

LA MARCATURA UNIFORME DEI CARRI

Queste note hanno lo scopo di fornire alcuni cenni sulla marcatura uniforme dei carri e delle principali modifiche che ha subito, dalla sua introduzione ai giorni nostri.

La marcatura uniforme è stata introdotta a partire dal 1/10/1964 in sede europea, mentre per le FS il punto di avvio è stato la circolare istitutiva del 25/01/1965. Tre sono state le tappe che hanno introdotto modifiche più o meno pesanti: una prima nel 1974, una seconda nel 1979 e una terza nel 1991. Più avanti vedremo brevemente quali modifiche hanno apportato ciascuna di queste.

Prima di addentrarsi nella marcatura uniforme conviene, anche dal punto di vista storico, vedere quale era la marcatura dei carri FS nell'epoca immediatamente precedente.

1 Cenni sulla marcatura FS Italia

Prima del 25/01/65, la marcatura dei carri FS prevedeva una sigla letterale ed un numero di sei o sette cifre.

Le sigle definivano la tipologia del carro, così come la prima cifra del numero (o la seconda per alcune famiglie, come vedremo più avanti).

I carri tipo F e L avevano anche un secondo gruppo di numerazione a sette cifre (in pratica la ripetizione della prima cifra: 1100000 e 4400000) perché il loro quantitativo era tale da non poter essere contenuto nei centomila numeri assegnati a questi gruppi.

Tutti i carri con centinaia pari erano dotati di freno a vite e di garetta del frenatore, quelli con le centinaia dispari ne erano sprovvisti o erano dotati di freno a mano di stazionamento.

Inoltre, vi erano altre due famiglie di carri con numerazione che seguiva lo stesso criterio: i carri pervenuti all'Italia a seguito della prima guerra mondiale (bottino di guerra) per i quali il numero era di sette cifre ed iniziava sempre per 7 e i carri confiscati all'inizio della guerra che avevano un numero di sei cifre ed iniziavano sempre per 0. Per entrambi questi tipi di carri la seconda cifra seguiva il criterio riportato in Tabella 1.

La sigla (sempre una lettera maiuscola) poteva essere ripetuta (esempio FF, PP o LL) se il carro aveva particolari caratteristiche:

- per i carri coperti una capacità (volume) superiore a 50 m³ (tranne i carri F standard UIC da 63 m³ e quelli a monta alta da 52 m³)
- per i carri scoperti un piano utile di carico con lunghezza maggiore di 8,5 m, anche qui con l'eccezione dei carri L standard UIC da 8,75 m ed alcuni carri L di caratteristiche analoghe ai carri standard, ottenuti per lo più dalla modifica di carri preesistenti.

Inoltre, qualsiasi carro a carrelli prendeva la lettera minuscola z. Potevano esserci altre lettere maiuscole e/o minuscole a seguire la sigla, per segnalare particolari caratteristiche del carro. Per esempio, la lettera minuscola b indicava, con l'esclusione dei carri speciali per il servizio interno dell'Amministrazione, l'attitudine del carro a viaggiare sulla rete inglese.

Tipo carro	Sigla	Numeri di servizio	Note
Carri chiusi con finestre a reticolato	F	100000 a 199999 1100000 a 1199999 7100000 a 7199999 0100000 a 0199999	
Carri chiusi con finestre e sportelli ma senza reticolato, per trasporto merci o bestiame	G	200000 a 299999 7200000 a 7299999 0200000 a 0299999	
Carri coperti senza finestre, per trasporti merci varie	H	300000 a 399999 7300000 a 7399999 0300000 a 0399999	
Carri con sponde alte oltre 0,5 m e porte laterali	L	400000 a 499999 4400000 a 4499999 7400000 a 7499999 0400000 a 0499999	
Carri con sponde basse tutte mobili di	P	600000 a 699999	

altezza non superiore a 0,5 m o senza sponde		7600000 a 7699999 0600000 a 0699999	
Carri con sponde mobili e bilico con stanti	Q	700000 a 799999 7700000 a 7799999 0700000 a 0799999	
Carri serbatoio	M	900000 a 999999 7900000 a 7999999 0900000 a 0999999	
Carri serbatoio ex tender per trasporto acqua	Mt	9000000 a 9999999	
Veicoli speciali per il servizio interno dell'Amministrazione	V	800000 a 899999 7800000 a 7899999	
Carri Privati	Sigle come sopra	500000 a 599999	Il numero è seguito da una P posta entro un rettangolo

