

IMPRESE FERROVIARIE

(elenco allegato)

Loro Sedi

- p.c. **ASSOFER**
Via Agostino Depretis, 65
00184 Roma
- p.c. **RFI SpA**
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
- p.c. **VERIFICATORI INDIPENDENTI**
(elenco allegato)
Loro Sedi
- p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**
**Dipartimento per i trasporti, la navigazione e
sistemi informativi e statistici**
Via Caraci, 36
00157 Roma
- p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**
**Dipartimento per i trasporti, la navigazione e
sistemi informativi e statistici**
Direzione Generale per il trasporto ferroviario
Via Caraci, 36
00157 Roma

OGGETTO: Misure mitigative a breve-medio termine riguardanti il trasporto di merci pericolose. Integrazione e modifica della nota di questa Agenzia prot. ANSF 04738/09 del 26-08-2009.

riferimento: nota Trenitalia prot. TRNIT.CORP.20/11/2009.0039929
nota Fercargo prot. Fer 08/09 del 18/11/2009.

allegate: note a riferimento.

Tenuto conto delle informazioni e richieste pervenute da alcune imprese ferroviarie e associazioni, a parziale modifica di quanto contenuto nella nota di questa Agenzia in oggetto, si stabilisce che le imprese ferroviarie debbano acquisire le informazioni relative alla tracciabilità richieste al punto (i) della nota in oggetto, ad eccezione dell'anno di costruzione e del nominativo del fabbricante, entro il 30 maggio 2010 per i carri utilizzati per il trasporto di merci pericolose immatricolati in Italia o usati continuativamente in Italia ed entro il 31 dicembre 2010 per gli altri carri immatricolati in Italia.

Per i carri immatricolati all'estero le imprese ferroviarie devono acquisire le medesime informazioni con le stesse scadenze, tramite i propri interlocutori esteri (imprese ferroviarie, detentori di carri, ecc.).

Le informazioni acquisite devono essere contestualmente inserite da ciascuna impresa ferroviaria in apposite banche dati accessibili a questa Agenzia.

Relativamente all'acquisizione dell'anno di costruzione e del nominativo del fabbricante, si fa presente che la congruità del periodo di quattro anni proposto nelle note a riferimento non appare immediatamente evidente. Per una corretta valutazione, ciascuna Impresa ferroviaria dovrà quindi trasmettere a questa Agenzia entro novanta giorni dalla presente un programma di acquisizione di tali dati dettagliato per ciascun anno.

In relazione alla necessità prospettata dalle Imprese ferroviarie di completare la raccolta dei dati con tempi maggiori rispetto a quanto richiesto con la nota in oggetto, nelle more del completamento di tale raccolta, a partire dal 13 dicembre 2009 i treni aventi in composizione ferrocisterne adibite al trasporto di merci pericolose per le quali non siano ancora stati acquisiti dalle Imprese ferroviarie i dati relativi alla tracciabilità, non dovranno superare la velocità di 60 km/h nell'ambito delle stazioni. Tale limitazione di velocità deve essere, a cura dell'Impresa ferroviaria, prescritta a ciascun treno interessato e comunicata ad RFI (DM/DCO di giurisdizione).

Il Gestore della rete vorrà effettuare una analisi mirata a verificare l'opportunità di eventuali misure correttive o integrative.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli



Prot. n° ANSF 06709/09

Firenze 23-11-2009



Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema

Diretta

Spett.le ANSF
Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
Piazza Stazione, 45
50123 FIRENZE

p.c. Spett.le ASSOFERR
Via A. Depretis, 65
ROMA
m.pacella@assoferr.it

p.c. Trenitalia S.p.A.
Divisione Cargo
Direttore
c.a. Mario Castaldo
ROMA

Oggetto: Misure mitigative a breve-medio termine riguardanti il trasporto merci pericolose - Tracciabilità degli assili tipo "A" (rif Fiche UIC 510.1)

All: 1 (nota SNCF)

Con riferimento alla vs n° 04738 del 26/08 u.s. e facendo seguito a quanto già comunicato con nota n° 32518 del 22/9 u.s., alla luce delle criticità emerse in queste prima fase, già illustrate e discusse nel corso della recente riunione a Firenze del 3 u.s., si rappresentano le modalità e i tempi secondo cui si ritiene possibile effettuare il richiesto rilevamento dati.

