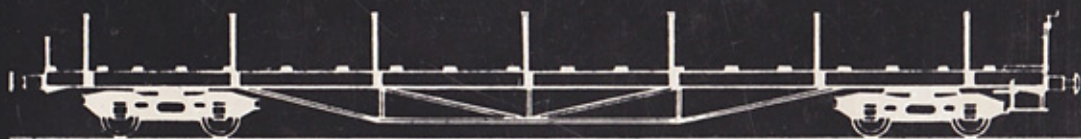
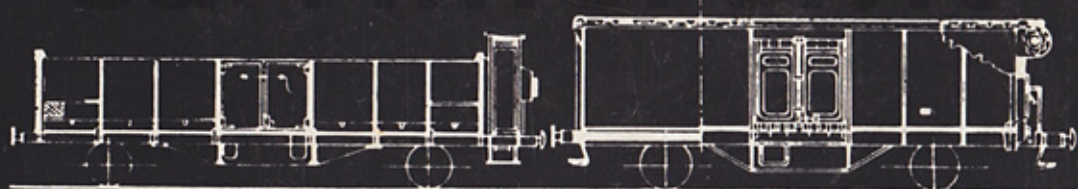
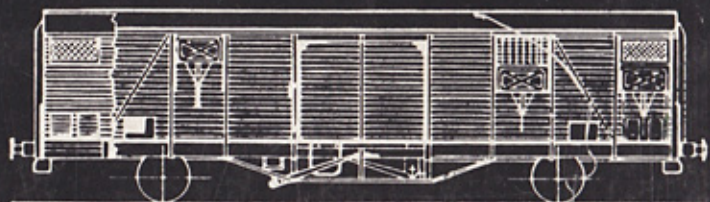


I nostri carri per le vostre merci

60000



Publicato a cura della
Direzione Generale F.S.
Servizi:
**Movimento
Commerciale e del Traff.
Materiale e Trazione**



**I nostri carri
per le vostre merci**

carrimerchi.it

**I nostri carri
per le vostre merci**

carrimerchi.it

I N D I C E

pag.

PARTE I

I carri da merci messi a disposizione degli utenti italiani	7
1. Premessa.	7
2. Parco dei carri F.S.	8
2.1. Marcatura uniforme dei carri.	8
2.2. Carri coperti di tipo corrente serie G (ex F, G, ecc.) e di tipo speciale serie H (ex Fb, HHe, ecc.).	10
2.2.1. Carri serie G.	10
2.2.2. Carri serie H.	11
2.3. Carri atti ai trasporti a temperatura controllata serie I (ex His, Hg, ecc.): refrigeranti e isothermici.	12
2.4. Carri alte sponde di tipo corrente serie E (ex L, LL, LT, LTK).	12
2.5. Carri a tetto mobile serie T (ex Ltm, Ftm).	13
2.6. Carri pianali di tipo corrente.	13
2.6.1. Carri serie K (ex P, PP, PPO, ecc.)	13
2.6.2. Carri serie R (ex Poz).	14
2.7. Carri pianali di tipo speciale.	14
2.7.1. Carri serie L (ex Pcm, PPaut, ecc.)	14
2.7.2. Carri serie S (ex Poz e Qoz)	15
2.8. Carri a piano ribassato serie U con lettera indice « i » (ex Pv, Pvz, ecc.).	15
2.9. Carri serie U senza lettera indice « i »	16
3. Carri di proprietà privata.	17
4. Carri di proprietà di altre ferrovie.	17

	<i>pag.</i>
PARTE II	
Richiesta, assegnazione, carico e scarico dei carri	19
1. Richiesta dei carri.	19
2. Assegnazione dei carri.	20
3. Carri noleggiati.	20
4. Carico dei carri. Accettazione delle spedizioni.	21
5. Pagamento delle tasse di porto.	22
6. Svincolo delle spedizioni e scarico dei carri.	22
7. Servizio di trasporto carri a domicilio con carrelli stradali.	23
Allegato 1 - Elenco degli scali ferroviari aventi dotazione di carrelli stradali per il trasporto di carri a domicilio.	25
Allegato 2 - Tariffe massime per i trasporti con carrello stradale.	31

APPENDICE

Fotografie e schemi dei principali carri	33
1. Carro coperto serie Gbhs (nuova costruzione) - fotografia e schema	34-35
2. Carro coperto serie Gs (ex F) - fotografia e schema	36-37
3. Carro coperto serie Ghms (ex F) - fotografia e schema	38-39
4. Carro coperto serie Ghkrs (ex FF) - fotografia e schema.	40-41
5. Carro coperto serie Hfhs-v (ex Fb) - fotografia e schema.	42-43
6. Carro coperto serie Hcfhs-v (nuova costruzione) - fotografia e schema.	44-45
7. Carro coperto serie Hbchs (nuova costruzione) - fotografia e schema.	46-47

	<i>pag.</i>
8. Carro coperto serie Hbccqrs (ex HHe) - fotografia e schema.	48-49
9. Carro coperto con un secondo piano di carico serie Hehs - fotografia e schema	50-51
10. Carro refrigerante serie Ibes (ex Hg) - fotografia e schema.	52-53
11. Carro refrigerante a sagoma inglese serie Ibefhqrs (ex Hgb).	54-55
12. Carro alte sponde serie E (ex L) - fotografia e schema.	56-57
13. Carro alte sponde a carrelli serie Eas (nuova costruzione) - fotografia e schema.	58-59
14. Carro tramoggia serie Edm (ex LT) - fotografia e schema.	60-61
15. Carro tramoggia serie Ed (nuova costruzione) - fotografia e schema.	62-63
16. Carro a tetto avvolgibile serie T (ex Ltm) - fotografia e schema.	64-65
17. Carro a tetto ribaltabile serie Tbs (nuova costruzione) - fotografia e schema	66-67
18. Carro pianale serie Ks (ex PP) - fotografia e schema.	68-69
19. Carro pianale serie Kps (ex PPO) - fotografia e schema.	70-71
20. Carro pianale a carrelli serie Rs (ex Poz) - fotografia e schema.	72-73
21. Carro pianale corto a carrelli serie Rmms (nuova costruzione) - fotografia e schema.	74-75
22. Carro pianale corto a carrelli serie Rgmms (nuova costruzione) - fotografia e schema.	76-77

	<i>pag.</i>
23. Carro a 2 piani per trasporto auto serie Lekqs (ex PPaut) - fotografia e schema.	78-79
24. Carro pianale a carrelli a due piani per trasporto auto serie Sekqs - fotografia e schema.	80-81
25. Carro a bilico serie Lc (ex Q) - fotografia e schema	82-83
26. Carro pianale con piano di carico ribassato serie Uai (ex Pvz) - fotografia e schema.	84-85
27. Carro pianale con piano di carico ribassato serie Uai (ex Pvz) - fotografia e schema.	86-87
28. Carro pianale con piano di carico ribassato serie Uai (ex Pvz) - fotografia e schema.	88-89
29. Carro pianale serie Sgs (nuova costruzione) - fotografia e schema	90-91
30. Carro per trasporto granaglie serie Udgs - fotografia e schema.	92-93

PARTE I

I carri merci messi a disposizione degli utenti italiani

1. Premessa.

Il trasporto delle merci, nel quadro dell'economia di una Nazione, occupa indubbiamente un posto di preminente importanza. Infatti in una società moderna, con le sue molteplici necessità di disporre in misura sempre maggiore di beni di consumo spesso non reperibili in loco, il trasferimento delle merci è alla base di qualsiasi sviluppo economico, commerciale ed industriale.

Per il soddisfacimento di tali necessità si fa uso, a seconda delle esigenze, dei mezzi più disparati (ferroviari, stradali, marittimi, aerei, ecc.).

Scopo della presente pubblicazione è quello di illustrare il servizio di trasporto delle merci a carro per ferrovia, accompagnando idealmente l'utente attraverso le varie fasi che caratterizzano l'espletamento di tale servizio e facendogli conoscere i mezzi messi a sua disposizione per il soddisfacimento delle sue esigenze.

L'optimum — dal punto di vista del vettore — sarebbe quello di utilizzare pochi tipi di carri che si adattino a tutti i trasporti. Tuttavia, data la vasta gamma di merci che costituiscono le materie prime, i prodotti semilavorati e i beni ordinari di consumo, non riesce possibile realizzare tale felice condizione; sorge pertanto la necessità di disporre di un parco più complesso atto a soddisfare le sempre crescenti esigenze dell'utenza.

Ciò comporta necessariamente una specializzazione dei mezzi, che vengono ideati e realizzati al fine di assicurare il

migliore stivaggio dei prodotti, il loro rapido inoltro, la loro conservazione durante il viaggio, ecc.

Presentemente le Ferrovie sono in grado di mettere a disposizione dei propri utenti una vasta gamma di mezzi, diversi per tipi e portata (carri coperti, scoperti, refrigeranti, a tetto apribile, ecc.).

A fianco di tale parco ne esiste un altro di proprietà privata, destinato a soddisfare particolari esigenze della clientela (carri serbatoio, per prodotti pulverulenti, per trasporto di automobili, ecc.).

2. Parco dei carri F. S.

Come già accennato, nel parco F. S. dei carri da merci esistono numerosi tipi di veicoli, concepiti in modo da tener conto delle esigenze delle differenti merci da trasportare.

I vari tipi di veicoli sono contraddistinti da una sigla letterale e da una determinata sequenza di numeri di servizio; peraltro anteriormente al 1° ottobre 1964, ogni Amministrazione era libera di decidere in merito alla lettera di serie ed alla numerazione da assegnare ai vari tipi di carri, sulla base di propri criteri particolari.

Pertanto ad un determinato tipo di carro, a seconda della Amministrazione di appartenenza, venivano attribuite sigle e numeri differenti.

2.1. Marcatura uniforme dei carri.

A partire dal 1° ottobre 1964, in base ad accordi internazionali, ha avuto inizio la graduale modificazione della marcatura dei carri da merci per quel che riguarda sia i numeri di servizio che le sigle; attualmente in traffico internazionale, vengono utilizzati soltanto carri recanti la nuova marcatura uniforme.

La modificazione della parte letterale è obbligatoria solo per le Ferrovie Italiane, Francesi, Belghe, Olandesi, Lus-

semburghesi, Danesi, Germaniche (dell'ovest), Svizzere ed Austriache, mentre quella della parte numerica è obbligatoria per tutte le ferrovie europee.

La marcatura letterale è congegnata in modo tale, per cui ad ogni grande serie di carri (coperti, alte sponde, pianali, ecc.), di tipo corrente o di tipo speciale, corrisponde una lettera maiuscola, detta **lettera di serie**.

Oltre la lettera di serie, nella marcatura letterale possono figurare anche alcune **lettere indice**, minuscole.

Le lettere indice da « a » ad « i » stanno ad indicare la presenza di determinati requisiti, oltre a quelli ritenuti normali, mentre l'eventuale mancanza di questi ultimi viene indicata con le lettere da « k » a « p » ; le lettere indice « q », « r », « s » indicano rispettivamente la presenza delle condotte per il riscaldamento elettrico e a vapore nonché l'attitudine a viaggiare in regime « s » (velocità massima 100 Km/h) od « ss » (120 Km/h) ; le lettere indice a valore nazionale da « t » a « z », separate dalle precedenti da un trattino, stanno ad indicare particolari requisiti dei singoli carri.

La marcatura numerica è composta di quattro elementi :

- a) un codice di 2 cifre, che indica il regime di scambio del carro in servizio internazionale e l'eventuale attitudine a circolare su ferrovie a differente scartamento ;
- b) un codice di 2 cifre, che contraddistingue l'Amministrazione proprietaria o, per i carri privati, l'Amministrazione immatricolante ;
- c) un numero di 7 cifre, indicante :
 - con le prime 4 cifre, la serie di appartenenza del carro (in ogni serie sono raggruppati carri aventi analoghe caratteristiche di esercizio) ;
 - con le altre 3 cifre, la progressione numerica nell'ambito di ogni serie ;

- d) una cifra di autocontrollo, che consente alle macchine meccanografiche il controllo automatico dell'esattezza della marcatura numerica.

Pertanto, dalla sigla letterale e dal numero di servizio di un carro marcato uniformemente possono essere agevolmente identificati, oltre il regime di scambio o l'Amministrazione proprietaria o immatricolante, le principali caratteristiche d'esercizio del veicolo.

Si illustrano brevemente qui di seguito le serie, secondo la nuova marcatura uniforme, e le caratteristiche dei vari veicoli che, normalmente, vengono impiegati per le diverse specie di trasporti.

In appresso tutte le volte che si citeranno le sigle letterali dei carri, queste corrisponderanno a quelle previste dalla marcatura uniforme; in parentesi verranno di volta in volta riportate le corrispondenti sigle secondo la vecchia marcatura.

2.2. Carri coperti di tipo corrente serie G (ex F, G, ecc.) e di tipo speciale serie H (ex Fb, HHe, ecc.).

Servono per il trasporto a carro completo delle merci, per le quali il « Repertorio delle merci » e la « Nomenclatura e classificazione delle cose » ne prevedono l'impiego.

2.2.1. Carri serie G.

I carri del tipo « standard » Gs e Gbhs — questi ultimi di recentissima costruzione — hanno capacità, rispettivamente di m³ 63 e m³ 80, sono idonei a circolare a velocità fino a 120 Km/h in servizio interno e a 100 Km/h in servizio internazionale.

I primi sono provvisti di aperture di aerazione di grande superficie complessiva e possono quindi essere utilizzati per il trasporto della maggior parte di derrate.

I secondi, come tutti quelli che portano la lettera indice « h », sono muniti di aperture d'aerazione anche a livello del pavimento e quindi sono particolarmente idonei al trasporto delle derrate più deperibili.

2.2.2. Carri serie H.

I carri recanti la lettera indice « f » sono atti a circolare anche in Gran Bretagna, quelli che hanno la lettera indice « h » sono idonei anche al trasporto di derrate.

I carri con piano intermedio di carico e le pareti a giorno per il trasporto di ovini hanno la lettera indice « e ». A questa serie appartengono anche i carri con porte di testa, contraddistinti dalla lettera indice « c », particolarmente atti al trasporto di mobilia, effetti teatrali, ecc.; i carri recanti la lettera « c » raddoppiata sono muniti di pareti imbottite e sono atti al trasporto di automobili.

Vi sono inoltre i carri Hehs, attrezzati con un secondo piano di carico, specializzati per il trasporto di agrumi. Utilizzando il secondo piano di carico è possibile realizzare spedizioni di elevato peso.

Alla serie H appartengono i seguenti carri di nuova costruzione:

- i carri Hfhs-v ed Hcfhs-v da 66 m³ a sagoma inglese (quelli recanti anche la lettera indice « c » sono muniti di porte di testa);
- i carri Hbchs, a sagoma continentale, da 80 m³ e con porte di testa;

È infine prevista la costruzione di carri Haiss da 125 m³ di volume utile, con pareti apribili, particolarmente atti al trasporto di merci palettizzate.

2.3. Carri atti ai trasporti a temperatura controllata serie I (ex His, Hg, ecc.): isotermici e refrigeranti.

I carri di questa serie hanno la cassa coibente e servono per i trasporti che richiedono il mantenimento di una determinata temperatura lungo il viaggio.

Appartengono a questa serie:

- i carri isotermici (lettera indice « I ») che non hanno le celle per il ghiaccio, ma hanno una cassa con una coibenza maggiore di quella dei refrigeranti e vengono impiegati per il trasporto di derrate che richiedono una speciale protezione dal caldo o dal freddo;
- i carri refrigeranti, muniti di casse per il contenimento del ghiaccio; fra questi quelli di tipo « standard », marcati « lbes » hanno una superficie utile per il carico di m² 22 ed oltre; quelli recanti la lettera indice « c » sono muniti di ganci per il trasporto di carni fresche o congelate. L'impianto di elettroventilazione, di cui sono muniti i carri recanti la lettera indice « e », provoca durante la corsa, la circolazione forzata dell'aria tra le casse a ghiaccio e l'interno del carro, attivando la refrigerazione della merce. In determinate stazioni munite di apposite prese di corrente, l'impianto può essere usato anche a carro fermo, per la prerrefrigerazione sia del veicolo, sia della merce.

2.4. Carri alte sponde di tipo corrente serie E (ex L, LL, LT, LTK).

I carri serie « E » sono normalmente adibiti al trasporto delle merci da carro scoperto. Quelli del tipo « standard » hanno una capacità di m³ 36. I carri di questa serie sono normalmente atti allo scarico a gravità sia mediante *incli-*

nazione longitudinale, sia mediante ribaltamento laterale. Alcuni carri di meno recente costruzione, però, mancano dell'uno o dell'altro requisito, e ciò si rileva dalla presenza, nella marcatura laterale, della lettera indice « o » oppure « l », rispettivamente.

A questa serie appartengono anche i carri muniti di pavimento a schiena d'asino e di botole per lo scarico a gravità, nonché i carri a tramoggia tipo Talbot, per il trasporto di pietrisco e di minerali in pezzi ed i carri tramoggia di grande capacità, particolarmente idonei al trasporto di coke e di scorie di alto forno (lettera indice « d »).

I carri del tipo Eas ed Eaos, di nuova costruzione, sono a carrelli, hanno una lunghezza utile di m. 12,80, una capacità di m³ 69,35 ed un limite di carico massimo di 60,00 t. (i carri Eaos non sono ribaltabili di testa).

2.5. Carri a tetto mobile serie T (ex Ltm, Ftm).

La caratteristica essenziale di questi carri è che consentono l'apertura del tetto mediante ribaltamento o scorrimento del tetto stesso, ciò che permette il carico e lo scarico diretto delle merci anche dall'alto.

Ve ne sono due tipi fondamentali: l'uno, derivato da carro alte sponde e con tetto avvolgibile, idoneo al trasporto di quasi tutte le merci che non hanno bisogno d'aerazione; l'altro, derivato da carro coperto, con tetto ribaltabile da ciascuno dei due lati, porte scorrevoli e aperture d'aerazione sia in alto, sia a livello del pavimento, atto quindi anche al trasporto delle derrate.

2.6. Carri pianali di tipo corrente.

2.6.1. Carri serie K (ex P, PP, PPO, ecc.).

Sono carri pianali a due assi, generalmente muniti di sponde basse ribaltabili; tra di essi si distinguono quelli di lunghezza limitata (con lettere indici « mm ») e quelli di maggior lunghezza (con lettera indice « m »).

Quelli recanti la sigla « Ks » sono carri del tipo standard, i quali hanno il piano di carico lungo m. 12,50, sono muniti di stanti e sono idonei al regime di velocità « s ». Quelli recanti la lettera indice « p » sono privi di sponde e sono particolarmente adatti al trasporto di veicoli.

2.6.2. Carri serie R (ex Poz.)

Sono carri pianali a carrelli e sono generalmente provvisti di stanti e delle sole sponde di testa.

A questa serie appartengono due tipi di carri standard. Quelli di tipo 1, la cui sigla è « Rs », hanno un piano di carico lungo m. 18,50, sono muniti di stanti e sono idonei al regime di velocità « s »; quelli tipo 2, recanti la sigla « Rmms » hanno invece il piano di carico più corto (m. 12,64) ma consentono carichi più elevati. Fra questi, quelli recanti anche la lettera indice « g » sono atti pure al trasporto di transcontainers.

I carri recanti la lettera indice « m », infine, hanno il piano di carico lungo da m. 15 a m. 18.

2.7. Carri pianali di tipo speciale.

2.7.1. Carri serie L (ex Pcm, PPaut, ecc.).

Sono carri pianali a 2, 3 e 4 assi (non a carrelli).