Per le cisterne di proprietà FS, la lettera M poteva essere seguita da un numero (da 1 a 11). Tale numero indicava il prodotto cui era destinato il serbatoio: assenza di numero – acqua; 1 – alcol etilico fino a M11 – acido solforico concentrato. Eccezione a questa regola era la lettera minuscola **g**, indicante l'attitudine al trasporto di cereali alla rinfusa. Infine, già le prescrizioni RIV, a partire dal 1963, richiedevano che la marcatura sui carri, ove possibile, fosse posta ad altezza di 1600 mm dal piano del ferro (p.d.f.).

Esempio 1: carro FF 190220 era un carro chiuso con finestre a reticolato, con volume superiore a 50 m³ ripetizione lettera F, con freno a vite e garetta (centinaia pari).

Esempio 2: carro Hgm 320300 era un carro refrigerante, con pareti coibentate e ghiacciaia per trasporto carni macellate (g per ghiacciaia e m macellate), senza freno a vite (centinaia dispari).

Esempio 3: carro LL 7448288 era un carro ricevuto in riparazione danni di guerra (7), a sponde alte (prima cifra 4), con piano di carico superiore a 8,5 m (LL), la centinaia pari (il 2) denota la presenza del freno a vite e di garetta (questo carro era ancora presente negli inventari FS al 1 gennaio 1999!).

Esempio 4: FI 140246 era un carro chiuso con finestre a reticolato, con volume superiore a 50 m³ ripetizione lettera F, dotato di freno a mano (centinaia pari) ed intercomunicante sulle testate (lettera maiuscola I).

Esempio 5: M era un carro cisterna, con freno a vite e garetta (centinaia pari) atto al trasporto di liquidi.

2 La marcatura uniforme (dal 65)

Come accennato prima, una circolare FS del 25/01/65 stabiliva l'uso della marcatura uniforme per i carri FS. Questa marcatura era stata applicata per la prima volta dal 1-10-64, a livello europeo. Questa doveva essere applicata ai carri per servizio internazionale entro il 01/10/68, mentre i carri adibiti al solo servizio interno potevano mantenere ancora la marcatura precedente (ancora oggi si trovano alcuni carri con la vecchia marcatura).

La marcatura uniforme è costituita da una Marcatura Letterale ed una Marcatura Numerica.

Le motivazioni di questa marcatura potevano ricercarsi nell'aumentato scambio di carri tra le varie reti europee Europ e non ed ai problemi che le marcature nazionali ponevano agli addetti di una Rete nell'impiego di un carro giunto da una Amministrazione estera, specie se in regime Europ. (N.B. Il regime Europ consentiva ad una Amministrazione di riutilizzare un carro, giunto carico sul suo territorio, ricaricandolo per un'altra destinazione, nazionale o internazionale. I carri non Europ, ancor oggi, quando sono scaricati, devono essere restituiti all'Amministrazione proprietaria entro un tempo stabilito).

Le sigle per le varie tipologie di carri erano diverse da un'Amministrazione ad un'altra o, anche se uguali, denotavano tipi diversi di carri (per le DB i carri a sponde alte erano gli O, per le FS erano gli L, per le DB i carri V definivano carri per trasporto animali, per le FS questi erano i Go, mentre i V per le FS erano i carri di servizio, ecc.).

Con la marcatura uniforme si cercava di ovviare a questo: il codice letterale di un carro ne definiva le caratteristiche tecniche, mentre il suo codice numerico ne definiva caratteristiche tecniche, tasso di nolo ed amministrazione proprietaria o immatricolante (per i carri privati) oltre a segnalare la possibilità del carro a

viaggiare su reti a scartamento diverso dal normale. In altre parole, consentiva una identificazione facile e precisa delle caratteristiche più importanti di un carro (sia tecniche, sia d'impiego). Infine, l'introduzione avuta in quegli anni dei sistemi meccanizzati per la gestione dei veicoli richiedeva una certa uniformità nella loro marcatura.

