



La BRI in Europa: il caso di Duisburg, tra i sogni di sviluppo e una realtà di declino

Giulia C. Romano

University of Duisburg-Essen

Contatto: giulia.romano@uni-due.de

Ardita Osmani

University of Duisburg-Essen

Contatto: ardita.osmani@uni-due.de

Abstract

To have a complete picture of the development opportunities offered by the BRI, and of how it is appropriated and implemented in different locations, this study follows the invitation of many geographers to observe it “from below”, from the point of view of the cities involved in the initiative. In this study, we examine the case of Duisburg. We illustrate how the local authorities and the inland port have sought to leverage the collaboration with China to shape new growth prospects, and we look at the results of their initiative. We observe that ten years after the official inclusion of Duisburg in the BRI the impacts on its economy are quite limited, both from an economic and an urban perspective. However, to evaluate the results of BRI-related projects, observations should be repeated at different points in time, as their results become visible only in the long term.

Keywords

BRI; Duisburg; *duisport*; Economic and urban impacts.

Introduzione

Il 26 aprile 2024 China Radio International ha annunciato la partenza di un treno merci dalla stazione di Urumqi diretto alla città di Salerno.¹ Il treno ha inaugurato una nuova tratta ferroviaria tra la Cina e l'Europa, che va ad aggiungersi alla lista di destinazioni raggiunte dalla Nuova Via della Seta cinese, meglio nota come Belt and Road Initiative (BRI). L'evento è stato riportato solo da alcuni articoli critici scritti in italiano, che ne sottolineano il duplice imbarazzo: da un lato dovuto all'uscita dell'Italia dal memorandum BRI siglato dal governo Conte;² dall'altro dovuto al trattamento della minoranza uigura nella regione dello Xinjiang, punto di partenza del treno diretto a Salerno.³ Ma al di là di queste poche pubblicazioni, l'apertura

1 Radio Cina Internazionale, “Partito il primo treno Urumqi-Salerno della CR Express”, 27 aprile 2024, disponibile all'Url <https://italian.cri.cn/2024/04/27/ART1xVvGcxKqCiVSQrkiOfqX240427.shtml>.

2 Marco Lupis, “Urumqi-Salerno, quel treno dalla Cina che imbarazza l'Italia”, *Huffingtonpost.it*, 13 maggio 2024, disponibile all'Url https://www.huffingtonpost.it/esteri/2024/05/13/news/xinjiang-salerno_quel_treno_dalla_cina_che_imbarazza_litalia-15867708/.

3 Gabriele Carrer, “Dal Xinjiang a Salerno. Il treno per far dimenticare gli uiguri all'Occidente”, *Formiche.net*, 29 aprile 2024, disponibile all'Url <https://formiche.net/2024/04/treno-xinjiang-salerno-via-della-seta/#content>.

di nuove connessioni ferroviarie tra la Cina e l'Europa non è più oggetto di attenzione delle stampe nazionali e internazionali, e l'accoglienza dei progetti cinesi in Europa è decisamente cambiata rispetto agli inizi della Nuova Via della Seta. Allora, i paesi interessati a partecipare e ad attrarre investimenti cinesi erano numerosi, sia nell'area UE che in diverse realtà dell'Europa orientale. Il caso più noto è quello della Grecia, con l'acquisizione di una parte dei terminal del porto del Pireo da parte della società statale cinese COSCO. Anche il Portogallo ha saputo cogliere le opportunità offerte dalla BRI, avviando vari progetti nei settori dell'energia e delle infrastrutture. Altri progetti sono stati portati a termine nei Balcani, come il ponte Zemun-Borča in Serbia e la linea ferroviaria Piraeus-Budapest in Macedonia.⁴ In altri casi, la BRI ha causato non poche preoccupazioni. Il caso più controverso è quello del Montenegro, che ha portato molti osservatori a riconsiderare gli effetti ed intenti degli investimenti cinesi in Europa. Per ripagare il debito accumulato dal Montenegro, è stato infatti necessario l'intervento della Commissione Europea, e la costruzione dell'autostrada non è stata terminata.⁵

Ai singoli paesi europei si sono poi associate le città, anch'esse protagoniste di diverse forme di partecipazione alla BRI.⁶ Tra questi troviamo il caso di Duisburg. A seguito della visita di Xi Jinping nel marzo del 2014, le autorità locali accolsero molto positivamente l'apertura della tratta ferroviaria Chongqing-Duisburg e l'interesse cinese alla loro città. Anche i media puntarono i riflettori su questo caso. Oltre alla copertura relativamente positiva della stampa locale, anche le grandi testate internazionali come il Guardian⁷ o il Financial Times⁸ si interessarono a questa città della vecchia zona industriale della Ruhr. I media sottolinearono come l'arrivo della BRI potesse costituire una nuova opportunità per una realtà come Duisburg, impoverita dal declino dell'industria siderurgica e mineraria e dalla delocalizzazione di gran parte delle industrie. La BRI, infatti, non solo avrebbe ampliato gli scambi commerciali con la Cina, ma avrebbe anche attirato investitori nazionali e internazionali, pronti a scommettere sullo sviluppo economico della città, trainato dall'espansione del settore logistico.

In questa nota di ricerca verrà esaminato il caso di Duisburg, seguendo il suggerimento di diversi ricercatori di osservare la BRI dal punto di vista delle località interessate.⁹ A qualche anno dal lancio dell'iniziativa e dall'avvio di progetti di investimento in diverse località europee, questi sviluppi sono anche diventati oggetto di un'ampia produzione scientifica, che ha analizzato l'impatto della BRI cinese in varie realtà regionali, nazionali e locali.¹⁰ Se buona

4 Monika Bağ, "Central and Eastern European countries toward the Belt and Road Initiative: the role of 16+1 initiative", *Global Journal of Emerging Market Economies*, 11 (2019)1-2: 11-36.

