

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Record ad Alang: demolite in un anno 14 navi da crociera (anche una 'italiana')

Nicola Capuzzo · Friday, November 12th, 2021

Gli ultimi 12 mesi hanno fatto registrare un notevole numero di demolizioni di navi da crociera. Ad Alang, in India, le unità smantellate di questo tipo sono state 14 (su un totale di circa 150), contro una media che in epoca pre-pandemica – secondo quanto riferito a *Maritime Executive* da un funzionario dello scalo – era solitamente di “una o due navi spiaggiate ogni anno”.

Tra le 14 è significativa anche la presenza di una nave ‘italiana’. Le spiagge di Alang hanno infatti accolto per lo smantellamento la Karnika, nave realizzata da Fincantieri a Monfalcone nel 1989 per P&O Cruises, che l’aveva battezzata Crown Princess. La nave aveva operato per conto di Princess Cruises, passando successivamente ai brand A’Rosa Cruises, Aida, Ocean Village, P&O Cruises Australia, per essere poi ceduta nel marzo del 2019 all’operatore indiano Jalesh Cruises che appunto l’aveva ribattezzata Karnika.

Altre unità realizzate in Italia potrebbero inoltre, secondo *Maritime Executive*, concludere la loro esistenza nei prossimi mesi, probabilmente proprio ad Alang. Tra queste viene citata innanzitutto la ex Costa neoRomantica (costruita da Fincantieri a Marghera e in passato in forza a Costa Crociere). Rilevata da Louis Group per Celestyal Cruises, la nave è stata rivenduta questa estate (senza rientrare in servizio) e secondo la testata ha lasciato la Grecia diretta in Cina per essere poi avviata a demolizione. Lo stesso potrebbe accadere a diverse unità dell’operatore di traghetti greco Seajet pure costruite da Fincantieri in Italia, tra cui “tre navi datate” in passato parte della flotta di Holland America Line, che dovrebbero essere le ex Veendam, Maasdam e Ryndam.

Le 14 navi da crociera finite ad Alang negli ultimi 12 mesi non esauriscono ovviamente il numero totale di unità di questo tipo demolite nello stesso intervallo di tempo. Come riportato anche su SHIPPING ITALY, una buona quota [ha concluso la propria esistenza](#) ad Aliaga, in Turchia. In Italia come noto l’unica realtà con le carte in regola per poter condurre attività di questo tipo San Giorgio del Porto, che dopo l’esperienza della Costa Concordia negli ultimi mesi si è aggiudicata le attività di demolizione per tre unità, la cementiera Mar Grande, la nave cisterna Theodoros e la general cargo Sentinel. Come [evidenziato dal numero uno del gruppo Ferdinando Garrè](#), costi e normative rendono però ancora poco competitive le demolizioni navali nella Penisola. “In Italia per essere competitivi dobbiamo chiedere dei contributi economici mentre i cantieri turchi pagano gli armatori per avere navi da demolire. Perché? Uno dei motivi è sicuramente il costo della manodopera ma non è l’unico” aveva sottolineato Garrè, aggiungendo anche: “C’è una legge

europea sul ship recycling che poi ogni Paese recepisce a modo suo. Posso dire che nel nostro Paese certamente la gestione e lo smaltimento dei rifiuti è più complicata e costosa che altrove”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, November 12th, 2021 at 4:30 pm and is filed under [Cantieri, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.