

DOCUMENTO DI PROPOSTA CONDIVISA

TAVOLI DI CONFRONTO PER IL MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO TAXI DI ROMA CAPITALE

Documento proposto e sottoscritto da:

- U.R.I. – Unione Radiotaxi d'Italia
- UNICOOP Taxi
- CASARTIGIANI Taxi
- O.R.S.A. Taxi Lazio

PREMESSA

Il presente documento nasce dal confronto sviluppatosi nell'ambito dei tavoli tematici promossi presso l'Assessorato alla Mobilità di Roma Capitale, alla presenza del Presidente della Commissione Consultiva Taxi Roberto Baldetti, della Consigliera Comunale Elisabetta Lancellotti e delle rappresentanze del settore taxi.

Nel corso degli incontri si è sviluppato un dialogo costruttivo tra Amministrazione Capitolina e organizzazioni rappresentative della categoria, finalizzato all'individuazione di soluzioni concrete e sostenibili per il miglioramento del servizio taxi, della mobilità urbana e della qualità dei servizi offerti ai cittadini.

Le organizzazioni firmatarie hanno condiviso la volontà di elaborare una piattaforma comune di proposte che possa costituire una base di lavoro per i successivi approfondimenti tecnici e amministrativi.

Dai lavori è emersa una visione condivisa: il servizio taxi rappresenta una componente essenziale del sistema della mobilità urbana e deve essere progressivamente riconosciuto come strumento di mobilità integrata, inclusione sociale, accessibilità territoriale e supporto ai servizi pubblici della città.

Roma è una realtà urbana complessa, caratterizzata da elevati flussi turistici, grandi eventi internazionali, importanti poli sanitari e culturali, criticità infrastrutturali e una crescente domanda di servizi rivolti alle persone fragili e con disabilità. In questo contesto il taxi assume un ruolo strategico, complementare al trasporto pubblico locale e sempre più rilevante nella gestione della mobilità cittadina.

Nel corso del confronto sono emerse alcune priorità trasversali comuni ai tavoli di lavoro:

- miglioramento dell'accessibilità urbana e dei servizi dedicati alle persone fragili;
- modernizzazione delle infrastrutture a supporto del servizio taxi;
- utilizzo delle tecnologie digitali per aumentare efficienza, trasparenza e qualità del servizio;
- integrazione del taxi nelle politiche di mobilità pubblica e nella gestione dei grandi eventi;
- coinvolgimento stabile della categoria nei processi di pianificazione della mobilità;
- contrasto all'abusivismo e tutela della legalità;
- valorizzazione del ruolo professionale dei tassisti quale presidio permanente della mobilità urbana.

Le proposte contenute nel presente documento sono pertanto finalizzate a costruire un sistema taxi moderno, efficiente, accessibile e pienamente integrato nelle strategie di sviluppo della mobilità di Roma Capitale.

CAPITOLO I

INFRASTRUTTURE PER IL SERVIZIO TAXI E OTTIMIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA

Il miglioramento del servizio taxi deve necessariamente inserirsi in una più ampia strategia di efficientamento della mobilità urbana. La qualità del servizio è infatti strettamente connessa alla fluidità della circolazione, alla funzionalità della rete viaria, all'efficienza degli impianti semaforici, alla disponibilità di corsie preferenziali e alla presenza di una rete adeguata di posteggi distribuiti sul territorio.

Particolare rilevanza assume il contributo dei tassisti quali osservatori permanenti della mobilità urbana, in grado di individuare criticità operative e proporre soluzioni basate sull'esperienza quotidiana maturata sulla rete stradale cittadina.

1. POTENZIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DEI POSTEGGI TAXI

Proposta

- censimento e verifica di tutti i posteggi esistenti;
- aggiornamento della distribuzione territoriale degli stalli;
- ampliamento dei posteggi nelle aree ad alta domanda;
- verifica della possibilità di realizzare nuovi stalli presso stazioni ferroviarie, ospedali, poli turistici, aree commerciali e quartieri periferici;
- manutenzione programmata della segnaletica e delle infrastrutture;
- adeguamento dei posteggi alle esigenze delle persone con disabilità e delle vetture attrezzate;
- contrasto all'occupazione abusiva degli stalli attraverso controlli dedicati e sistemi digitali di segnalazione.