5 Andrew Higgins, "A Pricey Drive Down Montenegro's Highway 'From Nowhere to Nowhere'", *The New York Times*, 14 agosto 2021, disponibile all'Url <https://www.nytimes.com/2021/08/14/world/europe/montenegro-highway-china.html>.

6 Franziska Sielker ed Elisabeth Kaufmann, "The Influence of the Belt and Road Initiative in Europe", *Regional Studies, Regional Sciences*, 7 (2020) 1: 288-291.

7 Philip Oltermann, "Germany's 'China City': how Duisburg became Xi Jinping's gateway to Europe", *The Guardian*, 1 agosto 2018, disponibile all'Url <https://www.theguardian.com/cities/2018/aug/01/germanys-china-city-duisburg-became-xi-jinping-gateway-europe>.

8 Guy Chazan, "World's biggest inland port puts German rustbelt on China's map", *The Financial Times*, 8 aprile 2019, disponibile all'Url <https://www.ft.com/content/58909b2e-56c0-11e9-91f9-b6515a54c5b1>.

9 James Sidaway, Simon Rowedder, Chih Yuan Woon, Lin Weiqiang e Pholsena Vattana, "Introduction: Research agendas raised by the Belt and Road Initiative", *Environment and Planning C: Politics and Space*, 38 (2020) 5: 795-802.

10 Cfr. Jeremy Garlick, "The Regional Impacts of China's Belt and Road Initiative", *Journal of Current Chinese Affairs*, 49 (2020) 1: 3-13; Anastas Vangeli, "Belt and Road and China's Attempt at Region Building in Central-East and Southeast Europe", *Journal of Current Chinese Affairs*, 49 (2020) 1: 14-32.

parte di questi lavori si è soffermata sulla scala nazionale, per poter avere un quadro completo della sua ricezione, delle opportunità di sviluppo da essa offerte e di come venga “costruita e implementata come un progetto politico ed economico”, si ritiene qui necessario adottare uno sguardo dal basso.¹¹ Questo permette di illustrare come la BRI venga recepita e appropriata da vari attori locali e come le sue caratteristiche varino a seconda dei luoghi e protagonisti interessati. Questa nota di ricerca illustra come le autorità locali e il porto fluviale di Duisburg, *duisport*, abbiano cercato di far leva sulla collaborazione con la Cina per plasmare nuove prospettive di crescita, nonché i risultati della loro iniziativa. Lo studio si basa principalmente su una rassegna della letteratura esistente (scientifica e grigia), nonché sulle osservazioni realizzate a seguito di un’inchiesta qualitativa che combina interviste, osservazioni etnografiche, e la consultazione di vari documenti amministrativi e di archivio della città di Duisburg. Da questa analisi si può osservare come a dieci anni dall’inserimento ufficiale di Duisburg nella BRI gli impatti sulla sua economia siano abbastanza limitati, sia guardando alla dimensione economica (entità degli investimenti realizzati e di posti di lavoro creati), sia estendendo l’analisi agli impatti urbanistici, come suggerito da studi recenti.¹² Tuttavia, per poter valutare i risultati di vari progetti legati alla BRI, è necessario ripetere le osservazioni in diversi momenti, dal momento che i risultati dei progetti infrastrutturali diventano maggiormente visibili nel lungo termine.

Come Duisburg è diventata parte della BRI: note storiche

Nella prima metà degli anni 2010, Duisburg divenne il primo capolinea europeo della Nuova Via della Seta (all’epoca non ancora ufficializzata) e nel 2013 fu ufficialmente inclusa nell’iniziativa del governo cinese. Benché non sia l’unica città europea a partecipare alla BRI, Duisburg rappresenta un caso molto interessante per illustrare come le iniziative cinesi siano diventate una fonte di opportunità per alcune realtà europee. La città era in passato un centro ricco della Germania occidentale, posizionata nel cuore della Ruhr, famosa per la produzione di carbone e acciaio. A partire dagli anni Novanta, con il progressivo declino di queste industrie, la città e l’intera regione iniziarono ad attraversare una grave crisi socioeconomica dovuta alle necessità di riaggiustamento strutturale. Le crisi nei settori del carbone e dell’acciaio contribuirono alla perdita di 50.000 posti di lavoro a Duisburg tra il 1980 e il 2000, fino a raggiungere un livello di soli 157.000 posti di lavoro, con una perdita di un posto su quattro.¹³ L’elevata percentuale di disoccupazione nella città e il conseguente graduale spopolamento erano indicatori di come nel corso degli ultimi decenni la città non seppe compensare queste perdite con un corrispondente insediamento di nuove industrie e nuovi settori.¹⁴

11 Gustavo de LT Oliveira, Galen Murton, Alessandro Rippa, Tyler Harlan e Yang Yang, “China’s Belt and Road Initiative: Views from the ground”, *Political Geography*, 82 (2020) 102225: 1-4.

12 Elia Apostolopoulou, “A novel geographic research agenda on Silk Road Urbanisation”, *The Geographical Journal*, 187 (2021) 4: 386-393; Alan Wiig e Jonathan Silver, “Turbulent presents, precarious futures: urbanization and the deployment of global infrastructure”, *Regional Studies*, 53 (2019) 6: 912-923.

13 Kean Fan Lim e Kristin Limbach, “From the city of steel to Germany’s ‘China City’: economic restructuring, the EU-China transcontinental railway and infrastructure-led development in Duisburg”, *Regional Studies*, 57 (2022) 9: 1737.

14 Giulia C. Romano e Markus Taube, “Knowledge and Policy Transfer along the BRI: The Case of Duisburg”, in *Brazil and China in Knowledge and Policy Transfer*, a cura di Osmany Porto de Oliveira e Giulia C. Romano (Cham: Springer Nature 2022), 283.