A questa serie appartengono:

- i carri marcati Lb (ex Pcm), a due assi, muniti di guide scorrevoli ed arresti per casse mobili;
- i carri marcati Lc (ex Q) a due assi muniti di trave a bilico;
- i carri marcati Lekqs (ex PPaut) a due assi ed a due piani per trasporto auto.

2.7.2. Carri serie S (ex Poz e Qoz).

Sono carri pianali a carrelli. Di tale serie fanno parte:

- i carri marcati Sc (ex Qoz) muniti di trave a bilico e di barre di trazione smontabili;
- i carri marcati Salp (ex Poz) a sei assi;
- i carri Saac (ex Qoz) costituiti dai carrelli di un carro a piano ribassato, utilizzabili anche senza il relativo telaio;
- i carri Sekqs, a due piani per trasporto auto;
- i carri Sgs specializzati per il trasporto dei transcontainers.

2.8. Carri a piano ribassato, serie U con lettera indice « i » (ex Pv, Pvz, ecc.).

Alcuni carri di questa serie hanno il piano di carico più basso dei carri di altre serie (fino a soli 640 mm. dal piano del ferro); altri sono privi di un vero e proprio piano di carico, perchè il loro telaio (costituito da longheroni, collegati fra loro da traverse fisse o amovibili) forma una specie di culla, nella quale si inserisce il carico, poggiando sulle sponde o sulle traverse di fondo.

La maggior parte di essi è a carrelli, ciò che consente una maggiore lunghezza del piano ribassato o della culla; alcuni, poi, hanno più di quattro assi (fino a quattordici); ciò che permette un più elevato limite di carico.

Alcuni carri sono muniti anche di dispositivi speciali (longheroni a scartamento variabile, martinetti per lo spostamento verticale o trasversale del carico, ecc.) allo scopo di ampliare le possibilità della loro utilizzazione.

Tali carri sono pertanto adatti al trasporto di merci che per lunghezza o altezza eccederebbero, se caricate su nor-

mali carri ferroviari, la sagoma limite di carico, richiedendo quindi per il loro inoltro pesanti soggezioni per l'esercizio. I carri a molti assi consentono invece il trasporto di merci molto pesanti, fino a 180 t.

In tal modo è possibile il trasporto di cassoni, serbatoi, trasformatori, motori e macchinari, escavatori, macchine edili, agricole, trattori, bobine per cavi, parti di navi o di aerei, ecc., le cui dimensioni o il cui peso creerebbero gravi problemi o addirittura renderebbero impossibile il trasporto ferroviario con carri dei tipi correnti o il trasporto stradale.

In questa serie si distinguono:

- i carri Ui (n. di servizio compresi fra 9090.000 e 9097.999) a due assi;
- i carri Uai (n. di servizio compresi fra 9290.000 e 9298.999) a quattro assi;
- i carri Uai (n. di servizio compresi fra 9890.000 e 9893.999) a sei assi;
- i carri Uai (n. di servizio compresi fra 9990.000 e 9993.999) a otto assi;
- i carri Uai (n. di servizio compresi fra 9996.000 e 9997.000) a dodici assi.
- il carro Uai (n° di servizio 9997.050) a quattordici assi.

2.9. Carri serie U senza lettera indice « i ».

A questa serie appartengono i carri serbatoio per trasporto di prodotti liquidi, gassosi, pulverulenti e granulari alla rinfusa.

I carri Udgs, specializzati per il trasporto di granaglie derivano da carri coperti e sono muniti di aperture sull'imperiale, per il carico automatico dall'alto, di piani inclinati e botole sul pavimento per lo scarico a gravità.

3. Carri di proprietà privata.

Per trasporti del tutto speciali, che richiedono cioè mezzi di particolari dimensioni o strutture, viene provveduto in massima parte con carri di proprietà privata; il privato imprenditore, cioè, si è sostituito all'Azienda ferroviaria nell'approntamento di tutta una gamma di carri speciali, alla cui costruzione l'Azienda stessa non ha ritenuto opportuno provvedere direttamente.

Trattasi di carri serbatoio per trasporti delle più svariate specie di liquidi e di prodotti pulverulenti; di carri tramoggia, di carri per trasporto automobili, ecc.

Detti carri sono immatricolati nel parco F S, hanno una speciale numerazione e portano scritte relative al nome e al domicilio del proprietario, oltre a tutte le altre previste per i carri di proprietà F S.

La merce in essi caricata è soggetta al pagamento delle normali tasse di porto, salvo concessioni particolari accordate per determinati prodotti.

In questa categoria di carri sono da distinguere quelli utilizzati dai proprietari per trasporti in conto proprio e quelli che invece vengono noleggiati a terzi.

Questi ultimi vengono ceduti in uso esclusivo a chi ne faccia richiesta al proprietario; la concessione viene regolata con comuni contratti di noleggio che prevedono, fra l'altro, la corresponsione di un canone stabilito solitamente in relazione al tipo del carro ed alla durata del contratto.

Il parco privato di carri da noleggio ha assunto proporzioni di rilievo, ed è attualmente in grado di soddisfare gran numero di richieste di carri speciali atti al trasporto delle merci più svariate (petrolio, gas, vini, auto, pulverulenti, ecc.).

La maggior parte di questi veicoli sono anche atti a trasporti internazionali.

4. Carri di proprietà di altre ferrovie.

I carri delle varie Amministrazioni ferroviarie, italiane ed estere, possono essere utilizzati anche in servizio internazionale:

le norme che regolano tale utilizzazione sono contenute nel « Regolamento per il reciproco uso dei carri in servizio internazionale » (RIV).

In linea di massima, i carri delle differenti Ferrovie hanno caratteristiche simili od addirittura identiche (come è il caso di alcuni tipi di carri standard) a quelle dei carri F S.

Le F S, in base al regolamento RIV suddetto, possono assegnare per il carico ad utenti italiani carri esteri precedentemente giunti carichi in Italia e scaricati, a condizione però che con il nuovo trasporto i carri vengano avvicinati alla ferrovia proprietaria.

Gli utenti che, per particolari trasporti, abbiano bisogno di un tipo di carro non compreso nel parco F S, possono rivolgersi alle Divisioni Movimento, facendo presente quali merci devono essere trasportate ed eventualmente la ferrovia proprietaria dei carri richiesti.

In alcuni casi, la fornitura di tali carri può essere subordinata al pagamento di determinate sovrattasse, il cui importo, che può variare a seconda che i carri vengano utilizzati per trasporti che impegnano o meno la rete della ferrovia proprietaria, è comunicato preventivamente al richiedente.

PARTE II

Richiesta, assegnazione, carico e scarico dei carri.

Si espongono qui di seguito brevemente le norme fondamentali, che regolano la richiesta, l'assegnazione, il carico e lo scarico dei carri.

Tuttavia per maggiori dettagli si rinvia alle « Condizioni e Tariffe per il trasporto delle merci », Capitoli II e III, nonché punto 2 in Appendice (per il servizio di trasporto carri a domicilio con carrelli stradali).

1. Richiesta dei carri.

Per ottenere l'assegnazione del carro occorrente, lo speditore deve presentare apposita richiesta alla stazione di partenza nei termini previsti dalle « Condizioni e Tariffe » (per i carri ordinari, prima delle ore 12 del giorno precedente a quello indicato per l'inizio del carico; per i carri di tipo speciale e per i carri atti a carichi eccezionali, rispettivamente 3 e 15 giorni prima).

Ovviamente, le richieste presentate non rispettando tali termini vengono ugualmente prese in considerazione; però in tal caso, esse sono accettate con riserva, ed acquistano piena validità, sia agli effetti della precedenza nell'assegnazione dei carri sia nei riguardi del diritto alla rinuncia in caso di tardata assegnazione, solamente dopo decorsi i suddetti termini.

Nella richiesta, che può essere fatta di persona o per lettera, e in certi casi anche mediante una semplice telefonata, deve essere specificato il tipo ed il peso delle cose da spedire e — se del caso — la capacità o superficie utile di carico e la quantità dei carri occorrenti, il giorno di effettuazione del carico, la stazione destinataria ed, eventualmente, se l'inoltro dovrà essere effettuato con treni viaggiatori (o con treni merci ad essi equiparati).

Ogni richiesta di carri deve (salvo casi particolari autorizzati dalla competente Divisione Commerciale) essere accompagnata dal versamento di un deposito cauzionale, il cui importo varia a seconda del genere del trasporto (L. 1.100 a carro, per i trasporti di masserizie ; L. 2.200 a carro per qualsiasi altro trasporto su carro di tipo ordinario ; L. 4.500 per ciascun carro di tipo speciale e L. 11.000 per ciascun carro dei tipi atti a carichi eccezionali).

In particolari periodi, l'entità del deposito cauzionale può essere variata, come indicato nelle « Condizioni e Tariffe per il trasporto delle cose ».

2. Assegnazione dei carri.

L'assegnazione dei carri ha luogo nell'ordine delle richieste, salvi i criteri di precedenza che l'Amministrazione ha la facoltà di adottare per esigenze relative al pubblico interesse o concernenti l'economia della propria gestione.

Il carro è posto a disposizione dell'utente alla data indicata nella richiesta di carico. Se l'Amministrazione non è in grado di fornire il carro per tale giorno (o, nel caso che la richiesta sia stata accettata con riserva, per il giorno in cui essa ha assunto piena validità), l'utente può rinunciare alla fornitura e pretendere la restituzione del deposito cauzionale versato.

Nessun risarcimento è dovuto per i danni che derivassero dalla mancata o ritardata fornitura dei carri.

3. Carri noleggiati.

Ogni utente, che intenda assicurarsi in ogni caso la fornitura di un carro e non voglia sottostare all'ordine delle precedenza, può chiedere che il carro, o i carri, gli vengano ceduti a noleggio per la durata di tempo che riterrà più opportuna; la cessione in noleggio avviene per più viaggi e di solito per periodi non inferiori a due mesi.

Queste cessioni che vengono accordate dalle F S, in relazione alla disponibilità dei carri richiesti, sono regolate dalle

« Condizioni generali e Tariffe di noleggio di veicoli F S a terzi », che contemplano, fra l'altro, i canoni dovuti per i singoli tipi di carro. Nel canone è compreso anche il compenso per la manutenzione del carro che resta a cura ed a carico delle F S.

Il carro noleggiato, per quanto attiene alla circolazione ed alle tariffe, è assimilato, in linea generale, al carro privato; cioè esso rimane ad esclusiva disposizione del noleggiatario, il suo trasporto a vuoto è gratuito, le merci con esso trasportate sono normalmente tassate in base alle « Condizioni e Tariffe ».

Chiunque desideri in noleggio un carro deve farne richiesta, in carta da bollo, alla Divisione Movimento competente, che all'uopo è in grado di fornire tutti i più ampi ragguagli per la conclusione del contratto relativo.

4. Carico dei carri. Accettazione delle spedizioni.

Il carico deve essere ultimato entro l'ora di chiusura dello scalo, nel caso in cui il carro sia stato fornito prima delle ore 12, oppure entro le ore 12 del giorno successivo, qualora il carro sia stato messo a disposizione dello speditore nelle ore pomeridiane.

Nel caso in cui il carico non sia stato ultimato entro tali termini vengono applicate le tasse di sosta che variano secondo il tipo del carro utilizzato.

Il mittente deve assicurarsi, prima del carico, che il carro messo a sua disposizione sia idoneo per limite di carico, capacità e superficie alle cose da trasportare.

Le operazioni di carico devono essere eseguite dal mittente in modo da non arrecare danni ai carri, ai locali, alle aree ed al materiale fisso dell'Amministrazione.

La sistemazione delle merci caricate deve essere tale da evitare, durante il viaggio, spostamenti che danneggino il carro e pregiudichino la sicurezza dell'esercizio.

Eseguite le operazioni di carico ed assicurate le merci sui carri se ne devono chiudere le porte ed assicurate le sponde mobili, se trattasi di carri scoperti, utilizzando i ganci, le barre di chiusura e tutti i piccoli stanti di cui i veicoli, a seconda della loro specie, sono provvisti.

Per ogni spedizione deve essere adoperata una lettera di

vettura, fornita gratuitamente nelle stazioni, che il mittente deve compilare nelle varie parti, esponendovi esclusivamente le indicazioni di sua spettanza.

È ammessa la spedizione di più carri con una sola lettera di vettura, quando si tratti di trasporto di cose indivisibili occupanti due o più carri ovvero di trasporto di cose, della stessa qualità, caricate in più carri.

La lettera di vettura deve essere presentata alla stazione di partenza — salvo autorizzazione diversa — prima dell'inizio delle operazioni di carico.

5. Pagamento delle tasse di porto.

Il pagamento delle tasse di porto e delle altre somme dovute all'Amministrazione deve essere eseguito dal mittente in partenza (porto affrancato) o dal destinatario in arrivo (porto assegnato).

Le ditte che stipulano con le F S contratti di conto corrente quindicinale sono autorizzate a non eseguire il pagamento delle tasse e spese all'atto dello svincolo o della presentazione dei trasporti nelle stazioni indicate nei contratti stessi; le somme a debito e a credito delle singole ditte che fruiscono di tale concessione sono incluse in un conto corrente che viene liquidato quindicinalmente e il cui saldo può essere versato direttamente alla stazione oppure tramite banca.

Il pagamento in c/c può riguardare anche i trasporti in porto franco in partenza da tutte le stazioni F S; in tal caso le Ditte concessionarie versano degli acconti quindicinali, mentre il conguaglio viene effettuato periodicamente sulla base dei conti preparati dal Controllo Merci.

6. Svincolo delle spedizioni e scarico dei carri.

Il destinatario, avvertito dell'arrivo della spedizione per mezzo di apposito avviso, provvede — anche tramite persona all'uopo delegata — allo svincolo delle cose che hanno formato oggetto della spedizione ed allo scarico dei carri. In caso di ritardo nella restituzione del carro dopo lo scarico vengono applicate le tasse di sosta previste dalle « Condizioni e Tariffe ».

7. Servizio di trasporto carri a domicilio con carrelli stradali.

Per evitare il trasbordo delle merci nelle stazioni fra veicoli ferroviari e mezzi stradali e realizzare il cosiddetto servizio « da porta a porta », funziona, in numerosi scali della Rete, il servizio di presa e consegna a domicilio dei carri ferroviari. Esso viene espletato con appositi carrelli stradali che sono in grado di portare i veicoli in questione dalle stazioni ai magazzini degli utenti, e viceversa.

La richiesta di tale servizio accessorio può essere fatta, per le merci in arrivo, non solo dal destinatario, ma anche dal mittente della spedizione, mediante semplice annotazione sulla lettera di vettura.

I corrispettivi dovuti sono fissati dalle Ferrovie dello Stato in apposite tariffe che assicurano la parità di trattamento a tutti gli utenti.

Grazie ai pregi che esso offre, il servizio di carrellamento è andato acquistando un'importanza sempre più vasta, specialmente nel campo dei trasporti che interessano l'industria.

Le F S, per favorire le esigenze degli utenti, forniscono direttamente il materiale occorrente per la posa di tratti di binario all'interno degli stabilimenti privati, ad un prezzo che rappresenta il puro rimborso delle spese.

La fornitura di detto materiale è anzi gratuita, nel caso in cui la ditta che desidera l'impianto s'impegni ad affidare alla ferrovia un traffico minimo di 50 carri all'anno per ogni dieci metri di binario.

I carrelli permettono di trasportare per strada ordinaria tutti i carri ferroviari a due assi, di peso lordo fino a 32 tonn. (che rappresenta il limite massimo prescritto dal Codice della Strada) ed aventi un passo (distanza tra gli assi) fino a m. 8,50.

Le Gestioni merci sono a disposizione del pubblico per fornire tutte le informazioni di dettaglio.

Il servizio carrelli stradali funziona attualmente nei Centri elencati nell'Allegato 1.

Le tariffe di tale servizio sono riportate nell'Allegato 2.

ELENCO DEGLI SCALI FERROVIARI AVENTI DOTAZIONE
DI CARRELLI STRADALI PER IL TRASPORTO
DEI CARRI A DOMICILIO

ABBIATEGRASSO	BARI C.LE
ACIREALE	BARI M.MA
ACQUI TERME	BARI PARCO NORD
ADRIA	BARLETTA
ALBA	BASSANO DEL GRAPPA
ALBISOLA CAPO	BASTIA
ALBIZZATE-SOLBIATE	BATTIPAGLIA
ARNO	BERGAMO
ALESSANDRIA	BICOCCA
ALESSANDRIA SMIST.	BIELLA
ALFONSINE	BISCEGLIE
ALPIGNANO	BOLOGNA ARCOVEGGIO
ALTAVILLA T.	BOLOGNA BORGO PANIC.
ANCONA C.LE	BOLOGNA CORTICELLA
ANCONA M.MA	BOLOGNA RAVONE
APRILIA	BOLZANO
ARCORE	BONDENO
AREZZO	BORGO MANERO
ASCOLI PICENO	BORGO S. DALMAZZO
ASSISI	BORGOSERIA
ASTI	BORGO VERCELLI
AURISINA	BOSCO
AVELLINO	BOVOLONE
AVEZZANO	BRA
AVIGLIANA	BRESCELLO-VIADANA
	BRESCIA
BADIA POLESINE	BRINDISI
BAGHERIA	BRONI
BAGNOLO IN PIANO	

BRONZOLO
BUDRIO
BUSALLA
BUSTO ARSIZIO

CAGLIARI
CALDIERO
CALUSCO
CAMPODARSEGO
CAMPOSAMPIERO
CANTU'
CANTU'-CERMENATE
CAORSO
CARAVAGGIO
CARMAGNOLA
CARMIGNANO di BRENTA
CARNATE-USMATE
CARPI
CARRARA-AVENZA
CASALECCHIO DI RENO
CASALE MONFERRATO
CASALGRANDE
CASALMAGGIORE
CASALPUSTERLENGO
CASCINA
CASERTA
CASORIA-AFRAGOLA
CASSANO D'ADDA
CASSANO SPINOLA
CASSINO
CASTELFRANCO D'EMILIA
CASTELFRANCO VENETO
CASTELLO D'ANNONE
CASTELNUOVO DI VERONA
CASTELRAIMONDO-CAMERINO
CASTEL S. GIOVANNI
CATANIA ACQUICELLA

CATANIA C.LE
CAVAZZALE
CAVRIAGO
CEREA
CERNUSCO-MERATE
CESENA
CHATILLON
CHIARI
CHIAVARI
CHIETI
CHIOGGIA
CHIVASSO
CISANO CABRINO B.
CITTADELLA
CIVITANOVA MARCHE-M.
CIVITAVECCHIA
COLLEFERRO - SEGNI - PALIANO
COLLEGNO
COLOGNA VENETA
COMO S. GIOV.
CONEGLIANO
CONSANDOLO
CORMONS
CORNUDA
COSENZA
CREMA
CREMONA
CREVALCORE
CROTONE
CUNEO

DESIO
DOMEGLIARA S. A.

EBOLI
EGNA-TERMENO
EMPOLI

FAENZA
FELTRE
FERRARA
FIDENZA
FIORENZUOLA
FIRENZE CAMPO MARTE
FIRENZE P. PRATO
FIRENZE RIFREDI
FOGGIA
FOLIGNO
FONDI-SPERLONGA
FONTANIVA
FORLI'
FORLIMPOPOLI
FORMIA
FORMIGINE
FOSSANO
FRATTAMAGGIORE - GRUMO
FROSINONE

GAIBANELLA
GALLARATE
GAMBETTOLA
GARBAGNATE MILANESE
GENOVA BRIGNOLE
GENOVA DINEGRO
GENOVA SAMPIERDARENA
GIARRE RIPOSTO
GIOIA TAURO
GORIZIA
GRIGNASCO
GROSSETO
GUASTALLA
GUIDONIA MONTECELIO S.A.

