

Zeitschrift: Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere
Herausgeber: Ferrovie federali svizzere
Band: - (2001)

Rubrik: Infrastruttura

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

134,4

milioni di chilometri di tracciati sono stati commercializzati l'anno scorso dalla Divisione Infrastruttura. Ossia il 2,8 per cento in più di quelli venduti l'anno prima. I clienti sono, oltre al Traffico viaggiatori FFS e alla FFS Cargo, e in misura sempre maggiore, terzi.

Piu puntuali, con più treni che circolano.

La chiave di volta dell'esercizio ferroviario svizzero è e rimane la puntualità: 19 treni viaggiatori su 20 hanno circolato puntualmente sulla rete delle FFS durante l'anno di cui parliamo, vale a dire derogando di non più di quattro minuti all'orario. L'orario sempre più fitto – nel mese di giugno le FFS hanno ampliato ancora nella misura del quattro percento l'offerta proposta nell'ambito del traffico viaggiatori – sottolinea l'esperienza acquisita dalle FFS nel pianificare e svolgere il più complesso esercizio ferroviario di tutta l'Europa. Nel 2001 i treni circolanti sulla rete delle FFS hanno percorso ben 134,4 milioni di chilometri, aumentando così del 2,8 percento quelli fatti l'anno prima. Raggiungendo il 97,4 percento dei treni-chilometro, i treni FFS del traffico viaggiatori e i convogli della FFS Cargo hanno fatto la parte del leone; i chilometri percorsi da terzi su binari delle FFS sono comunque pure aumentati del 17 percento entro la fine dell'anno, arrivando così ai 3,42 milioni di chilometri. I proventi risultanti dalle tracce d'orario ammontarono a 616,1 milioni di franchi. Lo sfruttamento ancora più intenso della rete FFS presuppone un preciso management dei tracciati, una gestione dell'esercizio impeccabile, un potenziamento delle linee come pure binari e impianti di sicurezza al massimo dell'efficienza.

Facendo il paragone con l'anno precedente, il valore del 94,45 percento raggiunto in fatto di puntualità è rimasto praticamente immutato. L'obiettivo di tutto rispetto del 95 percento, che si sarebbe voluto raggiungere, è stato vanificato dal doppio arresto completo nel funzionamento del nuovo impianto centrale di sicurezza a Basilea e dalle numerose perturbazioni sopravvenute agli impianti e al materiale rotabile. Tali inconvenienti si ripercuotono sempre sull'orario complessivo. Fu possibile di riassorbire i ritardi «ereditati» agli undici punti di confine in modo che non si ripercotessero per norma anche sull'orario svizzero. L'affidabilità dei treni ad assetto variabile (ICN) non corrispose ancora allo standard che ci si sarebbe dovuto aspettare. La puntualità fu in parte carente nel loro impiego, dal cambiamento d'orario, lungo l'asse Ginevra-Losanna-Bienne-Zurigo-San Gallo, sulle cui curve essi avrebbero dovuto fornire prestazioni migliori. La chiusura, lo scorso autunno, della galleria stradale al San Gottardo ci fornì traffico supplementare inaspettato. Grazie alle buone disposizioni prese, le FFS poterono smaltire codesto traffico che si aggiunse a quello normalmente svolto sulla linea del San Gottardo, senza che ciò si ripercotesse in soverchia misura su tutta la rete.

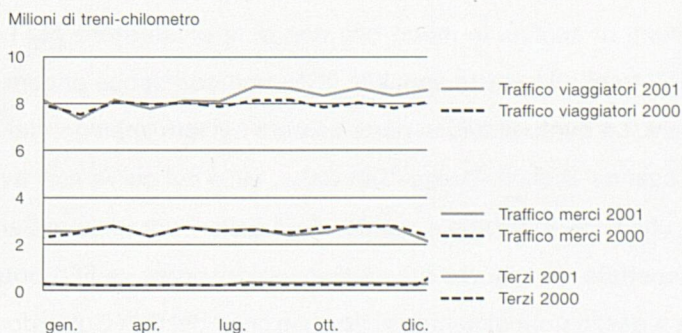
Servizi flessibili per la manutenzione della tratta.