Tuttavia, il declino di questi settori fu parzialmente compensato dall'ascesa del settore logistico, che offrì quindi nuove speranze di crescita. Alcuni successi economici furono infatti raggiunti con la trasformazione delle strutture portuali della città in un *hub* di trasporto altamente performante e in un centro tecnologico logistico, gestito dalla *Duisburger Hafen AG*, meglio nota come *duisport*. Fu proprio *duisport*, attraverso una pura operazione commerciale in accordo con la multinazionale dell'elettronica Hewlett-Packard (HP), ad avviare i collegamenti ferroviari tra Duisburg e la Cina e a contribuire all'inserimento di questa città nella BRI. Non sorprende quindi che la connessione con la Cina, con l'inaugurazione del primo treno tra la città di Chongqing e Duisburg nel 2011 e poi la visita del Presidente Xi Jinping nel 2014, fu percepita come un'opportunità di rilancio e sviluppo dalle autorità ed élite locali, e che il governo locale abbia iniziato ad accogliere sollecitamente diverse delegazioni dalla Cina, interessato alle possibilità di investimento che ne potevano derivare.

Tuttavia, le relazioni tra Duisburg e la Cina risalgono a ben prima del lancio della BRI. Duisburg fu infatti la prima città tedesca a stabilire un gemellaggio con una città cinese, Wuhan, nel 1982. All'epoca la Cina aveva avviato la politica delle "quattro modernizzazioni" e necessitava di tecnologie e conoscenze occidentali. Tale gemellaggio, tuttavia, non doveva solo aiutare Wuhan, ma anche la città di Duisburg. Già negli anni Ottanta, infatti, si pensava che la città avrebbe potuto perdere la sua importanza per l'industria tedesca se non avesse adottato contromisure, poiché il settore siderurgico stava attraversando importanti trasformazioni e aveva sofferto della recessione economica degli anni Settanta. Se fino ad allora i partner commerciali di Duisburg erano situati in Europa occidentale, con la loro domanda in calo, l'amministrazione e l'industria locale pensarono di esplorare le possibilità commerciali offerte da una Cina in piena modernizzazione. Il gemellaggio con Wuhan venne quindi stabilito con una chiara direzione commerciale e con l'intenzione di rendere quella connessione uno strumento per la crescita di Duisburg.¹⁵

Queste note storiche non solo servono a situare meglio il caso di Duisburg, ma anche a illustrare come la sua "gravitazione" verso la Cina non sia un fenomeno recente. È importante sottolineare questo aspetto perché negli anni recenti la partecipazione di Duisburg alla BRI è diventata oggetto dell'attenzione di pubblicazioni critiche. Per alcuni, il suo collegamento con vari partner cinesi potrebbe sostenere il progetto del Partito Comunista Cinese di estendere la sua "mano invisibile", rafforzare la sua capacità di influenzare altri paesi, realizzare attività di spionaggio e minare la sicurezza dei paesi occidentali.¹⁶ Se alcune di queste preoccupazioni possono essere giustificate, per il momento mancano di fondamento fattuale.¹⁷ Il mantenimento di relazioni con la Cina è ormai da diversi decenni nell'agenda del governo di Duisburg, che a partire dagli

15 Giulia C. Romano e Markus Taube, "Duisburg and Its Partnerships with China and Wuhan: An "All-Weather" Friendly Relationship amidst Contemporary Crises?", *IN EAST Working Papers on East Asian Studies*, 2024, 138, disponibile all'Url https://www.uni-due.de/imperia/md/content/in-east/about/publications_green_series/paper138-2024.pdf.

16 Clive Hamilton e Mareike Ohlberg, *Hidden Hand: Exposing How the Chinese Communist Party is Reshaping the World* (London: One World Publications, 2020); Roderick Kefferpütz, "Stadt, Land, Fluss im Blick Beijings: Chinas subnationale Diplomatie in Deutschland", *MERICCS-Studie*, 18 novembre 2021, disponibile all'Url <https://merics.org/de/studie/stadt-land-fluss-im-blick-beijings-chinas-subnationale-diplomatie-deutschland>.

17 Thomas Heberer e Anna Shpavkoskaya, "Städtediplomatie in den 2020er Jahren: Mehr als eine Geschichte zweier Städte. Kommunale Diplomatie und Städtepartnerschaften zwischen Deutschland, Europa und China. Implikationen für Nordrhein-Westfalen", *IN EAST Working Papers on East Asian Studies*, 2022, 133, disponibile all'Url https://www.uni-due.de/imperia/md/content/in-east/about/publications_green_series/paper133-2022.pdf; Romano e Taube, *cit.*

anni Ottanta aveva deciso di imitare la vicina Düsseldorf, diventata negli stessi anni la “capitale informale” delle aziende giapponesi in Europa, e di creare un’infrastruttura locale orientata agli investitori cinesi. Nei primi anni 2010 questa politica venne ulteriormente ribadita dal Sindaco Sören Link, che soprannominò Duisburg “la città tedesca della Cina” (*China-Stadt*), sottolineando la volontà del suo governo di far di Duisburg la città più importante del *Land* Nordreno-Vestfalia per le relazioni con la Cina. Esiste quindi una certa continuità politica nel rapporto speciale che Duisburg ha stabilito con la Cina e questo è stato riacceso con l’inclusione della città nella BRI.

