se realizara este primer viaje, distintos expertos del sector valoran la viabilidad del servicio, si ha cumplido con las expectativas, además de si la línea resulta competitiva por sí sola y en comparación con otros modos de transporte. Cumplido este periodo de dos años, la conocida como nueva Ruta de la Seda está lejos todavía de ser eficiente y competitiva para los intereses económicos de España y del Oeste de Europa.

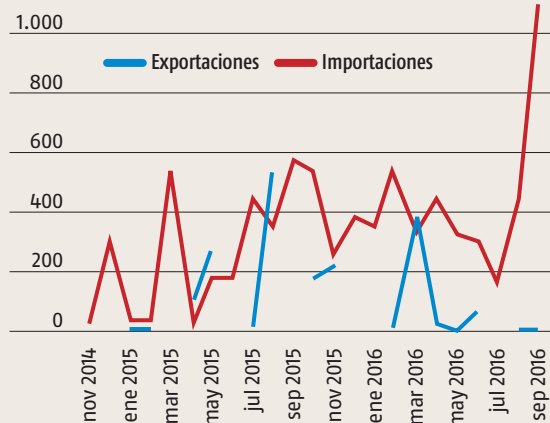
Para el gerente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero, la línea de ferrocarril que conecta Yiwu con Madrid "no ha logrado ninguna de las expectativas creadas, pues la regularidad del servicio que estaba descontada para 2016 no se ha producido y este año apenas ha habido circulaciones". Pedrero cuestiona también la viabilidad

El directivo Adrián Díaz, de Sede en China, cree que el objetivo del tren entre China y Madrid es llegar a los países con acceso complicado al mar

del tren China-Madrid, puesto que "si para España casi no hay tráfico ferroviario internacional con Europa, excepto en el sector de la automoción y la siderurgia, ¿por qué habría de haberlo con China?", se sorprende el responsable de AEFP. A esta opinión se suma el representante del puerto de Barcelona en China, Joan Dedeu, quien explica que "este servicio no tiene competencia en el transporte ferroviario entre China y el Sur de Europa" y que si no tuviera el apoyo político del Gobierno chino detrás, "ya no existiría", apostilla.

Por otro lado, el consejero delegado de la consultora internacional Sede en China, Adrián Díaz, cree que si nos centramos sólo en el destino de España —en referencia a la conexión desde Oriente hacia Europa y con nuestro país—, aún se puede señalar que el proyecto precisa "de más tiempo". El consultor sostiene que los plazos de la línea se están cumpliendo (entre 19 y 22 días suelen oscilar los trayectos entre el país asiático y el Estado español). Añade que están planificados dos trenes semanales desde Yiwu y que no se están produciendo problemas en las salidas. A pesar de ello y de que la oferta económica es "tres

● Comercio entre España y China por vía férrea



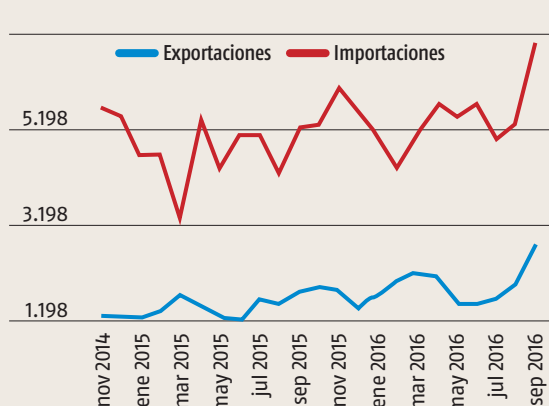
● Comercio entre España y China por vía marítima



● Comercio entre España y China por carretera



● Comercio entre España y China en el sector aéreo



● Comercio por ferrocarril según tipo de producto

ELEMENTO	TOTAL SELECCIONADO	
	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES
Total	1.856,91	7.854,21
Alimentación	1.288,97	19,47
Productos energéticos		21,00
Materias Primas	239,12	1,08
Semimanufacturas	289,00	1.466,25
Bienes de equipo	4,19	1.810,28
Sector Automóvil	22,68	184,86
Bienes de consumo duradero	3,33	594,77
Manufacturas de consumo	9,60	3.743,00
Otras mercancías		13,51

Toneladas

● Comercio por vía marítima según tipo de producto

ELEMENTO	TOTAL SELECCIONADO	
	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES
Total	6.327.996,46	9.409.416,59
Alimentación	1.180.690,58	557.660,37
Productos energéticos	21.808,68	319.027,50
Materias Primas	3.873.431,29	281.625,71
Semimanufacturas	989.377,57	4.295.318,92
Bienes de equipo	109.073,44	1.445.822,19
Sector Automóvil	69.655,43	117.626,63
Bienes de consumo duradero	9.487,93	720.521,42
Manufacturas de consumo	41.456,99	1.670.536
Otras mercancías	33.014,55	1.278,10

FUENTE: Ministerio de Economía e Industria

veces superior a la del barco", no existe una alta compensación con la mejora de plazos en comparación con el transporte marítimo (unos 22 días frente a los 32 que tarda el barco en llegar a Madrid).

A este respecto, las fuentes consultadas también han puesto en duda que esta línea de ferrocarril esté capacitada para competir de igual a igual o que pueda hacer frente al modo marítimo. Juan Diego Pedrero comenta que "la interoperabilidad en Europa es hoy por hoy una quimera, especialmente con España". También menciona que los trenes que parten desde China tendrían que cambiar los ejes en la frontera o los contenedores deberían ser transbordados a vagones

ibéricos. Esta circunstancia "supone costes suplementarios y pérdidas de tiempo en un servicio que debería ser ultracompetitivo", advierte el responsable de las empresas ferroviarias privadas en España.

Adrián Díaz, por su parte, afirma que el objetivo del tren no es competir con la vía marítima, sino llegar a países sin acceso al mar o con dificultades para la importación mediante este modo de transporte. Alguno de estos Estados son Kazajistán, Rusia, Polonia y Alemania, entre otros. Recuerda que China está compuesta por más de 14.000 kilómetros de costa y que no cobra tanto sentido intentar el envío por vía terrestre considerando su gran acceso al mar. En relación a España,

Díaz sentencia que "considerando las grandes opciones marítimas, llegar a Madrid es más un objetivo de marketing".

ASPECTOS A MEJORAR

Juan Diego Pedrero considera que se deberían incrementar las frecuencias semanales, así como la capacidad de carga de los convoyes para poder crear un tren China-Madrid competitivo, aunque aun así "su eficiencia sería testimonial con respecto al barco", asegura. No obstante, Adrián Díaz muestra una visión más esperanzadora y matiza que "es parte del negocio" cuando se abre una línea de transporte, del mismo modo que se necesita una "etapa de rodaje", concluye. ■



El primer trayecto en tren de mercancías que une las ciudades de Yiwu (China) con Madrid se produjo el 18 de noviembre de 2014. / TRANSFESA

13.050 kilómetros

El tren que une las ciudades de Yiwu (China) y Madrid completa un recorrido de 13.050 kilómetros. Además, este tren cruza por un total de ocho países y la ruta requiere de tres cambios de ancho de vía.