Tra gli interventi prioritari si segnalano la revisione del posteggio di Piazza San Marco e l'ampliamento della capacità operativa del posteggio di Piazza Cavour.

Obiettivo: *garantire una rete di posteggi taxi più capillare, funzionale, accessibile e protetta, in grado di migliorare la disponibilità del servizio nei punti strategici della città e ridurre i tempi di attesa dell'utenza.*

2. POTENZIAMENTO E TUTELA DELLE CORSIE PREFERENZIALI

Proposta

- ampliamento della rete delle corsie preferenziali accessibili ai taxi;
- manutenzione costante della segnaletica;
- introduzione di sistemi intelligenti di monitoraggio;
- rafforzamento dei controlli contro gli utilizzi impropri;
- revisione delle corsie sottoutilizzate o inefficaci.

L'obiettivo operativo è migliorare la velocità commerciale del servizio e ridurre i tempi di percorrenza, consentendo al taxi di svolgere un maggior numero di corse a parità di licenze disponibili.

Obiettivo: incrementare la produttività del servizio taxi attraverso una maggiore fluidità della circolazione, riducendo tempi morti, percorrenze improduttive e disservizi legati alla congestione urbana.

3. "BLACK POINT" PER LA MOBILITÀ URBANA

Proposta

Istituzione di un tavolo tecnico permanente tra Roma Capitale, Roma Servizi per la Mobilità, Polizia Locale e rappresentanze della categoria taxi, finalizzato a:

- individuare le principali criticità della rete viaria;
- raccogliere le segnalazioni provenienti dagli operatori;
- definire priorità di intervento;
- monitorare gli effetti delle soluzioni adottate.

Gli interventi potranno riguardare semafori ridondanti, attraversamenti critici, geometrie stradali obsolete, segnaletica non aggiornata e situazioni di elevata conflittualità tra traffico veicolare e pedonale.

Obiettivo: trasformare l'esperienza quotidiana dei tassisti in uno strumento stabile di analisi e miglioramento della mobilità urbana, intervenendo sui punti critici che rallentano il servizio e compromettono la regolarità della circolazione.

4. OTTIMIZZAZIONE DELLA RETE VIARIA

Proposta

- revisione e sincronizzazione degli impianti semaforici;
- miglioramento della regolazione dei flussi veicolari e pedonali;
- eliminazione delle principali criticità che rallentano il servizio taxi;
- realizzazione di percorsi preferenziali temporanei in occasione di grandi eventi.

Obiettivo: Aumentare l'efficienza complessiva della rete stradale cittadina, favorendo una maggiore regolarità del servizio taxi e una migliore capacità di risposta nei momenti di elevata domanda.

5. MONITORAGGIO E PARTECIPAZIONE

Proposta

Istituzione di un sistema permanente di raccolta delle segnalazioni provenienti dalla categoria e di monitoraggio degli interventi realizzati, con particolare riferimento a:

- tempi di percorrenza;
- sicurezza stradale;

U.R.I.
Unione Radiotaxi d'Italia

UNICOOP
Taxi

CASARTIGIANI
Taxi

O.R.S.A.
Taxi Lazio

- incidentalità;
- congestione del traffico;
- regolarità del servizio.

Obiettivo: *creare un modello di valutazione continua degli interventi sulla mobilità, fondato su dati reali, verifiche periodiche e coinvolgimento diretto degli operatori del servizio taxi.*

CAPITOLO II

INNOVAZIONE DIGITALE E SVILUPPO TECNOLOGICO DEL SERVIZIO TAXI

L'innovazione tecnologica è uno strumento fondamentale per migliorare l'efficienza del servizio, semplificare l'accesso per l'utenza e ottimizzare la distribuzione delle risorse sul territorio. La digitalizzazione dovrà essere orientata ai principi di interoperabilità, integrazione e valorizzazione delle infrastrutture esistenti.

1. EVOLUZIONE DELLA PIATTAFORMA STID

Proposta

- autenticazione degli utenti;
- validazione preventiva dei recapiti;
- verifica dei dati inseriti;
- tracciabilità delle richieste;
- riduzione delle richieste improprie.

Obiettivo: rendere la piattaforma STID più sicura, affidabile e funzionale, riducendo errori, richieste non corrette e criticità operative a carico dei tassisti e dell'utenza fragile.