IMOLA
IMPERIA ONEGLIA

IMPERIA P. MAURIZIO
IVREA
JESI

LAMEZIA TERME NICASTRO
LANA DI SOTTO
LANA POSTAL
LANCENIGO
LA SPEZIA C.LE
LA SPEZIA MIGLIARINA
LA SPEZIA M.MA
LATINA
LAVAGNA
LAVENO-MOMBELLO
LAVEZZOLA
LECCE
LECCO
LEGNAGO
LEGNANO
LENDINARA
LENTINI
LISSONE-MUGGIO'
LIVORNO C.LE
LIVORNO FERRARIS
LIVORNO S. MARCO
LOCATE TRIULZI
LODI
LONATO
LONIGO
LUCCA
LUGO
LUZZARA

MACERATA
MAGENTA
MAJANO
MANIAGO
MANTOVA

MANTOVA FRASSINE
MANZANO
MAPELLO AMBIVERE
MARSALA
MASSA CENTRO
MASSALOMBARDA
MASSA Z. I.
MELEGNANO
MELZO
MERANO
MERANO MAIA B.
MERONE
MESSINA
MILANO CERTOSA
MILANO FARINI
MILANO GRECO-PIRELLI
MILANO LAMBRATE
MILANO P. GENOVA
MILANO P. ROMANA
MILANO P. VITTORIA
MILANO ROGOREDO
MILANO S. CRISTOFORO
MILAZZO
MINERBE
MIRANDOLA
MODENA
MODUGNO
MOLFETTA
MOLINELLA
MOLTENO
MONCALIERI
MONDOVI'
MONFALCONE
MONSELICE
MONTALTO DORA
MONTEBELLUNA
MONTECATINI T. - MON-
SUMMANO

MONTEGROTTO T.
MONTESANTO
MONZA
MORROVALLE M.S.G.
MORTARA
MOSSA
NAPOLI TRACCIA
NOALE SCORZÈ
NOVARA
NOVI LIGURE
OGGIONO
OLBIA
OLEGGIO
ORA
ORISTANO
OSPITALETTO TRAVAGLIATO
OSTIGLIA
PADOVA CAMPO M.
PADOVA C.LE
PALERMO C.LE
PALERMO LOLLI
PALERMO SAMPOLO
PARMA
PATERNO'
PAVIA
PERUGIA
PERUGIA PONTE S. GIOV.
PESARO
PESCANTINA
PESCARA C.LE
PESCARA P. NUOVA
PESCHIERA DEL G.
PESCIA
PIACENZA
PIERIS-TURRIACO
PIETRASANTA

PINEROLO
PIOLTELLO-LIMITO
PISA C.LE
PISA SAN ROSSORE
PISTOIA
POGGIBONSI S.G.
POGGIO RUSCO
POMEZIA
PONTECAGNANO
PONTEDERA-CASCINE T.
PONTE D'ADIGE
PONTELAGOSCURO
PONTENURE
PORDENONE
PORTOGRUARO-CAORLE
PORTO D'ASCOLI
PORTO TORRES
POTENZA INF. E SUP.
PRATO
PREMOSELLO
PROSECCO
RACCONIGI
RAGUSA
RAVENNA
REGGIO C.
REGGIO E.
REGGIO S. CROCE
REVERE SCALO
REZZATO
RHO
RIETI
RIMINI
RIVA TRIGOSO
ROBBIO
ROBECCO PONTEVICO
ROLO-NOVI FABBRICO
ROMAGNANO SESIA

ROMA OSTIENSE
ROMA TIBURTINA
ROMANO
ROSSANO VENETO
ROVATO
ROVERETO
ROVIGO
RUBIERA
S. AGATA SUL SANTERNO
S. ANTONIO MANT.
S. DONA' DI PIAVE - JESOLO
S. FELICE SUL PANARO
S. GIORGIO DELLE P.
S. GIOVANNI AL NAT.
S. GIOVANNI IN PERS.
S. ILARIO D'ENZA
S. MARTINO BUONAL.
S. PIETRO A VICO
S. PIETRO IN CASALE
S. PIETRO IN GU'
S. ROMANO-MONTOPOLI
SACILE
SALERNO
SALUZZO
SAN BONIFACIO
SANNAZZARO
SARONNO
SARTIRANA
SASSARI
SASSUOLO
SAVIGLIANO
SAVIGNANO SUL PANARO
SAVONA
SCANDIANO
SCHIO
SCORDIA
SEREGNO

SESTO CALENDE
SESTO FIORENTINO
SESTO S. GIOVANNI
SESTRI LEVANTE
SETTIMO
SIRACUSA C.LE
SIRACUSA M.MA
SOMMACAMPAGNA-SONA
SORBOLO
SPEZZANO ALBANESE TERME
SPILIMBERGO
SPOLETO
SPRESIANO
STAZZANO-SERRAVALLE
STELLATA FICAROLO
STRADELLA
SUSEGANA
TARANTO
TARQUINIA
TERMINI IMERESE
TERNI
THIENE
TORINO DORA
TORINO P. NUOVA
TORINO P. SUSÀ
TORINO SMIST.
TORINO VANCHIGLIA
TORTONA
TRANI
TRAPANI
TRECATE
TRENTO
TREVIGLIO
TREVISO C.LE
TREVISO SCALO MOTTA
TREVISO S. QUARANTA
TRIESTE C.LE

TRIESTE AQUILINIA
TRIESTE CAMPOMARZIO
LOCO
TRIESTE P. FRANCO NUOVO
TRIESTE P. FRANCO VEC-
CHIO
TRIESTE SCALO LEGNAMI
TRINO VERCELLESE
TRONZANO
UDINE
VADO LIGURE
VALMADRERA
VARESE
VENEZIA MESTRE
VERBANIA PALLANZA
VERCELLI
VEROLANUOVA
VERONA P. NUOVA
VERONA P. VESCOVO
VERONA PARONA
VERRES
VESPOLATE
VIAREGGIO SCALO
VIBO VALENTIA
VICENZA
VIGARANO PIEVE
VIGEVANO
VIGNOLA
VIGODARZERE
VILLAFRANCA DI VERONA
VILLALVERNIA
VILLA VICENTINA
VITTORIA
VITTUONE ARLUNO
VOGHERA
VOLTANA

ALLEGATO 2

TARIFFE MASSIME PER I TRASPORTI CON CARRELLO STRADALE

Fino a m. 2000 dallo scalo F.S. L. 9.000.

Oltre m. 2000 — Supplemento di L. 1.000 per ogni 1.000 metri.

Per i servizi effettuati nelle città di Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Palermo e Catania è dovuto un supplemento di L. 2.000 per ogni carro trasportato.

Per i carri aventi passo lungo (oltre 7 metri) è dovuto un compenso supplementare di L. 2.000.

Per i carri con oltre 15 tonnellate di merce è dovuto un compenso supplementare in ragione di L. 300 per ogni tonnellata indivisibile di maggior carico.

Le tariffe di cui sopra sono vevoli entro il perimetro dell'abitato facente capo alla stazione ferroviaria; perimetro che si identifica con quello stabilito dal Comune per il servizio urbano delle auto pubbliche ed oltre il quale ha inizio la libera contrattazione. Le tariffe stesse sono comunque valide entro un raggio di 6 km. dalla stazione, indipendentemente dal suddetto perimetro territoriale.

Quando un cliente, ricevuto un carro carico, lo restituisce in stazione ricaricato con altra merce, si applica la riduzione del 20 per cento sulle tariffe relative al secondo trasporto su carrello stradale.

Termini per lo scarico e per il carico.

Il destinatario di una spedizione che riceve al suo domicilio un carro ferroviario deve effettuare lo scarico nel termine di tre

ore. Uguale termine è concesso allo speditore che riceve al suo domicilio un carro vuoto per caricarvi merce da spedire.

In entrambi i casi le tre ore decorrono dal momento in cui il carrello stradale, col carro ferroviario, carico o vuoto, viene messo a disposizione dell'utente presso il suo domicilio.

Allorchè un carro, carico, trasportato a domicilio mediante carrello, viene immediatamente riutilizzato dall'utente per una spedizione, il termine per la restituzione del suddetto mezzo è di sei ore, pari cioè alla somma dei termini stabiliti per le operazioni di scarico e quelle di carico.

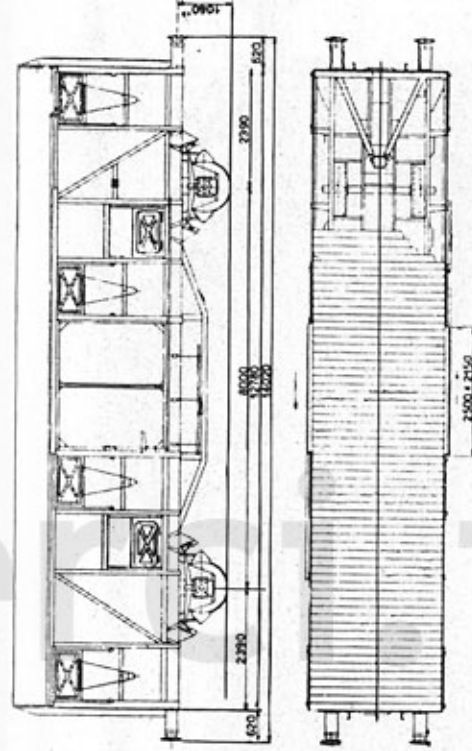
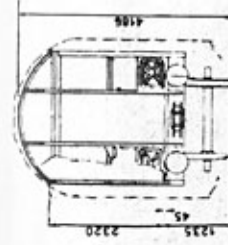
Ove il carrello stradale, rimanga presso il domicilio del cliente oltre i termini sopra indicati, per ritardo nelle operazioni di carico e scarico a lui imputabili, è dovuta una tassa di sosta nella misura di L. 2.000 per ogni ora di ritardo. Le frazioni di ora si considerano come ora intera.

Nel caso in cui, verificandosi le predette circostanze, l'utente abbia omesso di darne tempestivo avviso ed in conseguenza di ciò la trattrice, presentatasi per prelevare il carrello, non possa provvedervi entro il tempo normalmente necessario a tale operazione, è dovuto inoltre un corrispettivo forfetario di L. 4.000.

APPENDICE

Fotografie e schemi dei principali carri

Nelle pagine seguenti vengono riportate le fotografie - pagina di sinistra - ed i rispettivi schemi - pagina di destra - di alcuni dei carri più caratteristici del parco F S.



Tara media kg 14.500

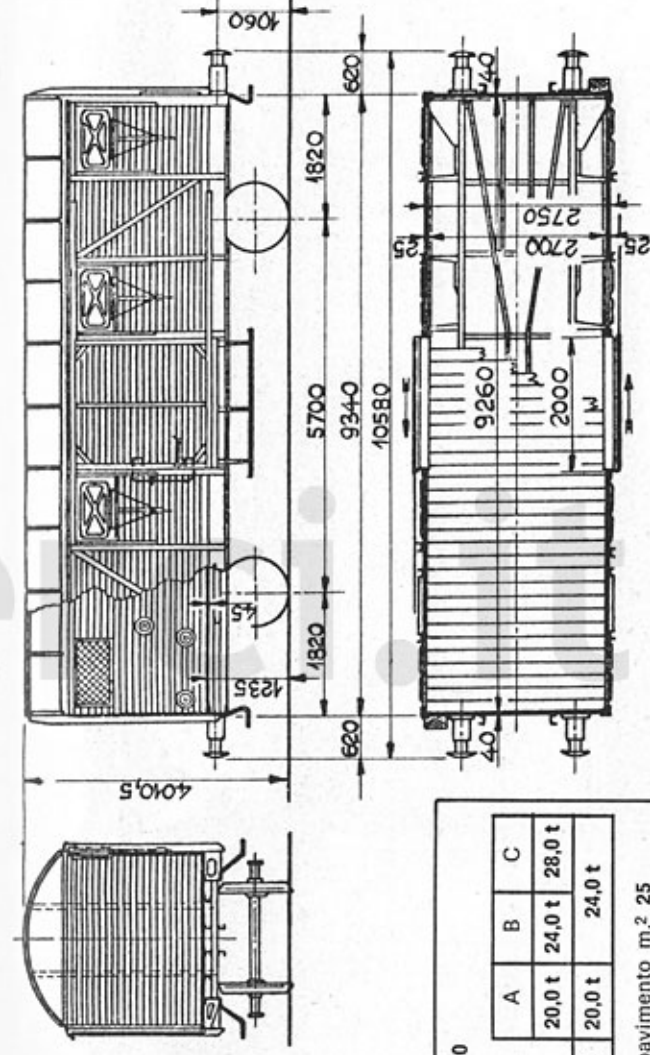
Limite di carico	A B C		
	S	17,5	21,5

Superficie utile del pavimento m² 33

Capacità m³ 80

Categoria di velocità \star

- 1) - Carro coperto standard tipo 1, serie Gbhs, di nuova costruzione, atto al trasporto di tutte le merci da carro coperto, comprese le derrate deperibili, essendo previsto di aperture di aerazione anche al livello del pavimento (vedasi punto 2.2.1).



Tara media kg. 11.900

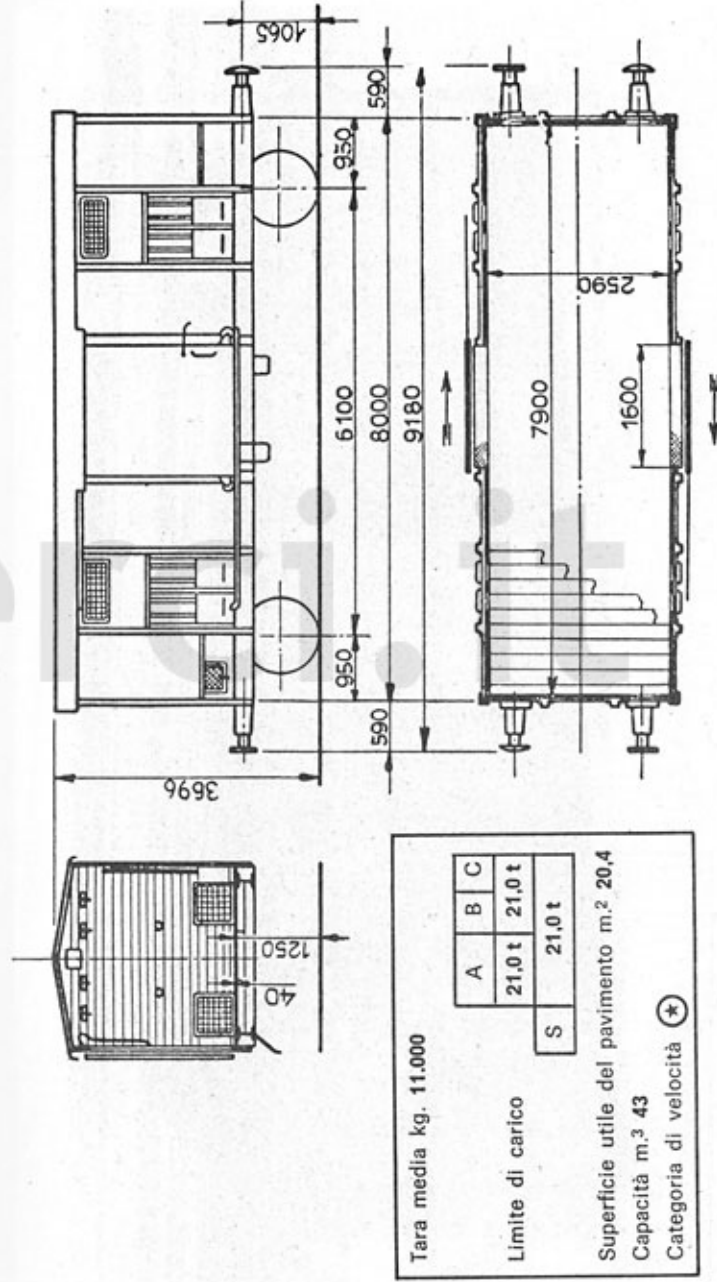
	A	B	C
Limite di carico	20,0 t	24,0 t	28,0 t
	S		
	20,0 t		24,0 t

Superficie utile del pavimento m.² 25

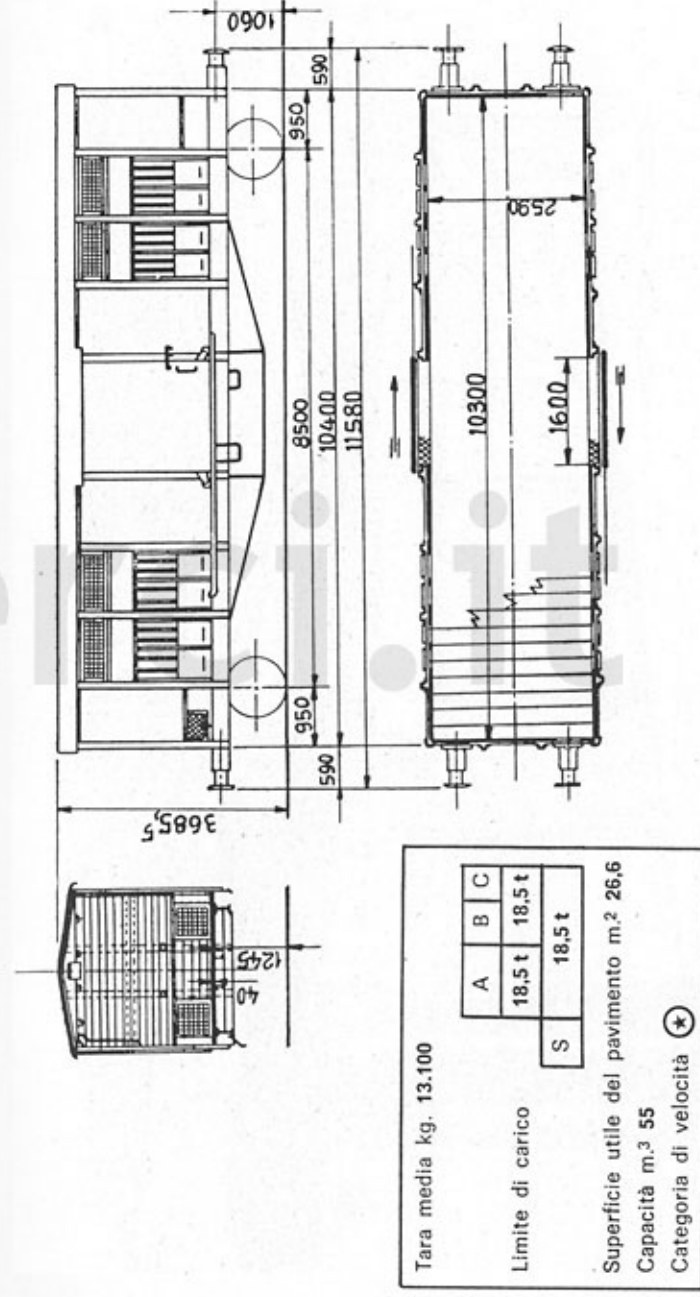
Capacità m.³ 63

Categoria di velocità (★)