Gli impatti della BRI a Duisburg

L’incorporazione ufficiale della tratta ferroviaria Chongqing-Duisburg nella Nuova Via della Seta avvenne nel 2013, poco dopo il lancio ufficiale dell’iniziativa. Ma fu solo in seguito alla visita ufficiale di Xi Jinping nel 2014 che il governo locale iniziò a prendere in considerazione le opportunità che quella connessione con la Cina poteva offrire alla sua economia. Infatti, fino al 2013, l’amministrazione di Duisburg rimase all’oscuro delle operazioni di *duisport*, dal momento che l’ex-CEO di *duisport*, Erich Staake, aveva condotto le trattative con la controparte cinese senza informare il governo locale.¹⁸ La visita del Presidente cinese, e il flusso di delegazioni che ne conseguì, fu quindi cruciale per lanciare una discussione su come sfruttare quell’attenzione inaspettata da parte di Pechino, così come quello di aziende e vari governi locali cinesi, per favorire lo sviluppo locale. La prima decisione presa dall’amministrazione locale fu quella di creare una posizione speciale di “Rappresentante della città di Duisburg per le relazioni con la Cina” (*China-Beauftragter der Stadt Duisburg*), responsabile del dialogo con i partner cinesi.¹⁹ Il suo ruolo è quello di accogliere e accompagnare le delegazioni in visita dalla Cina, insieme all’Agenzia Comunale per lo Sviluppo Imprenditoriale (*Gesellschaft für Wirtschaftsförderung – GFW*) che si occupava già da diversi decenni delle relazioni economiche con la Cina. Questa agenzia stabilì, nel 2017, uno speciale “Sportello Cina” (*China Desk*), il cui compito è quello di promuovere Duisburg come destinazione di investimenti e aiutare gli investitori cinesi ad avviare la propria attività commerciale a Duisburg. L’interesse crescente per il potenziale cinese portò anche l’industria locale a organizzarsi per esplorare le opportunità derivanti dalla BRI. Fu così che nel 2016 venne fondato il “China Business Network Duisburg” (CBND), un’iniziativa congiunta dell’amministrazione pubblica e delle imprese locali, il cui obiettivo è quello di favorire ulteriormente gli investimenti cinesi a Duisburg e le relazioni commerciali. Con lo stabilimento di queste diverse iniziative e organizzazioni si è quindi messa in moto una “macchina” per facilitare gli affari e gli scambi con la Cina.²⁰ Tuttavia, i risultati di questi sforzi non sono particolarmente visibili, sia dal punto di vista economico che da quello urbano. In uno studio dedicato agli impatti economici della BRI, Lim e Limbach infatti osservano che le opportunità offerte dalla connessione ferroviaria transcontinentale non hanno generato un immediato effetto di *spill-over* sull’economia di Duisburg.²¹

18 Interviste con diversi funzionari dell’amministrazione locale di Duisburg e con un ex-parlamentare locale realizzate da Giulia C. Romano, luglio 2023.

19 Romano e Taube, *cit.*, 286-288.

20 *Ibid.*

21 Lim e Limbach, *cit.*, 1740.

Indubbiamente, la trasformazione di Duisburg in un *hub* centrale per il trasporto intercontinentale tra l'Europa e la Cina ha fatto espandere la domanda per le connessioni ferroviarie e ha spinto diverse compagnie di trasporto ferroviario e operatori locali di terminal ad aprire le loro sedi a Duisburg. Inoltre, a partire dal 2011, il trasporto di container è notevolmente aumentato, registrando una crescita media annua del 5,9 per cento nel periodo 2011-2020, e il trasporto ferroviario da e verso la Cina costituisce un fattore importante per tale aumento.²² È stato anche registrato un aumento del numero dei treni in entrambe le direzioni, passato da 815 nel 2015 a 3.271 nel 2017. Questo avrebbe raggiunto 10.000 treni all'anno entro il 2024,²³ cifra recentemente confermata dall'agenzia di stampa Xinhua.²⁴ Quindi, dal 2011, i collegamenti con la Cina si sono ampliati notevolmente, facendo di Duisburg il più importante centro logistico europeo per la Nuova Via della Seta.²⁵

La crescita del settore logistico a seguito dell'ingresso di Duisburg nella BRI ha anche avuto effetti benefici per il mercato del lavoro locale, seguendo una tendenza già avviata negli anni Ottanta. Infatti, non solo la crescita di *duisport* ha permesso un aumento dei posti di lavoro, ma anche gli investimenti facilitati dallo sviluppo del settore hanno creato nuove opportunità lavorative. Come illustrato da Lim e Limbach, tra il 1985 e il 1996 furono creati più di 2.000 nuovi posti di lavoro grazie a vari investimenti.²⁶ Inoltre, alla trasformazione della città da produttore di acciaio a centro logistico è corrisposto un ricollocamento delle risorse umane, nonché una notevole immigrazione di nuova manodopera, dal momento che l'offerta locale non poteva rispondere adeguatamente ai bisogni del settore. Come ci si poteva attendere, la partecipazione di Duisburg alla BRI ha ulteriormente stimolato gli investimenti nella logistica ed ha portato a un conseguente aumento dei posti di lavoro, anche se questi hanno solo parzialmente interessato la città di Duisburg. Tra il 2013 e il 2020, aziende del settore hanno realizzato 2.228 nuovi investimenti in tutto il territorio del Nordreno-Vestfalia. Questi nuovi investimenti hanno creato più di 31.000 posti di lavoro nello stesso periodo.²⁷ Tuttavia, la città di Duisburg nello stesso periodo ha registrato solo 60 nuovi investimenti nella logistica, che hanno portato a un modesto aumento di 573 unità dei posti di lavoro.

Le stesse considerazioni valgono per gli investimenti cinesi. Tra il 2010 e il 2022 sono stati registrati 944 nuovi investimenti in Nordreno-Vestfalia, ma pochi hanno interessato l'area di Duisburg.²⁸ Kuipers e Van de Saase parlano di 73 progetti di investimento tra il 2013 e il 2020, concentrati soprattutto nel commercio all'ingrosso e al dettaglio e in minor parte nella logistica. Questi erano solamente 17 nel 2019 e non hanno avuto un particolare impatto sul

22 Bart Kuipers e Niels van Saase, "Duisburg: nieuwe mainport als concurrent voor mainport Rotterdam", 2021, Quick Scan-Smart Port, Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics, 15.