2. INTEGRAZIONE TRA STID, ROMA CAPITALE E STRUTTURE RADIOTAXI

Proposta

Evitare duplicazioni organizzative e massimizzare l'efficienza del sistema, anche dal punto di vista amministrativo-gestionale, tramite:

- interoperabilità tra piattaforme con integrazione dei flussi informativi;
- utilizzo delle infrastrutture già operative;
- coinvolgimento delle centrali radiotaxi nello sviluppo degli strumenti digitali.

Obiettivo: costruire un sistema integrato che valorizzi le strutture radiotaxi già esistenti, riduca sprechi organizzativi e migliori la gestione dei servizi dedicati attraverso processi più rapidi, tracciabili ed efficienti.

3. UTILIZZO INTELLIGENTE DEI DATI

Proposta

Realizzazione di strumenti per una migliore programmazione del servizio e una distribuzione più efficiente delle vetture sul territorio, in grado di elaborare:

- dati di domanda;
- flussi turistici;
- condizioni meteorologiche;

- eventi programmati;
- criticità della circolazione;
- dati relativi a stazioni, aeroporti e grandi attrattori di mobilità.

Obiettivo: *passare da una gestione reattiva a una gestione predittiva del servizio taxi, anticipando i picchi di domanda e migliorando la distribuzione delle vetture sul territorio.*

4. TRASPARENZA E QUALITÀ DIGITALE DEL SERVIZIO

Proposta

Realizzazione di un algoritmo tariffario certificato da Roma Capitale, basato su criteri pubblici e verificabili, nonché introduzione di un sistema di certificazione delle piattaforme che garantisca trasparenza, tutela dell'utenza e rispetto della tariffazione comunale.

Obiettivo: *garantire all'utenza tariffe chiare, verificabili e uniformi, rafforzando la fiducia nel servizio taxi e impedendo distorsioni concorrenziali tra piattaforme tecnologiche.*

CAPITOLO III

SVILUPPO DEL RUOLO DEL TAXI NELLA MOBILITÀ URBANA E NEI SERVIZI ALLA CITTÀ

Il taxi rappresenta una risorsa strategica per Roma Capitale e deve essere sempre più integrato nelle politiche di mobilità pubblica, accessibilità e gestione dei grandi flussi di utenza.

1. Riconoscimento del taxi come servizio complementare al TPL

Proposta

Riconoscimento formale del taxi quale servizio complementare e integrativo del trasporto pubblico locale, in particolare assegnando prioritariamente, anche attraverso meccanismi di gara, servizi:

- nelle periferie e nelle aree a domanda debole, nei servizi a chiamata e nei collegamenti di prossimità;
- nelle fasce orarie meno servite dal TPL;
- nei collegamenti con strutture sanitarie;
- durante emergenze e interruzioni del servizio pubblico;

Obiettivo: integrare stabilmente il taxi nelle politiche pubbliche di mobilità, utilizzandolo come strumento flessibile, immediatamente operativo e complementare al TPL nei contesti in cui il trasporto tradizionale risulta meno efficiente o non adeguatamente presente.

2. Servizi dedicati all'utenza fragile e alle persone con disabilità

Proposta

- revisione delle tariffe STID e introduzione di correttivi tariffari per i servizi più complessi;
- riconoscimento dei tempi di assistenza;
- valorizzazione delle vetture attrezzate;
- coperture assicurative dedicate;
- introduzione di un sistema di validazione preventiva obbligatoria dei codici identificativi e dei dati degli utenti STID prima dell'assegnazione del servizio;
- integrazione con sistemi che permettano all'utente di chiamare il taxi tramite differenti canali di autoproduzione dei tassisti (tra cui app, WhatsApp e altri strumenti digitali accessibili già in uso) a costo zero e già collaudati e funzionanti.

Obiettivo: migliorare la qualità, la sicurezza e la sostenibilità economica dei servizi dedicati alle persone fragili e con disabilità, garantendo maggiore tutela agli utenti e agli operatori coinvolti.

3. Collaborazione con i grandi attrattori di mobilità

Proposta

Attivazione di rapporti permanenti con i principali attrattori di mobilità, al fine di programmare il servizio in funzione dei flussi previsti, con particolare riferimento a:

- RFI e operatori ferroviari, per conoscere in anticipo criticità di circolazione, ritardi, cancellazioni, variazioni di binario, arrivi straordinari e picchi anomali di utenza;
- Aeroporti di Roma;
- organizzatori di eventi;
- enti fieristici e congressuali;
- Vaticano;
- istituzioni culturali;
- strutture sanitarie e universitarie.

