

**Zeitschrift:** Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

**Herausgeber:** Società Svizzera Ingegneri e Architetti

**Band:** - (1999)

**Heft:** 2

**Artikel:** Viaggiare sui mezzi di trasporto pubblici

**Autor:** Naef, Alberto

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-131669>

#### 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:** 24.02.2026

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



# Viaggiare sui mezzi di trasporto pubblici

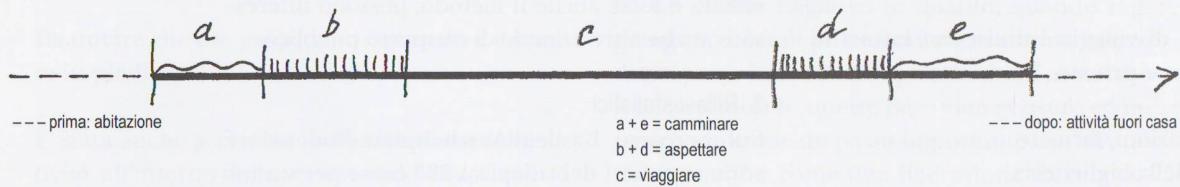
Alberto Naef

## 1. Impostazione della ricerca e finalità

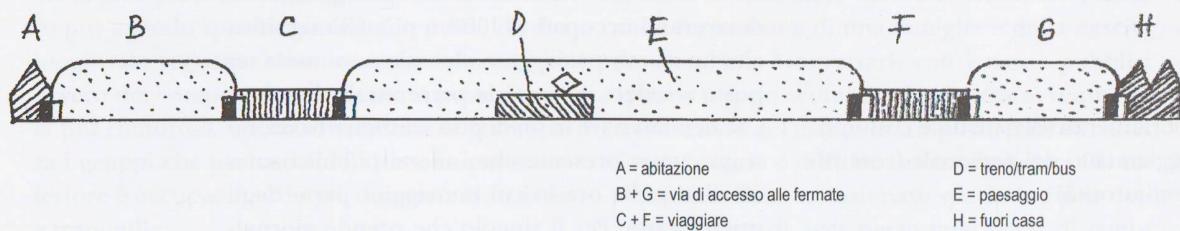
Lo spostamento con un mezzo di trasporto pubblico comporta per l'utente diverse fasi molto differenti tra loro. Lasciata la casa va, per lo più a piedi,

di, o forse in bicicletta, alla fermata più vicina. Qui aspetta qualche minuto, sale quindi sul mezzo pubblico. Per arrivare alla meta deve ancora camminare qualche minuto e forse anche più. Queste

Schema 1 – Le fasi del viaggio nel tempo



Schema 2 – Cambiamenti di luogo



fasi del percorso sono l'oggetto di una ricerca fatta nell'ambito del Programma nazionale di ricerca "città e trasporti" (PNR).

La premessa è che la disponibilità a rinunciare all'uso dell'automobile aumenta nella misura in cui l'uso del mezzo pubblico risulti più pratico e attraente. Finora sono stati presi in considerazione in primo luogo il tempo del viaggio vero e proprio e, in misura minore, la comodità dei mezzi di trasporto pubblici. Nel presente lavoro, i cui risultati sono qui sommariamente descritti, si tiene conto di tutte le fasi del percorso così come vengono percepite e vissute dal singolo utente. E' ovvio che facendo così si attribuisce un'importanza maggiore a dei valori soggettivi. Un tanto è voluto presumendo che quanto percepisce il singolo lungo i percorsi pedonali, sui mezzi di trasporto e alle stazioni o fermate, siano determinanti per l'uso del

mezzo pubblico. La velocità, ovvero, la durata del percorso sul mezzo di trasporto resta un elemento, anche importante, della mobilità, ma non è l'unico. L'intento non è di demonizzare l'automobile ma di presentare i vantaggi che possono offrire i mezzi di trasporto pubblici urbani e le possibilità di migliorie che possono essere realizzate mediante una pianificazione dettagliata a lungo termine.