I servizi addetti alla manutenzione dei binari hanno contribuito in modo decisivo a far «prendere il largo» alla flotta di ICN. Fu possibile approntare per tempo, nella primavera del 2001, la linea che corre ai

piedi meridionali della catena montana del Giura, in modo particolare i 10 chilometri del nuovo tronco di Ferrovia 2000 posati fra Onnens-Bonvillars e Gorgier-St. Aubin, affinché i treni ad assetto variabile la potessero percorrere a velocità sostenuta anche nelle curve. Mentre i treni continuavano a circolare, i servizi addetti alla manutenzione conclusero all'inizio di novembre, prima del previsto, un risanamento dei binari per 12 milioni di franchi nella galleria del San Gottardo mettendo quindi a disposizione, in concomitanza con la chiusura della galleria stradale, la capacità supplementare necessaria ai treni navetta per il trasporto delle automobili e ai treni merci supplementari. In modo rapido e senza tanta burocrazia i servizi della manutenzione rimisero in efficienza, nelle stazioni di Göschenen e di Airolo, gli impianti di sicurezza e i binari per il carico delle automobili che 20 anni prima era stato sospeso mentre a Brunnen, in pochi giorni, approntarono un terminale provvisorio per il carico degli autocarri. Assieme alla ditta Euroswitch, alla quale le FFS partecipano in ragione di due terzi, i servizi addetti alla manutenzione dei binari installarono 143 scambi, procedendo Just-in-Time. L'anno scorso le FFS hanno speso circa 550 milioni di franchi per lavori di manutenzione e per la posa di nuovi binari. Partecipando a vendite all'asta (e-Procurement) fu possibile alle FFS di ridurre i costi per gli acquisti, di sfronare l'assortimento, di alleggerire l'amministrazione e di ridurre i tempi per le ordinazioni.

Sempre più chilometri a disposizione di terzi.

Il Traffico viaggiatori e FFS Cargo continuano a essere i maggiori clienti. Tuttavia, i chilometri dei tracciati percorsi da terzi su binari FFS sono aumentati. Del 17 per cento allo scadere dell'anno.



Il rinnovo di quattro grandi stazioni è cosa fatta.

Il Management degli impianti delle FFS si è occupato, nell'anno preso in esame da codesto rapporto, di più di 1600 grandi progetti, 516 dei quali per un importo maggiore di un milione di franchi. L'anno

scorso, l'Ufficio federale dei trasporti ha ricevuto 140 richieste di approvazione dei piani per altrettanti progetti; nello stesso arco di tempo è stata presa una decisione al riguardo di 90 manufatti. I cosiddetti «tempi di percorso» per l'approvazione dei progetti sono stati di circa il dieci per cento più brevi rispetto a quelli degli anni precedenti, grazie a processi ottimizzati.

Fra i maggiori progetti vanno annoverati quelli concernenti il rinnovo o l'ampliamento delle seguenti stazioni e dei seguenti tronchi di linea: binari e impianto centrale di sicurezza a Bellinzona e a Thun, prolungamento dei marciapiedi nelle stazioni di Zurigo e di Berna, terzo binario Ostermundigen-Gümligen, stazioni del Wankdorf, Neuchâtel-Le Locle, Berna-Trubschachen per la ferrovia celere, come pure il terzo completamento parziale della ferrovia celere di Zurigo programmato per il 2006 con un volume d'investimenti di 200 milioni di franchi. Al momento si sta pure preparando intensamente l'ammodernamento

Scenario del futuro 14/16: l'Open Access mostrerà ciò di cui è capace.

L'apertura graduale delle reti ferroviarie europee alla concorrenza va senz'altro considerata una delle più importanti norme politiche che mai siano state attuate nel settore dei trasporti, la quale caratterizzerà l'evoluzione del mercato nei prossimi 15 anni.

> La Svizzera svolge in questo campo opera pionieristica e sarà dunque uno di quei Paesi nei quali gli effetti si manifesteranno con maggiore tempestività. Da noi sono state adottate normative che, se paragonate a quelle stabilite da numerosi Paesi dell'UE, disciplinano in modo molto liberale l'accesso alla rete. L'infrastruttura può essere utilizzata da quelle imprese di trasporto concessionarie che gestiscono traffici merci senza esercitare regolarmente traffici viaggiatori o per il traffico regionale indennizzato da committenti (Confederazione, Cantoni). La richiesta intesa ad avere tracce d'orario FFS è nettamente aumentata. Infatti la quantità di chilometri di tracciati percorsi da terzi su binari FFS è cresciuta del 17 per cento nello spazio di un anno; le tonnellate-chilometro lorde gestite da terzi

sono persino aumentate di poco meno del 45 per cento.