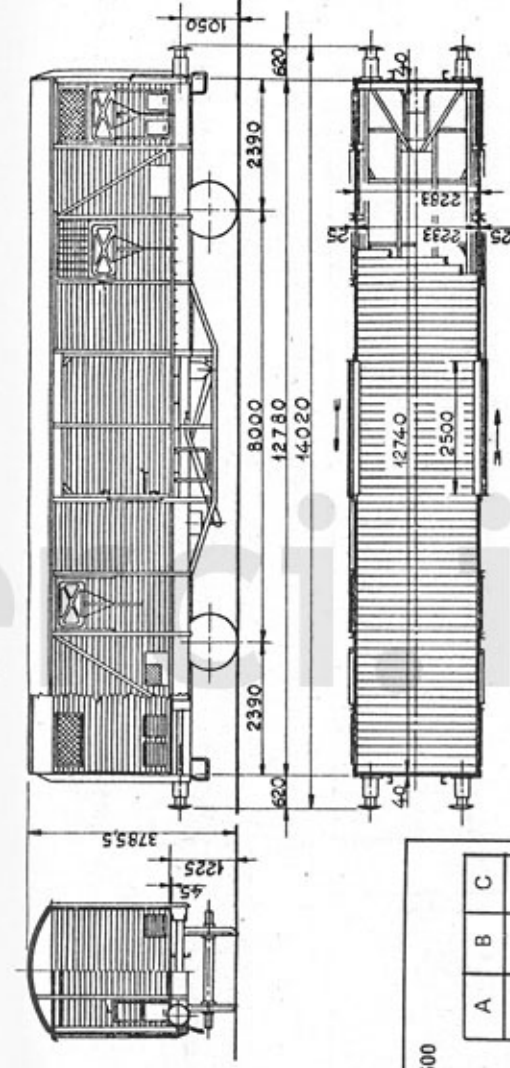
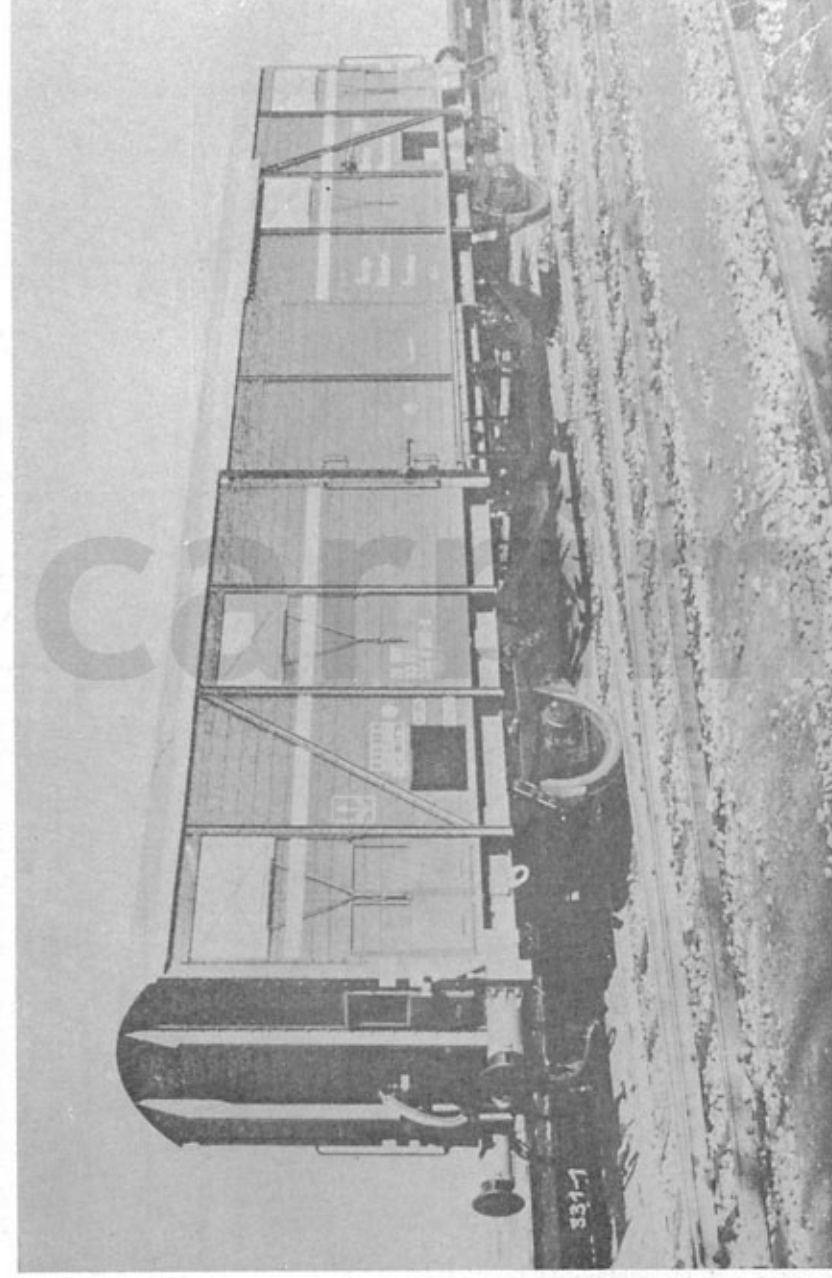
- 2) Carro coperto serie G6 (ex F) tipo standard, atto al trasporto di tutte le merci da carro coperto, compresa la maggior parte delle derivate deperibili, essendo provvisto di 8 aperture d'aerazione di grande superficie in alto sulle pareti laterali (vedasi punto 2.2.1.).



- 3) - Carro coperto serie Ghms (ex F), atto al trasporto di tutte le merci da carro coperto comprese le derrate deperibili, munito di 12 aperture di aerazione al livello del pavimento e 4 aperture in alto, con pareti metalliche internamente provviste di foderatura in legno per l'isolamento termico (vedasi punto 2.2.1.).



- 4) - Carro coperto serie Ghkrs (ex FF), atto al trasporto di tutte le merci da carro coperto comprese le derrate; munito di 20 aperture di aerazione al livello del pavimento ed 8 aperture in alto, con pareti metalliche internamente provviste di foderatura in legno per l'isolamento termico (vedasi punto 2.2.1.).



Tara media kg. 14.500

	A	B	C
Limite di carico	17,5	21,5	25,5
	S	17,5	21,5

Superficie utile del pavimento m.² 28

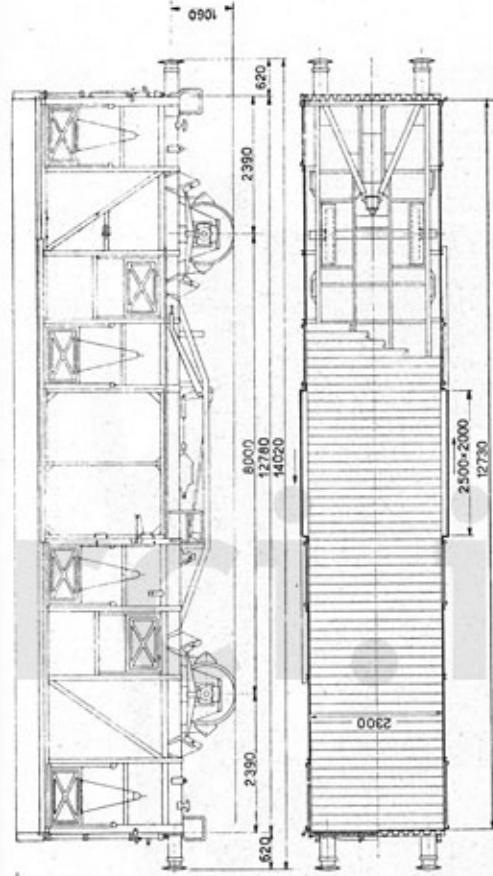
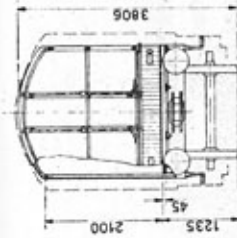
Capacità m.³ 66

Categoria di velocità \star

- 5) Carro coperto a sagoma inglese serie Hfhs-v (ex Fb) tipo standard, atto al trasporto di tutte le merci da carro coperto comprese le derrate deperibili, munito di 12 aperture d'aerazione al livello del pavimento e di 8 aperture di grande superficie sulle pareti laterali in alto, atto anche al traffico con la Gran Bretagna (vedasi punto 2.2.2.).

carrime

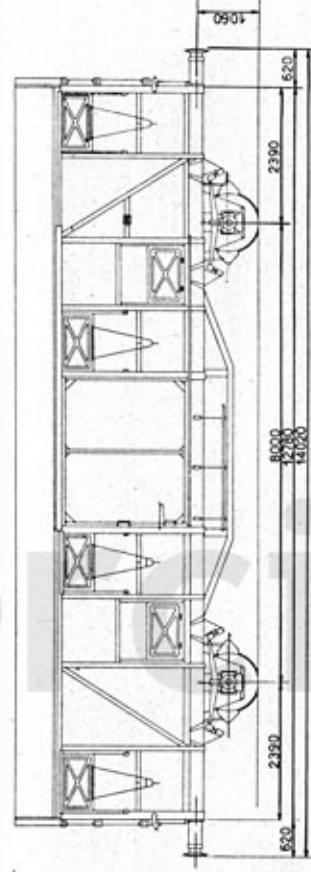
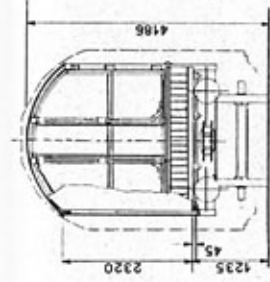
(Carro in costruzione)



Tara media kg. 14.000

	A	B	C
Limite di carico	18.0 t	22.0 t	26.0 t
S	18.0 t	22.0 t	

- 6) - Carro coperto a sagoma inglese con porte laterali e di testa serie Hc fhs - v (nuova costruzione) tipo standard, atto al trasporto di tutte le merci da carro coperto comprese le derrate deperibili, munito di 8 aperture di aerazione in alto e 4 in basso sulle pareti laterali, atto anche al traffico con la Gran Bretagna (vedasi punto 2.2.2).



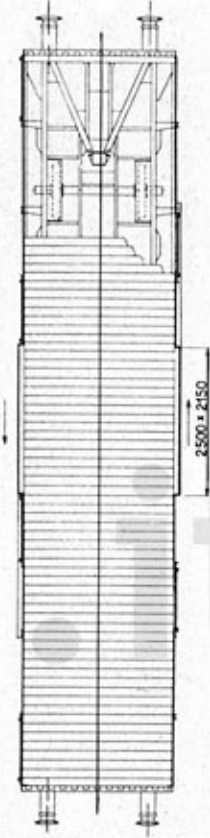
Tara media kg. 14.000

	A	B	C
Limite di carico	18,0 t	22,0 t	26,0 t
S	18,0 t	22,0 t	

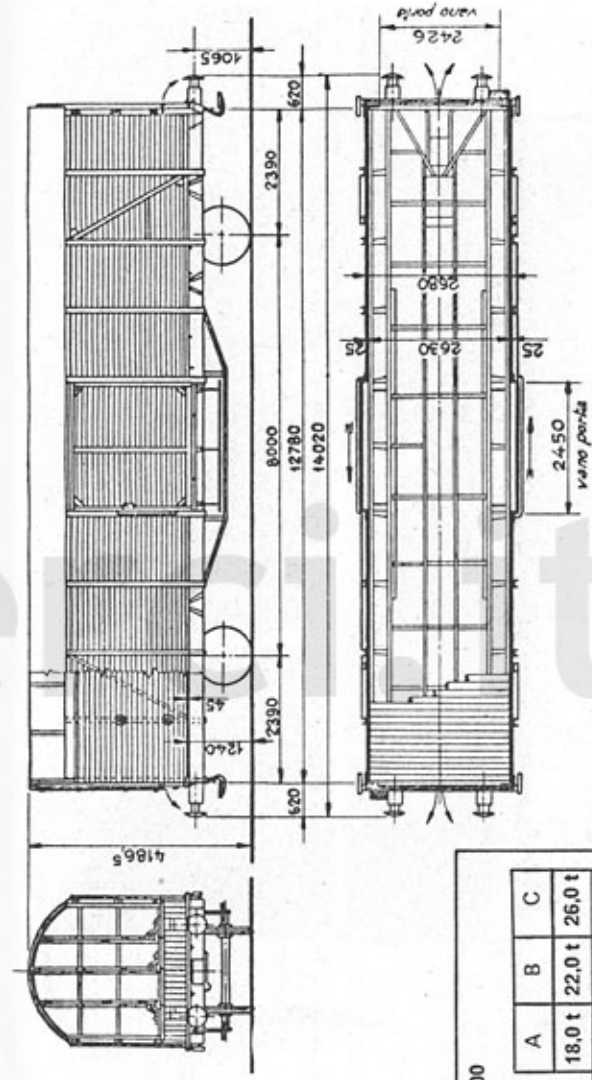
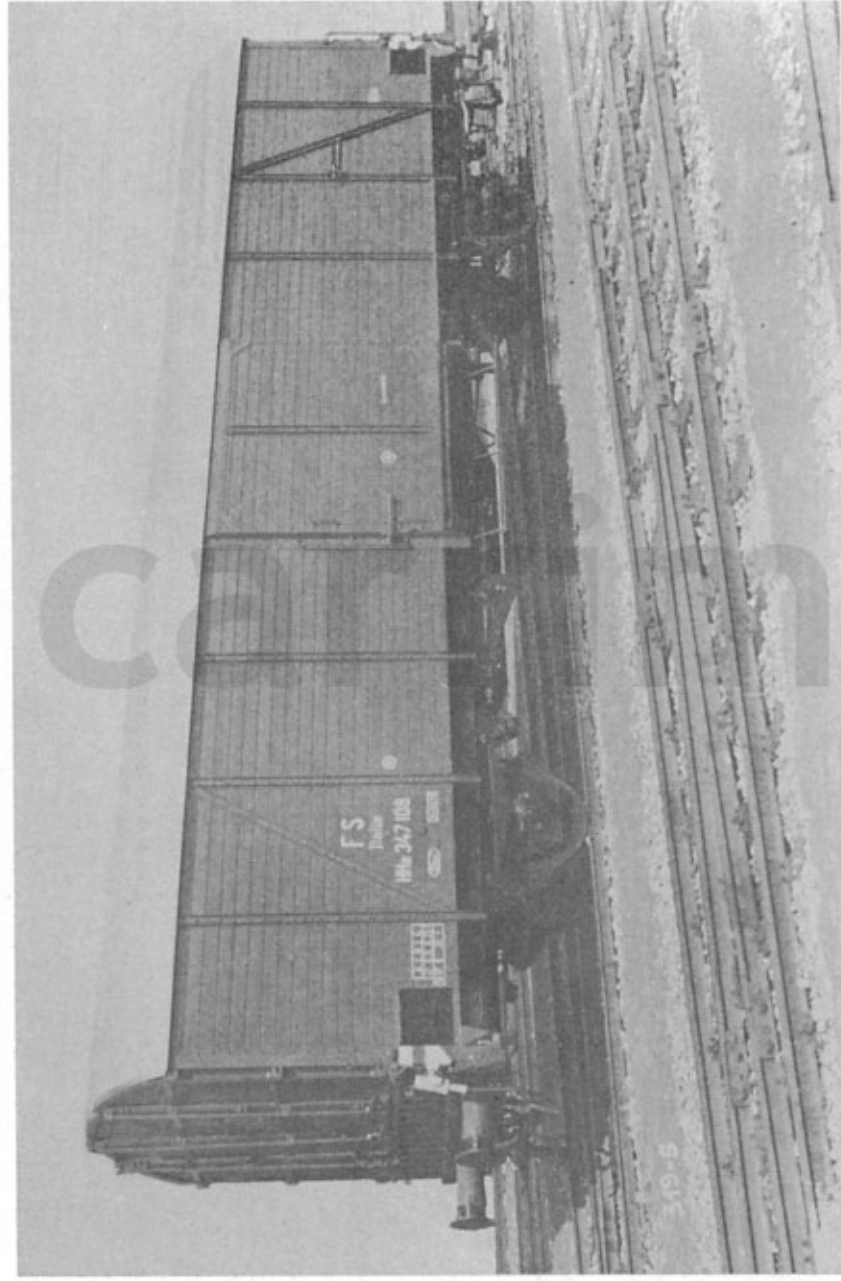
Superficie utile del pavimento m²

Capacità m³

Categoria di velocità



- 7) - Carro coperto serie Hbchs con porte laterali e di testa, atto al trasporto di tutte le merci da carro coperto comprese le derrate deperibili, munito di 8 aperture di aerazione in alto e 4 in basso sulle pareti laterali (vedasi punto 2.2.2).