## 2. Fattori determinanti dell'esperienza di viaggio

Dallo spoglio della letteratura fatta all'inizio della ricerca, risulta che i singoli fattori che determinano quella che - in mancanza di un termine appropriato - chiameremo l'esperienza di viaggio, ovvero tutto ciò che influisce positivamente o negativamente sul viaggiatore, non sono praticamente mai stati trattati né, tanto meno, fatti oggetto di ricerche specifiche.

Sull'esperienza di viaggio influiscono fattori di ordine pubblico e privato. Tra i fattori pubblici troviamo:

Aspetto delle stazioni/fermate  
Presentazione della biglietteria  
Aspetto del materiale rotabile (entrate, colore, spazio disponibile, disposizione dei posti a sedere e in piedi ecc.)  
Orario  
Puntualità  
Prezzo del biglietto  
Norme di comportamento (divieti, usi e costumi)  
Presenza e atteggiamento del personale (controllori, annunci, premurosità)

Fanno parte dei fattori privati il comportamento delle persone alle fermate e nel mezzo di trasporto.

A determinare l'esperienza di viaggio concorrono fattori oggettivi e soggettivi:

### a) fattori oggettivi

- ora del giorno
- giorno settimanale
- tempo
- rumore del mezzo di trasporto
- rumorosità dei passeggeri
- ritardi
- durata del trasporto
- aspetto del percorso
- scopo del viaggio
- distanza delle fermate dal punto di partenza risp. dalla meta'

### b) fattori soggettivi

- umore del viaggiatore prima, durante e dopo il viaggio
- abitudini
- conoscenze (incontri piacevoli e spiacevoli)
- esperienze fatte coi mezzi di trasporto pubblici
- grado di identificazione con il mezzo di trasporto

Per avere dei dati concreti da cui derivare le conclusioni è stata esaminata minuziosamente mediante osservazioni, rilievi statistici e interviste la linea 10 della Baselland Transport AG/Tarifverbund Nordwestschweiz (BLT/TNW) che va da Rodersdorf (Canton Soletta), passa per Basilea e finisce a Dornach (Soletta). Il percorso comprende tratti di campagna, il traffico periferia-città-periferia e quello propriamente urbano della città di Basilea. Date le caratteristiche del percorso i risultati, e forse anche il metodo, possono interessare anche altre aziende di trasporto pubblico.

## 3. Rilievi statistici

Sul percorso Basilea/Aeschenplatz-Rodersdorf sono stati fatti dei rilievi su 334 corse per un totale di 3174 passeggeri. Di questi 2865 hanno trovato un posto a sedere, 309 sono rimasti in piedi. Sulle 334 corse osservate in 19 casi i posti a sedere erano occupati al 100% o più. Ciò significa che un nuovo passeggero che sale non trova un posto a sedere. Se in sè la percentuale di coloro che devono stare in piedi può sembrare bassa, bisogna tener presente che i mezzi pubblici sono affollati nelle ore in cui la maggior parte degli utenti li usa. Per il singolo che prende giornalmente il mezzo pubblico per recarsi al lavoro alla stessa ora la realtà è che il tram o il bus è sempre affollato. Per lui l'esperienza di viaggio è negativa e finirà per desiderare un posto a sedere singolo e non contestato al volante di un'automobile, dove il problema di dover restare in piedi non si presenta.

A parte i posti disponibili, l'attività o la non-attività sono fattori che possono influire a volte decisivamente sul modo di "vivere" il trasporto nei mezzi pubblici. Anche quella che può essere considerata un'inattività, come guardare fuori dal finestrino, sognare, dormire, può avere degli effetti positivi in quanto può rendere gradevole o meno noioso il viaggio. In base ad uno schema fisso sono state rilevate le seguenti attività:

leggere il giornale	ascoltare il Walkman
leggere un libro	dormire
lavorare (fare compiti, scrivere ecc.)	parlare col vicino
fare lavori a maglia	giocare
mangiare/bere	

La categoria non fare niente non è stata rilevata sistematicamente.