> Siamo però solo agli inizi dell'evoluzione. Non fosse altro che per la posizione geografica che la Svizzera occupa in Europa, le imprese di trasporto ferroviarie sono attratte dalla possibilità di utilizzare anche l'accesso alla sua rete ferroviaria, convogliando ad esempio mediante l'Open Access treni merci nord-sud a lunga percorrenza. Fra pochi anni, i treni merci di ferrovie estere circolanti sull'asse del San Gottardo o del Lötschberg saranno una cosa ovvia. Si tratterà di clienti della Divisione Infrastruttura che contribuiranno a coprire i costi della rete.

> Con le gallerie di base dell'AlpTransit e altri investimenti, l'attrattività della rete ferroviaria svizzera sarà ancora maggiore poiché le risorse delle imprese di trasporto potranno essere impiegate ancora più efficacemente. D'altro canto è pure ovvio che treni della FFS Cargo profitteranno dell'apertura delle reti ferroviarie dei Paesi circostanti.

di 620 stazioni regionali, con una spesa che si aggirerà sui 320 milioni di franchi. Nel giugno del 2002 le FFS presentano la prima stazione regionale con una nuova e moderna struttura, meglio adeguata alle esigenze della clientela.

Al momento è in atto una vasta fase di potenziamento nel Seetal, dove l'esercizio ferroviario potrà essere svolto più razionalmente, entro il cambiamento d'orario del dicembre 2004, grazie ad adeguamenti che verranno apportati agli impianti. Nel marzo del 2001 si iniziarono i lavori per edificare la nuova stazione di Zugo e per modernizzare quella di Cadenazzo, che costeranno 65 milioni di franchi. Nel maggio del 2001 venne dato il via ai lavori di rinnovo della stazione di Coira e, in settembre, a quelli per ristrutturare la stazione di Romanshorn.

Sono praticamente conclusi, fra Zofingen e Sempach, il rinnovo degli impianti di sicurezza e l'ammmodernamento dei binari. Ciò consente, su un tronco di linea scelto quale esercizio pilota, di trasmettere direttamente via radio, alla cabina del macchinista, i dati indispensabili alla corsa del treno. Non sarà quindi più necessario di posare segnali lungo la tratta. La cosiddetta segnalazione in cabina del macchinista costituisce la premessa affinché sulla futura, nuova linea di Ferrovia 2000 Mattstetten-Rothrist i treni possano circolare a intervalli di 2 minuti l'uno dall'altro, alla velocità di 200 chilometri all'ora. A partire dalla primavera del 2002 circoleranno con il nuovo sistema, sulla tratta pilota Zofingen-Sempach, i primi convogli commerciali.

Attualmente, in 22 lunghe gallerie ferroviarie, si installano altri dispositivi per potersi salvare in caso di pericolo, quali vie di fuga dotate di corrimano, cartelli di segnalazione e impianti d'illuminazione. Il risanamento di cinque gallerie è terminato, mentre altre nove saranno provviste delle debite installazioni nel corso dell'anno.

Nel 2001 sono stati terminati i vasti lavori di trasformazione delle stazioni di Yverdon, Neuchâtel, Baden e Wil. In due dozzine di altre stazioni i clienti profittano di marciapiedi che consentono loro un accesso più agevole ai treni. I tronchi di linea Moutier-Choindéz, Sonceboz-La-Chaux-de-Fonds e Champs-du-Moulin-Noiraigue vengono ora telecomandati. Complessivamente sono stati messi in servizio 13 nuovi impianti di sicurezza.

Ferrovia 2000 è in programma.

La prima tappa di Ferrovia 2000 è in fase d'attuazione. Nell'ambito delle costruzioni infrastrutturali della prima tappa di Ferrovia 2000, poste in essere mediante il fondo stanziato per finanziare i trasporti pubblici (FTP), tutti gli impianti necessari al cambiamento d'orario del giugno 2001 poterono essere messi tempestivamente in servizio: la nuova linea che costeggia il Lago di Neuchâtel, la galleria nei pressi di Vauderens e gli impianti di sicurezza fra Olten e Zurigo, adattati ai treni che si susseguono ogni 2 minuti.