L'esposizione che segue si riferisce alla situazione italiana, per altre amministrazioni possono esserci delle differenze (per esempio, come vedremo più avanti, in Italia i carri privati hanno sempre mantenuto la sigla letterale mentre per altre Amministrazioni, come ad esempio DB e SNCF, questa è ora assente).

E' da segnalare che la sigla letterale era obbligatoria per le sole reti aderenti alla Convenzione Europ (a quell'epoca: FS, SNCF, SNCB, NS, CFL, DSB, DB, SBB, OeBB) mentre quella numerica era obbligatoria per tutte le reti aderenti al RIV.

2.1 Marcatura Letterale

La Marcatura Letterale si divide in tre parti:

- lettera di serie, presente su tutti i carri, preceduta da un cerchio bianco;
- lettere indice a valore internazionale;
- lettere indice a valore nazionale.

Le lettere indice sono presenti solo se necessarie ad evidenziare le caratteristiche del carro.

2.1.1 Lettera di Serie

La lettera di serie è riportata sul carro a caratteri maiuscoli. Per ogni serie di carri sono stabilite i requisiti normali, l'assenza di alcune di queste caratteristiche o la presenza di caratteristiche diverse, è indicata dalle lettere indice. L'elenco delle lettere di serie, e dei relativi requisiti normali, è riportato nella tabella 2.

La lettera di serie era preceduta da un punto bianco, del diametro di 30 mm, che indicava che la marcatura letterale del carro era stata determinata secondo i criteri della marcatura uniforme. L'assenza di tale punto significava che la marcatura letterale era stata determinata secondo criteri peculiari dell'Amministrazione proprietaria o immatricolante.

L'altezza dei caratteri delle lettere maiuscole era stabilita, per le FS, in 90 mm. La normativa, in generale, prevedeva almeno 80 mm.

2.1.2 Lettere indice

Le lettere indice sono a carattere internazionale e nazionale. Per entrambe valgono queste regole: le lettere indice sono sempre minuscole e sono riportate in ordine alfabetico. E' importante segnalare che le lettere indici, sia internazionali, sia nazionali, possono assumere significato diverso da serie a serie. Solo alcune hanno valore uniforme: lettera **a** veicolo a carrelli (tranne serie L e S), lettera **f** veicolo a sagoma inglese.

2.1.2.1 Lettere indice internazionali

Seguono la lettera di serie e indicano che il carro ha alcune caratteristiche diverse da quelle ritenute normali per quella serie.

Esistevano 3 sottogruppi:

dalla lettera **a** alla lettera **i**: hanno valore additivo, ogni lettera denuncia la presenza di caratteristiche particolari in aggiunta a quelle normali;

dalla lettera **k** alla lettera **p**: hanno valore privativo, ogni lettera denuncia la mancanza di una delle caratteristiche ritenute normali per quella serie;

dalla lettera **q** alla lettera **s**: indicano la presenza di condotte o apparecchiature per il riscaldamento e l'attitudine a circolare in regime "S" o "SS".

Alcune lettere hanno significato uguale per tutte le serie:

- lettera **f** (applicata alle sole serie F, H, I, L, S, O, T e U) per i carri a sagoma inglese;

- lettera **k** per i carri aventi limite di carro inferiore al normale;
- lettera **q** condotta di riscaldamento elettrico (per tutte le tensioni ammesse);
- lettere **qq** condotta di riscaldamento ed apparecchiature elettriche (per tutte le tensioni ammesse);
- lettera **r** condotta di riscaldamento a vapore;
- lettere **rr** condotta ed apparecchiature di riscaldamento a vapore;
- lettera **s** per i carri atti a viaggiare in regime S;
- lettere **ss** per i carri atti a viaggiare in regime SS.

2.1.2.2 Lettere indice nazionali

Le lettere indici nazionali seguono sempre le lettere indice internazionali e sono separate da queste ultime da un trattino (-).