23 *Ibid.*

24 Xinhua, "China-Europe freight train trips surpass 10,000 this year", 10 luglio 2024, disponibile all'Url: https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202407/10/content_WS668e638ac6do868f4e8e90f2.html.

25 Romano e Taube, *cit.*, 272.

26 Lim e Limbach, *cit.*, 1736.

27 Kuipers e van Saase, *cit.*, 30-33.

28 Markus Taube e Fang Ling, "Briefing: Chinesische Direktinvestitionen in Nordrhein-Westfalen Ausgewählte Strukturmerkmale. Gesellschaftspolitisch-Ökonomische Begleitforschung zur Einbindung der Stadt Duisburg, des Ruhrgebiete und des Landes NRW in die 'neue Seidenstrasse'", luglio 2023, Universität Duisburg-Essen, 3-4.

mercato del lavoro, trattandosi di piccole aziende con pochissimi dipendenti.²⁹ Un rapporto del 2023 registra un totale di 1.100 investimenti cinesi in Nordreno-Vestfalia, ma solo 90 hanno interessato la città di Duisburg.³⁰ La maggior parte degli investimenti si è concentrata nella vicina città di Düsseldorf (in totale 664). Questo porta diversi autori a concludere che finora Duisburg “non è riuscita a trasferire il successo del porto all’economia al di là dei terminal container”.³¹ Una considerazione molto simile si può fare sugli impatti urbani dell’iniziativa, al centro della sezione che segue.

Una discussione sugli impatti urbani

In un articolo dedicato a stabilire una nuova agenda di ricerca per l’analisi degli impatti della BRI, Elia Apostolopoulou invita a osservare gli effetti di quella che lei chiama la “urbanizzazione della Via della Seta”, un concetto creato per descrivere il ruolo della BRI “nell’alterare i modelli di urbanizzazione globale e riconfigurare i modelli di disuguaglianza urbana”.³² Apostolopoulou suggerisce di osservare “i modi diversi e interconnessi con cui l’urbanizzazione della Via della Seta trasforma l’intero tessuto urbano, riconfigurando le città e i nodi del commercio transnazionale, della ricchezza e dell’imprenditorialità”, e in questo modo registrare i cambiamenti importanti da essa portati, a loro volta determinati “da interventi emblematici sullo spazio urbano”. In effetti, i più recenti investimenti cinesi dopo il lancio della BRI stanno lasciando un impatto notevole in molte realtà urbane. Un esempio lampante è Sihanoukville, in Cambogia, presa come termine di paragone estremo da Romano e Taube nella loro analisi degli impatti della BRI su Duisburg, perché i cambiamenti registrati da quella città sono particolarmente notevoli. In pochissimi anni, il massiccio ingresso di investimenti cinesi aveva trasformato Sihanoukville da una realtà sonnolenta ad un’enclave cinese.³³ Hotel, complessi di appartamenti, ristoranti e bische gestiti e frequentati da cinesi avevano cambiato il suo paesaggio urbano, a cui si aggiunse un’importante immigrazione dalla Cina, che andò a costituire circa il 20% della popolazione residente. La realtà di Duisburg è molto diversa. La “città cinese della Germania” infatti non mostra ancora segnali di un intenso scambio con la Cina sui suoi spazi urbani.³⁴

Come illustrato precedentemente, ad oggi Duisburg conta pochi investimenti di origine cinese, per lo più di piccola dimensione. Questi non hanno portato a un ingresso significativo di cittadini cinesi a Duisburg né a un aumento delle opportunità di lavoro. Non è stato ad esempio possibile registrare un aumento degli esercizi commerciali cinesi, nonostante il desiderio

29 Kuipers e van Saase, *cit.*, 31-32.

30 Taube e Fang, *cit.*, 9.

31 Michael Verfürden, “Duisburg will ‘Deutschlands China-Stadt’ sein – doch bisher profitiert nur der Hafen”, *Handelsblatt*, 9 febbraio 2021, disponibile all’Url <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/partnerschaft-mit-china-duisburg-will-deutschlands-china-stadt-sein-doch-bisher-profitiert-nur-der-hafen/26866194.html>.

32 Elia Apostolopoulou, “A novel geographic research agenda on Silk Road Urbanisation”, *The Geographical Journal*, 187 (2021) 4: 387-389.

33 Hannah Ellis-Petersen, “How Chinese money is changing Sihanoukville – No Cambodia left”, *South China Morning Post*, 7 agosto 2018, disponibile all’Url <https://www.scmp.com/magazines/post-magazine/long-reads/article/2158621/how-chinese-money-changing-sihanoukville-no>.

34 Romano e Taube, *cit.*, 272-273.

del governo di Duisburg di offrire spazi per l'apertura di negozi e ristoranti cinesi nelle vie vuote del centro di Duisburg, e di promuovere la progressiva realizzazione di una *Chinatown*. Tale progetto fu infatti ostacolato dalla mancanza di interesse dei proprietari immobiliari o dalle difficoltà di coordinamento con gli stessi proprietari.³⁵ Anche sul piano dello sviluppo urbanistico non si possono registrare grandi risultati. Per attirare gli investitori cinesi e favorire gli scambi economici e commerciali con la Cina, il governo locale acconsentì alla costruzione del cosiddetto "China Trade Center Europe", un grande centro multifunzionale che avrebbe dovuto ospitare uffici, padiglioni espositivi, ristoranti, servizi e un albergo. Tuttavia, il tentativo di realizzare tale complesso è fallito dopo diversi anni di pianificazione. Il progetto si è arenato, secondo alcuni intervistati locali, a causa del ritiro degli investitori cinesi, che avrebbero dovuto sostenere gran parte dei costi di realizzazione.³⁶ Ma era anche incappato in molte proteste dei residenti, contrari alla realizzazione di quella che consideravano un'opera inutile che avrebbe solo avuto un grosso impatto ecologico.