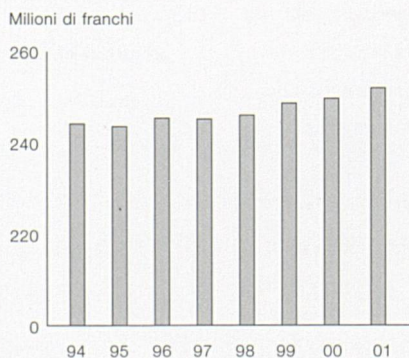
Si è già iniziato il secondo tempo dei lavori al nucleo di Ferrovia 2000, cioè ai 45 chilometri della nuova linea fra Mattstetten e Rothrist e, nel maggio del 2001, è stato compiuto il traforo di 10 chilometri lungo il tronco ferroviario a quattro binari Zurigo-Thalwil. La prima parte del terzo binario lungo 13 chilometri fra Ginevra e Coppet è in servizio dal mese di giugno. Al presente, le FFS investono circa 500 milioni di franchi per l'aumento delle prestazioni necessario, nel quadro di Ferrovia 2000, al nodo ferroviario di Zurigo. Ne fa parte anche una stazione provvisoria dal lato della Sihlpost, che rimarrà in servizio fino all'apertura della seconda stazione di transito (stazione della Löwenstrasse). In settembre del 2001 gli abitanti di Zurigo avevano accettato a larga maggioranza il finanziamento del progetto nella misura del 40 per cento, votando un credito di 580 milioni di franchi relativo a una spesa complessiva di 1450 milioni di franchi.

La realizzazione della 2a tappa di Ferrovia 2000 è prevista fra l'anno 2010 e il 2020 e costerà 5,9 miliardi di franchi. I lavori pianificatori sono già in corso, con la collaborazione della Confederazione e dei Cantoni. Fino a novembre dell'anno passato sono state elaborate e valutate quattro varianti. Gli interessati al progetto hanno concordato di compiere gli altri passi sulla base della variante d'economia aziendale concepita dalle FFS.

In correlazione con il risanamento fonico della rete ferroviaria, pure finanziato mediante i crediti FTP, le FFS hanno dotato sino alla fine del 2001 388 carrozze viaggiatori di sistemi di frenatura poco rumorosi. Attualmente le FFS stanno erigendo pareti antifoniche. In sei Comuni verranno sistemati, nell'anno in corso, circa 10 chilometri di pareti protettive. All'Ufficio federale dei trasporti sono stati inoltrati circa 50 ulteriori dossier per approvare piani previsti per altri Comuni.

Proventi in aumento dagli affari immobiliari.

Il gettito per le locazioni degli immobili è in continuo aumento. Nel 2001, essi hanno fruttato 252 milioni di franchi.



Concentrarsi sulla corrente ferroviaria.

Le FFS hanno sottoposto gradualmente a revisione il settore per l'energia. Per l'avvenire, le FFS si concentreranno appieno sulla produzione e sulla gestione di corrente ferroviaria a 16,7 hertz. Esse hanno così venduto le loro partecipazioni alle due centrali nucleari di Gösgen e Leibstadt e la quota della Elektra Massa che detenevano. Uno dei due contratti a lunga scadenza per l'acquisto di energia dalla Francia è pure stato ceduto nell'anno 2001. L'organizzazione del settore dell'energia è stata adeguata alla nuova strategia e resa così più funzionale. L'intero approvvigionamento di energia per le FFS sarà comandato dalla centrale operativa di Zollikofen.

Scenario del futuro 15/16: per l'avvenire, energie rinnovabili.

Fra gli anni 2000 e 2010, il consumo di energia per il settore dei trasporti aumenterà in Svizzera ancora leggermente.

> Ciò che è degno di nota è che la corrente necessaria alla ferrovia costituisce all'incirca solo il 3 per cento di tutta l'energia utilizzata per i trasporti, a dispetto del fatto che la ferrovia fa propri il 14,5 per cento di tutti i viaggiatori-chilometro e il 38 per cento delle intere tonnellate-chilometro.