1. Carri immatricolati in Italia

Con riferimento ai carri immatricolati nel parco di Trenitalia (sia nostri che di privati) e agli assili in opera sugli stessi, riteniamo opportuno rassicurare codesta Agenzia sul fatto che le modalità di progettazione, di costruzione, nonché i limiti di carico dei carri e le procedure manutentive adottate dalla nostra Impresa, con particolare riguardo ai controlli NID, forniscono le più ampie assicurazioni sullo stato degli assili utilizzati per i carri immatricolati nel nostro parco; inoltre per le stesse ragioni le informazioni da voi richieste sulla tracciabilità degli assili, pur mancando al momento la possibilità di associare gli stessi ad ogni singolo carro, sono già registrate e quindi rintracciabili o presso le nostre officine o presso il costruttore stesso.

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
società a partecipazione unica soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale: Euro 1033.338.000,00
Entro al 6 gennaio delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n° 1140540151003 - R.E.A. 0883047

Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema
Via Squarica Cavagnini, 58 - 50129 Firenze
T. 055.23.11.61 - F. 055.23.11.62



Sulla base di ciò siamo dunque nella condizione di censire i dati di tutti gli assili in opera sui carri immatricolati nel nostro parco e sulla base degli stessi, in un arco di tempo stimabile in alcuni mesi e ove codesta Agenzia ne convenga, censire tutti i dati in un'unica Base Dati.

Per quanto riguarda poi le questioni specifiche si precisa quanto segue.

1.1. Carri specializzati per il trasporto di MP

L'avvio delle operazioni di tracciabilità per i carri specializzati nel trasporto di merci pericolose ha evidenziato la necessità, per completare le attività richieste, di disporre di un maggiore arco di tempo rispetto a quanto da voi indicato.

Com'è noto l'acquisizione dell'anno di costruzione e del nome del costruttore dell'assile, qualora non ricostruibile da fonti documentali, richiede l'apertura delle boccole, operazione che è possibile effettuare in condizioni di sicurezza (così come rappresentato anche dalle associazioni CER ERFI-UIP-UIRR con nota del 7/10 u.s.) solo con ingresso in officina specializzata, allo scopo di evitare il rischio di inquinamento del grasso e le immaginabili conseguenze per la sicurezza.

Dei dati da voi richiesti precisiamo che, quelli che possono essere forniti tramite esame visivo e/o fonte documentale, riguardano:

- a. numero US;
- b. numero del carro dove la sala è in opera;
- c. tipologia della sala montata;
- d. officina ultima revisione;
- e. data ultima revisione.

Sulla scorta di quanto suggerito dalle prime fasi di attività, riteniamo, con riferimento ai summenzionati dati, sia possibile completare la tracciabilità degli assili entro giugno 2010, ricorrendo come si è detto all'acquisizione delle informazioni a mezzo di esame visivo e/o per via documentale.

Le ulteriori informazioni relative a:

- f. anno di costruzione
- g. nome del costruttore

richiedendo l'apertura delle boccole, potranno essere rilevate solo in occasione del primo ingresso utile del carro in officina (unico luogo attrezzato, ai fini della sicurezza, per lo smontaggio e il rimontaggio dei coperchi delle boccole) per riparazione e/o revisione della sottostruttura e, nel caso delle ferro cisterne, della sovrastruttura. Per quanto precisato la raccolta dei suddetti dati si completerà entro e non oltre 4 anni.

1.2. Carri di altra tipologia (circa 17mila)

Fermo restando quanto espresso nel precedente punto 1, riteniamo opportuno precisare che è possibile rilevare, sotto i carri in questione, l'eventuale presenza di sale di altre reti (in ogni caso di tipo unificato, $d = 130$ mm) dovute ad occasionali quanto infrequenti sostituzioni effettuate



in passato all'estero secondo quanto consentito dal RIV, a mezzo di controllo visivo (verifica tecnica), programmando poi il tempestivo rilevamento dei dati della sala. Si ha ragione di ritenere che le sostituzioni conseguenti alle suddette verifiche potranno essere completate entro marzo 2011.