I risultati dei conteggi sono:

Attività secondo la frequenza seduti	passeggeri seduti	% di tutti	passeggeri in piedi	% di tutti in piedi
1. Parlare col vicino	654	22.8	30	9.7
2. Leggere il giornale	203	7.1	5	1.6
3. Leggere un libro	103	3.6	1	0.3
<b>Totale leggere</b>	<b>306</b>	<b>10.7</b>	<b>6</b>	<b>1.9</b>
4. Mangiare/bere	81	2.8		
5. Lavorare	54	1.9		
6. Ascoltare il Walkman	32	1.1	1	0.3
7. Dormire	26	0.9	1	0.3
8. Giocare	24	0.8		
9. Lavori a mano	10	0.3		
<b>Totale</b>	<b>1187</b>	<b>41.4</b>	<b>44</b>	<b>14.2</b>

Da notare che un passeggero è riuscito a dormire in piedi.

E' stata anche accertata la distribuzione delle attività all'interno della vettura suddivisa, a questo scopo, nella parte anteriore, centrale e posteriore. E' venuto così alla luce un ordine "segreto" di cui la gran parte dei passeggeri non si rende conto pur agendo spontaneamente in modo da dar luogo alla seguente distribuzione delle attività ovvero dei comportamenti: la parte posteriore è la più rumorosa. Qui si soffermano di preferenza i gruppi che parlano tra di loro. La parte anteriore è occupata per lo più da persone anziane e tranquille.

L'utilità di questi rilievi sta nel fatto che conoscendone i risultati, si può aumentare l'identificazione degli utenti con il mezzo di trasporto pubblico. Nella misura in cui i viaggiatori si sentono a proprio agio durante il viaggio questo viene percepito più breve di quello che è. Ne consegue che le richieste di un trasporto più veloce diminuiscono.

In questo contesto va segnalato che l'Azienda comunale trasporti (ACT) di Lugano ha esposto nei bus urbani dei cartelli contenenti testi di poesie scelte da diciannove studenti della Scuola superiore per i quadri dell'economia e dell'amministrazione (SSQE) sotto la guida del loro insegnante d'italiano, prof. Alberto Nessi. Dal 1. marzo a fine giugno sono state offerte alla lettura dei viaggiatori sui bus di Lugano una serie di 80 poesie da Saffo a Montale, ovvero dal meglio della letteratura greca ai poeti contemporanei. Per gli autori stranieri alla traduzione in italiano era abbinato il testo in lingua originale.

Dalle interviste condotte con i viaggiatori è risultato che la scelta del mezzo di trasporto pubblico viene fatta principalmente per la comodità che offre e per il costo più basso rispetto all'automobile a cui si aggiunge la mancanza di posteggi alla metà, ovvero in città. Una critica che è stata fatta ripetutamente dagli stessi utilizzatori dei mezzi pubblici sta nel disagio che provoca la diminuzione delle corse la sera, dopo le 19 o le 20 e la sospensione totale del servizio verso o prima di mezzanotte. Il risultato è che per recarsi in città la sera (cinema, teatro, concerti, ristoranti, bar, ecc.) è necessario servirsi dell'automobile.

