

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La Jolly Diamante di Msc – Messina si prepara a salutare la bandiera italiana

Nicola Capuzzo · Thursday, June 23rd, 2022

La flotta Messina si prepara a salutare una delle sue navi che a breve dismetterà la bandiera italiana per issare quella delle Marshall Islands. Lo si apprende da un avviso di dismissione bandiera pubblicato dalla Capitaneria di porto di Genova riguardante la nave con-ro Jolly Diamante, una delle quattro che, nell'ambito della ristrutturazione finanziaria portata a termine dalla shipping company della famiglia Messina nel 2020, sono state conferite alla newco RoRo Italia Srl controllata al 51% da Msc e partecipata al 49% da Ignazio Messina & C. Le altre sono Jolly Titano, Jolly Cobalto e Jolly Perla; per due delle quattro, [come emerge dal bilancio 2021 della società armatoriale genovese](#), le parti dovranno ridiscutere i contratti di noleggio biennali “con effetto a partire dal mese di luglio 2022”.

Secondo indiscrezioni raccolte da SHIPPING ITALY la Jolly Diamante dovrebbe essere destinata alla vendita a una società armatoriale americana che avrebbe presentato un’offerta irrinunciabile. Al momento maggiroi dettagli non sono emersi.

Consegnata dal cantiere sudcoreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering nel 2011 questa unità ro-ro portacontaineri (cui hanno fatto seguito dallo stesso cantiere le gemelle Jolly Perla, Jolly Cristallo e Jolly Quarzo) ha una capacità di 3.100 Teu e 6.350 metri lineari di carico rotabile. Sono lunghe 240 metri, larghe 37,50 e sviluppano una velocità a pieno carico di 21,5 nodi. Uno dei pregi maggiori riguarda la flessibilità operativa garantita, in particolare il pescaggio di 11,50 metri con una portata di 45.200 tonnellate che consente lo scalo anche in porti che per bassi fondali e infrastrutture di terra inadeguate non possono ricevere le grandi navi portacontainer. Jolly Diamante, così come le sue gemelle, dispone inoltre di una rampa di carico con una portata di 350 tonnellate progettata per consentire il trasporto di carichi eccezionali e di materiale impiantistico sino a 7 metri di altezza sottocoperta.

Il loro prezzo unitario d’acquisto allora era stato superiore ai 75 milioni di dollari con finanziamento di Banca Carige ceduto poi come non performing loan ad Amco.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, June 23rd, 2022 at 9:00 pm 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.