



## Centro Studi

Roma, 25 novembre 2025

### Mobilità con Taxi a Roma

#### ***Cosa dicono davvero i dati e perché il problema non è la flotta***

##### **Abstract**

La nota URI analizza criticamente le informazioni diffuse sulla ricerca della Fondazione Filippo Caracciolo in merito al servizio taxi di Roma, sottolineando l'esigenza di interpretare con cautela i risultati divulgati in assenza del documento completo e alla luce di un campione troppo ridotto per rappresentare in modo affidabile una città complessa come la Capitale.

Le evidenze delle indagini ACoS 2024–2025 mostrano invece un quadro più solido e coerente: il servizio taxi mantiene valutazioni positive e un apprezzamento diffuso per professionalità dei conducenti, pulizia dei veicoli, sicurezza percepita e ruolo essenziale nei collegamenti intermodali e nelle zone meno servite dal TPL.

L'aumento dell'offerta (+20% tra nuove licenze e doppie guide) non ha prodotto miglioramenti strutturali, poiché i benefici vengono neutralizzati da fattori esterni quali congestione, cantierizzazione estesa e inefficienze della rete viaria: condizioni operative che limitano la capacità della flotta, indipendentemente dal numero di taxi disponibili.

L'analisi evidenzia inoltre che Roma possiede una dotazione di taxi per abitante superiore a quella di metropoli come Londra, Parigi e Berlino, confermando che la criticità non riguarda il numero dei mezzi ma il contesto in cui essi devono operare. I fenomeni di rifiuto delle corse brevi riportati da alcune sintesi giornalistiche non sono supportati da dati verificati e risultano oggi ulteriormente ridotti grazie alla corsa minima introdotta nel 2024.

La conclusione della nota è chiara: il taxi non è causa della congestione, ma una delle prime vittime di una mobilità urbana caratterizzata da infrastrutture insufficienti, traffico cronico e lavori in corso diffusi. Occorrono interventi strutturali sulla viabilità, non ulteriori aumenti della flotta. URI conferma la piena disponibilità a collaborare con le istituzioni per sviluppare analisi basate su dati oggettivi e migliorare il servizio nell'interesse di cittadini, city user e visitatori.

### **Introduzione**

URI – Unione dei Radiotaxi d'Italia ritiene necessario inquadrare correttamente le informazioni diffuse in questi giorni sul servizio taxi nella Capitale, in particolare quelle derivanti dallo studio presentato dalla Fondazione Filippo Caracciolo, centro studi della Federazione ACI. Poiché il documento integrale non risulta ancora pubblicato, ciò che è circolato proviene esclusivamente da sintesi giornalistiche.

Per una lettura equilibrata e metodologicamente solida è indispensabile integrare tali elementi con fonti ufficiali e consolidate: le indagini ACoS 2024–2025, il Rapporto sulla Mobilità 2024 di Roma Servizi per la Mobilità, i dati INRIX e i benchmark europei.

## 1. Un campione troppo piccolo: perché le conclusioni devono essere interpretate con cautela

Le sintesi della ricerca Caracciolo si basano su un campione dell'ordine di 1.500–1.600 rispondenti, quindi molto limitato rispetto alla popolazione della Capitale e all'enorme platea di city user e visitatori che quotidianamente utilizzano il servizio taxi. Anche assumendo una metodologia corretta, un campione di queste dimensioni consente di cogliere soltanto tendenze generali.

Il limite principale emerge quando si tenta di analizzare le differenze interne al campione. Una volta suddivisi gli intervistati per profili socio-demografici, frequenza d'uso, zone della città o altre variabili, i gruppi diventano troppo esigui per consentire confronti affidabili. In tali condizioni, variazioni anche minime nella composizione del campione possono produrre differenze apparenti tra gruppi che non riflettono orientamenti reali della popolazione.

Questo rischio è particolarmente accentuato in un contesto eterogeneo come Roma, caratterizzato da profonde differenze tra centro, semicentro, periferie e aree esterne al GRA. Senza un campione ampio e adeguatamente stratificato, l'analisi rischia di sovra-rappresentare alcuni profili e sotto-rappresentarne altri, restituendo un quadro parziale o distorto.

Fino alla pubblicazione del rapporto completo con metodologia e criteri di ponderazione, i risultati diffusi devono essere letti come indicazioni qualitative. Per una valutazione affidabile del servizio taxi, occorre far riferimento alle indagini strutturate con campioni robusti e rappresentativi, come quelle prodotte da ACoS.