2.2 Marcatura Numerica

Il numero di servizio è composto da 12 cifre, suddivise in tre gruppi, di cui il terzo è, a sua volta suddiviso in due sottogruppi, ed è completato dalla cifra di autocontrollo.

2.2.1 Primo gruppo

Questo gruppo è di due cifre e definisce il regime di scambio del carro e la sua attitudine a viaggiare su uno o più scartamenti.

La prima cifra indica il nolo con il quale il carro è scambiato tra le varie amministrazioni (RIV, Europ, Interfrigo ecc.).

La seconda cifra indica l'attitudine del carro a circolare in solo traffico interno o anche in quello internazionale. In questo secondo caso fornisce anche l'indicazione se può viaggiare su un solo scartamento o su scartamenti diversi (ricordiamo che gli scartamenti europei sono 1435 mm per tutte le reti tranne: 1524 per URSS e Finlandia, 1672 per Spagna e Portogallo).

I carri di servizio (serie V per le FS) ricevono le cifre 30.

2.2.2 Secondo gruppo

Il secondo gruppo, anch'esso di due cifre, indica l'Amministrazione proprietaria o immatricolante (per i carri privati).

2.2.3 Terzo gruppo

Il terzo gruppo è il Numero di Servizio ed è di 7 cifre. Le prime quattro sono la "combinazione" ed individuano oltre alla serie di appartenenza, lo specifico gruppo cui il carro appartiene. Indirettamente definiscono anche le caratteristiche, in altri termini rappresentano la traduzione numerica della "Marcatura Letterale".

In particolare la prima cifra indica la serie di appartenenza (vedere Tabella 2), le successive tre indicano il particolare gruppo cui il carro appartiene in relazione alle proprie caratteristiche di esercizio.

Per i carri privati (prima cifra 0) era la seconda cifra a caratterizzare la tipologia del carro.

Le ultime tre cifre rappresentano il progressivo del carro. Pertanto, queste, possono variare da 000 a 999. Appare subito ovvio che, con questo sistema, un gruppo potrebbe avere al massimo solo 1000 carri! Per ovviare a questo inconveniente sono riservate, per alcune serie che si prevede possano avere consistenza numerica superiore, altre cifre della "combinazione".

A titolo di esempio, a quell'epoca (1965) i carri a sponde alte di tipo corrente (gli E: carri a sponde alte, a due assi, atti allo scarico di testa e per ribaltamento) erano alcune decine di migliaia in certe Amministrazioni, pertanto tutte le combinazioni da 5000 a 5099 furono riservate a questa tipologia di carro. Conseguentemente

tutti i carri con numerazione da 5 000 000 a 5 099 999 (100.000 carri) erano carri aventi le stesse caratteristiche che potevano appartenere anche ad un'unica Amministrazione.

E' da notare, per il caso specifico delle FS, che la cifra delle centinaia pari del progressivo numerico, con la marcatura uniforme, non assumeva più alcun significato di presenza di freno a mano a vite (se centinaia pari) o sua assenza (centinaia dispari), poiché l'applicazione del freno continuo aveva reso superfluo conoscere, dal suo numero di servizio, se il carro era dotato o meno di freno a mano.

Infine si segnala che potrebbero esserci due o più carri con lo stesso Numero di Servizio, appartenenti a due o più Amministrazioni. Saranno però perfettamente ed univocamente identificati se si considera l'intero numero di servizio a dodici cifre (cioè comprensivo di Regime di Scambio e Amministrazione).

2.2.4 Cifra di autocontrollo

La cifra di autocontrollo permette ai sistemi meccanizzati di verificare la correttezza del numero di servizio del carro. Questa è separata dal numero di servizio da un trattino (-). La cifra di autocontrollo è calcolata automaticamente secondo un certo algoritmo che tralasciamo per mancanza di spazio.

