



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: COSTA FORTUNA ::

Por: Arturo Paniagua.

En el histórico astillero de Sestri Ponente fue botado el pasado lunes 11 de noviembre de 2002 el mayor buque de crucero jamás construido para el mercado europeo: el Costa Fortuna. Asistir a este tipo de ceremonias es un espectáculo impresionante, que te permite percibir la complejidad de la construcción de un moderno buque de cruceros, con detalles muchas veces imposibles de percibir en una visita con el buque ya operando. Sin embargo, una "flotadura" en dique no tiene la espectacularidad de la botadura en grada, aunque se trate de un buque del tamaño del Costa Fortuna.



Tras esta ceremonia, el buque permanecerá atracado en el muelle de armamento hasta su entrega en diciembre del 2003. El Costa Fortuna y su gemelo el Costa Magica (que será entregado en el 2004) serán los primeros buques de crucero construidos en el astillero de Sestri desde la entrega del Michelangelo en 1965, tras la firma de un contrato entre Costa Crociere y Fincantieri, por valor de mil millones de euros. El pedido de ambos buques fue realizado en octubre del 2000 por Carnival Corp. tras comprar el 50 % de Costa que estaba en manos del tour operator inglés Airtours, junto al que había comprado la naviera transalpina en 1997.

Para homenajear la tradición marítima italiana, Costa ha decidido dedicar el Fortuna a los famosos trasatlánticos italianos que cubrieron las rutas trasatlánticas entre Italia y América, (como el Rex, el Cristoforo Colombo, el Federico C y el Leonardo da Vinci, todos ellos construidos también en Sestri Ponente), inspirando el diseño de sus salones públicos y los nombres de sus cubiertas.

Fincantieri, su astillero constructor, tiene una cartera de pedidos que se extiende hasta el 2005. La decisión de dedicar una tercera factoría (Sestri), de las seis que tiene el grupo, a la construcción de buques de crucero, puede parecer hoy un error, por la parálisis que sufre la construcción de este tipo de buques. Los dos buques de Costa son los únicos en la cartera de pedidos de la factoría genovesa.

## Los post-panamax



El Costa Fortuna, de 105.000 trb, es el primer post panamax construido para el mercado europeo, y dispondrá de 1.359 camarotes, de los cuales 522 tendrán balcón. Podrá transportar hasta 3.400 pasajeros, atendidos por 1.100 tripulantes. Es un buque basado en el diseño del Carnival Destiny, aunque técnicamente ha sido actualizado, y dispondrá de las últimas novedades en todos los ámbitos. Cuando fue entregado en 1996, el Carnival Destiny, el mayor buque de crucero por aquel entonces, marcó un hito en la construcción naval al convertirse en el primer buque de crucero en sobrepasar las 100.000 toneladas de registro, y en tener una manga (35,5 metros) que le impedía transitar por el Canal de Panamá. Posteriormente fueron entregados otros dos gemelos, el Carnival Triumph en 1999, y el

Carnival Victory en el 2000. Tras la entrega del Grand Princess a P&O en 1997, el Carnival Destiny perdió su corona de buque más grande el mundo. Y posteriormente, en 1999, el Voyager of the Seas, con sus más de 140.000 trb, se convirtió en el soberano absoluto (en términos de tamaño), de los buques de crucero. En el 2004, el Queen Mary 2 se convertirá en el buque más grande jamás construido superando a los cinco gemelos de la clase Voyager.

Carnival Cruise Lines, tras la entrega del tercer gemelo de la clase Destiny, decidió que los buques siguientes de la serie tuvieran 17,7 metros más de eslora, lo que supone un incremento de 9.000 trb. El primer buque de la serie Destiny



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: COSTA FORTUNA ::

alargada, el Carnival Conquest, fue entregado en noviembre del pasado año, y otros tres gemelos más están contratados en Fincantieri.

Sumando todos estos buques, los tres originales y los cuatro alargados para Carnival Cruise Lines, más los dos de Costa, esta serie es la más prolija jamás construida (superando a la clase Fantasy de Carnival Cruise Line), tanto en número de buques como en tonelaje. Es una prueba más de la tendencia imperante actualmente entre los grandes armadores de buques de crucero de construir en grandes series, abaratando los costes de ingeniería y de construcción. Además, la plataforma técnica de los buques es la misma, con independencia del operador, lo que abarata el mantenimiento y favorece el entrenamiento y la rotación del personal.

## **El Costa Fortuna**

El Costa Fortuna tendrá quince cubiertas. De ellas, cinco estarán dedicadas a espacios públicos: tres interiores de uso mayoritariamente nocturno, y dos exteriores. El Costa Fortuna dispondrá de dos atrios. El de proa tiene nueve cubiertas de entrepuente, con cuatro ascensores panorámicos. El de popa tiene tres cubiertas de alto. Tendrá dos restaurantes, ambos de dos cubiertas, y la cocina estará situada entre ellos, bajo la chimenea. El espacio interior más grande es el teatro, de más de 1.400 personas de capacidad, que ocupa tres cubiertas en la proa del buque.

En sus cubiertas exteriores, el Costa Fortuna dispondrá de dos piscinas. La de proa dispone de una zona de solarium dispuesta en terrazas, una herencia del trasatlántico italiano Conte di Savoia, mientras que la de popa dispondrá de un techo corredizo retráctil, que permitirá su uso los días climatológicamente inclementes.

El Costa Fortuna dispone de cinco tipos distintos de camarotes: suites, minisuites, camarotes exteriores con balcón, camarotes exteriores con ventana, y camarotes interiores. En estos grupos existen 164 camarotes interconectados, especialmente preparados para familias, además de 25 cabinas para discapacitados.

El buque, como el resto de la serie, tiene propulsión diesel eléctrica, con seis grupos electrógenos impulsados por motores diesel Sulzer, con una potencia total instalada de 63 MW. La potencia aplicada a la propulsión es de 40 MW, y la velocidad de servicio del Fortuna será de 20 nudos. Los buques de la serie Carnival Destiny tienen hélices convencionales, y el Costa Fortuna sigue este criterio. Para mejorar la maniobrabilidad en puerto, dispone de hasta seis hélices transversales de maniobra (tres a proa y tres a popa), y dos timones de alta eficiencia.



## **Una apuesta por el mercado europeo**

El Costa Fortuna será entregado en noviembre del 2003, y durante todo el año 2004, estará navegando en Europa. Sus primeros viajes serán en cruceros largos por el Mediterráneo, por lo que tendremos ocasión de verle en los puertos españoles. Sin embargo, en los próximos años su despliegue será el mismo que el resto de la flota Costa: veranos en Europa e inviernos en el Caribe.

Cuando Costa acepte la entrega del Costa Fortuna y de su gemelo Costa Magica, su flota será de 12 buques, con una capacidad total de más de 19.000 camas, y será el mayor operador europeo de este tipo de buques. La fusión ente P&O-Princess y Carnival Corp. consolidará además esta situación.

:: Artículo publicado el 23 de Enero de 2003 ::