

L'HUB DEI TRENI La Via della Seta adesso passa per Duisburg

WALTER RAUHE
DUISBURG

Il centro di Duisburg è dominato da uno scenario di desolazione e degrado. Le rovine degli ex colossi siderurgici, delle acciaierie e delle fabbriche per la lavorazione del carbone sono ricoper-

te da sterpaglie e da recinti metallici logorati dalle intemperie e dal vandalismo.

CONTINUA A PAGINA 11

Pechino fa rotta su Duisburg per conquistare l'Occidente

Ogni settimana 25 treni approdano nel cuore della Ruhr dall'Estremo Oriente
L'ex città delle acciaierie è il cuore strategico dei commerci sulla Via della Seta

il caso

WALTER RAUHE
DUISBURG

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Nelle sporadiche e fatiscenti locande gestite prevalentemente da immigrati turchi siedono solo pochi avventori e le serrande di molti negozi vicini sono abbassate ormai da anni in attesa di improbabili nuovi inquilini.

Negli ultimi 30 anni la città ha perso 160 mila abitanti e qualcosa come 65 mila posti di lavoro a causa della crisi nel settore siderurgico e del processo di deindustrializzazione che ha colpito l'intero bacino della Ruhr. Ma la città renana ha due volti. Accanto a quello grigio, triste e rassegnato del centro, sorto all'ombra delle colossali acciaierie e degli alti forni oggi in disuso, negli ultimi decenni ne è sorto un altro. Si

chiama Duisport ed è l'enorme porto commerciale sorto alla confluenza tra i fiumi Reno e Ruhr alla periferia settentrionale della città. Col suo terminal per container ed oltre 2,1 milioni di metri quadrati di depositi, il porto di Duisburg si è trasformato in poco tempo nel più grande ed efficiente centro logistico per il trasporto e smistamento merci nave-treno d'Europa che dà lavoro oggi a 50mila persone. Un miracolo ed esempio riuscito di riconversione industriale senza eguali nell'ex culla industriale e mineraria della Germania occidentale e il cui successo dipenderà in futuro sempre di più da un fattore: la Cina.

Il porto fluviale col suo terminal ferroviario per container è infatti il punto di arrivo e di partenza dei nuovi treni merci con i quali il governo di Pechino tenta da alcuni anni di creare un'alternativa via terra per il trasporto dei prodotti d'esportazione e d'importazione dall'Europa avvenuto finora prevalentemente via mare. Solo lo scorso anno nel terminal di Duisburg sono stati così smistati qualcosa come 50mila container. Ogni settimana a Duisport

arrivano in media 25 treni merci dalla Cina. Entro il 2020 - questo l'ambizioso piano del regime cinese - saranno oltre 50.

La nuova via ferroviaria che congiunge i grandi centri industriali della Cina col cuore manifatturiero dell'Europa, è una linea che all'apparenza ci riporta ai viaggi avventurosi di epoche ormai remote e date già per estinte.

Sono dodicimila i chilometri di rotaie, due i continenti da attraversare, sette i confini nazionali da superare, un numero svariato di sistemi di voltaggio e di segnaletiche differenti e anche tratti non elettrificati da percorrere con l'ausilio di puzolenti locomotive a gasolio. Il tempo di percorrenza dei lunghissimi treni merci carichi di container varia - salvo imprevi-



Peso: 1-3%,11-82%

sti - dagli 11 ai 12 giorni.

Quella che potrebbe apparire come una romantica riscoperta della lentezza, rappresenta in realtà una velocità superpersonica se paragonata a quella delle grandi navi container che per la stessa distanza necessitano più del doppio del tempo. «Il trasporto via terra - spiega l'amministratore delegato di Duisport, Erich Staake - si adatta in modo particolare per merci pregiate o delicate e per prodotti di consumo di piccole dimensioni come giocattoli, decorazioni e la componentistica elettronica». Nel viaggio di ritorno i treni merci caricano poi prodotti europei, dagli alimentari ai prodotti tessili, dalla moda all'arredamento e al design.

Da quando nel 2014 il presi-

dente cinese Xi Jinping ha visitato il terminal, il numero delle imprese logistiche cinesi che hanno aperto una propria rappresentanza nella città renana è aumentato di un terzo e Duisport si è trasformato nel principale snodo merci di prodotti provenienti dalla Cina su rotaia. Duisburg è così diventata una sorta di cordone ombelicale tra le economie del vecchio continente e i nuovi mercati dell'Asia.

Nel terminal cittadino i container vengono trasferiti dai treni merci alle navi fluviali o ai camion e poi smistati verso tutte le altre destinazioni dell'Europa centro-settentrionale. Le merci destinate all'Europa meridionale e ai Paesi del bacino mediterraneo vengono smistate principalmente dal terminal

container nel porto del Pireo controllato dalla multinazionale logistica cinese Cosco. Ma i piani di Pechino per lo sviluppo di una rete ferroviaria merci più veloce e capillare sono ambiziosi. Con la realizzazione di un nuovo collegamento fra Budapest e Belgrado il trasferimento delle merci dalle navi container ai treni e viceversa sarà più rapido ed efficiente e Duisburg resterà comunque il cuore di questa nuova via della seta su rotaia.

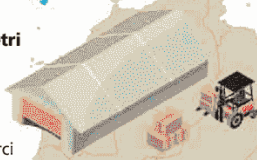
La rotta intercontinentale delle merci

500 mila gli abitanti di Duisburg



25 treni cinesi a settimana passano attraverso il terminal ferroviario di Duisburg, soprannominato Duisport

2,1 milioni di metri quadrati la grandezza del mega magazzino della città per stoccare le merci



40 mila container sono stati trasportati su rotaia lungo la via della Seta nel 2016, entro il 2020 se ne prevedono **100 mila**

900 miliardi di dollari è la stima del costo del progetto «One belt, one road» guidato dai cinesi, rete di vie di trasporto che attraversa tutta l'Eurasia



8 mila km la lunghezza della via della Seta



50 mila

Sono i posti di lavoro che si sono creati grazie al buon funzionamento del porto ferroviario di Duisburg. Nel 1998 erano 19 mila

65 mila

Sono i posti di lavoro persi in 30 anni nell'ex città siderurgica di Duisburg, che sta patendo la crisi

Germania

Merkel-Schulz, litesui migranti

Non ci sarebbe ancora un accordo sui profughi, in particolare sul ricongiungimento dei familiari, al tavolo della Grande Coalizione, che si avvia alla chiusura dei colloqui per la formazione di un governo. I negoziatori (Cdu, Spd e Cs) devono decidere se passeranno alle consultazioni vere e proprie. Finora sono trapelati accordi sul clima - con la criticata rinuncia agli obiettivi che Berlino si era data per il 2020 - e su una legge per l'immigrazione qualificata.



Peso: 1-3%, 11-82%

Il grande magazzino
Il porto ferroviario di Duisburg è dotato di un gigantesco magazzino per lo stoccaggio delle merci di tutta Europa



AP



Peso: 1-3%,11-82%