Tara media kg. 14.000

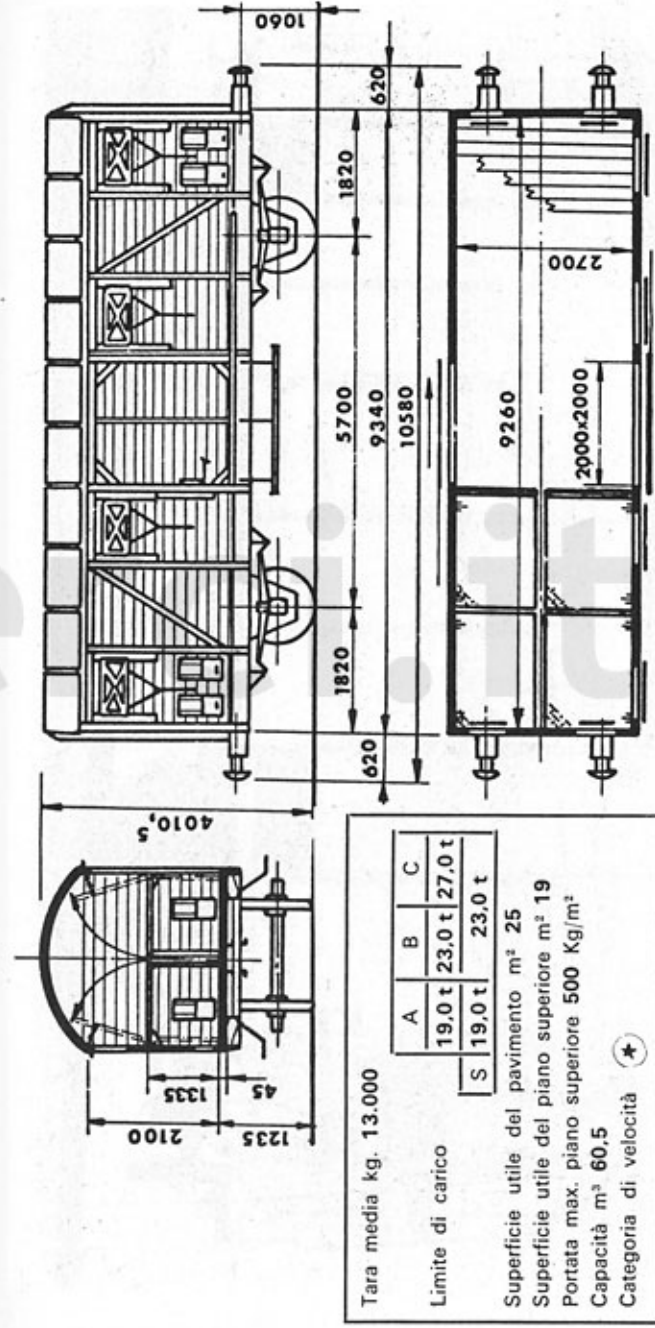
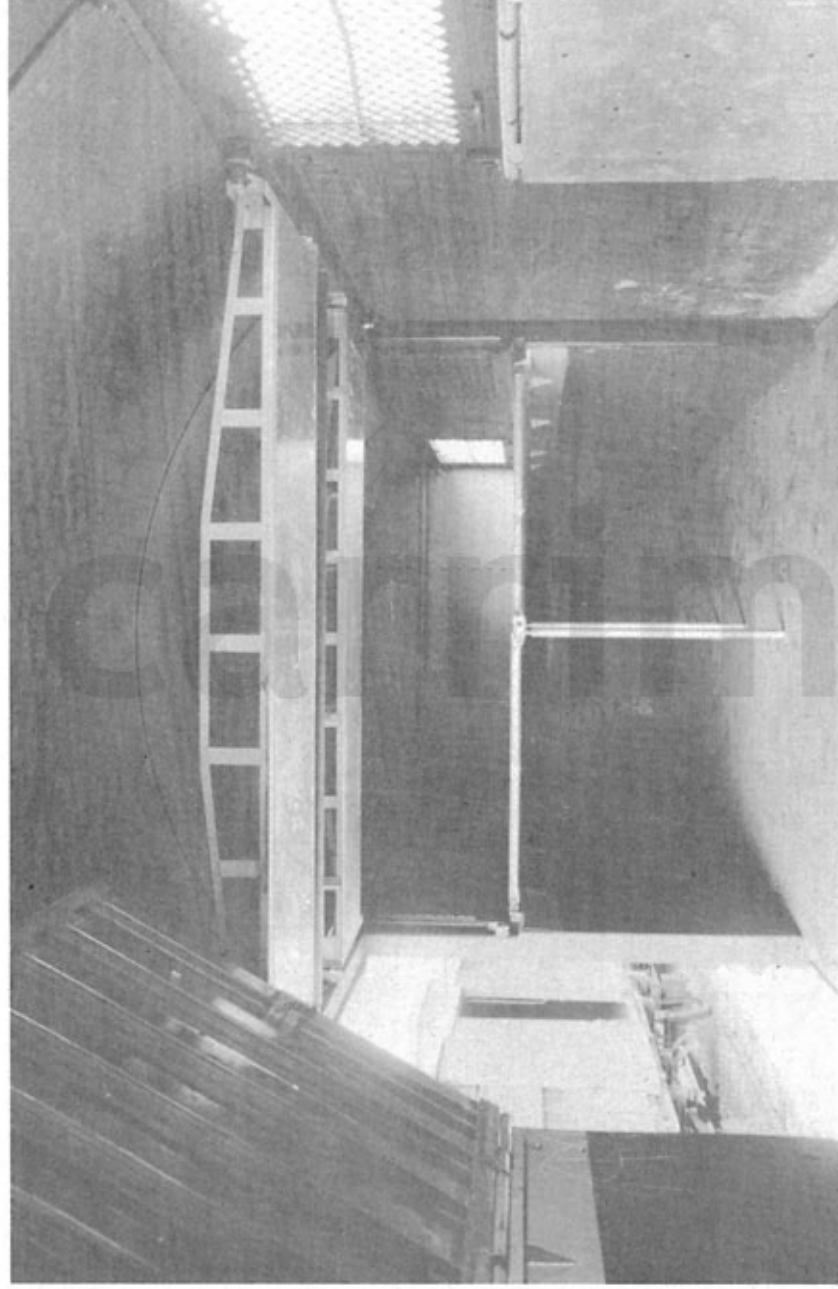
	A	B	C
Limite di carico	18,0 t	22,0 t	26,0 t
	S	18,0 t	22,0 t

Superficie utile del pavimento m.² 33,6

Capacità m.³ 85

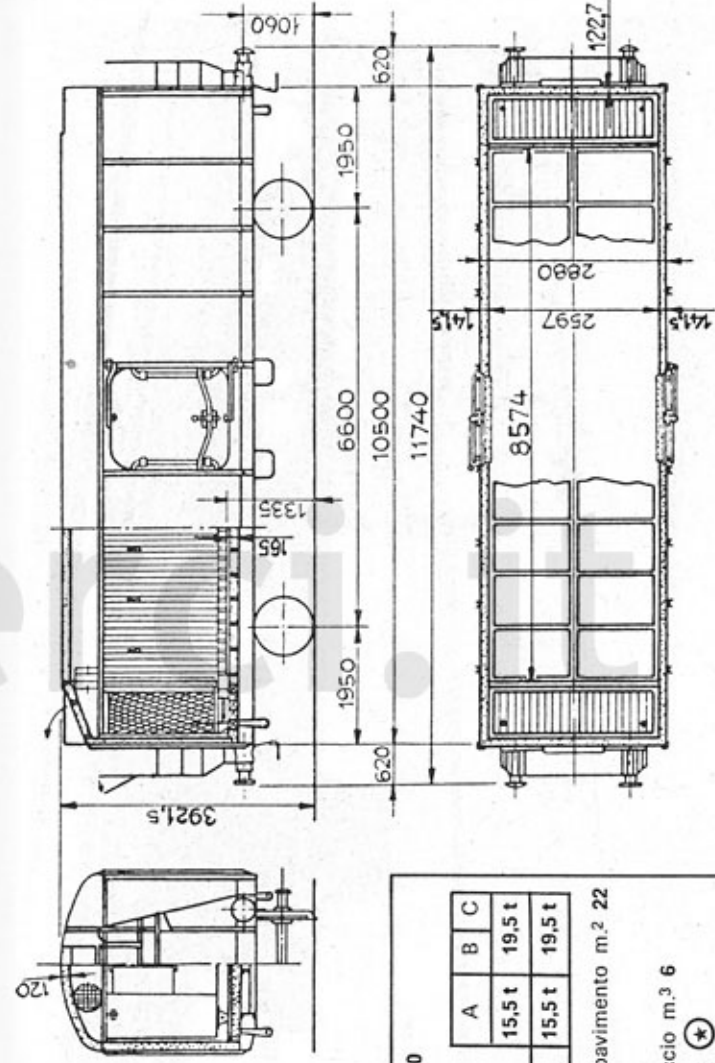
Categoria di velocità (★)

- 8) - Carro coperto serie Hbcqrs (ex HHe) con porte laterali e di testa e con pareti imbottite, atto al trasporto di automobili, mobilia, attrezzi teatrali ecc. (vedasi 2.2.2.).



9) - Carro coperto, munito di un secondo piano di carico, serie Hehs, specializzato per il trasporto di agrumi (vedasi punto 2.2.2).

Per facilitare le operazioni di carico del piano inferiore, gli elementi del piano superiore possono essere mantenuti alzati, come si vede nella foto in primo piano a sinistra. Sul fondo è visibile il secondo piano in opera. Quando il carro viene utilizzato per merci che non richiedono l'impiego del secondo piano di carico, gli elementi che lo costituiscono possono essere lasciati abbattuti contro le pareti, come si vede nella foto in primo piano a destra.



Tara media kg. 16.500

Limite di carico
(ghiaccio compreso)

	A	B	C
S	15,5 t	19,5 t	19,5 t

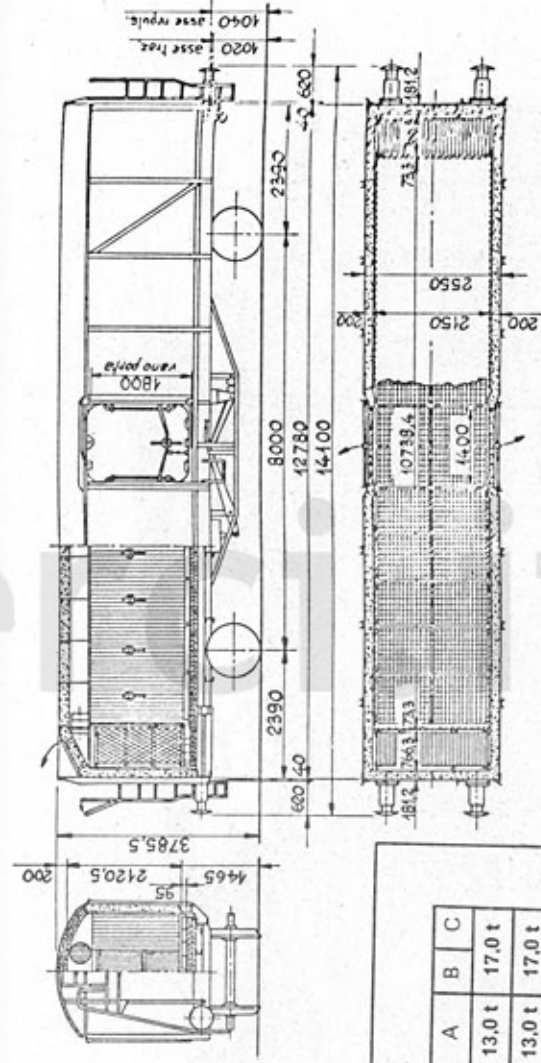
Superficie utile del pavimento m.² 22

Capacità m.³ 46

Capacità casse ghiaccio m.³ 6

Categoria di velocità *

- 10) - Carro refrigerante serie Ibes (ex Hg) di tipo standard, con cassa coibente per l'isolamento termico, munito di due casse per il contenimento del ghiaccio e di 4 elettroventilatori per la circolazione forzata dell'aria all'interno del carro (vedasi punto 2.3.).



Tara media kg. 18.650

	A	B	C
Limite di carico (ghiaccio compreso)	13,0 t	17,0 t	17,0 t
	S	13,0 t	17,0 t

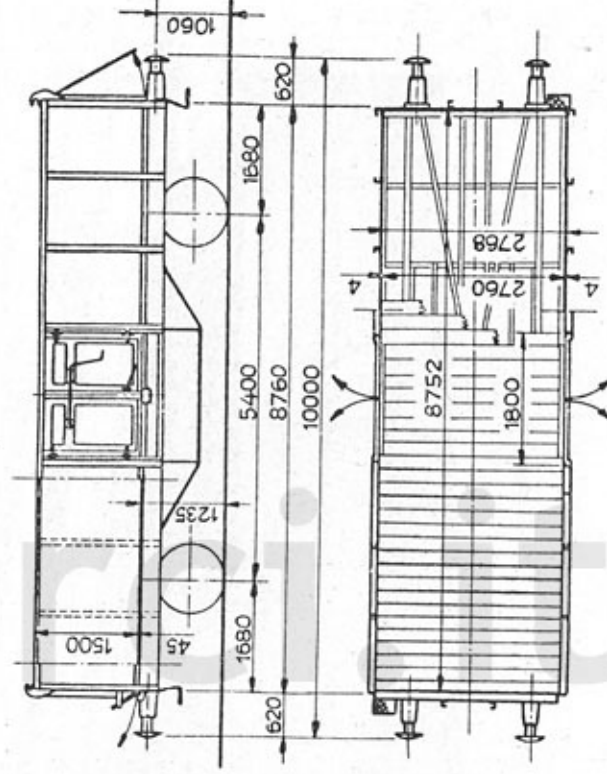
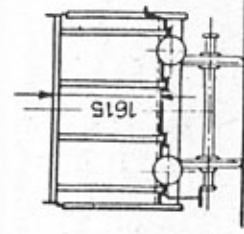
Superficie utile del pavimento m.² 23

Capacità m.³ 46

Capacità ambedue casse ghiaccio m.³ 4,6

Categoria di velocità \star

- 11) - Carro refrigerante serie Ibehqrs (ex Hgb) a sagoma inglese (atto quindi al traffico anche con la Gran Bretagna) di tipo standard, con cassa a forte isolamento termico, munito di due casse per il contenimento del ghiaccio e di 4 elettroventilatori per la circolazione forzata dell'aria all'interno del carro (vedasi punto 2.3).



Tara media Kg. 11.000

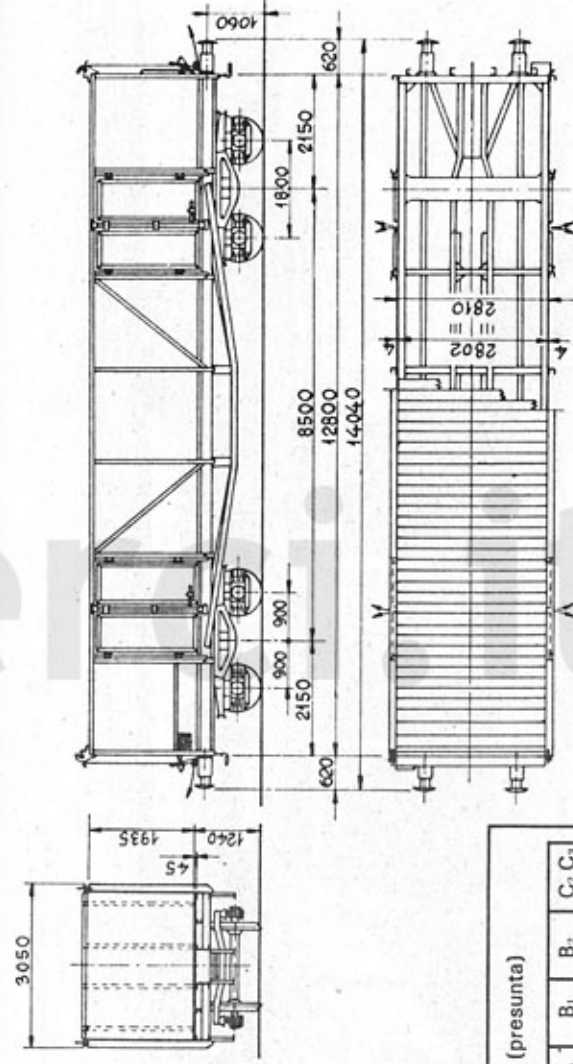
	A	B	C
Limite di carico	21,0 t	25,0 t	29,0 t

Superficie utile del pavimento m.² 24

Capacità m.³ 36

Categoria di velocità ②

- 12) Carro alte sponde serie E (ex L) di tipo standard, atto al trasporto di tutte le merci da carro scoperto. Il carro è atto allo scarico per rovesciamento sia di testa sia di fianco (vedasi punto 2.4.).



Tara media kg. 22.000 (presunta)

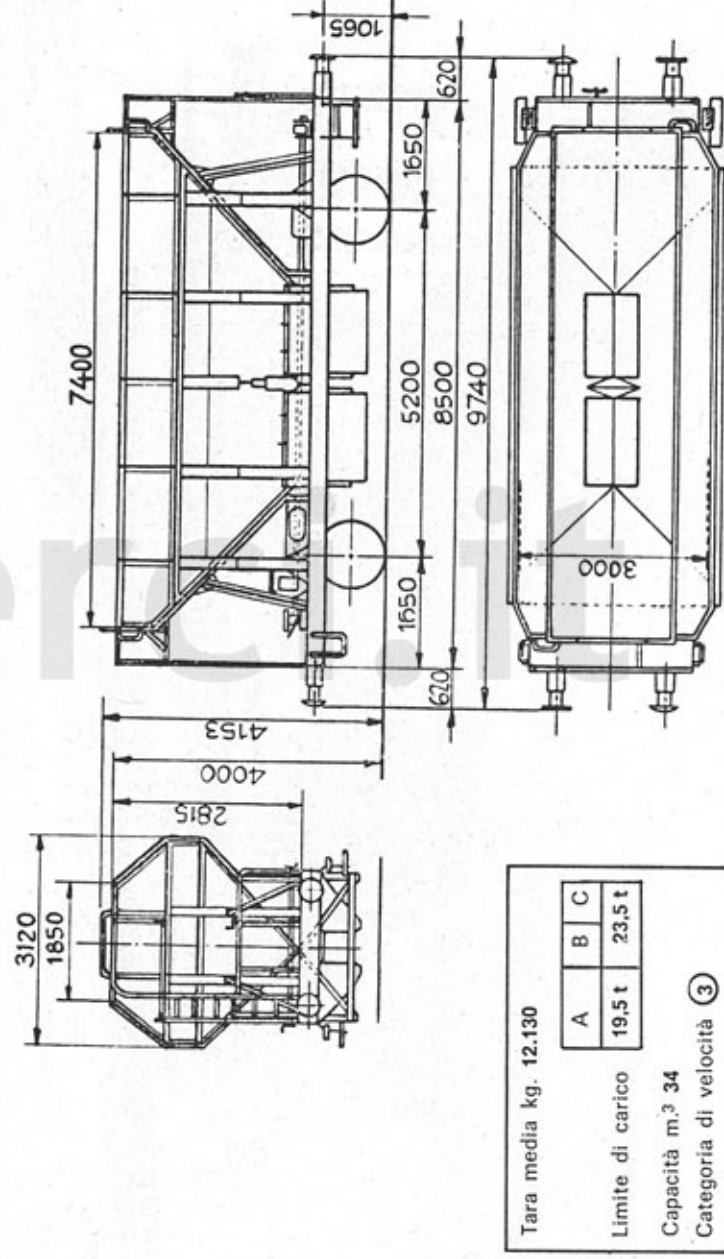
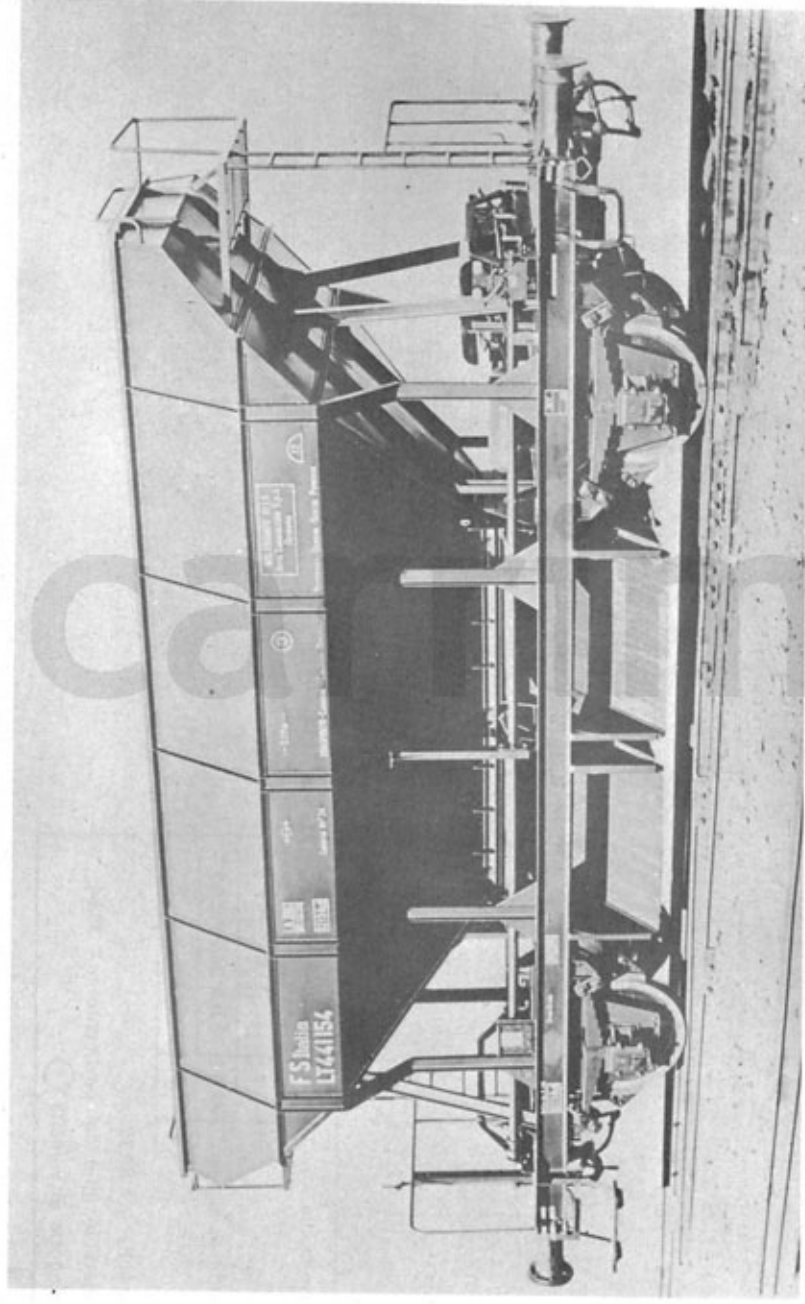
Limite di carico	A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃
	42,0 t	48,0 t	50,0 t	58,0 t	
S	42,0 t	48,0 t			