> Le FFS stanno attuando ciò che in altri settori è ancora al di là da venire: l'abbandono dell'energia nucleare senza dover passare a quella fossile, con le sue emissioni nocive di CO₂. La corrente proveniente da energie rinnovabili è d'avanguardia e sicura nel tempo – un allettante contributo a una mobilità durevole, che sposta uomini e cose nel rispetto dell'ambiente.

> L'attuale mix dell'energia ferroviaria ha una quota di energia idrica che va dall'80 al 95 per cento. L'impiego di energia recuperata dalla frenatura, grazie alla quale le locomotive del nuovo tipo risparmiano circa il 40 per cento di energia nel traffico che attraversa le Alpi e il 25 per cento in quello che si snoda

lungo l'asse est-ovest, è favorevole all'ambiente.

Fra dieci anni tutti i locomotori delle FFS saranno in grado di farlo poiché a quel momento i veicoli di un tempo, senza alimentazione di ritorno, saranno stati messi fuori servizio.

> È vero che anche per le automobili e per gli aeroplani ci sarà a medio termine un aumento dell'efficienza energetica per rapporto ai viaggiatori-chilometro percorsi; tuttavia né le vetture né i velivoli riusciranno a colmare il vantaggio acquisito in questo campo dalla ferrovia. I sistemi di propulsione alternativi applicati alle automobili non assumeranno ancora, nei prossimi anni, un'importanza quantitativa degna di nota.

L'importante settore degli immobili.

Le stazioni sono luoghi nei quali incontrarsi. Esse facilitano l'accesso alla ferrovia e interagiscono costantemente, quali centri d'acquisti, di prestazioni e di comunicazione, con quanto sta loro attorno. La posizione centrale che esse occupano e il fatto di essere collegate nel migliore dei modi alla rete dei trasporti le fanno assurgere, nello sviluppo urbanistico, a sedi ambite per scopi commerciali, abitativi e di lavoro. In quest'ottica, la domanda di immobili nella cerchia delle grandi stazioni è aumentata sensibilmente. Facendo importanti investimenti, il settore aziendale per gli immobili si preoccupa di ammodernare le stazioni. Le operazioni immobiliari compiute dalle FFS contribuiscono in misura essenziale a rimpiangere le casse dell'azienda, aumentandone il cash-flow. Il settore FFS per gli immobili ha fatto elevare il gettito delle locazioni a 252 milioni di franchi. L'EBITDA ammonta a 249,1 milioni di franchi.

Ecco i lavori più importanti in corso nel settore degli immobili:

- > A Berna, all'insegna del motto «una nuova stazione, una mossa dopo l'altra, un treno dopo l'altro» il rinnovo sarà completo. Già dal maggio 2002 i passeggeri, passanti e pendolari avranno a disposizione, con la messa in servizio della prima tappa, un centro di prestazioni e di acquisti allettante e concepito apposta per loro. I lavori di rinnovo dureranno fino all'autunno del 2003. A partire da tale data ci saranno inoltre, ai piani superiori, superfici modernissime da adibire a uffici.
- > A Zugo il vecchio edificio della stazione venne demolito nell'aprile del 2001. La nuova stazione, appositamente concepita in funzione delle necessità della clientela, verrà aperta al pubblico alla fine del 2003 e sarà un'opera realizzata in comune dalle FFS, dalla città e dal Cantone di Zugo.
- > Nell'edificio della stazione di Zürich Enge, sottoposta alle norme che tutelano i beni culturali e cara ai pendolari, sono stati creati moderni locali ad uso commerciale, ristoranti e vani per uffici, servizi e prestazioni.
- > Delémont è stata dotata, la scorsa estate, di un nuovo centro per viaggiatori con annessi negozi e un moderno ristorante.
- > Una novità è il «Backpacker Guesthouse» a Losanna, ricavato da una casa d'appartamenti delle FFS. È uno dei primi alberghi svizzeri a fregiarsi del marchio di qualità per l'impianto tecnico di cui dispone, rispettoso dell'ambiente poiché consuma un minimo d'energia.
- > A Berna il vecchio capannone delle messaggerie a Wylerfeld è stato trasformato in sei mesi, sotto la direzione del settore per gli immobili delle FFS, in una «fucina d'idee» all'altezza dei tempi, con 250 moderni posti per lavori d'ufficio.
- > A Ginevra, in gennaio, si poté inaugurare l'ala ovest, dopo averla rinnovata e avervi sistemato vari ristoranti, una farmacia e gli uffici del giornale «Le Temps».