1.3. Registrazione dei dati

Si segnala inoltre che è in corso l'implementazione del sistema informativo preposto alla manutenzione, al fine di consentire, a regime, la registrazione per ogni carro delle sale opera sullo stesso; tali informazioni, che verranno registrate in occasione delle revisioni e aggiornate ad ogni sostituzione delle sale, saranno rese progressivamente disponibili (a tassi del 15-20% all'anno) fino al completamento previsto al più tardi entro sei anni.

Per facilitare le operazioni di aggiornamento continuo delle informazioni e del successivo inserimento del dato di tracciabilità degli assili, si ritiene opportuno suggerire a codesta Agenzia di realizzare una Base Dati informatica, accessibile via web alle Imprese Ferroviarie immatricolanti (ed in seguito ai Proprietari/Detentori) per l'inserimento dei dati richiesti.

2. Carri immatricolati all'estero, utilizzati continuativamente nel trasporto nazionale o in regime di scambio

Le difficoltà oggettive emerse nel reperimento dei dati di tracciabilità, segnalateci da diversi Detentori (Imprese Ferroviarie estere comprese) e dalle Associazioni Internazionali del trasporto ferroviario (CER, FERFA, UIP e UIRR), rendono complesso il raggiungimento dell'obiettivo nei tempi richiesti.

Abbiamo infatti rilevato una difficoltà generalizzata nel fornire tutti i dati necessari alla tracciabilità degli assili, per via delle differenti normative applicate e per le diverse gestioni nazionali dell'interscambio delle sale fra Detentori; tuttavia, al fine di voler ottemperare compiutamente alla disposizione ANSIF, stiamo sollecitando i Detentori e le Imprese Ferroviarie, nostri partner, per i carri immatricolati all'estero.

Una prima risposta ci è pervenuta nei giorni scorsi da parte della Divisione Carri della Direzione Merci di SNCF. In tale nota, che per opportuna conoscenza si allega, SNCF ribadisce la sua totale adesione alle argomentazioni fornite dalle Associazioni Internazionali di cui sopra con nota inviata dalle stesse anche a Codesta Agenzia il 7/10 u.s. SNCF fornisce inoltre ampie assicurazioni sullo stato delle sale in opera sui vagoni di cui la società suddetta è detentrica. Precisa che nessuno dei tre tipi di assili di Tipo A [I, II e III (1)] è autorizzato a 20 t e che, quelli ammessi a tale carico, hanno una resistenza uguale o superiore al Tipo A III (2).

SNCF assicura inoltre che:

- tutti i fornitori sono da sempre selezionati e controllati;
- la manutenzione è assicurata da officine di manutenzione che oltre ad essere qualificate ISO 9000, dispongono di un sistema di qualificazione di prodotto;
- gli operatori che effettuano i CND (magnetoscopici e a ultrasuoni) sono qualificati da un organismo accreditato;
- in occasione della revisione, gli assili subiscono lo scalettamento dei cuscinetti per



- controllare a mezzo magnetoscopio sia la portata di calettamento che il corpo dell'assile;
- un sistema di ritorno di esperienza permette di far evolvere le regole di manutenzione;
- per prevenire i problemi di corrosione è prevista la verniciatura sistematica preceduta dal controllo della superficie;
- tutti gli assili per i quali si viene a conoscenza che hanno subito un sovraccarico di oltre il 10% vengono sistematicamente distrutti, mentre quelli che hanno subito un sovraccarico inferiore al 10% vengono mantenuti con regole particolari;
- SNCF è particolarmente esigente sui mezzi utilizzati per la manutenzione e sulle regole di stoccaggio degli assili.

Grazie a tutto ciò SNCF non ha registrato negli ultimi 10 anni alcuna rottura di assili.

È inoltre presente che i dati richiesti da Codesta Agenzia sono rilevabile nella loro completezza solo dalle marcature degli assili stessi e, pur avendo istituito da 10 anni una banca dati informatica per la registrazione dei dati in occasione delle revisioni, la stessa non è ancora completa in quanto non tutti gli assili sono ancora scaduti di revisione. Inoltre alcuni dei dati richiesti non fanno parte di tale base di dati in quanto non apparirebbero rilevanti sul piano della sicurezza, come ad esempio l'età dell'assile della sala.