Capacità m.³ 69,35

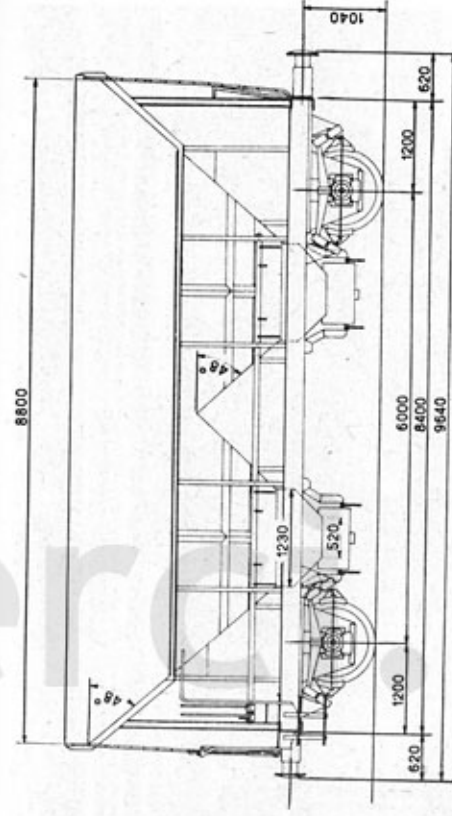
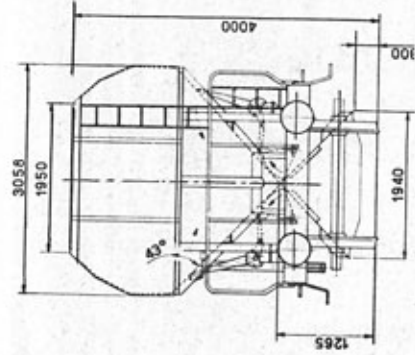
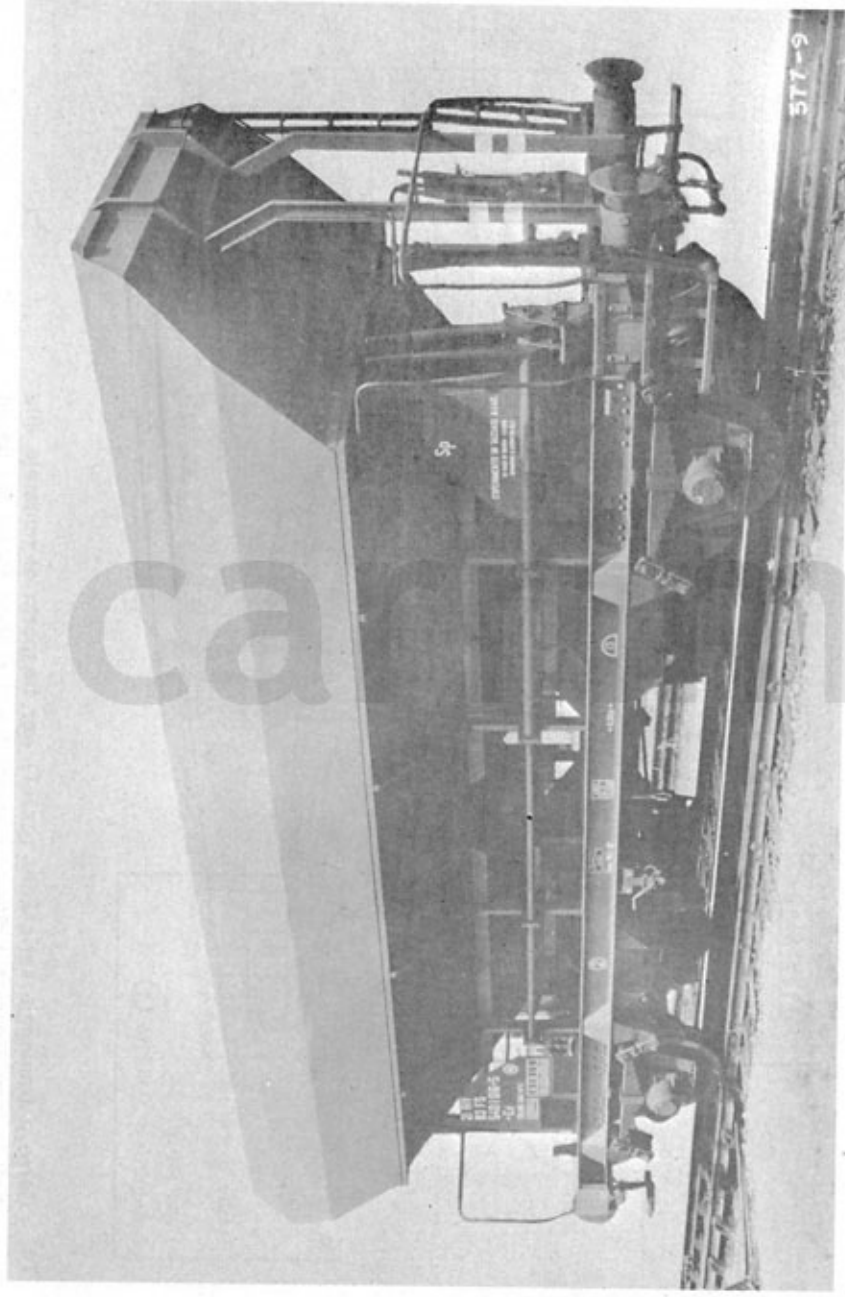
Superficie utile del pavimento m.² 35,84

Categoria di velocità ①

13) - Carro alte sponde a carrèlli serie Eas (nuova costr.) di tipo standard, atto al trasporto di tutte le merci da carro scoperto (vedasi punto 2.4.).



- 14) - Carro a tramoggia serie Edm (ex LT) per trasporto di minerale alla rinfusa, con 4 paratoie che ne consentono lo scarico totale sia da un lato sia dall'altro (vedasi punto 2.4.).



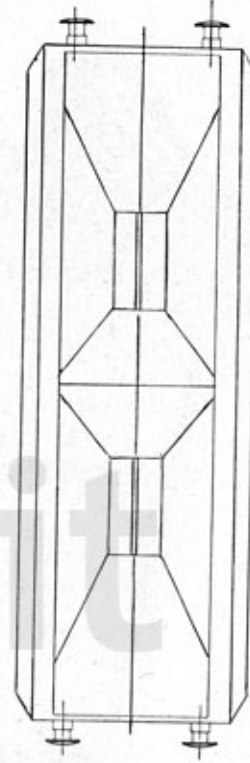
A	B	C
20,0 t	24,0 t	28,0 t

Tara media kg. 12.000

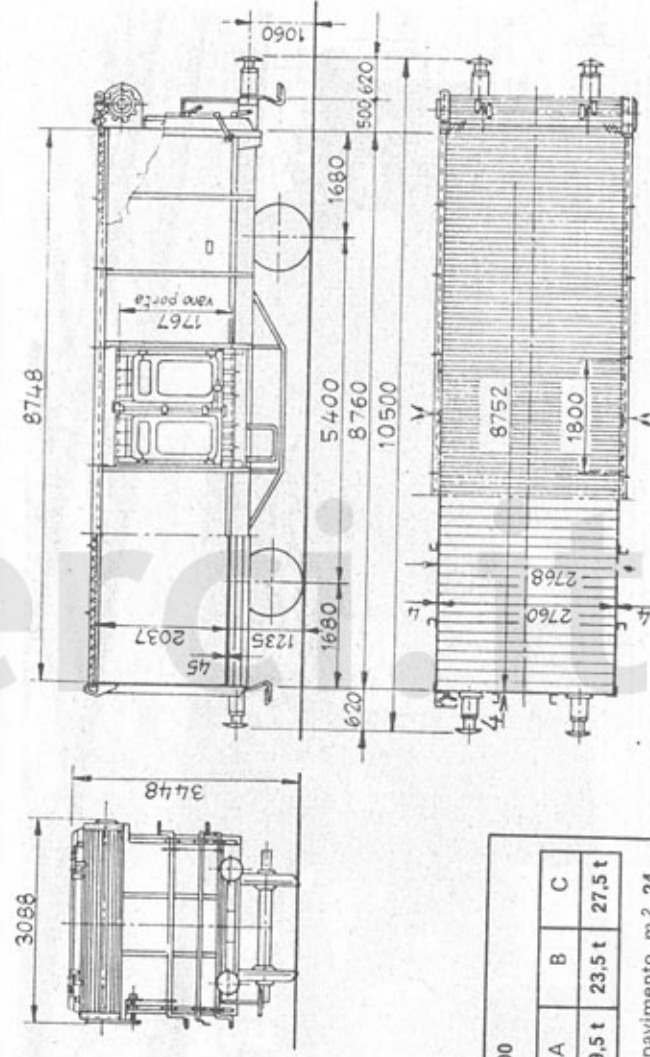
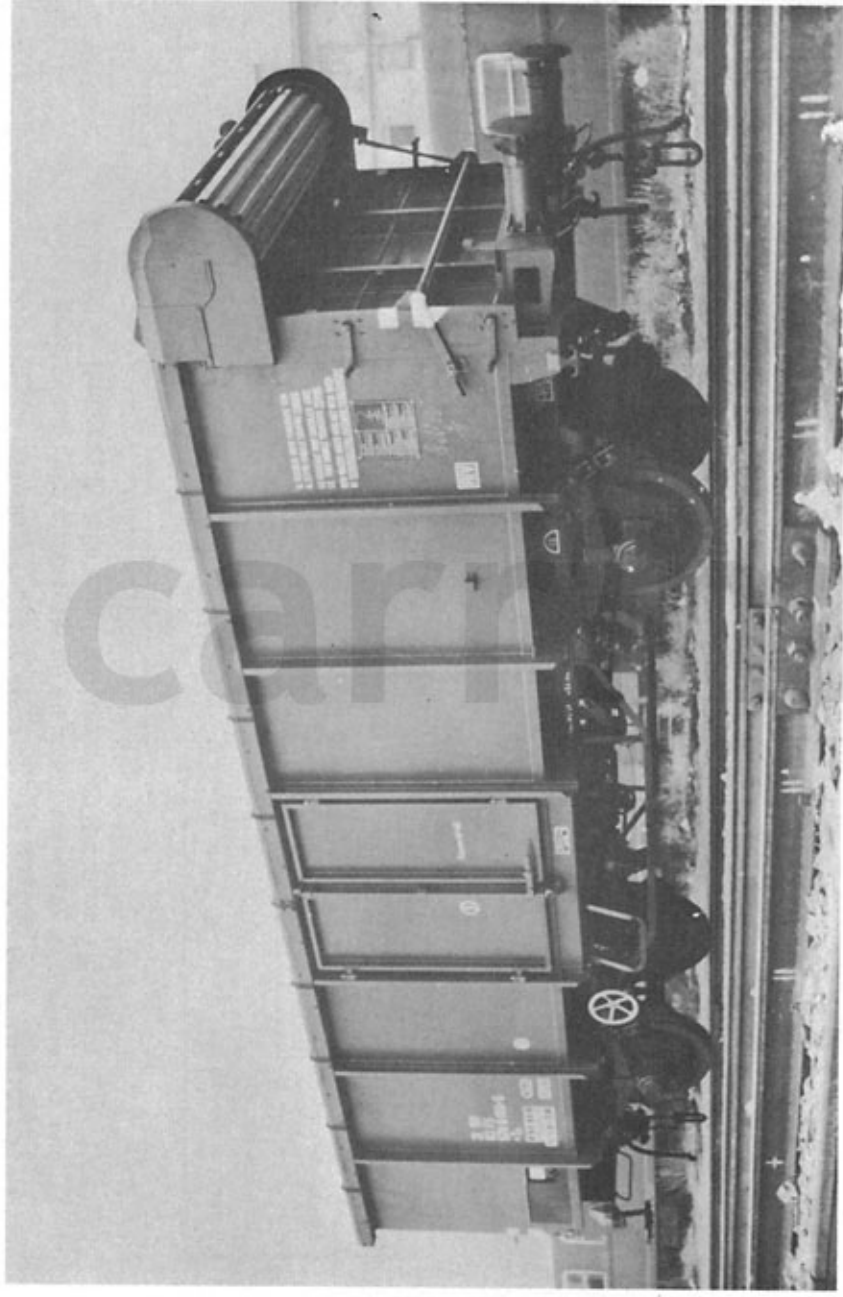
Limite di carico

Capacità m³ 41

Categoria di velocità (2)



- 15) - Carro a tramoggia serie Ed per trasporto merci alla rinfusa, con 4 paratoie che ne consentono lo scarico totale sia da un lato sia dall'altro (vedasi punto 2.4).



Tara media kg. 12.400

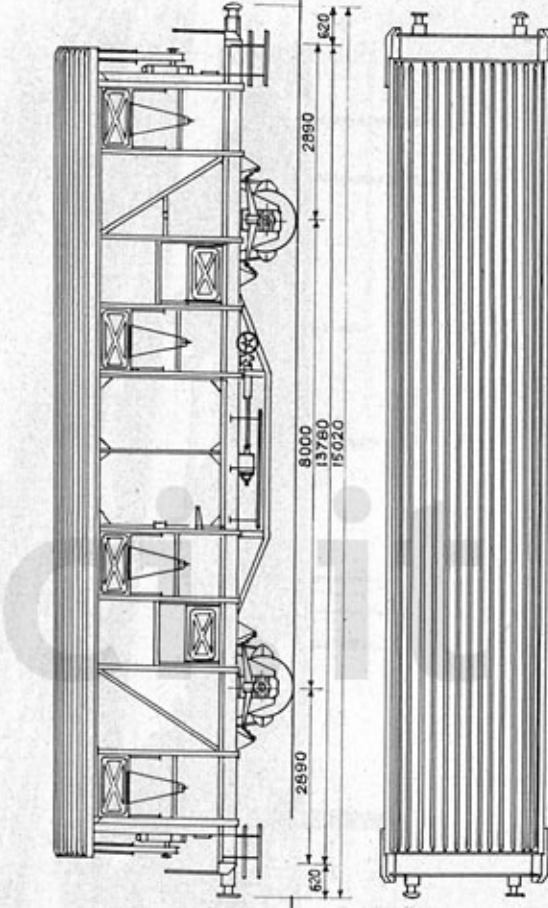
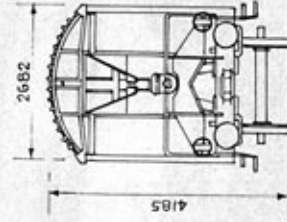
	A	B	C
Limite di carico	19,5 t	23,5 t	27,5 t

Superficie utile del pavimento m.² 24

Capacità m.³ 48

Categoria di velocità ②

- 16) - Carro a tetto avvolgibile serie T (ex Ltm) atto al trasporto di tutte le merci da carro scoperto e di quelle da carro coperto, eccetto le derrate deperibili (vedasi punto 2.5.).



Tara media kg. 15.850

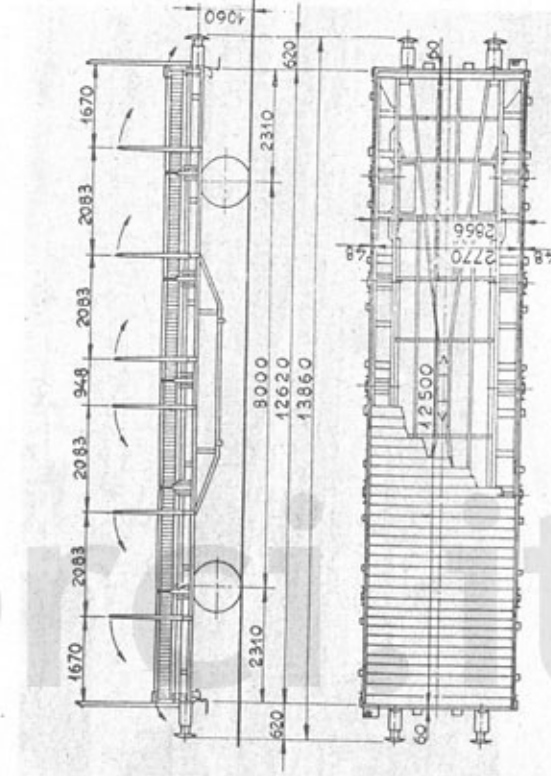
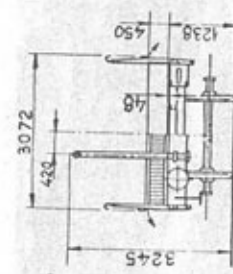
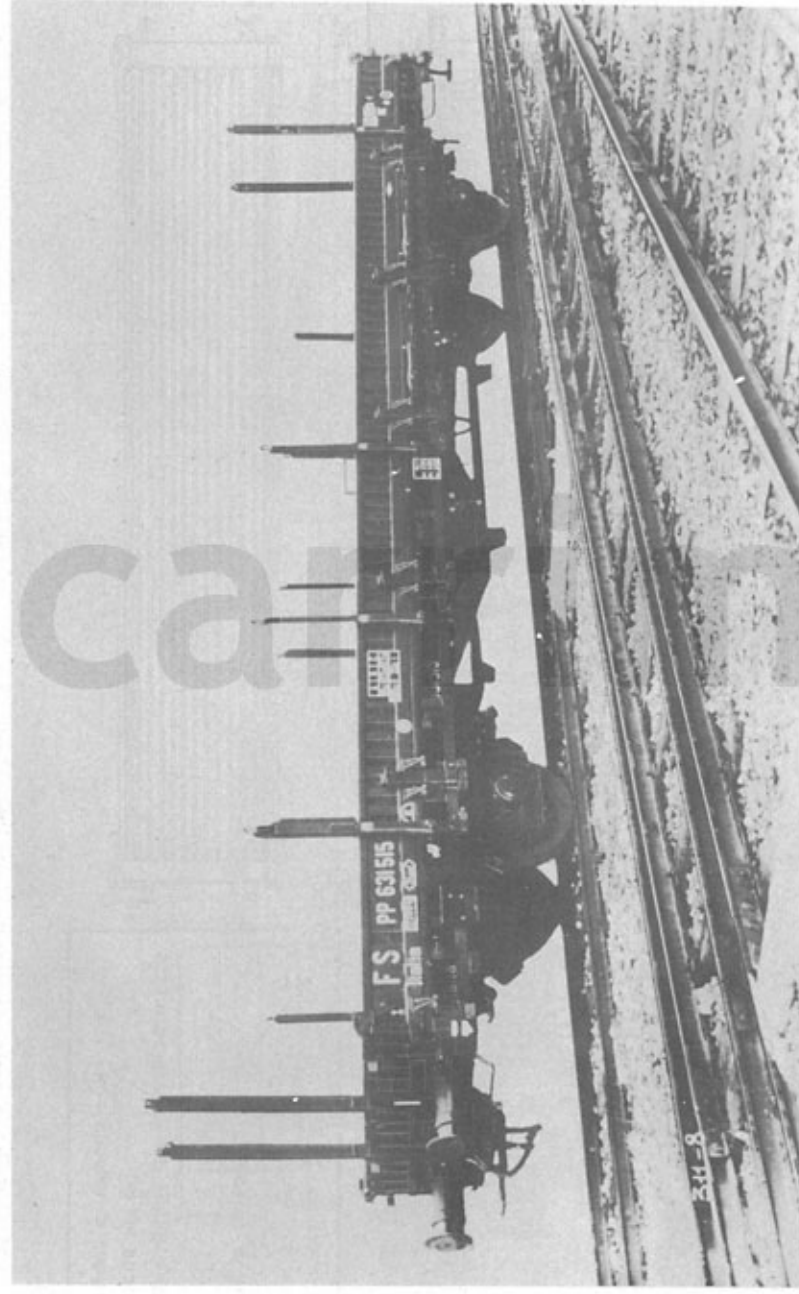
	A	B	C
Limite di carico	16,0	20,0	24,0
S	16,0	20,0	

Superficie utile del pavimento m² 33

Capacità m³ 80

Categoria di velocità ★

- 17) - Carro a tetto ribaltabile serie Tbs, atto al trasporto di tutte le merci da carro scoperto e di quelle da carro coperto, comprese le derrate (vedasi punto 2.5).



