



*Intervista con il
Managing Director della
associazione di categoria
degli armatori tedeschi*

Dirk Max Johns

SRM ha compiuto nel 2015 una missione scientifica ad Amburgo con l'obiettivo di comprendere meglio le strategie e le problematiche che investono il settore marittimo di un Paese, la Germania, che è considerata una delle eccellenze logistiche marittime europee. Nel corso della missione SRM ha intervistato attori di primo livello come **Dirk Max Johns**, **Managing Director della VDR (Verband Deutscher Reeder)**, l'associazione di categoria che rappresenta gli armatori tedeschi.

Qual è la situazione del settore armoriale in Germania?

Anche se molti credono che siamo nel mezzo della peggiore crisi dalla seconda guerra mondiale, bisogna vedere le cose in termini relativi. A partire dal 1998-1999, abbiamo avuto un boom della flotta che è continuato per circa 17 anni con una crescita esponenziale. Dagli anni '80 gli armatori tedeschi si sono spostati sul segmento flotte portacontainer e adesso abbiamo un peso ingente in questo settore. Abbiamo invece solo una piccola flotta di navi cisterna e navi bulk carrier. Negli anni '80 circolava molto capitale e tutto il denaro e gli sforzi andarono alle navi portacontainer. C'è un lato positivo e uno negativo in questa situazione: da un lato abbiamo tratto profitto più di chiunque altro dal boom economico fino al 2008, dall'altro oggi ne paghiamo gli effetti negativi. La nostra flotta va diminuendo ma non in modo tanto significativo come negli anni '80, quando la crisi armoriale era più profonda. All'epoca perdemmo un terzo della flotta rispetto al 5% che ad oggi abbiamo perso.

Dunque, in termini di capacità siamo in una situazione di gran lunga migliore rispetto agli anni '80. Abbiamo speso molto tempo nella ristrutturazione del nostro mercato, dei prestiti e del portafoglio, con non troppi investimenti in nuove costruzioni, che è la direzione in cui altri paesi invece si stanno dirigendo al momento. Non abbiamo ordinato nuove navi per ora, guardiamo al mercato globale con molta attenzione. Nel complesso, ciò implica che non manterremo la terza posizione nel mondo e che probabilmente scenderemo alla quinta; tutto sommato è ancora una posizione positiva in cui trovarsi.

Rispetto alla struttura del mercato assistiamo a molte fusioni. Una compagnia tedesca media possiede 5 navi, in altri paesi il numero di navi per compagnia è inferiore. Questa industria è guidata dalle banche, sono le banche che cercano di far fondere le compagnie, tuttavia molte di esse sono familiari e quindi non hanno intenzione di accorparsi ad altri.

Quanto sono vecchie le flotte tedesche in media?

In genere sono abbastanza giovani, l'età media è di 8 anni, però la tecnologia di queste navi ha 20-25 anni perché all'epoca del boom ordinammo navi i cui progetti erano già un po' datati.

Esistono problematiche connesse agli aspetti ambientali e di efficienza della flotta?

La salvaguardia dell'ambiente è importante ma la nostra prima preoccupazione è l'efficienza perché ha un effetto diretto sui profitti. Ci preoccupiamo di adeguare la velocità delle navi, convertendole da navi ad alta velocità a navi a media velocità.

Sono molti i fattori che incidono sull'efficienza delle navi?

Sì, e tra gli altri fattori la diversificazione geografica, in particolare nel segmento portacontainer. Il nostro mercato era una sorta di affare ristretto, prettamente tedesco e tutti si conoscevano. Ora inizia a cambiare qualcosa, alcuni armatori reclutano investitori da diversi settori e si stanno anche spostando verso vari paesi: Singapore, Paesi Bassi, etc. Negli anni '80 molti armatori tedeschi lasciarono il Paese perché era poco remunerativo e si spostarono principalmente a Cipro, a causa dei costi. Oggi questo spostamento è più limitato.

Che relazione c'è tra gli armatori tedeschi e il porto di Amburgo?

La relazione non è così stretta come ci si aspetterebbe, prevale una certa chiusura tra i vari gruppi, come quello del porto o come quello di Hapag-Loyd, che è uno dei

maggiori azionisti di questo terminal e che pone una questione controversa perché è una delle poche aziende a sostenere il porto. La gente si lamenta del “rumoroso” silenzio in merito al porto da parte dell’associazione degli armatori. Come associazione non ci interessiamo molto al porto. Interessa invece ad Hapag-Lloyd, così come ad Hamburg Sud; loro lavorano come compagnie di bandiera e vorrebbero avere una base nei porti.

In ogni caso, se il porto è fiorente è utile per tutto il cluster, ma alla maggioranza degli armatori non importa dove facciano base le navi. Vi è ad esempio una forte associazione di armatori che possiede una vasta flotta per il trasporto lungo il fiume Elba e che osteggia l’ampliamento e l’aumento di profondità del fiume. Per loro, se Amburgo non ha successo, è un bene perché in questo modo le navi più grandi andranno a Southampton o a Rotterdam e quindi nel Baltico.