## 2. La percezione del servizio taxi: le evidenze ACoS 2024–2025 e i motivi dell'apprezzamento

Le indagini ACoS sono oggi la fonte più completa per valutare la qualità percepita del servizio taxi. Negli ultimi due anni le valutazioni espresse dagli utenti si sono mantenute stabilmente sopra la sufficienza, con punte più elevate nelle aree esterne al GRA e nei quadranti dove il trasporto pubblico risulta meno capillare.

Gli utenti riconoscono alla categoria elementi costanti di qualità: cortesia e professionalità dei conducenti, conoscenza dei percorsi, competenza nella guida e pulizia dei veicoli, significativamente migliorata grazie all'immissione di mezzi più recenti, ibridi o elettrici. Il taxi, pur rappresentando una quota minima degli spostamenti totali, svolge un ruolo insostituibile nei collegamenti con stazioni, aeroporti, poli turistici e aree periferiche.

L'apprezzamento deriva anche da un elevato livello di sicurezza percepita – personale e di viaggio – particolarmente rilevante nelle ore serali, nei trasferimenti intermodali e nelle zone meno servite dal TPL. Nel complesso, la qualità riconosciuta del servizio rimane stabile e diffusa e non risulta compromessa da criticità che sono, nella quasi totalità dei casi, esterne al servizio stesso.

## 3. Una capacità di offerta aumentata del 20%, ma ostacolata da congestione e cantierizzazione

Nel biennio 2024–2025 la disponibilità del servizio taxi è aumentata in modo significativo grazie all'ingresso delle nuove licenze e all'introduzione delle doppie guide, che hanno ampliato l'offerta complessiva di oltre il

20%. Questo potenziamento ha migliorato i tempi medi di risposta nelle fasce orarie non penalizzate dal traffico.

Tuttavia, l'aumento della flotta non può essere considerato una risposta risolutiva alle criticità della mobilità romana. Nelle ore di domanda più debole genera un surplus di mezzi non assorbito dal mercato, mentre nelle fasce di punta l'effetto positivo viene completamente neutralizzato dalla congestione e dalla cantierizzazione estesa della città. La capacità dei taxi di muoversi, liberarsi e rendersi disponibili per nuove chiamate è fortemente condizionata dalle condizioni della rete viaria e non dal numero di mezzi immatricolati.

Queste criticità ricadono nell'ambito di responsabilità dell'Amministrazione comunale: gestione della viabilità, pianificazione dei cantieri, manutenzione della rete stradale e fluidificazione dei nodi intermodali. Senza interventi efficaci su questi fronti, nessun incremento della flotta potrà tradursi in un miglioramento strutturale del servizio.

#### **4. Cantieri e congestione: il contesto operativo in cui i taxi sono costretti a muoversi**

Dal 2022 Roma è interessata da una cantierizzazione senza precedenti, che coinvolge aree strategiche per la mobilità urbana: Piazza Venezia, Vaticano–Borgo, Lungotevere, Trastevere e l'intero quadrante della Stazione Termini. A ciò si aggiungono le cantierizzazioni delle nuove linee tranviarie di superficie e i lavori a singhiozzo sulla rete metropolitana.

L'effetto combinato di questi interventi determina rallentamenti diffusi, riduzione della capacità effettiva della rete, deviazioni obbligate e un aumento generalizzato dei tempi di percorrenza. In questo scenario anche una flotta numerosa e potenziata non può esprimere pienamente la propria capacità operativa, poiché i mezzi rimangono imbottigliati nel traffico e impiegano più tempo a completare e liberare le corse.

La percezione degli utenti – in particolare dei visitatori – riflette inevitabilmente questo contesto. Le valutazioni sul servizio risentono delle condizioni della circolazione e non della professionalità della categoria né della quantità di taxi disponibili.

#### **5. Congestione, incidentalità e qualità dell'aria: una criticità sistemica che penalizza il TPnL**

I dati INRIX confermano che Roma è tra le città più congestionate d'Europa, con velocità medie paragonabili a quelle delle zone a traffico fortemente calmierato. I dati sulla sicurezza stradale mostrano un numero di incidenti e chiusure di carreggiata tra i più elevati del Paese, con effetti diretti sulla fluidità della circolazione. La qualità dell'aria riflette questa pressione continua, con un incremento delle giornate di superamento dei limiti per il particolato rilevato da ARPA Lazio.

Questi fenomeni rappresentano aspetti diversi di una stessa criticità sistemica della rete viaria romana. La loro combinazione riduce in modo significativo la capacità operativa del trasporto pubblico non di linea, pur trattandosi di fattori totalmente esterni al servizio taxi.

## 6. Domanda di mobilità e struttura urbana: perché i confronti internazionali richiedono criteri omogenei

Il taxi rappresenta meno dell'1% degli spostamenti totali nella Capitale, all'interno di un sistema dominato dall'auto privata e da una rete stradale estesa e complessa. Roma dispone di 8.000 km di strade, con una rete portante di appena 400 km, un'estensione molto diversa da quella delle capitali europee compatte.