Tara media kg. 12.200

	A	B	C
Limite di carico	19,5 t	23,5 t	27,5 t
S	19,5 t	23,5 t	

Superficie utile del pavimento m.² 34,6

Capacità m.³ 15

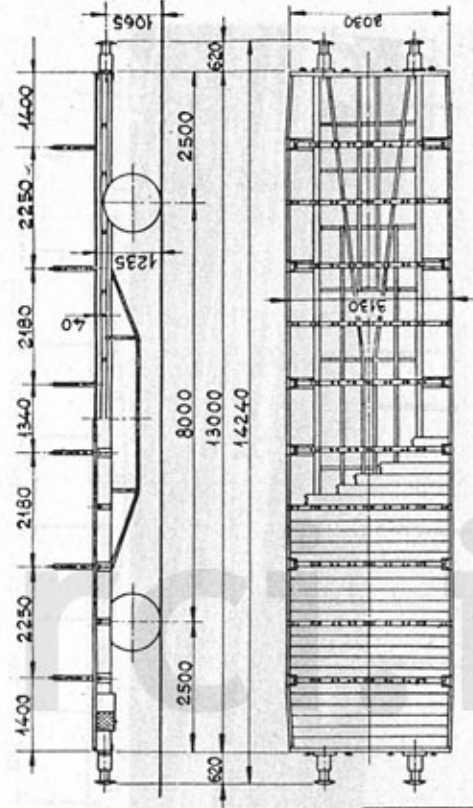
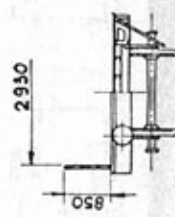
Categoria di velocità ①

m	t
a-a	2 16
b-b	5 19
c-c	8 23

- 18) - Carro pianale serie Ks (ex PP) tipo standard, con sponde laterali e di testa ribaltabili, con 6 stanti su ciascuna sponda laterale e 2 su quelle di testa (vedasi punto 2.6.1).



2930



Tara media kg. 10.250

	A	B	C
Limite di carico	21,5 t	25,5 t	29,5 t
	S		
	21,5 t		25,5 t

Superficie utile del pavimento m.2 38

Categoria di velocità ①

m	t
a-a	2 12
b-b	5 15
c-c	8 20

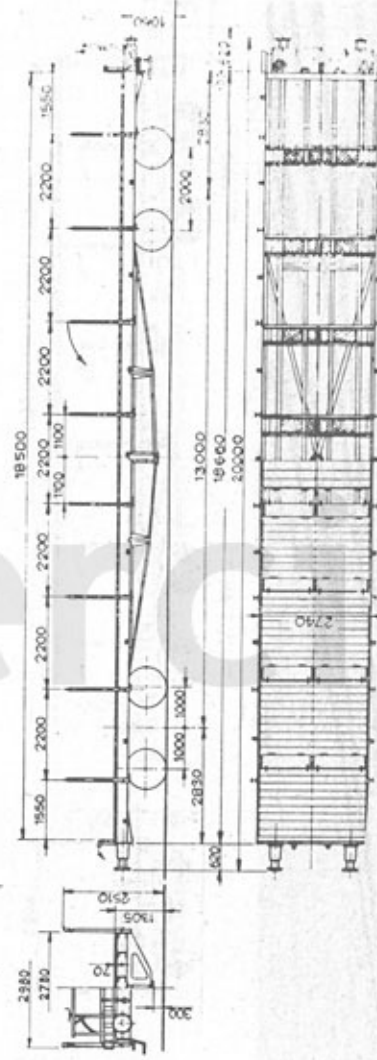
- 19) - Carro pianale serie Kps (ex PPO) senza sponde, ma con 6 stanti su ciascuna sponda laterale (vedasi punto 2.6.1.).



120) Carro piano a 8 stanti, tipo standard, fornito di sponde di testa, e con

8 stanti su ciascun lato, particolarmente atto al trasporto di profilati (vedasi punti 2.6.2.).

(I carri Rgs sono muniti di spondine laterali che li rendono atti anche al trasporto di transcontainers).



Tara media kg. 25.250

	A	B	C
Limite di carico	38,5 t	45,5 t	54,5 t
S	38,5 t	42,0 t	

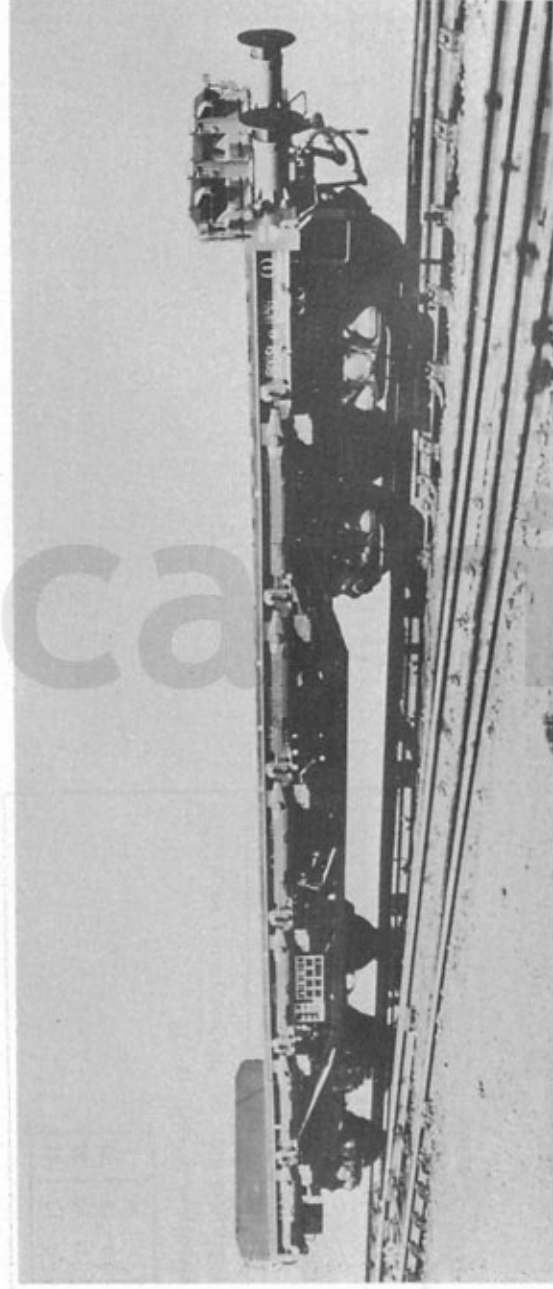
Superficie utile del pavimento m.² 51

Categoria di velocità ①

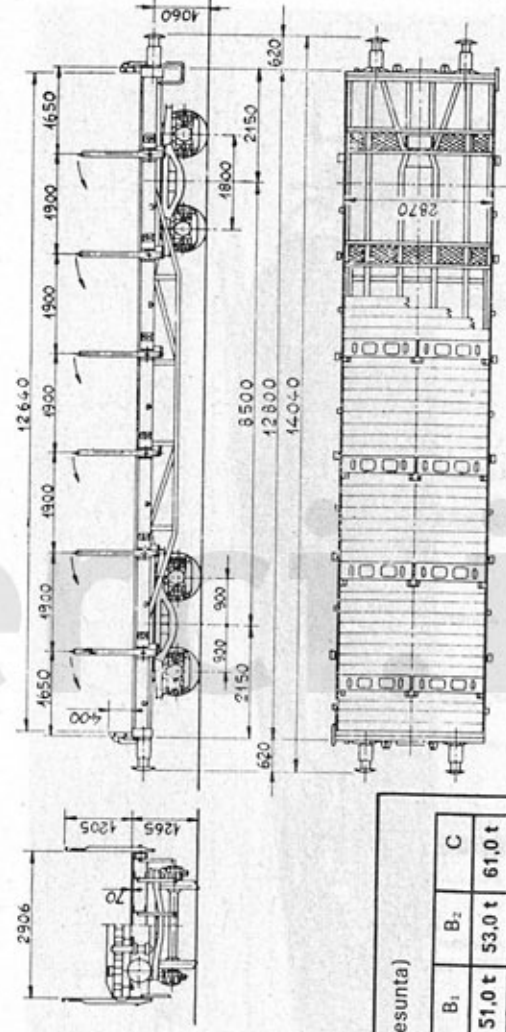
	m	t
a-a	3	34
b-b	10	37
c-c	13	44

- 20) - Carro pianale a carrelli serie Rs (ex Poz) di tipo standard, provvisto di sponde di testa, e con 8 stanti su ciascun lato, particolarmente atto al trasporto di profilati (vedasi punti 2.6.2.). (I carri Rgs sono muniti di spondine laterali che li rendono atti anche al trasporto di transcontainers).

Il carrello è stato studiato per il trasporto dei tronchi di legno e
 è stato progettato per il trasporto di tronchi di legno (vedi fig. 1 e 2).
 Esso è dotato di un sistema di bloccaggio per evitare lo scivolo e il



Cam



Tara media kg. 19.000 (presunta)

	A	B ₁	B ₂	C
Limite di carico	45,0 t	51,0 t	53,0 t	61,0 t
S	45,0 t	51,0 t	53,0 t	

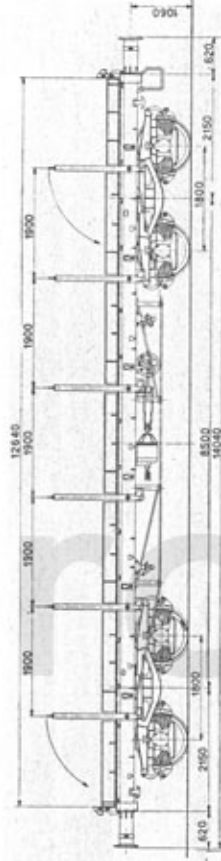
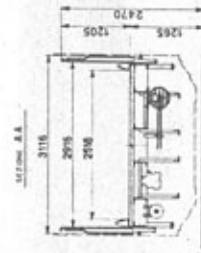
Superficie utile del pavimento m.² 36

Categoria di velocità ①

m	T
a-a	2 30
b-b	5 39
c-c	8,5 50

21) Carro pianale corto a carrelli serie Rmms (nuova costr.) di tipo standard, provvisto di sponde di testa e con 6 stanti su ciascun lato, particolarmente atto al trasporto di carichi concentrati (vedi fig. 2.5.2).
 (I Carri Rgmms sono muniti di spondine laterali che li rendono atti anche al trasporto di tronchi).

1) Carro pianale corto fornito di motore (serie) che il motore era sulla di sinistra e
 il car a 1000 m. Carro 1000 per il primo 1000 m. Carro 1000 m. Carro 1000 m. Carro 1000 m.



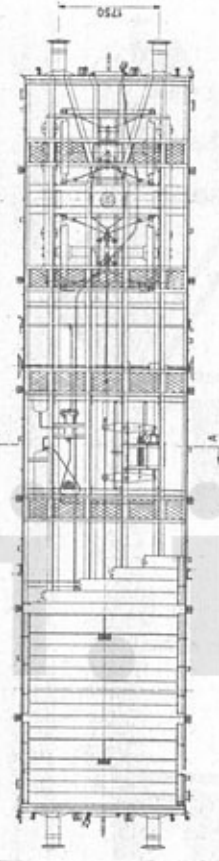
Tara media kg. 20.000

	A	B ₁	B ₂	C
Limite di carico	44,0 t	50,0 t	52,0 t	60,0 t
S	44,0 t	50,0 t	52,0 t	60,0 t

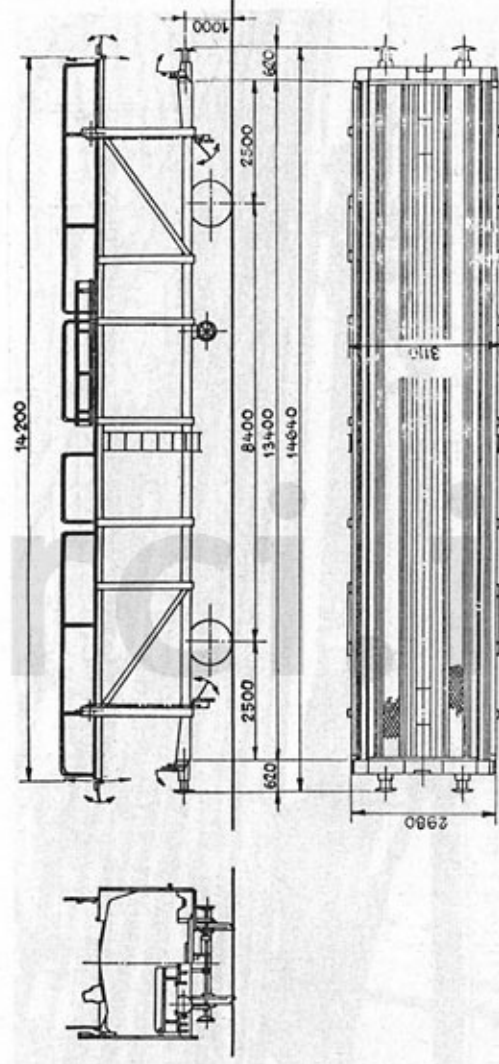
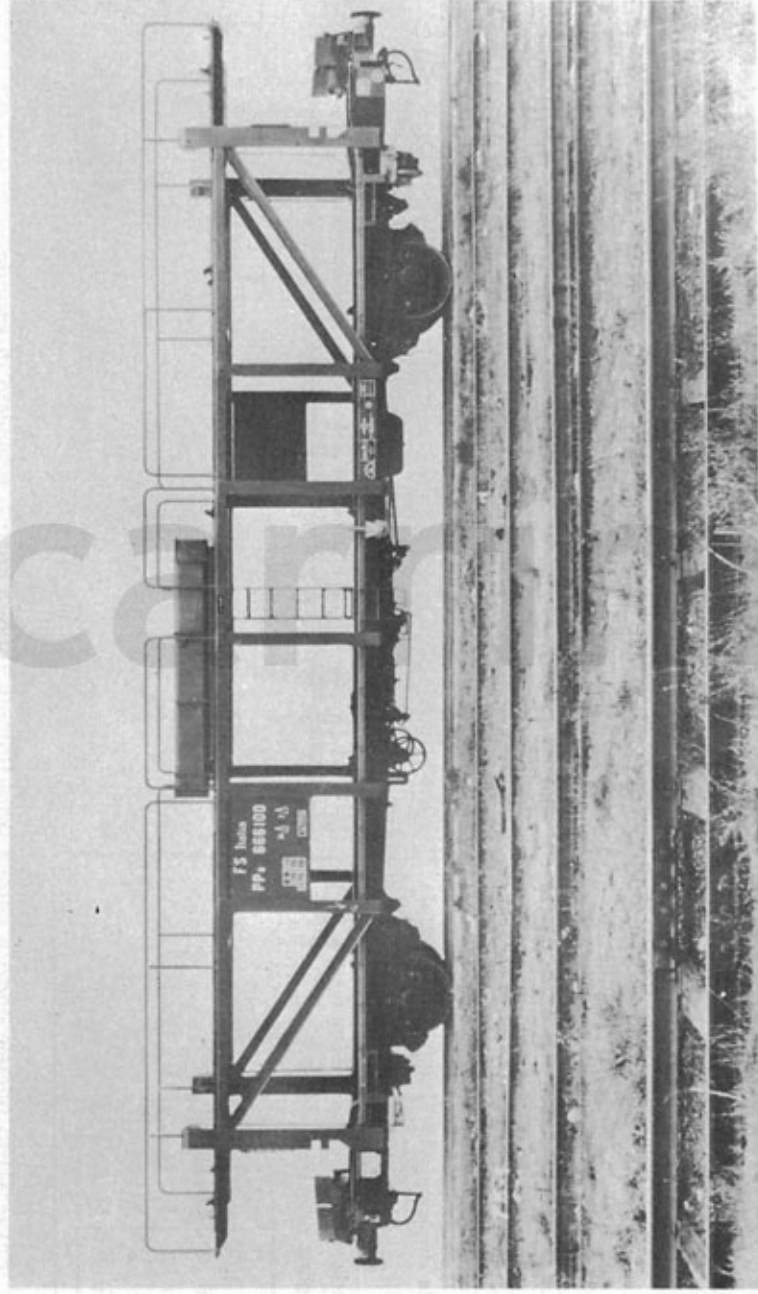
Superficie utile del pavimento m² 36

Categoria di velocità 1

m	Δ	Δ	Δ
a-a	2	30	35
b-b	3	34	44
c-c	5	39	48
d-d	8,5	50	60



22) - Carro pianale corto a carrelli serie Rgms (nuova costr.), provvisto di sponde di testa e sponde laterali. Queste ultime consentono di utilizzare il carro anche per il trasporto di transcontainers.



Tara media kg. 14.200

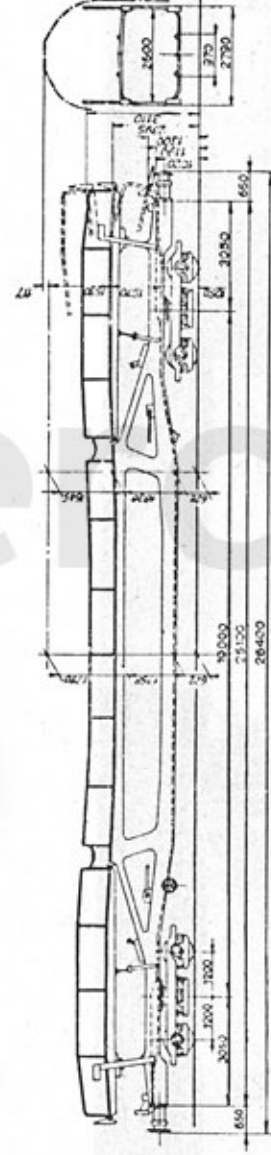
Limite di carico

	A	B	C
	14,0 t	14,0 t	14,0 t
S	13,0 t	13,0 t	13,0 t

Freno Breda con dispositivi M.V. e V.C.

Categoria di velocità ⚡

23) Carro a due piani serie Lekqs (ex PPaut) per trasporto automobili (vedasi punto 2.7.1.).