Tenuto conto delle garanzie di sicurezza conseguenti alle misure adottate da SNCF riteniamo che sia possibile continuare ad accettare i carri di detto detentore anche in mancanza della fornitura dei dati richiesti nei termini previsti.

Ciò precisato e in attesa dell'emissione di disposizioni internazionali che uniformino i comportamenti degli organi immatricolanti (disposizioni che potranno anche derivare dal lavoro della Task Force ERA), riteniamo necessario richiederVi di fissare limiti temporali, anche per i carri immatricolati all'estero, coerenti con quanto proposto per i carri immatricolati in Italia:

- giugno 2010: per i carri specializzati al trasporto merci pericolose (cisterne);
- marzo 2011: per tutti gli altri carri.

Ferme restando le suddette richieste di proroga, si assicura il massimo impegno per anticipare la conclusione delle attività qualora in fase operativa si trovassero elementi di ottimizzazione dei processi di tracciabilità degli assili in opera sui carri immatricolati nel nostro parco.

Ciò precisato restiamo dunque in attesa di un vostro riscontro in merito, auspicando che il tema della tracciabilità degli assili trovi un approccio uniforme a livello Europeo da parte di ERA in coordinamento con le NSA, tale da non creare soluzioni di continuità nell'applicazione dei principi a base dell'interoperabilità del materiale rotabile rimorchiato, basata sull'esperienza ultrasecolare dalle ferrovie europee.

Distinti saluti

Donato Carillo

Direction du Fret
Division Wagons
24, rue Villeneuve
92583 Clichy La Garenne CEDEX
Affaire suivie par : Nicolas CZERNECKI
E-Mail : nicolas.czernecki@sncf.fr
☎ : +33 (0)1 80 46.24.52.



TRENITALIA
Divisione Cargo
Mario Castaldo
Piazza della Croce Rossa, 1
I - 00161 ROMA

Paris, le mercredi 18 novembre 2009

Objet : votre courrier du 16/09 concernant la lettre ANSF n° 04738/09 du 28 août 2009.

Monsieur,

Suite à votre courrier concernant la traçabilité des essieux type A montés sous les wagons susceptibles d'opérer sur le RFI, le secteur représenté par la CER, l'ERFA, l'UIP et l'UIRR a répondu par lettre du 07 octobre 2009 à l'ANSF. La SNCF adhère totalement aux arguments développés dans ce courrier. En complément nous souhaitons vous apporter des arguments supplémentaires concernant le bon état de maintenance des essieux placés sous les wagons dont la SNCF est détenteur.

Pour la conception de ses essieux, la SNCF a utilisé des codes de calculs plus exigeants que ceux de l'UIC. Ainsi la SNCF n'a aucun essieu autorisé à 20 t des types¹ A I, II ou III (1). Tous les essieux SNCF admis à 20 t ont une résistance supérieure ou égale au plus résistant des essieux de type A, c'est-à-dire au type A III (2).

Au stade de la fabrication, les fournisseurs ont de tout temps été sélectionnés et suivis avec la plus grande rigueur.

Au niveau de la maintenance, la SNCF a mis en place depuis plus de 15 ans un système de qualification « produit » en complément de la qualification ISO 9000 des ateliers chargés de la maintenance des essieux. Les opérateurs effectuant les contrôles non destructifs (magnétoscopie et ultra-sons) sont obligatoirement qualifiés par un organisme accrédité.

Lors des révisions des essieux, la SNCF procède systématiquement au décalage des roulements et réalise un contrôle par magnétoscopie des portées de calage et des corps d'essieu.

Un système de retour d'expérience basé sur l'analyse exhaustive des anomalies relevées lors des passages en atelier et sur l'exploitation des expertises suite à incidents permet de faire évoluer la règle de maintenance des essieux avant qu'un incident contraire à la sécurité ne survienne.

Pour se prémunir des phénomènes de corrosion, la SNCF d'une part impose la peinture systématique de ses essieux axes avec contrôle de l'état de surface avant application, et d'autre part identifie dans un sous-parc spécialisé avec règle de maintenance adaptée les essieux placés sous des wagons transportant des matières particulièrement corrosives.