Parliamo dei collegamenti del porto per l’entroterra...

Forse è una visione tedesca ma non riteniamo che i collegamenti siano così buoni. Sicuramente c’è il vantaggio geografico che rende il porto di Amburgo eccellente per le connessioni con l’Europa orientale. Anche i collegamenti su rotaia rendono questo porto tra i migliori al mondo. Non altrettanto possiamo dire dei collegamenti stradali.

Ritiene che gli altri porti del Northern Range (Rotterdam e Anversa) possano rappresentare dei competitor per Amburgo?

No, la presenza di questi porti non ha alcun effetto sul mercato di Amburgo.

Cosa ne pensa delle Free Zones? Sono asset importanti per il porto?

Sì, ma non così come sono state strutturate nel passato; sono state l’orgoglio della città anche nel reich tedesco dopo il 1871. Amburgo non voleva far parte della Germania e quindi Berlino dovette pagare la maggior parte delle infrastrutture portuali dell’epoca. Storicamente avevano un limite geografico, ma ora le Free Zones possono essere ovunque, in moderni magazzini, etc.

Passiamo ai temi delle grandi alleanze e del gigantismo navale. Nel futuro potremmo avere 20, 30, 40 Cosco Globe. È un problema per il porto?

Non saprei, in questa città abbiamo subito il trauma di un aeroporto che non è stato rinnovato o spostato e il risultato è che volare da qui ora è difficile, i voli più importanti sono quello per New York e quello per Dubai.

Attualmente il secondo hub è Monaco mentre avrebbe dovuto esserlo Amburgo. Stavolta non vogliamo fare lo stesso errore in città. Se non facilitiamo l'ingresso alle grandi navi, le compagnie potrebbero decidere di andare a Southampton, Felixtowe o ad Anversa, etc. Gli amburghesi considerano di vitale importanza questo processo di facilitazione, anche se non sappiamo se le grandi navi saranno il futuro. Assistiamo a un aumento del nearshoring e degli indicatori rivelano un possibile ritorno della produzione in Europa. Il calo del prezzo del petrolio ha portato a un aumento della velocità; con tali sviluppi forse non avremo bisogno di un aumento ingente della capacità. Tuttavia, le grandi navi resteranno in servizio ancora per i prossimi vent'anni. Queste navi devono ancora mostrare la loro efficienza e devono sopravvivere per venti anni, ma il fatto che ci riescano è ancora da vedere.

Lo abbiamo visto con i prezzi del petrolio, se uno degli attori principali fa qualcosa, gli altri lo seguono e, qualche volta, lo fanno senza motivazione.

Ora assistiamo a questa crescita perché una compagnia le ha acquistate e quindi altre compagnie fanno lo stesso solo per seguire le grandi come Maersk.

Questo potrebbe avere un impatto sull'efficienza?

I sindacati portuali non hanno fatto molto finora qui ad Amburgo, non di recente, ma c'è sempre il pericolo che accada.

Le operazioni di salvataggio per le grandi navi sono complicate e il profilo dei fattori di rischio delle navi stesse è una cosa complicata e non è stata analizzata a pieno. Ancora non abbiamo assistito ad un freno del fenomeno da parte delle compagnie assicurative; il rischio è elevatissimo, le operazioni di salvataggio per una nave da 20,000 TEU sarebbero così incredibilmente costose e di una portata tale che nessuno sa come gestirlo.

Come vede le variazioni tra i porti del Mediterraneo e quelli di Amburgo?

Ci sono molte opportunità per i porti italiani. I nostri scambi si spingono molto a sud nell'entroterra, quasi fino in Slovenia, che geograficamente non sarebbe l'entroterra naturale per questo porto, anzi, i porti italiani potrebbero coprire meglio queste rotte. Questo è quello che sta emergendo al momento con la Svizzera che offre collegamenti migliori. Le grandi navi possono abbreviare il viaggio di 3 o 4 giorni tenendosi intorno alle coste italiane per poi navigare di nuovo verso il Canale di Suez e lo stesso può avvenire con il traffico proveniente dall'Africa, si potrebbe risparmiare tempo e per l'Italia sarebbe redditizio.

Parliamo di competizione in quest'area da almeno 10 anni e non abbiamo ancora visto cambiamenti, crediamo quindi che per ora Amburgo non abbia nulla di che preoccuparsi.

L'aumento delle infrastrutture potrebbe anche essere un limite competitivo per l'Italia.

L'ultima domanda: qual è la sua opinione sulla strategia del governo tedesco per sviluppare il settore?

Abbiamo avuto due governi che non hanno espresso una chiara strategia sulle politiche marittime. Nelle aree portuali si parla sempre di costruire e migliorare i collegamenti con l'interno. Per l'industria navale sono in atto delle politiche specifiche per cercare di tenere alcune navi sotto bandiera tedesca e di impiegare personale tedesco, ma si potrebbe fare molto di più concentrandosi sulle università e sulla formazione verso le attività di logistica marittima per investire nel futuro attraendo conoscenza.