Numero di Serie	Lettera di Serie	Tipologia Carro	Requisiti normali	Note
0		Carri privati	-	La cifra 0 viene eliminata con la Circolare del 1979
1	G	Coperti di tipo corrente	A due assi, otto o più aperture di aereazione, lunghezza di almeno 9/15 m, limite di carico almeno 20/40 t	
2	H	Coperti di tipo speciale	Limite di carico almeno 20/40 t	
3	K	Pianali ad assi di tipo corrente	Sponde mobili, stanti corti, lunghezza di almeno 12 m, limite di carico almeno 20 t	
3	R	Pianali a carrelli di tipo corrente	Sponde di testa rovesciabili e stanti, lunghezza di almeno 18 m, limite di carico almeno 40 t	
3	O	Misti pianale-sponde alte	A due assi, sponde mobili e stanti, lunghezza di almeno 12 m, limite di carico almeno 20 t	
4	L	Pianali ad assi di tipo speciale	limite di carico almeno 20 t	
4	S	Pianali a carrelli di tipo speciale	limite di carico almeno 40 t	
5	E	Sponde Alte di tipo corrente	A due assi, rovesciabile di testa e di fianco, lunghezza di almeno 7,70/12 m, limite di carico almeno 20/40 t	
5 (poi 0 vedi nota)	T	Tetto Apribile	A due assi, pavimento piano, altezza pareti non superiore a 1,70 m, limite di carico almeno 20/40 t	Dalla Circolare del 1991, cifra 0
6	F	Sponde Alte di tipo speciale	limite di carico almeno 20/40 t	
7	Uh (poi Z vedi nota)	Serbatoio per merci liquide o gassose	Serie Z - Con contenitore metallico per trasporto di prodotti liquidi o gassosi, limite di carico almeno 25/50 t	Dalla Circolare del 1979, lettera Z
8	I	Refrigeranti o Isotermici o Frigorifero	A due assi, isolamento medio, contropavimento a griglia, casse a ghiaccio di almeno 3,5 m ³ , superficie di 19 m ² , limite di	

			carico almeno 15/30 t	
9	U	Altri carri non classificabili nelle serie F, H, L e S e specialmente carri a piano ribassato e carri serbatoio per prodotti liquidi, gassosi e polverulenti	limite di carico almeno 20/40 t	Dalla Circolare del 1979 Carri speciali non classificabili nelle serie F, H, L, S e Z
	V	Carri per servizio interno dell'Azienda	-	Dalla Circolare del 1979

Nota Nella tabella 2, dove vengono riportati due valori, separati da /, il primo valore si riferisce ai carri a due assi, il secondo ai carri a carrelli.

2.2.5 Aspetto della marcatura uniforme

Anche la disposizione reciproca dei vari elementi costituenti la nuova marcatura e la sua ubicazione sul carro venivano, per quanto possibile, unificati. Per i carri che offrono uno spazio sufficiente in altezza la disposizione era la seguente, dall'alto in basso, riga per riga:

- gruppo regime con affiancata, alla sua destra, l'indicazione in chiaro del regime stesso;
- gruppo proprietà con affiancata, alla sua destra, la consueta sigla dell'Amministrazione proprietaria o immatricolante;
- numero di servizio, nonché cifra di autocontrollo raggruppati come segue 000 0 000 – 0 dove le prime quattro cifre (con uno spazio tra la terza e la quarta) rappresentano la combinazione, le cifre dalla quinta alla settima il progressivo e l'ottava, separata dalle altre da un trattino, la cifra di autocontrollo;
- la sigla letterale del tipo del carro.

La marcatura secondo questa disposizione (a "quattro righe") era apposta sulla parte sinistra del carro, nella posizione più bassa, compatibilmente con lo spazio disponibile.

Per quei carri che offrono uno spazio limitato in altezza (tipicamente i pianali) la disposizione era la seguente:

- prima riga contenente gruppo regime, gruppo proprietà e numero di servizio, con cifra di autocontrollo, raggruppati come riportato sopra;
- seconda riga contenente indicazione in chiaro del regime di scambio, sigla dell'Amministrazione proprietaria o immatricolante e sigla letterale del carro.

La marcatura secondo questa disposizione era riportata sui longheroni del carro (eventualmente anche sulle sponde) verso l'estremità sinistra del carro.

Questo era, a grandi linee, quanto veniva stabilito con la circolare del 1965. Ora si riportano alcuni brevi cenni su quanto venne stabilito dalle successive circolari che hanno riguardato questa materia, segnalando per ciascuna di loro le principali modifiche rispetto a quella del 1965.