Un aspetto interessante da sottolineare è che a Duisburg non sono mancate manifestazioni di interesse verso le esperienze cinesi di sviluppo urbano. In alcune dichiarazioni alla stampa del Sindaco e di membri dell'amministrazione locale, disponibili negli archivi della città, si legge che il governo locale era interessato a imparare dalla Cina, specialmente nel campo della pianificazione urbana e della digitalizzazione. Nel 2018 questa volontà fu messa nero su bianco attraverso la firma di una lettera d'intenti con l'azienda di telecomunicazioni Huawei. Venne così avviata una collaborazione attraverso la quale Huawei propose le sue soluzioni per realizzare delle *smart cities* e aiutò anche nel disseminare le conoscenze e esperienze di diverse città e aziende (cinesi e non) sulla trasformazione digitale. Tuttavia, nessuna delle proposte discusse venne concretizzata o andò oltre la fase di test, spesso per questioni finanziarie.³⁷ La collaborazione fu poi conclusa con il cambiamento del clima politico in Germania. I crescenti timori che la tecnologia di Huawei potesse costituire un rischio per le infrastrutture critiche della Germania, infatti, resero impossibile la sua continuazione. Quindi, già prima dei grandi sconvolgimenti globali che avrebbero avuto un impatto sulle relazioni tra Duisburg e la Cina, i progressi della città nel diventare il principale centro tedesco per i rapporti commerciali con la Cina erano ancora lontani da ciò che il governo locale aveva sperato da decenni.

Conclusione

In conclusione, per ora è difficile qualificare Duisburg come la "città cinese della Germania", dal momento che né un'analisi degli impatti economici della BRI né un'analisi dei suoi impatti sul tessuto urbano segnalano un grande cambiamento per Duisburg. Romano e Taube attribuiscono la difficoltà nell'attrarre investitori cinesi in parte alla mancanza di coordinamento tra *duisport* e il governo della città, una situazione durata fino al 2021, anno in cui

35 Intervista con un funzionario dell'amministrazione locale di Duisburg condotta da Giulia C. Romano, luglio 2023.

36 Interviste con diversi funzionari dell'amministrazione locale di Duisburg e con un ex-parlamentare locale realizzate da Giulia C. Romano, luglio 2023.

37 Intervista con un rappresentante della Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft (DVV) realizzata da Giulia C. Romano, giugno 2024.

il CEO del porto venne sostituito.³⁸ Ma la città soffre anche della forte attrazione gravitazionale della vicina capitale del *Land*, Düsseldorf, che dispone di un'infrastruttura sviluppata per attrarre investimenti stranieri e di una vivace comunità asiatica.³⁹ Tuttavia, come sottolineano Lim e Limbach, nel guardare agli impatti della BRI e più in generale delle trasformazioni e degli investimenti infrastrutturali, è necessario adottare una prospettiva di lungo termine, dal momento che “nuovi piani di sviluppo infrastrutturali non necessariamente generano risultati immediati, ma richiedono piuttosto del tempo per interagire con gli sforzi di ristrutturazione preesistenti”.⁴⁰ Quindi l'analisi degli impatti della BRI deve necessariamente essere realizzata in diversi momenti, tenendo conto degli sviluppi recenti e futuri.

In particolare, sarà importante analizzare gli impatti delle recenti operazioni imprenditoriali di *duisport*, che ha mostrato un'intensa attività “oltre il ruolo di proprietario terriero”, cioè oltre l'attività di gestione e concessione dei terreni del porto. *duisport* ha infatti recentemente investito nell'infrastruttura dei terminal di Duisburg e anche altrove, per sviluppare una rete nazionale e internazionale. In particolare, il nuovo *Duisburg Gateway Terminal*, che inizialmente prevedeva anche una partecipazione del 30% della cinese COSCO, una volta realizzato dovrebbe fare aumentare la frequenza dei treni tra Duisburg e la Cina a 100 treni a settimana rispetto ai 60 attuali.⁴¹ *duisport* ha inoltre sviluppato una serie di nuovi siti logistici, che continuano a crescere e a attirare nuovi investitori del settore.

Inoltre, occorre tenere conto di una serie di aspetti fondamentali sui quali né *duisport* né la città di Duisburg stessa hanno il controllo, ma che negli ultimi anni hanno avuto un impatto fondamentale sulle relazioni tra Duisburg e i suoi partner cinesi. Ci si può aspettare che le loro variazioni future possano aprire nuove finestre di opportunità o, al contrario, frapporte nuovi ostacoli alla partecipazione nella BRI. Uno di questi aspetti è costituito dall'attuale situazione internazionale, caratterizzata da un aumento della tensione tra gli Stati Uniti e la Cina, e di riflesso tra l'Europa e la Cina. Oltre alla pressione statunitense a chiudere qualsiasi collaborazione con Huawei per ragioni di sicurezza, che ha portato recentemente il governo tedesco a vietare le tecnologie di Huawei e ZTE dalla rete mobile tedesca in punti critici,⁴² il governo tedesco ha anche abbracciato la politica europea di *de-risking* per ridurre la dipendenza tedesca dalla Cina in settori critici, come ad esempio quello dell'automobile. Il nuovo corso delle relazioni sino-tedesche, e più in generale la situazione tesa tra USA ed Europa da un lato e Cina dall'altro, hanno sicuramente avuto un impatto sulle decisioni degli investitori cinesi in Germania.⁴³ Ad esempio, anche se le motivazioni non sono state dichiarate, si può considerare il ritiro di COSCO dall'investimento nel *Duisburg Gateway Terminal* come conseguenza di questa situazione internazionale e della crescente diffidenza del governo tedesco verso i

38 Romano e Taube, *cit.*, 297.

39 Thomas Heberer e Anna Shpavkoskaya, “Investieren oder nicht investieren? Wie chinesische Unternehmen das Investitionsumfeld in NRW sehen”, Deutsch-Chinesische Wirtschaftsvereinigung e.V., novembre 2023, 26.