TIPO DI MACCHINA

Fiat 1300 - Fiat 1500 - Fiat 124 - Fiat 125 -
 Panhard - Dauphine - R 8 - Jaguar - Simca
 1000 - Opel Kadett - AMI 6 - FIAT 1800 -
 FIAT 2300 B PEUGEOT 403/404 - DS 19 B -
 DS 19 Cabriolet - ID 19 Luxe B - Pontiac -
 Cadillac 69 - Crysler.

Imperial - Buick

Mercedes 220 - Cadillac 69

Citroen 2 CV

rolls Royce

Tara media kg. 28.400

A	B	C
19 t		
S	19 t	

Limite di carico

Categoria di velocità \odot

CARICO

In qualunque posizione del carro

Escluso nel piano sup. zona piano inclinato

Escluso nel piano sup. zona piano inclinato

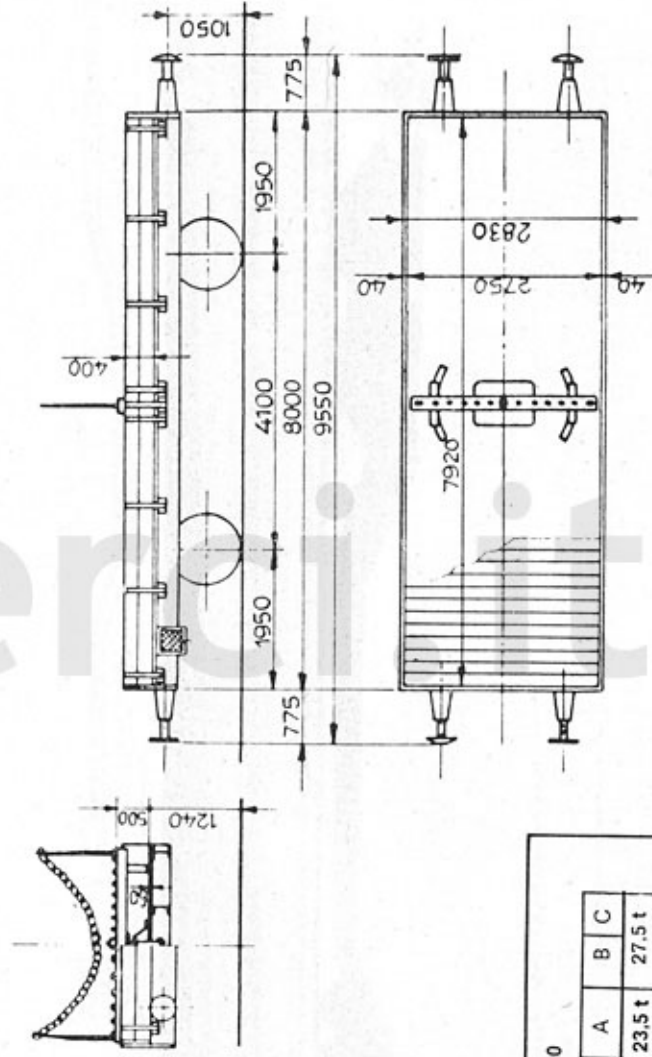
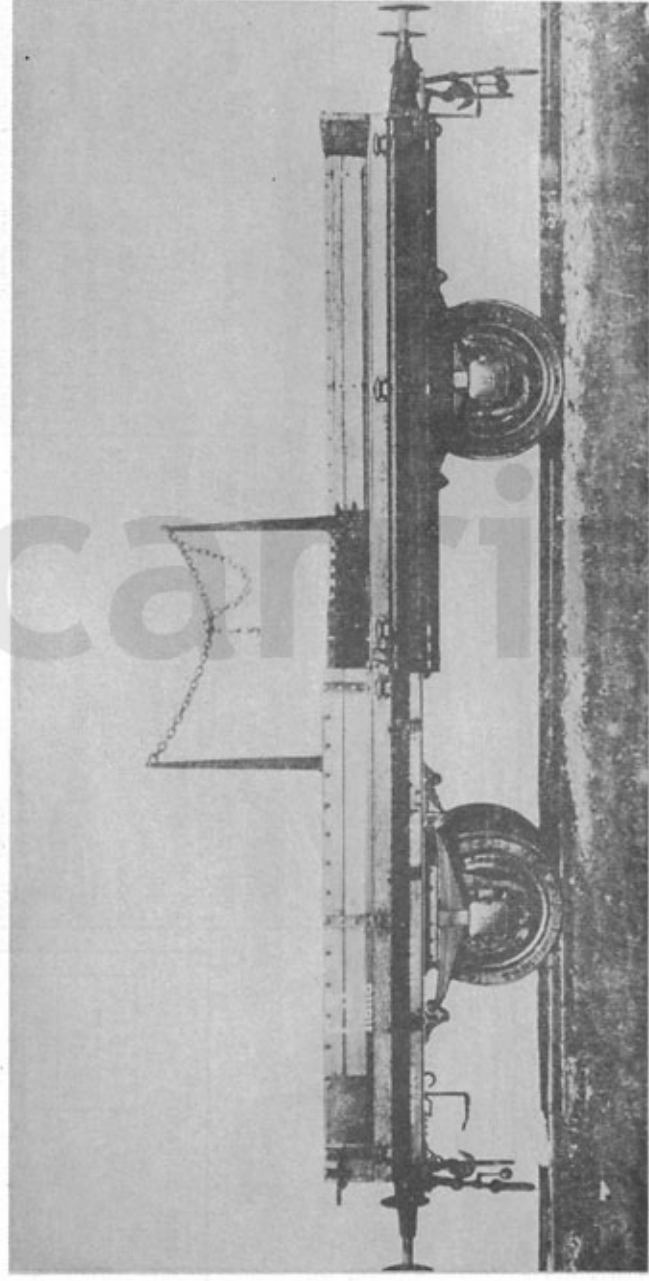
Escluso nel piano inf. zona carrello

Escluso nel piano inf. zona carrello

Escluso nel piano sup. zona piano inclinato

Escluso nel piano sup. zona portale

- 24) Carro pianale a carrelli a due piani per trasporto auto serie Sekqs
 (vedasi punto 2.7.2.).



Tara media kg. 8.500

A	B	C
23,5 t		27,5 t

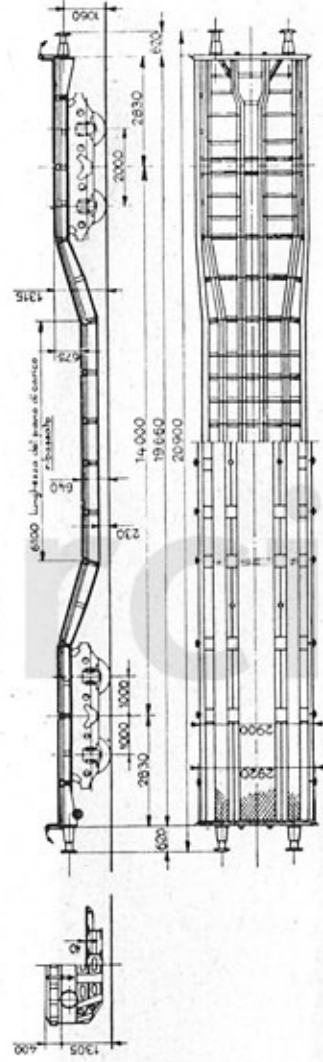
Limite di carico

Superficie utile del pavimento m.² 22

Capacità m.³ 8,8

Categoria di velocità ③

25) - Carro a bilico serie Lc (ex O), atto al trasporto di oggetti di grande lunghezza da caricarsi su due o più carri (vedasi punto 2.7.1.).

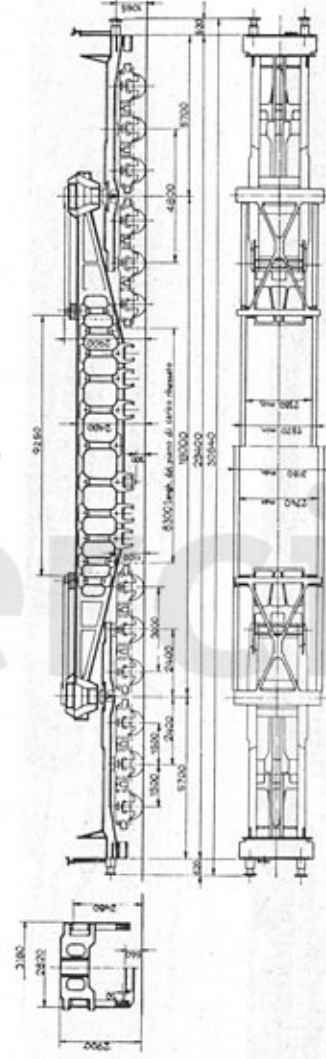


Tara media kg. 26.400

	A	B	C
Limite di carico	37,5 t	45,5 t	53,5 t

Categoria di velocità ②

26) - Carro pianale con piano di carico ribassato serie Uai (ex Pvz), atto a trasporti eccezionali (vedasi punto 2.8.).



Tara kg. 90.000

Tara senza traverse del piano ribassato kg. 87.000

Limite di carico

A	B	C
102,0 t	126,0 t	150,0 t

Categoria di velocità ④

m	t
a-a 2	126
b-b 5	138
c-c 8	150

Tara kg. 90.000

Tara senza traverse del piano ribassato kg. 87.000

Limite di carico

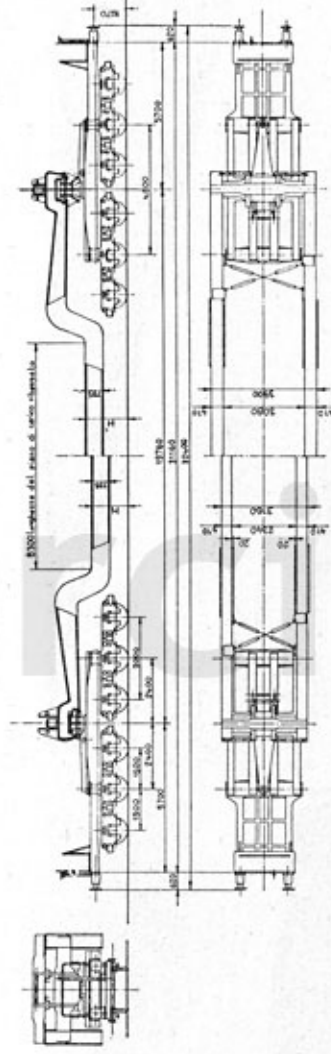
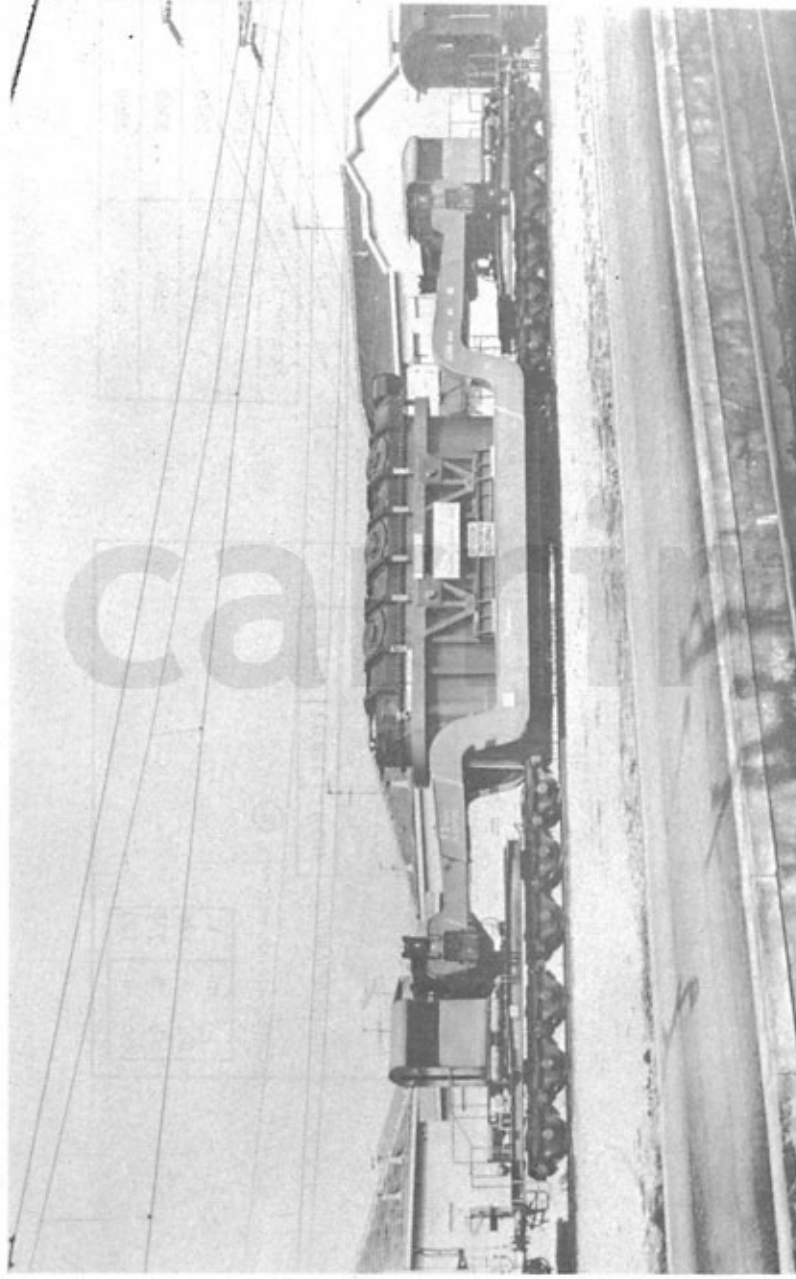
A	B	C
102,0 t	126,0 t	150,0 t

Categoria di velocità ④

m	t
a-a 2	126
b-b 5	138
c-c 8	150

Scartamenti intermedi lungheroni	
interni	esterni
2470	2910
2560	3000
2650	3090

27) - Carro pianale con piano di carico ribassato serie Uai (ex Pvz), atto a trasporti eccezionali (vedasi punto 2.8.).



Tara kg. 88.000

A	B	C
104,0 t	128,0 t	152,0 t

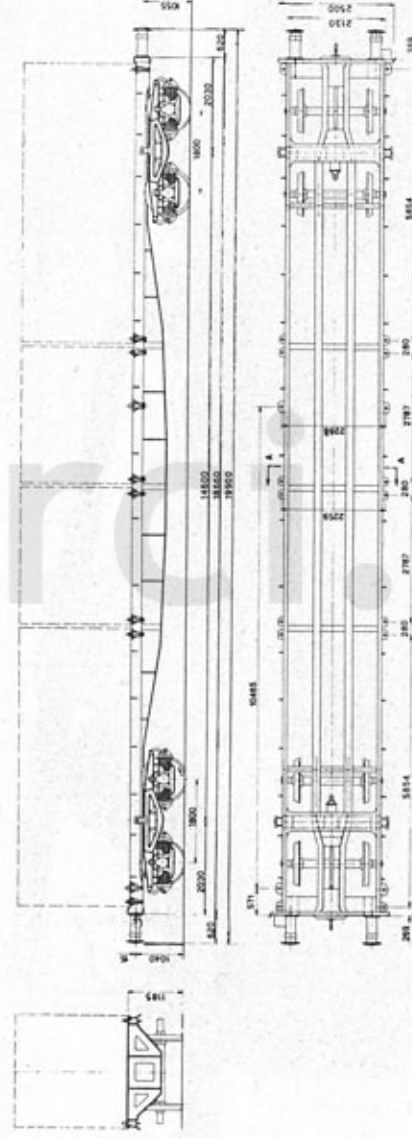
Limite di carico

Categoria di velocità ④

m	t
a-a	2
b-b	5
c-c	8



ATTUALI A.A.



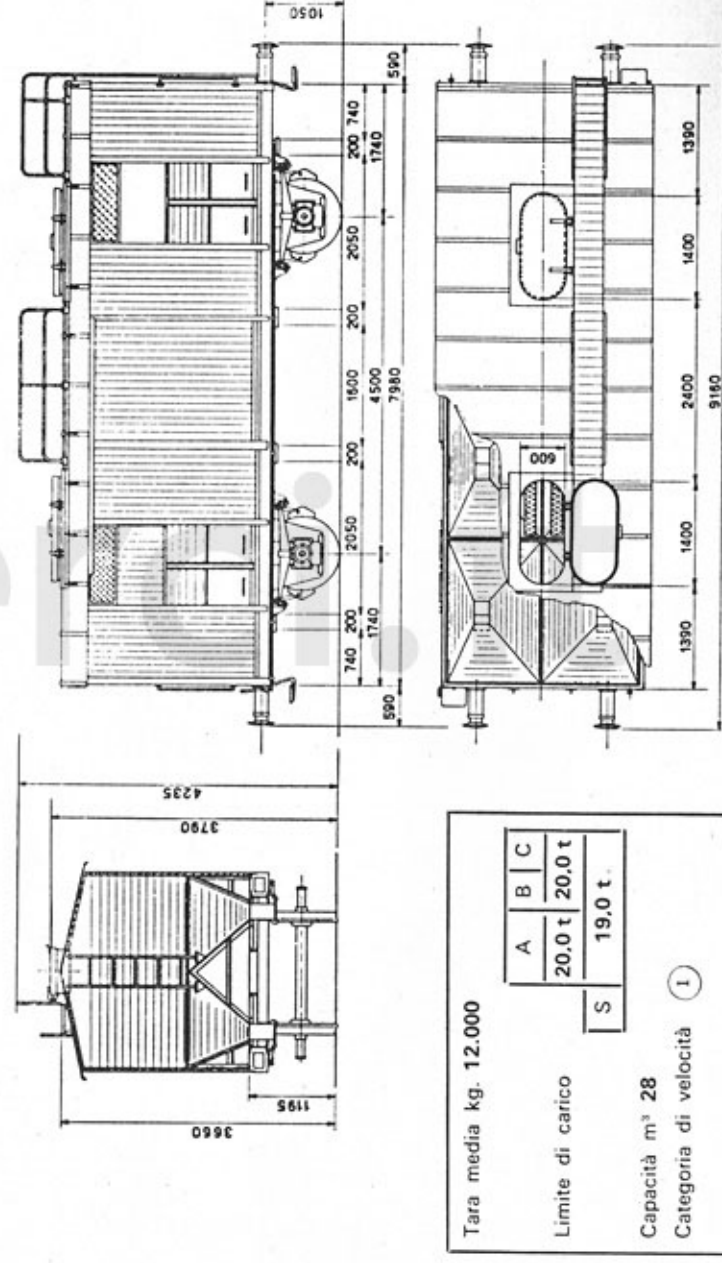
Tara media kg. 16.500

Limite di carico

	A	B	C
	47,5 t	55,5 t	63,5 t
S	47,5 t	55,5 t	

Categoria di velocità ①

N. COMBINAZ.	N. TRASCONTAINERS TRASPORTABILI					
	Cat. 10	Cat. 20	Cat. 30	Cat. 40	SEA-LAND 35'	
1	—	3	—	—	—	
2	2	2	—	—	—	
3	—	—	2	—	—	
4	—	1	—	1	—	
5	1	1	1	—	—	
6	—	1	—	—	1	



- 30) - Carro Udgs specializzato al trasporto di granaglie alla rinfusa, munito di aperture sull'imperiale, per il carico dall'alto, e di piani inclinati ed aperture sul pavimento per lo scarico completo a gravità (vedasi punto 2,9)

Stampato in Roma
nella
Tipo-Litografia
Gennaio 1972

carrimerici.it

carrimercci.it