3 Circolare del 6/3/74

Questa circolare, che non riporta alcuna data entro la quale le modifiche devono essere messe in atto, sostituisce quella del 1965 e prevede alcuni cambiamenti al Regime:

- la seconda cifra 6 perde il significato di carro atto a viaggiare su tutti gli scartamenti (ne sono mai esistiti?) e diventa la cifra dei carri Rete noleggiati a terzi;
- viene istituito il codice 10 per i carri Rete non RIV destinati al solo traffico nazionale.

La modifica più interessante è però riservata alle lettere indice a valore internazionale:

- la lettera **j** viene introdotta (per le serie K, L, R, S, e T) per i carri dotati di dispositivi di ammortizzamento degli urti;
- la lettera **g** viene introdotta (per le serie K, L, R e S) per i carri attrezzati per il trasporto di container;
- la lettera **h** viene introdotta (per le serie L, R, S e T) per i carri attrezzati per il trasporto di lamiere;
- la lettera **i** viene introdotta (per le serie R e S) per i carri attrezzati con copertura mobile e pareti di testa fisse.

4 Circolare del 10/12/79

Questa circolare è forse quella che ha portato il maggior numero di cambiamenti. È entrata in vigore il 01/01/80 e doveva essere estesa a tutti i veicoli interessati entro il 31/12/84, con l'esclusione del regime 24, le cui modifiche iniziarono dal 01/01/85 e dovevano completarsi entro il 31/12/86.

I principali cambiamenti sono stati:

1. per i carri privati la marcatura letterale non è più obbligatoria (per le FS questa è rimasta);
2. sempre per i carri privati viene modificata completamente la marcatura, i cui numeri di servizio dovranno essere conformi a quelli Rete;
3. nella serie U vengono separati i carri serbatoio per liquidi e gas (passano alla serie Z e mantengono il 7 come prima cifra) dagli altri carri speciali a pianale ribassato, serbatoio per altri prodotti etc. (che rimangono nella serie U e mantengono come prima cifra il 9);
4. viene concessa la possibilità di aggiungere la lettera **V** per i carri per uso interno dell'Azienda (carri di servizio). Tale lettera potrà o precedere la Marcatura Letterale uniforme o essere seguita dalla marcatura nazionale;
5. vengono modificati i significati di alcune lettere indice internazionali: dalla **a** alla **j** a carattere additivo e dalla **k** alla **pp** a carattere privativo o comunque diversificante;
6. vengono apportate pesanti variazioni al "Gruppo Regime": oltre al regime di scambio (se RIV – prima cifra da 0 a 3, o non RIV – prima cifra 4 o 8) e dello scartamento (se fisso o variabile) questo indicherà anche se il carro è rete, privato o noleggiato, se ad assi o a carrelli, inoltre, la prima cifra dei carri di servizio passa dalla 2 alla 4 (se ad assi) o alla 8 (se a carrelli);
7. scompare il punto davanti alla sigla letterale;
8. vengono modificati i valori standard dei limiti di carico (quelli che erano 20 passano a 25 t, quelli che erano 40 passano a 50 t) e delle lunghezze (vengono posti limiti superiori, oltre che inferiori, variabili da serie a serie);
9. l'altezza delle lettere di serie e di numero può essere inferiore al valore previsto nel caso queste marcature vengano applicate sui longheroni (per le FS abbiamo visto che questa altezza era di 90 mm);
10. nel gruppo proprietà compaiono: 12 Società Transfesa; 42 ferrovie giapponesi; 60 ferrovie irlandesi del sud; 91 ferrovie tunisine; 92 ferrovie algerine; 93 ferrovie del Marocco; scompare 21 ferrovie albanesi.

5 Circolare del 10/12/90

Questa circolare apporta le seguenti modifiche:

1. compare la possibilità di avere pannelli saldati ai longheroni dei carri per riportare la marcatura uniforme;
2. la serie T dei carri a tetto apribile prende come prima cifra la cifra 0 (zero);
3. vengono generalizzati per i carri a carrelli a sei assi limiti di carico diversi da quelli dei carri a quattro assi (per le serie E, F, G, H, S, T, Z e U).