40 Lim e Limbach, *cit.*, 1741.

41 Bart Kuipers e Niels van Saase, *cit.*, 22.

42 Corinna Budras, Mona Jaeger e Jonas Jansen, “Der knifflige Weg zum Huawei-Verbot”, *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 11 luglio 2024, disponibile all'Url <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/der-knifflige-weg-zum-huawei-verbot-im-5g-mobilfunknetz-19849476.html>.

43 Heberer e Shpavkoskaya, “Investieren oder nicht investieren?”, *cit.*, 32.

progetti di investimento cinesi. Inoltre, anche se per molto tempo la città di Duisburg ha cercato di mantenere una politica autonoma verso la Cina, ad esempio sostenendo di voler continuare a collaborare con Huawei nonostante le pressioni della stampa e le domande del governo tedesco, nell'ultimo anno essa si è ritirata dalla collaborazione, non rinnovando la lettera d'intenti con Huawei.

L'altro aspetto da considerare è l'impatto di eventi diversi e potenzialmente perturbatori o favorevoli per il traffico ferroviario tra Duisburg e la Cina e più in generale per le relazioni economiche di questa città con i suoi partner cinesi. La pandemia di Covid-19 e il conflitto in Ucraina sono esempi di tali eventi, così come diverse variazioni nelle capacità di trasporto e nei costi del sistema dei trasporti ferroviari e marittimi. La pandemia ha portato, curiosamente, a un aumento della frequenza dei treni tra Duisburg e la Cina, da un lato a causa di un congestionamento del trasporto marittimo e dei suoi elevati tempi di transito, dall'altro a causa delle aumentate necessità di trasporto di diversi dispositivi medici in Europa.⁴⁴ Invece, il conflitto in Ucraina ha notevolmente ridotto il traffico settimanale di treni da e per la Cina, dimezzati rispetto ai 60 treni settimanali registrati in periodo di pandemia.⁴⁵ Più recentemente, il CEO di *duisport* ha dichiarato che le crisi nel Mar Rosso e nel Medio Oriente stanno facendo aumentare la domanda di trasporti ferroviari dalla Cina all'Europa.⁴⁶ Tuttavia, la riduzione dei costi del trasporto marittimo sta anche portando una parte del trasporto merci di nuovo sulle vie marittime. La centralità di Duisburg per i trasporti tra l'Europa e la Cina rimane dunque soggetta a molteplici fattori globali e locali che possono sia promuovere sia ostacolare il suo sviluppo. Di conseguenza, monitorare costantemente tali dinamiche sarà essenziale per valutare con precisione gli impatti della BRI a Duisburg.

44 Kuipers e van Saase, *cit.*, 27.

45 RailFreight.com, "Duisport about the New Silk Road, the war in Ukraine and COSCO", 15 novembre 2022, disponibile all'Url: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/11/15/duisport-about-the-new-silk-road-the-war-in-ukraine-and-cosco/?gdpr=accept>.

46 Deutsche Verkehrs-Zeitung, "Duisport: Mehr Container auf der Seidenstraßen-Route", 16 aprile 2024, disponibile all'Url: <https://www.dvz.de/unternehmen/detail/news/duisport-mehr-container-auf-seidenstrassen-route.html>.

Bibliografia

Apostolopoulou, Elia. "A novel geographic research agenda on Silk Road Urbanisation." *The Geographical Journal* 187 (2021) 4: 387-389.

Bak, Monika. "Central and Eastern European countries toward the Belt and Road Initiative: the role of 16+1 initiative." *Global Journal of Emerging Market Economies* 11 (2019) 1-2: 11-36.

Budras, Corinna, Mona Jaeger e Jonas Jansen. "Der knifflige Weg zum Huawei-Verbot", *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 11 luglio 2024, disponibile all'Url: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/der-knifflige-weg-zum-huawei-verbot-im-5g-mobilfunknetz-19849476.html>.

Carrer, Gabriele. "Dal Xinjiang a Salerno. Il treno per far dimenticare gli uiguri all'Occidente." *Formiche.net*, 29 aprile 2024, disponibile all'Url <https://formiche.net/2024/04/treno-xinjiang-salerno-via-della-seta/#content>.

Chazan, Guy. "World's biggest inland port puts German rustbelt on China's map." *The Financial Times*, 8 aprile 2019, disponibile all'Url <https://www.ft.com/content/58909b2e-56c0-11e9-91f9-b6515a54c5b1>.

de L.T. Oliveira, Gustavo, Galen Murton, Alessandro Ripa, Tyler Harlan e Yang Yang. "China's Belt and Road Initiative: Views from the ground." *Political Geography* 82 (2020) 102225: 1-4.

Detusche Verkehrs-Zeitung. "Duisport: Mehr Container auf der Seidenstraßen-Route." 16 aprile 2024, disponibile all'Url <https://www.dvz.de/unternehmen/detail/news/duisport-mehr-container-auf-seidenstrassen-route.html>.

Ellis-Petersen, Hannah. "How Chinese money is changing Sihanoukville – No Cambodia left." *South China Morning Post*, 7 Agosto 2018, disponibile all'Url <https://www.scmp.com/magazines/post-magazine/long-reads/article/2158621/how-chinese-money-changing-sihanoukville-no>.