I dati internazionali mostrano che Roma ha una dotazione di taxi per abitante superiore a quella di molte grandi metropoli, ma la morfologia urbana, la densità abitativa e la distribuzione dei flussi rendono impropri i confronti diretti con città come Parigi, Londra o Berlino.

Alla luce di questi elementi, risulta evidente che nessun intervento sulla numerosità della flotta può produrre miglioramenti strutturali se non accompagnato da interventi sulla rete viaria e sulla gestione della mobilità.

Città	Taxi	Numero abitanti		In area metropolitana	
		In area metropolitana	In area urbana	Un taxi per ... abitanti	Taxi per mille abitanti
Parigi	18.625 <sup>(1)</sup>	12.388.388 <sup>(4)</sup>	2.070.806 <sup>(6)</sup>	665	1,50
Londra	14.800 <sup>(2)</sup>	15.665.400 <sup>(5)</sup>	8.945.309 <sup>(5)</sup>	1.058	0,94
Berlino	5.760 <sup>(3)</sup>	5.481.613 <sup>(4)</sup>	3.685.285 <sup>(7)</sup>	952	1,05
Roma	8.436	4.227.059 <sup>(4)</sup>	2.749.031 <sup>(8)</sup>	501	2,00

(1) [blogtaxiparis.fr](http://blogtaxiparis.fr)

(2) [gov.uk](http://gov.uk)

(3) [berlin.de](http://berlin.de)

(4) Eurostat

(5) [trustforlondon.org.uk](http://trustforlondon.org.uk)

(6) [insee.fr](http://insee.fr)

(7) [statistik-berlin-brandenburg.de](http://statistik-berlin-brandenburg.de)

(8) ISTAT – Report Comune di Roma - Giugno 2024

**Roma non ha un problema di numero di taxi. I dati mostrano l'opposto.**

- Roma ha la più alta dotazione di taxi per abitante tra le città analizzate;
- i numeri smentiscono l'idea che a Roma "mancano taxi": **in proporzione alla popolazione, Roma ne ha più di Londra, Parigi e Berlino;**
- le differenze operative non dipendono dalla flotta, ma da fattori strutturali: **congestione, cantierizzazione, estensione della rete viaria, mancanza di corridoi ad alta capacità.**

Il problema, dunque, non è quanti taxi esistono, ma in quali condizioni sono costretti a operare. L'aumento delle licenze non può compensare criticità di viabilità e gestione della mobilità.

Alla luce di questi elementi, risulta evidente che nessun intervento sulla numerosità della flotta può produrre miglioramenti strutturali se non accompagnato da interventi sulla rete viaria e sulla gestione della mobilità.

## 7. Comportamenti non conformi: necessaria distinzione

Le sintesi giornalistiche riportano percezioni di aumento dei rifiuti per le corse brevi. Tali indicazioni non sono supportate da dati verificati. L'introduzione della corsa minima di 9 euro, attiva dal 2024, ha ridotto significativamente questo fenomeno, che rimane circoscritto a casi isolati e contrari al regolamento.

URI conferma il pieno sostegno ai controlli volti a contrastare ogni comportamento non conforme.

## Conclusioni

Il quadro che emerge dalle diverse fonti mostra un servizio taxi che opera in condizioni esterne particolarmente complesse: congestione crescente, cantierizzazione estesa e una rete viaria non adeguata alla domanda complessiva di mobilità. Le criticità percepite dagli utenti non derivano dalla qualità del servizio né dalla disponibilità dei mezzi, ma da fattori strutturali che limitano la capacità operativa della flotta.

Nel biennio 2024–2025 il settore ha incrementato significativamente la propria capacità operativa, mentre le indagini ACoS e le sintesi del rapporto Caracciolo confermano un apprezzamento diffuso per la professionalità dei conducenti, la pulizia dei veicoli e l'affidabilità del servizio. Roma, per estensione, complessità e morfologia urbana, richiede criteri di valutazione coerenti con le sue caratteristiche specifiche.

In questo scenario il taxi continua a svolgere un ruolo essenziale nei collegamenti urbani e intermodali. **Il tema non è quanti taxi ci sono, ma in quali condizioni sono messi a operare.** Il taxi non è la causa della congestione: ne è una delle prime vittime.

URI ribadisce la disponibilità a collaborare con istituzioni e centri di ricerca per consolidare analisi basate su dati verificabili e per contribuire allo sviluppo di un servizio sempre più efficiente e adeguato alle esigenze di cittadini, city user e visitatori.