6 Aggiornamento Ferrovie membri RIV al 01/07/02

Nella tabella 3 è riportato l'elenco delle ferrovie aderenti al RIV aggiornato al primo luglio 2001.

Denominazione	Sigla	N° codice UIC
Ferrovie dello stato finlandesi	VR	10
Ferrovie lituane	LG	24
Ferrovie albanesi	HSH	41
Ferrovie Raab-Ödenburg-Ebenfurt	GySEV	43
Ferrovie della repubblica Serba	ZRS	44
Ferrovie polacche dello stato	PKP	51
Ferrovie bulgare dello stato	BDZ	52
Ferrovie romene	CFR	53
Ferrovie ceche	CD	54
Ferrovie ungheresi dello stato	MAV	55
Ferrovie della repubblica slovacca	ZSR	56
Ferrovie del Loetschberg	BLS	63
Ferrovie Nord Milano	FNME	64
Ferrovie della ex-repubblica jugoslava di Macedonia	MZ	65
Ferrovie d'Ahaus-Alstätte	AAE	68
English, Welsh and Scottish Railway International	EWS	70
Rete nazionale delle ferrovie spagnole	RENFE	71
Comunità delle ferrovie jugoslave	JZ	72
Ferrovie elettriche S.p.A.	CH	73
Green Cargo	GC (SJ)	74
Ferrovie dello stato della Repubblica turca	TCDD	75
Ferrovie dello stato norvegesi	NSB	76
Ferrovie Croate	HZ	78
Ferrovie slovene	SZ	79
Ferrovie tedesche AG	DB	80
Ferrovie federali austriache	OBB	81
Società nazionale delle Ferrovie lussemburghesi	CFL	82
Ferrovie italiane dello Stato	FS	83
Ferrovie olandesi SA	NS	84
Ferrovie federali svizzere	CFF	85
Railion Denmark	DSB	86
Società nazionale delle Ferrovie francesi	SNCF	87
Società nazionale delle Ferrovie belghe	B	88
Ferrovie della Bosnia e Erzegovina	ZBH	89
Ferrovie portoghesi	CP	94
Ferrovie iraniane dello Stato	RAI	96
Ferrovie siriane	CFS	97
Ferrovie irachene	IRR	99

Quali ultime novità, segnalo che dal 01/12/2002 è finito il pool EUROP, pertanto tutti i carri con marcatura 01 (se a due assi) o 11 (se a carrelli) prenderanno i codici 21 o 31, rispettivamente. Chi legge le riviste del settore, avrà notato che ci sarà un ulteriore aggiornamento alla marcatura dei carri. Dal 01/01/2003 altri criteri saranno alla base del secondo gruppo della marcatura numerica: il numero di codice UIC, seguito da una o più lettere, indicheranno la nazione di appartenenza, mentre una seconda sigla, separata dalla prima da un trattino, indicherà il proprietario del carro. Appena possibile, se qualcuno avrà ancora voglia di leggere articoli

su questo argomento, vedrò di riportare con maggior dettaglio questo ulteriore sviluppo nella marcatura dei carri.

7 Esempi

Qui di seguito sono riportati alcuni esempi di marcatura uniforme di carri FS e non. Per definire correttamente le caratteristiche di ciascun carro, si riporta anche la data in cui detta marcatura è stata registrata.