De même, la SNCF détruit systématiquement tout essieu ayant subi une surcharge connue de plus de 10%, et identifie dans un sous-parc spécialisé avec règle de maintenance adaptée les essieux surchargés à moins de 10%. Tout essieu versé dans un des sous-parcs identifiés (essieu ayant été mis sous un wagon assurant des transports de matières corrosives ou essieu surchargé à moins de 10%) y reste jusqu'à sa destruction.

Enfin, la SNCF est très exigeante sur les moyens de manutention et les conditions de stockage des essieux employés par les ateliers de maintenance.

Grâce à l'ensemble de ces dispositions, la SNCF n'a pas connu de rupture d'essieu-axe par fatigue ou corrosion depuis plus de 10 ans.

Ces mesures prises tout au long du cycle de vie des essieux ont naturellement un coût non négligeable, que la SNCF a fait le choix de supporter afin de garantir le meilleur niveau de sécurité possible. En conséquence, la SNCF ne peut accepter que ses wagons soient interdits sur le RFI au prétexte qu'un fichier de données essieux propre à l'ANSF n'est pas complété.


Ainsi, la traçabilité essieu qui est demandée dans le fichier n'existe de manière exhaustive que sous forme de marquages physiques sur l'essieu ou le wagon. Depuis 10 ans, la SNCF a mis en place une base informatique de suivi des essieux qui est complétée au fur et à mesure du passage des wagons et des essieux en atelier. Mais, le pas de passage en atelier pour certains essieux étant supérieur à 10 ans, tous les essieux n'ont pas encore été traités. De plus, certains renseignements demandés par l'ANSF ne figurent pas dans notre base actuelle, car ceux-ci ne nous paraissent pas pertinents en matière de sécurité (par exemple, l'âge de l'axe de l'essieu).

Les mesures prises par la SNCF, rappelées ci-dessus, apportent plus de garantie sur l'état de ses essieux que les renseignements demandés dans le fichier, et doivent vous permettre de justifier auprès de l'ANSF l'acceptation des wagons de la SNCF dans vos trains sur le RFI, bien que le fichier détaillé ne soit pas expressément fourni.

Nous faisons copie de la présente à l'Agence Nationale de Sécurité Française, l'EPSF.

En vous remerciant par avance de tout mettre en œuvre pour que nos wagons ne soient pas arrêtés à la frontière italienne, je vous prie de croire, Monsieur, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le responsable de la Division Wagons



Nicolas CZERNECKI





NORDCARGO srl

Spett.le Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria

Piazza della Stazione, 45

50123 Firenze

c.a. Ing. Chiovelli

fax 055/2356495

p.c. Spett.le RFI SpA

Direzione Tecnica

Piazza Croce Rossa, 1

00161 Roma

c.a. Ing. Costa

p.c. Ministero dei Trasporti

Dipartimento dei Trasporti Terrestri-

Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

Via Caraci, 1

00157 Roma

c.a. Dott. Provinciali

Roma 18/11/2009

prot. Fer 08/09

FerCargo – Via A. Depretis 65 - 00184 - Roma

Oggetto : **Prescrizione ANSF n. 04738/09 del 26/08/09. Misure mitigative a breve – medio termine riguardanti il trasporto di merci pericolose.**

Facendo seguito alla nota FerCargo del 09/09/09, prot. Fer/06/09, ed a quanto già anticipato nel corso della riunione di Firenze del 03/11/09, Vi comunichiamo quanto segue :

1) Carri immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero ma utilizzati continuativamente in Italia per il trasporto di merci pericolose

A fronte delle azioni poste in atto dalle IF nei confronti dei propri committenti di trasporto, indicate nella nota FerCargo citata in apertura, alla data odierna non risultano pervenute risposte esaustive e complete relative all' eventuale installazione di assili di tipo "A" (fiche UIC 501.1) sui carri in questione in composizione ai treni di queste IF.

In alcuni rari casi, in cui il committente è risultato essere anche detentore dei carri, è stata confermata l'assenza totale di assili tipo "A" installati sui rotabili. In generale possiamo quindi affermare che, al momento, non risulta nota né la quantità degli assili di tipo "A" installati sui carri di questo gruppo, né la tracciabilità degli stessi, né l'individuazione tipologica e quantitativa dei carri sui quali risultano eventualmente installati tali assili.