Tutti questi progetti sono stati parzialmente finanziati con il ricavato dalla vendita di beni immobiliari non conformi alla strategia in atto. Allo scopo di potersi meglio muovere sul mercato degli immobili, aspramente conteso, e al fine di rafforzare il processo cardine, il Consiglio di amministrazione delle FFS ha deciso di incorporare gli affari immobiliari dalla Divisione Infrastruttura per il 1° gennaio 2003 e di creare, a livello del gruppo aziendale, un settore d'attività autonomo con portafogli immobiliari capaci di ope-

Scenario del futuro 16/16: le stazioni saranno punti d'incontro ancora più apprezzati.

Le stazioni, poco importa se grandi o piccole, diventano vie più punti catalizzatori per lo sviluppo urbanistico, soprattutto nelle città. Nei prossimi 15 anni varie tendenze ne favoriranno la rivalutazione e la nuova funzione cui verranno assegnate:

> Nei centri urbani saranno in pratica disponibili solo riserve di superfici nell'ambito delle stazioni e aree industriali in prossimità delle stazioni.

> Per le aziende – soprattutto di servizi – le offerte proposte dai trasporti pubblici rappresenteranno un fattore importante per stabilire dove insediarsi; l'allacciamento ai TP è pagante!

> L'aumento dei passeggeri che viaggiano in treno rende l'utilizzazione delle stazioni più allettante per l'affluenza di pubblico. Con l'orario cadenzato che Ferrovia 2000 adotterà dal 2004, i quartieri dove c'è una stazione saranno rivalutati su scala nazionale e, parzialmente, anche internazionale. In futuro tutte le stazioni dove passa Ferrovia 2000 saranno facilmente raggiungibili. Ecco perché un numero sempre maggiore di privati investirà in vani per uffici situati nelle stazioni o nelle loro vicinanze.

> Ubicazioni centrali alla stazione o nelle sue vicinanze saranno particolarmente adatte come sede di avvenimenti culturali. Nella maggior parte dei casi la sede si trova nel cuore della città, dunque in

posizione ideale per il consumo e la comunicazione, per le presenze e i lavori.

> Lo sapevate che la stazione principale di Zurigo è frequentata in media ogni giorno all'incirca da tante persone quante ne conta la stessa città? Sono grossomodo 350'000, e un numero altrettanto elevato di persone potrebbero diventare clienti nostri o individui con i quali entrare in contatto in occasione di campagne promozionali lanciate nel grande atrio della stazione. Oggi questa funzione di punto d'incontro contraddistingue la grande città e il maggior nodo di traffico ferroviario. Domani essa sarà una peculiarità di tutte le stazioni medie e grandi.

> Avendo deciso di costituire un settore aziendale per gli immobili, ed essendosi prefisse di fare delle stazioni centri di prestazioni ancora più efficienti (RailCity), le FFS si preparano ad affrontare, bene armate, le sfide che l'avvenire loro riserva.

rare sul mercato dei capitali. Le stazioni FFS dovranno evolvere per essere al servizio della clientela nella vera accezione del termine e diventare centri di traffico per eccellenza. Gestire i propri immobili, e in modo particolare le stazioni, è e rimane un compito di fondo, quindi importante, di cui il settore degli immobili FFS deve farsi carico.

I progetti «Park+Rail», studiati per tutta la rete, sono una componente importante della catena che forma la mobilità. Sono stati creati 1500 posteggi supplementari, incentivando così la mobilità combinata. La filiale FFS Cevanova AG (impresa creata in comune con la Migros e la Kiosk AG) attiva nel settore Convenience ha avviato nel 2001 attività «avec.» ad Aarburg, Reiden, Eschlikon, Oberrieden, La Neuveville e Seuzach, valorizzando così altre piccole e medie stazioni. Ai centri di prestazioni intraprendenti, con edicola, bar e articoli di uso quotidiano è così possibile di vendere in proprio biglietti anche in stazioni dove il fatturato è debole. □