

Ícono de los Mares, el crucero más grande del mundo listo para en el 2024

Un astillero finlandés está dando los últimos retoques al “Icon of the Seas” (Icono de los Mares), el crucero más grande del mundo, antes de su primer viaje programado para enero de 2024, en pleno repunte del sector tras la pandemia de covid-19.

Más parecido a una pequeña ciudad que a un barco, el buque encargado por Royal Caribbean cuenta con múltiples parques acuáticos y más de 20 cubiertas. Cinco veces más grande que el Titanic, tiene capacidad para casi 10.000 personas.

Mientras que algunos califican la colosal estructura como una “monstruosidad”, citando su enorme huella climática, otros admiran su sofisticada ingeniería y acuden en masa para comprar boletos.

Una particularidad del nuevo barco, cuya construcción comenzó en 2021, es su gigantesca cúpula de cristal que cubre la proa.

El sector de los cruceros se está recuperando tras el duro golpe de la pandemia de covid-19.

Según la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (Cruise Lines International Association, CLIA) el volumen de pasajeros superará los niveles previos a la pandemia en 2023, hasta los 31,5 millones de pasajeros.

“Una vez que se levanten las restricciones y la situación se calme, veremos que el mercado se recuperará con fuerza”, auguró Meyer.

“Los cruceros se han vuelto más grandes en la última década”, explica Alexis Papathanassis, profesor de gestión de cruceros en la Universidad de Ciencias Aplicadas de Bremerhaven, Alemania.

Según él “hay beneficios económicos obvios” para los barcos de gran tamaño, ya que reducen el costo que representa cada pasajero haciendo economías de escala.

Con sus siete piscinas, un parque, toboganes de agua, paseos comerciales, pista de patinaje sobre hielo y “más lugares que cualquier otro barco”, el “Icono de los Mares” también ofrece más lugares para gastar dinero a bordo.

Esto “a su vez permite que las compañías de cruceros sean más rentables”, agregó.

Esta es una buena noticia para los cruceros, que para sobrevivir al confinamiento casi mundial por el coronavirus tuvieron que endeudarse.

El aumento de la talla de los barcos continuará, predice Papathanassis, pero a un ritmo más lento dado el contexto económico.

“Cuanto más grandes son los barcos, mayores son los costos de inversión y los conocimientos tecnológicos necesarios. Y los conocimientos tecnológicos no son baratos”, explica.

“Si siguiéramos esta lógica, ciertamente construiríamos cruceros más grandes, pero en menor número”, argumenta Constance Dijkstra, especialista en transporte marítimo de la ONG Transport & Environment (T&E).

“Pero no es lo que sucede. Vemos más y más barcos, y son más grandes que nunca”, dice.

Y aunque los barcos modernos están tomando medidas para mitigar las emisiones gracias a la tecnología – el “Icono de los mares” funciona con gas natural licuado (GNL) -, los ecologistas no están convencidos.

El GNL emite menos que los combustibles marinos tradicionales, pero “tiene consecuencias dramáticas en el clima debido a las fugas de metano” que provoca, advierte Dijkstra.

El GNL, compuesto esencialmente de metano, es un potente gas de efecto invernadero que puede tener un impacto mucho peor en el clima que el dióxido de carbono.

“El problema es que al usar GNL como combustible marino, fomentamos el desarrollo de la industria del gas.

AFP