In considerazione di quanto illustrato anche da Assofer, nel corso della predetta riunione del 03/11/09 a Firenze, relativamente alle oggettive difficoltà di reperire alcuni dati caratteristici, quale ad esempio la data di costruzione di un assile in assenza di fonte documentale, ed in base a recenti confronti intercorsi per le vie brevi con Assofer stessa, riteniamo opportuno proporre a questa Agenzia una proroga di 6 mesi sulle scadenze previste, per consentire la raccolta dei dati e la tracciabilità degli assili in questione, adottando le seguenti misure mitigative :

- a) Le IF inviano immediatamente nuove comunicazioni direttamente ai detentori dei carri immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero ma circolanti continuativamente sulla nostra rete, richiedendo conferme della presenza e tracciabilità degli assili di tipo "A" eventualmente installati nei rispettivi parchi rotabili;
- b) Le IF avviano un'attività di confronto e coordinamento con i detentori dei carri e con Assofer per reperire ed armonizzare i dati di tracciabilità attualmente disponibili, sulla base delle fonti documentali esistenti, trasmettendoli progressivamente ad ANSF non appena ne entreranno in possesso;
- c) Le IF ricercano, in accordo con i detentori dei carri, soluzioni finalizzate a condividere dei crono programmi per la raccolta dei dati non reperibili da fonti documentali, (es. data di costruzione dell'assile tipo "A"), ma rilevabili esclusivamente presso officine adeguatamente attrezzate per tali controlli, in funzione del primo ingresso utile programmato di ciascun carro interessato.

In base alle esperienze e considerazioni condivise tra le IF, segnaliamo inoltre che, nel caso dei carri di tipo S specializzati per il trasporto combinato, non essendo carri dedicati per singola tipologia merceologica, possono essere indifferentemente utilizzati sia per il trasporto di UTI contenenti merci

FerCargo – Via A. Depretis 65 - 00184 - Roma

pericolose, che per UTI caricate con merci non pericolose, anche in successione giornaliera. Si ritiene pertanto opportuno, in funzione di una razionale valutazione del rischio, non differenziare le scadenze delle due categorie di carri (per merci pericolose e non pericolose), utilizzando lo stesso periodo di 6 mesi per reperire i dati di entrambe le tipologie di rotabili.

2) Carri immatricolati all'estero ed utilizzati in regime di scambio per il trasporto di merci pericolose

Pur avendo coinvolto nell'attività di monitoraggio anche le case madri di alcune IF (SNCF, DB, SBB), in quanto committenti, proprietari, detentori o utilizzatori di carri, possiamo confermare che, sino ad oggi, sono pervenute solo sporadiche risposte alle richieste di informazioni inviate dalle IF ai committenti internazionali, e limitate ai casi in cui è stata confermata l'assenza di assili tipo "A" installati sui rotabili.

In considerazione delle già evidenziate maggiori difficoltà nel reperimento dei dati richiesti, manifestate peraltro anche da altri interlocutori internazionali (UIP, UIRR, ERFA, ecc.), si propone a codesta Agenzia di autorizzare la medesima proroga di 6 mesi sulle scadenze previste, per consentire alle IF di realizzare la raccolta dei dati adottando le stesse misure mitigative descritte al punto 1) nei confronti degli interlocutori esteri di riferimento.

Ci permettiamo inoltre di sottolineare l'importanza che, da parte di codesta Agenzia, venga perseguita una costante, energica ed efficace azione di coordinamento nei confronti delle altre Agenzie per la Sicurezza ferroviaria, ed in accordo con l'ERA, affinché i provvedimenti adottati in Italia possano essere condivisi ed adottati su scala internazionale, evitando negative ripercussioni sui traffici.

Restando a Vostra completa disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento, ed in attesa di Vostro cortese riscontro, ci è gradita l'occasione per porgere i nostri migliori saluti.

LE IMPRESE FERCARGO

RAIL TRACTION COMPANY -

VEOLIA CARGO ITALIA -

CROSSRAIL -

INRAIL - -

SNCF FRET ITALIA

CFI - COMPAGNIA FERROVIARIA ITALIANA
-

SBB CARGO ITALIA -

LINEA -

RAILION ITALIA

E

NORDCARGO

FerCargo - Via A. Depretis 65 - 00184 - Roma