

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Navi da crociera in disarmo: il conto è salato

Nicola Capuzzo · Saturday, July 25th, 2020

Le conseguenze del Covid-19 si fanno sentire in maniera pesanti nel mondo delle navi da crociera costrette a non navigare. Da metà marzo, solo una piccola manciata delle circa 400 navi esistenti al mondo è stata in grado di imbarcare passeggeri: quando lo ha potuto fare, è stato solo per itinerari locali. Fino a pochi giorni fa navigavano per il mondo con un solo scopo: rimpatriare i membri degli equipaggi sparsi in ogni angolo del globo. Il resto compone il segmento (inattivo) del purgatorio delle navi da crociera, incapaci di navigare commercialmente per il prossimo futuro.

Il problema per molte compagnie di navigazione non è solo quello di veder crollare i profitti ma è, soprattutto, il rischio che attraversano i loro beni più costosi, cioè le navi, rischi mai affrontati prima dall'industria navale. I costi sono esorbitanti: uragani, umidità, permessi scaduti, sono solo tre esempi delle costose minacce che riguardano le unità ferme e vuote. Carnival, per esempio, la più grande compagnia di crociera del mondo, ha dichiarato che, con tutte le navi ferme, deve sborsare oltre 250 milioni di dollari al mese tra spese di spedizioni e di gestione. Con la società che afferma di non essere in grado di prevedere quando riprenderanno le crociere, le spese di manutenzione sono una voce che incide in bilancio per oltre 4,4 miliardi di dollari solo nel secondo trimestre dell'anno.

Il primo problema, in caso di manutenzione di una nave da crociera inattiva, è semplicemente trovare un luogo dove 'parcheggiarla': attualmente al mondo non c'è abbastanza spazio portuale per attraccare tutte le navi contemporaneamente, specialmente quelle di grandi dimensioni che possono arrivare ad accogliere fino a 8.880 passeggeri e membri d'equipaggio. Secondo il portale Cruisemapper.com, fino a pochi giorni fa 15 navi (di Carnival Cruise Line, Royal Caribbean e Celebrity Cruises), sono state ormeggiate vicino alle Bahamas, mentre la Symphony of the Seas da 6.680 passeggeri, la più grande nave da crociera del mondo, era ferma al largo della Repubblica Dominicana.

Secondo Bill Burke, chief maritime officer di Carnival Corporation, portare 105 navi del gruppo le loro destinazioni di sosta (20 nei Caraibi, 40 in Europa, 35 in Asia e 10 nel Pacifico orientale) è un processo che si occuperà l'azienda in tutto il terzo trimestre dell'anno. Il posizionamento, in realtà, è solo il primo punto dolente. Per evitare costose riparazioni, le navi devono essere tenute in funzione. "Le moderne navi da crociera non sono progettate o costruite per essere spente e lasciate su un molo. Si parla di enormi quantità di macchinari, elettronica e persino acciaio che necessita di manutenzione, controllo e interventi preventivi" spiega Monty Mathisen, caporedattore di Cruise

Industry News. Si può scegliere tra disarmo ‘a caldo’ (warm layup) o ‘a freddo’ (cold layup), entrambi costano, e tanto. A caldo, la maggior parte dei sistemi viene mantenuta funzionante, a freddo, serbatoi di zavorra, turbine e scatole ingranaggi, vengono chiusi. Un vantaggio per il warm layup è che le navi possono essere rimesse in funzione rapidamente, ma richiede più manutenzione e quindi più personale. Non solo. In caso di uragani o di maltempo, le navi devono potersi muovere. Devono anche rispettare le normative ambientali, di sicurezza e di altro tipo per non rischiare multe salate, accuse penali e altre sanzioni, secondo quanto afferma Burke.

Nel 2016, ad esempio, Carnival ha ricevuto una condanna penale e una multa di 40 milioni di dollari per inquinamento, avendo tenuto le sue navi in funzione. I lay-up a freddo richiedono meno sistemi per funzionare e, quindi, solo 40 membri dell’equipaggio (al posto dei 120 del layup a caldo). Ma le operazioni di rettifica quasi improvvise rendono più difficile e costoso il riavvio. Quando, dopo mesi di stand-by, le navi sono pronte a salpare di nuovo, il riavvio “può richiedere settimane o mesi”, spiega Burke, per i trasferimenti dell’equipaggio alla nave, processi burocratici di ricertificazione e finanziamento di costose riparazioni in bacino di carenaggio. Un’opzione più drastica è quella di ormeggiare la nave arrestando tutti i sistemi, lasciando in funzione solo alcuni generatori di emergenza e alcuni membri dell’equipaggio, per la sicurezza antincendio, e qualche guardiano. Anche in questo caso non diminuiscono i problemi, anzi. “Se non hai l’impianto idraulico attivo e qualcuno sta effettivamente usando l’acqua corrente, si fa avanti la ruggine, i tubi iniziano a disintegrarsi e quindi si generano grossi problemi. Solo il fatto che sono sistemati in acqua salata, aria salata, fa deperire tutto molto rapidamente”, spiega l’esperto Peter Knego.

Anche per questo si spiega la decisione di alcune compagnie di cedere (a terzi o per demolizione) le navi di età più avanzata che faticherebbero non poco a rientrare in servizio dopo uno stop prolungato di diversi mesi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, July 25th, 2020 at 12:42 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.