

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Crociere in Cina, un sogno per ora rimasto tale

Nicola Capuzzo · Monday, August 1st, 2022

Negli ultimi 5-6 anni e fino al passaggio fra 2019 e 2020 pareva che il mercato cinese dovesse essere il nuovo Eldorado per le crociere. L'esplosione della pandemia di Covid-19, però, è stata l'elemento principale a dimostrazione dell'eccessivo ottimismo di quella previsione: a rappresentarlo plasticamente è la disamina del destino delle navi pensate in questi anni per quel mercato.

Ovation of the Seas, 158mila tonnellate di stazza lorda per 4.100 ospiti, costruita nel 2016 per Royal Caribbean International è stata la prima nave di nuova costruzione di Royal Caribbean International a debuttare in Cina quando è arrivata a Tianjin nel 2016. Con diverse caratteristiche personalizzate, la nave di classe Quantum ha continuato a servire il mercato locale fino al 2018. A partire dal 2019, la nave ha iniziato ad alternare stagioni estive in Nord America – dove attualmente naviga – e stagioni invernali in Australia.

Prima nave da crociera a entrare in servizio per Dream Cruises, la Genting Dream (2016, 150mila tsl, 3.500 passeggeri) serviva inizialmente il mercato cinese. Dotata di diverse caratteristiche per soddisfare gli ospiti cinesi, la nave da crociera di proprietà di Genting era già stata riposizionata fuori dalla Cina quando è scoppiata la pandemia nel 2020. La crisi sanitaria, tuttavia, ha portato al collasso di Genting Cruise Lines e Dream Cruises. Dopo alcuni mesi di sosta in attesa di un nuovo operatore, la nave, costruita nel 2016, è stata noleggiata da Resorts World Cruises a metà del 2022.

Norwegian Cruise Line ha fatto un ingresso in grande stile nel mercato cinese nel 2017 con la Norwegian Joy (163mila tsl, 4.200 ospiti). Costruita presso il cantiere Meyer Werft, la nave è stata progettata su misura per servire il mercato locale con caratteristiche esclusive che includono un centro giochi di realtà virtuale, una sala da tè e altro ancora. La nave è stata ritirata dalla Cina all'inizio del 2019. A seguito di un refit – che ha rimosso tutte le caratteristiche originali della nave appositamente progettate – la nave si è riposizionata sul mercato nordamericano in tempo per un programma estivo in Alaska.

Dopo anni di investimenti nel mercato locale, Princess Cruises ha deciso di inviare in Cina una nave di nuova costruzione dal design personalizzato, la Majestic Princess (141mila tsl, 3.600 passeggeri). La nave, costruita nel 2017, è stata considerata la prima costruita appositamente per gli ospiti cinesi, offrendo caratteristiche uniche come un ristorante cantonese, un casinò vip, un tea bar e sale karaoke.

L'avventura cinese, tuttavia, si è rivelata breve: il marchio ha infatti abbandonato i piani per una presenza nel Paese per tutto l'anno a pochi mesi dal debutto della nave. Inizialmente riassegnata a Taiwan e all'Australia per la maggior parte dell'anno, la Majestic Princess è arrivata sul mercato nordamericano – dove attualmente naviga – nel 2021.

La World Dream (150mila tsl, 3.400 ospiti) è entrata in servizio per Dream Cruises nel 2017. Dotata di diverse caratteristiche per il mercato locale, la nave offriva originariamente un prodotto di alta gamma in Cina. Con il fallimento di Genting Cruise Lines all'inizio di quest'anno, la nave continua ad attendere una decisione sul suo futuro mentre è ferma nel sud-est asiatico.

Norwegian Cruise Line aveva inizialmente pianificato di inviare in Cina la quarta nave da crociera di classe Breakaway Plus. La nave, che in seguito sarebbe diventata la Norwegian Encore (163mila tsl per 4.200 ospiti), avrebbe aggiunto capacità al mercato locale, già servito dalla Norwegian Joy, costruita nel 2017. I piani, tuttavia, sono stati abbandonati mentre la nave era ancora in costruzione presso il cantiere Meyer Werft. Invece della Cina, la Norwegian Encore ha debuttato nel mercato nordamericano, dove sta navigando ancora oggi.

Royal Caribbean International ha inviato una seconda nave di nuova costruzione in Cina nel 2019 con la Spectrum of the Seas (168.000 tsl). Prima nave Quantum Ultra-Class, la nave da 4.200 ospiti è stata progettata con nuove caratteristiche per soddisfare il mercato locale, tra cui un'enclave di suite Vip ampliata e una serie di nuovi ristoranti di specialità asiatiche. Poiché la Covid-19 ha toccato per prima l'Asia, la Spectrum è stata brevemente riassegnata all'Australia all'inizio del 2020 prima di entrare in uno stato di lunga sosta. Attualmente la nave offre crociere brevi in partenza dal Marina Bay Cruise Terminal di Singapore.

Costa Venezia è entrata in servizio nel 2019 come prima nave di nuova costruzione progettata da Costa Crociere per la Cina. Costruita in Italia, la nave da 135.500 tonnellate e 4.200 ospiti offre caratteristiche personalizzate, tra cui un complesso di intrattenimento con karaoke e aree più ampie per il casinò e lo shopping. A causa della pandemia, la nave ha trascorso la maggior parte degli ultimi tre anni ferma in Asia. Attualmente in servizio per Costa Crociere nel Mediterraneo orientale, la nave sarà posizionata in Nord America a partire dal 2023, dando il via a una serie di crociere da New York City per il nuovo concetto Costa by Carnival.

Sorella di Costa Venezia, Costa Firenze avrebbe dovuto debuttare in Cina alla fine del 2020. Anch'essa progettata su misura per servire il mercato locale, la nave da crociera da 4.232 ospiti era dotata di diverse caratteristiche uniche. La pandemia, tuttavia, ha costretto Costa Crociere a cambiare i piani per la nave. Non potendo salpare per l'Asia, la Firenze ha debuttato in Europa nel 2021 e da allora serve i mercati occidentali. Dopo una stagione invernale in Brasile, la nave è ora pronta a debuttare negli Stati Uniti nel 2024, offrendo crociere sulla costa occidentale secondo il concetto Costa by Carnival.

Attualmente la nave da crociera più grande del mondo, la Wonder of the Seas di Royal Caribbean International (227.600 tsl per 5.500 ospiti) era originariamente destinata al servizio tutto l'anno in Cina. Caratterizzata da un design degli interni e da concetti che si rivolgevano al pubblico locale, la nave di Royal Caribbean International avrebbe dovuto debuttare sul mercato cinese a metà del 2021, offrendo una serie di crociere in partenza da Shanghai. La pandemia, tuttavia, ha indotto la compagnia a impiegare la nave di classe Oasis nell'emisfero occidentale, con una serie di itinerari nel Mediterraneo e nei Caraibi.

Infine Global Dream di Dream Cruises. Precedentemente prevista per il 2022, la Global Dream era pronta a diventare una delle navi più grandi del mercato cinese. Con caratteristiche e attrazioni progettate su misura, la nave da 5.000 ospiti era in costruzione in Germania quando Dream Cruises è crollata all'inizio di quest'anno. Ora, non ancora terminata nel suo bacino di costruzione presso la MV Werften, la nave è alla ricerca di un nuovo operatore.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, August 1st, 2022 at 3:14 pm and is filed under [Navi](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.