<p>4483 225 0 003-5 Hbis anno 1991 44 = carro non RIV ad assi, privato a scartamento variabile 83 = immatricolato con le FS 2250= carro coperto di tipo speciale, lunghezza utile compresa tra 12 e 14 m, volume utile = di 70 m³, a pareti scorrevoli, atto al regime S</p>	<p>2183 163 1 330-1 Ghkms anno 1990 21 = carro RIV ad assi, non utilizzato in comune, carro rete a scartamento fisso 83 = proprietà FS 1631= carro coperto di tipo corrente, per derrate, portata = 20 t e < 25 t, lunghezza utile < 9m, atto al regime S</p>
<p>0483 808 8 200-0 Ibefps anno 1990 04 = carro RIV ad assi utilizzato in comune, privato (Interfrigo) a scartamento variabile 83 = immatricolato con le FS 8088= carro refrigerante, superficie utile da 22 m² a 27 m², con elettroventilatori, a sagoma inglese, senza grigliati (il contropavimento a griglie è un requisito normale per i carri refrigeranti), atto al regime S</p>	<p>4283 916 8 900-0 Ugkks anno 1990 42 = carro non RIV ad assi, carro rete per traffico interno a scartamento fisso 83 = proprietà FS 9168= carro speciale, non classificabile nelle serie F, H, L, S o Z, per cereali, portata = 20 t e < 25 t, a scarico per gravità, completo, bilaterale, simultaneo, il bordo inferiore del canale di scarico consente l'inserimento di un nastro trasportatore, atto al regime S</p>
<p>2083 071 1 035-2 Uh It Coke anno 1983 20 = carro non atto al servizio internazionale 83 = immatricolato presso le FS 0711 = carro privato (Italiana Coke), cisterna</p>	<p>2083 096 9 003-6 Uai ENEL anno 1979 20 = carro non atto al servizio internazionale 83 = immatricolato presso le FS 0969 = carro privato (ENEL), a carrelli, a piano di carico ribassato</p>
<p>4083 711 2 199-2 VUhk anno 1991 40 = carro non RIV ad assi, per servizio interno delle FS 83 = proprietà FS 7 = cisterna per prodotti liquidi</p>	<p>4083 536 2 283-5 Vsr anno 1984 40 = carro non RIV ad assi, per servizio interno delle FS 83 = proprietà FS 5362 = carro a sponde alte di tipo corrente, non rovesciabile di testa e di fianco, lunghezza < 7,7 m, dalla marcatura letterale si evince che è dedicato al trasporto scorie (sr)</p>
<p>3083 953 5 018-1 VVcar anno 1979 30 = carro di amministrazione, per uso interno delle FS, 83 = proprietà FS 9535 = carro speciale, non classificabile nelle serie F, H, L, S o Z, dalla marcatura letterale FS si evince che è un carro a passo lungo (lettera V ripetuta) per trasporto carrelli (car)</p>	<p>8483 657 3 831-1 Fakkl Solvay anno 1999 84 = carro privato (Solvay), non RIV, a carrelli, per il solo traffico interno, scartamento fisso 83 = immatricolato presso le FS 6573= carro alte sponde di tipo speciale, a 4 assi, portata = 40 t e < 50 t, a scarico per gravità, completo, bilaterale, simultaneo, il bordo inferiore del canale di scarico consente l'inserimento di un nastro trasportatore,</p>

8 Appendice

Ritengo di fare cosa gradita alla sottospecie "Cisternisti" della specie "Carristi" (non siamo molti credo, ma siamo i "veri" amanti della ferrovia: "La ferrovia è nata per trasportare merci") riportando qui sotto la sigla, tuttora usata da Trenitalia, per identificare i prodotti che i carri cisterna di sua proprietà possono trasportare nei relativi serbatoi. Questa sigla è riportata in alto a destra sul pannello che riporta tutte le iscrizioni (all'estremità sinistra della fiancata).

Prodotto trasportato	Sigla
Acqua	M
Cereali alla rinfusa	Mg
Alcool etilico	M1
Benzina avio	M2
Benzina auto, benzolo, acqua regia minerale, petrolio, toluolo, alcool denaturato, alcool metilico, gasolio, nafta fluidissima, essenza di trementina	M3
Nafta da forni, olio combustibile, olio minerale grezzo, residuo distillazione olii minerali	M4
Olii minerali lubrificanti, olio di ricino per uso industriale	M5a
Olio minerale scuro per boccole	M5b
Olii vegetali ed animali non commestibili	M6
Olii vegetali ed animali commestibili	M7
Olio per trasformatori	M8
Catrame, bitume, olio di catrame, olio di creosoto, creosoto, catrame vegetale, emulsioni bituminose	M9
Melasso	M10
Acido solforico concentrato	M11

Un ringraziamento all'amico Pietro Merlo per le informazioni e le notizie fornite.

Testo di Paolo Recagno