#### 4. Momenti decisivi di una biografia

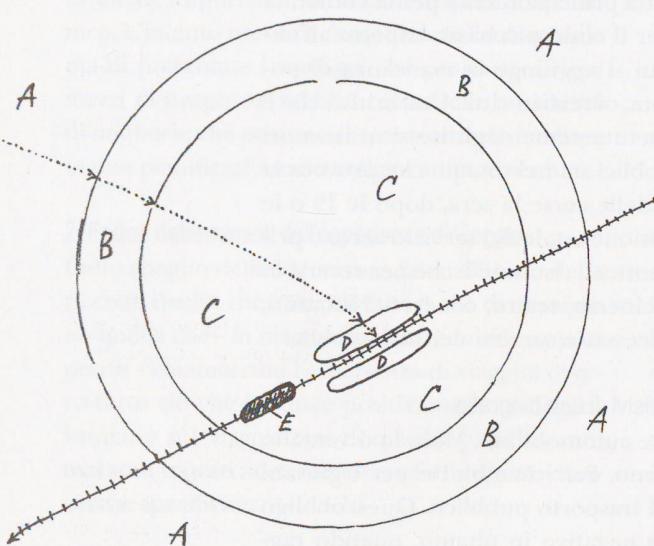
Nessuno nasce automobilista. Molti lo diventano appena possono. Per i bambini e per i giovani non c'è che il trasporto pubblico. Quest'obbligo ha un effetto negativo in quanto, quando raggiungono l'età di potersi muovere con un mezzo di trasporto individuale motorizzato, il motorino o un'automobile, questo fatto viene vissuto ed interpretato come un passo importante del "diventare grandi" e come una liberazione da una costrizione.

Un secondo momento critico con un forte potenziale di cambiare mezzo di trasporto è dato dalla formazione di una famiglia e dalla nascita dei bambini. Trasportarli con i mezzi pubblici appare troppo scomodo. Una volta avvenuta la sostituzione del mezzo di trasporto pubblico con l'auto propria è difficile tornare indietro. Gli intervistati hanno menzionato spesso la forza dell'abitudine e di aver perso quel poco di conoscenze che serve per prendere il mezzo pubblico (come funziona un distributore di biglietti automatico?). Di qui l'importanza di un'informazione ben concepita e visibile mediante cartelli di orientamento alle fermate e all'interno delle vetture.

#### 5. Importanza delle vie d'accesso e dell'aspetto delle fermate dei mezzi pubblici

Il cosiddetto traffico lento, ovvero il percorso che si deve necessariamente fare a piedi per raggiungere la stazione o la fermata più vicina è l'unica via che porta l'utente ai mezzi di trasporto pubblici. Perciò si dovrebbe prestare maggior attenzione alle vie d'accesso. Le aziende di trasporto dovrebbero adoperarsi affinché le città ed i comuni tengano maggiormente conto di questo fatto nelle loro pianificazioni. Nello schema seguente sono rappresentati gli spazi delle vie di accesso alle fermate o stazioni la cui importanza viene spesso sottovalutata. Una stazione che indisponibile non vale niente.

Schema 3



- Via d'accesso  
+++++ Rotaia o linea del bus  
A = Spazio della località  
B = Zona d'orientamento  
C = Spazio d'attesa  
D = Zona di transizione (salita/discesa dal mezzo pubblico)  
E = Tram/Bus

Concludendo, il compito "arduo" delle amministrazioni dei trasporti pubblici consisterebbe nel non limitarsi ai soli percorsi offerti, ma di includere nelle riflessioni e nella pianificazione le fasi, per gli utenti a volte decisive, dei percorsi a piedi necessari per raggiungere le fermate o le stazioni e di "arredare" i posti d'attesa tenendo presente che, per l'utente, il viaggio non consiste solo nel percorso vero e proprio da una fermata all'altra ma comprende le vie d'accesso e le attese alle fermate.

### Summary

*Getting around with a means of public transportation requires the traveller to perform many different operations. After leaving home, he has to go to the nearest stop, and this is usually done on foot or maybe by bicycle. Here he has to wait a few minutes before getting on the public means of transportation. To get to his destination, he has to walk a few minutes or possibly a bit longer. These different phases of the journey are the object of a research project carried out as part of the National Research Programme "Cities and Transportation". The idea is that a person's willingness not to use a car increases according to how much more practical and attractive the use of public means of transportation is. The intention is not to demonize the automobile but to present the advantages that public urban means of transportation can offer and the possibility of improvements that could be realized by means of careful long term planning.*