Garlick, Jeremy. "The Regional Impacts of China's Belt and Road Initiative." *Journal of Current Chinese Affairs* 49 (2020) 1: 3-13.

Hamilton, Clive e Mareike Ohlberg. *Hidden Hand: Exposing How the Chinese Communist Party is Reshaping the World*. London: One World Publications, 2020.

Heberer, Thomas e Anna Shpavkoskaya. "Städtediplomatie in den 2020er Jahren: Mehr als eine Geschichte zweier Städte. Kommunale Diplomatie und Städtepartnerschaften zwischen Deutschland, Europa und China. Implikationen für Nordrhein-Westfalen." *IN EAST Working Papers on East Asian Studies* (2022) 133, disponibile all'Url https://www.uni-due.de/imperia/md/content/in-east/about/publications_green_series/paper133-2022.pdf.

Heberer, Thomas e Anna, Shpavkoskaya. "Investieren oder nicht investieren?" Wie chinesische Unternehmen das Investitionsumfeld in NRW sehen", *Deutsch-Chinesische Wirtschaftsvereinigung*, novembre 2023, 26.

Higgins, Andrew. "A Pricey Drive Down Montenegro's Highway 'From Nowhere to Nowhere'." *The New York Times*, disponibile all'Url <https://www.nytimes.com/2021/08/14/world/europe/montenegro-highway-china.html>.

Kefferpütz, Roderick. "Stadt, Land, Fluss im Blick Beijings: Chinas subnationale Diplomatie in Deutschland." *MERICs-Studie*, 18 novembre 2021, disponibile all'Url <https://merics.org/de/studie/stadt-land-fluss-im-blick-beijings-chinas-subnationale-diplomatie-deutschland>.

Kuipers, Bart e Niels van Saase. "Duisburg: nieuwe mainport als concurrent voor mainport Rotterdam." *Quick Scan-Smart Port 2021*, Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics, 15.

Lim, Kean Fan e Kristin Limbach. "From the city of steel to Germany's 'China City': economic restructuring, the EU-China transcontinental railway and infrastructure-led development in Duisburg." *Regional Studies* 57 (2022) 9: 1737.

Lupis, Marco. "Urumqi-Salerno, quel treno dalla Cina che imbarazza l'Italia." *Huffingtonpost.it*, 13 maggio 2024, disponibile all'Url https://www.huffingtonpost.it/esteri/2024/05/13/news/xinjiang-salerno_quel_treno_dalla_cina_che_imbarazza_litalia-15867708/.

Oltermann, Philip. "Germany's 'China City': how Duisburg became Xi Jinping's gateway to Europe." *The Guardian*, 1 agosto 2018, disponibile all'Url <https://www.theguardian.com/cities/2018/aug/01/germanys-china-city-duisburg-became-xi-jinping-gateway-europe>.

Radio Cina Internazionale. "Partito il primo treno Urumqi-Salerno della CR Express." 27 aprile 2024, disponibile all'Url <https://italian.cri.cn/2024/04/27/ARTIxVvGcxKqCiVSQrkIoFqX240427.shtml>.

RailFreight.com. "Duisport about the New Silk Road, the war in Ukraine and COSCO." 15 novembre 2022, disponibile all'Url <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/11/15/duisport-about-the-new-silk-road-the-war-in-ukraine-and-cosco/?gdpr=accept>.

Romano, Giulia C. e Markus Taube. "Duisburg and Its Partnerships with China and Wuhan: An "All-Weather" Friendly Relationship amidst Contemporary Crises?" *IN EAST Working Papers on East Asian Studies* (2024) 138, disponibile all'Url https://www.uni-due.de/imperia/md/content/in-east/about/publications_green_series/paper138-2024.pdf.

Romano, Giulia C. e Markus Taube. "Knowledge and Policy Transfer along the BRI: The Case of Duisburg." In *Brazil and China in Knowledge and Policy Transfer*, a cura di Osmany Porto de Oliveira e Giulia C. Romano, 283. Switzerland: Springer Nature, 2022.

Sidaway, James, Rowedder, Simon, Woon Chih Yuan, Lin Weiqiang e Pholsena Vattana. "Introduction: Research agendas raised by the Belt and Road Initiative." *Environment and Planning C: Politics and Space* 38 (2020) 5: 795-802.

Sielker, Franziska e Elisabeth Kaufmann. "The Influence of the Belt and Road Initiative in Europe." *Regional Studies, Regional Sciences* 7 (2020) 1: 288-291.

Taube, Markus e Fang Ling. "Briefing: Chinesische Direktinvestitionen in Nordrhein-Westfalen Ausgewählte Strukturmerkmale. Gesellschaftspolitisch-Ökonomische Begleitforschung zur Einbindung der Stadt Duisburg, des Ruhrgebiete und des Landes NRW in die "neue Seidenstrasse"", luglio 2023, Universität Duisburg-Essen, 3-4.

Vangeli, Anastas. "Belt and Road and China's Attempt at Region Building in Central-East and Southeast Europe." *Journal of Current Chinese Affairs* 49 (2020) 1: 14-32.

Verfürden, Michael. "Duisburg will Deutschlands "China-Stadt" sein – doch bisher profitiert nur der Hafen." *Handelsblatt*, 9 febbraio 2021, disponibile all'Url <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/partnerschaft-mit-china-duisburg-will-deutschlands-china-stadt-sein-doch-bisher-profitiert-nur-der-hafen/26866194.html>.

Wiig, Alan e Jonathan Silver. "Turbulent presents, precarious futures: urbanization and the deployment of global infrastructure." *Regional Studies* 53 (2019) 6: 912-923.

Xinhua. "China-Europe freight train trips surpass 10,000 this year." 10 luglio 2024, disponibile all'Url https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202407/10/content_WS668e638ac6do868f4e8e9of2.html.