Tale collaborazione consentirebbe di gestire meglio la domanda taxi presso le principali stazioni ferroviarie cittadine, tra cui Termini, Tiburtina, Ostiense e San Pietro, nonché presso aeroporti, poli sanitari, aree turistiche e luoghi di grande affluenza.

Obiettivo: *consentire una programmazione anticipata dell'offerta taxi nei punti e nei momenti di maggiore domanda, riducendo criticità, tempi di attesa e disservizi per cittadini, turisti e utenti occasionali.*

4. Gestione dei grandi eventi

Proposta

Programmazione dinamica dell'offerta durante gli eventi cittadini tramite:

- utilizzo di sistemi previsionali basati sui dati;
- pianificazione preventiva della disponibilità delle vetture;
- istituzione di corridoi dedicati alla mobilità taxi durante i grandi eventi;
- coinvolgimento della categoria nella fase organizzativa degli eventi;
- individuazione preventiva di aree di carico, scarico e sosta temporanea.

Obiettivo: *garantire una gestione ordinata, efficiente e coordinata della domanda taxi durante grandi eventi, manifestazioni, appuntamenti sportivi, religiosi, culturali e congressuali, evitando interventi emergenziali e non programmati.*

5. Qualità, formazione e valorizzazione professionale

Proposta

Attivazione di programmi permanenti di formazione relativi a:

- mobilità accessibile e assistenza all'utenza fragile;
- accoglienza turistica;
- lingua inglese;
- tecnologie digitali;
- sicurezza personale;
- normativa di settore;
- relazione con l'utenza e gestione dei reclami.

Obiettivo: rafforzare la professionalità del tassista, valorizzare il ruolo della categoria e migliorare la qualità percepita del servizio da parte di cittadini, turisti e utenti fragili.

6. Promozione del servizio taxi e contrasto all'abusivismo

Proposta

- realizzazione di una campagna istituzionale di valorizzazione del servizio taxi quale presidio di sicurezza, inclusione sociale e mobilità urbana;
- rafforzamento delle attività di controllo presso aeroporti, stazioni ferroviarie, aree turistiche, grandi eventi e piattaforme digitali.

La tutela della legalità rappresenta una condizione indispensabile per garantire qualità del servizio, sicurezza dell'utenza e corretta concorrenza tra operatori.

Obiettivo: rafforzare l'immagine del taxi regolare, tutelare l'utenza e contrastare le forme di abusivismo che danneggiano il servizio pubblico, la categoria e la reputazione della città.

7. Informazione all'utenza e comunicazione istituzionale

Proposta

Miglioramento della comunicazione istituzionale su:

- numeri ufficiali;
- app autorizzate;
- posteggi taxi;
- tariffe;
- diritti dell'utente;
- collegamenti con aeroporti e stazioni;
- differenza tra taxi regolari, NCC e abusivismo;
- servizi dedicati alle persone fragili e con disabilità.

Una parte della domanda taxi non viene intercettata correttamente perché molti utenti non conoscono bene le modalità di accesso al servizio. Una comunicazione chiara aumenta la fiducia dell'utenza e rafforza la percezione di un servizio pubblico ordinato, accessibile e affidabile.

Obiettivo: *favorire un accesso più semplice, consapevole e sicuro al servizio taxi, aumentando la fiducia dell'utenza e migliorando la capacità del servizio di intercettare la domanda reale.*

CONCLUSIONI

I tavoli di confronto hanno evidenziato una significativa convergenza tra Amministrazione Capitolina e rappresentanze della categoria sulla necessità di costruire un modello di mobilità moderno, integrato, accessibile e sostenibile.

Le proposte formulate individuano nel servizio taxi una infrastruttura strategica della città, capace di contribuire alla qualità della mobilità urbana, all'accessibilità dei servizi pubblici, alla gestione dei grandi eventi, all'inclusione sociale e all'accoglienza turistica.

Il presente documento costituisce una base di lavoro condivisa per i successivi approfondimenti tecnici e amministrativi e per la definizione delle azioni necessarie alla concreta attuazione delle proposte emerse.

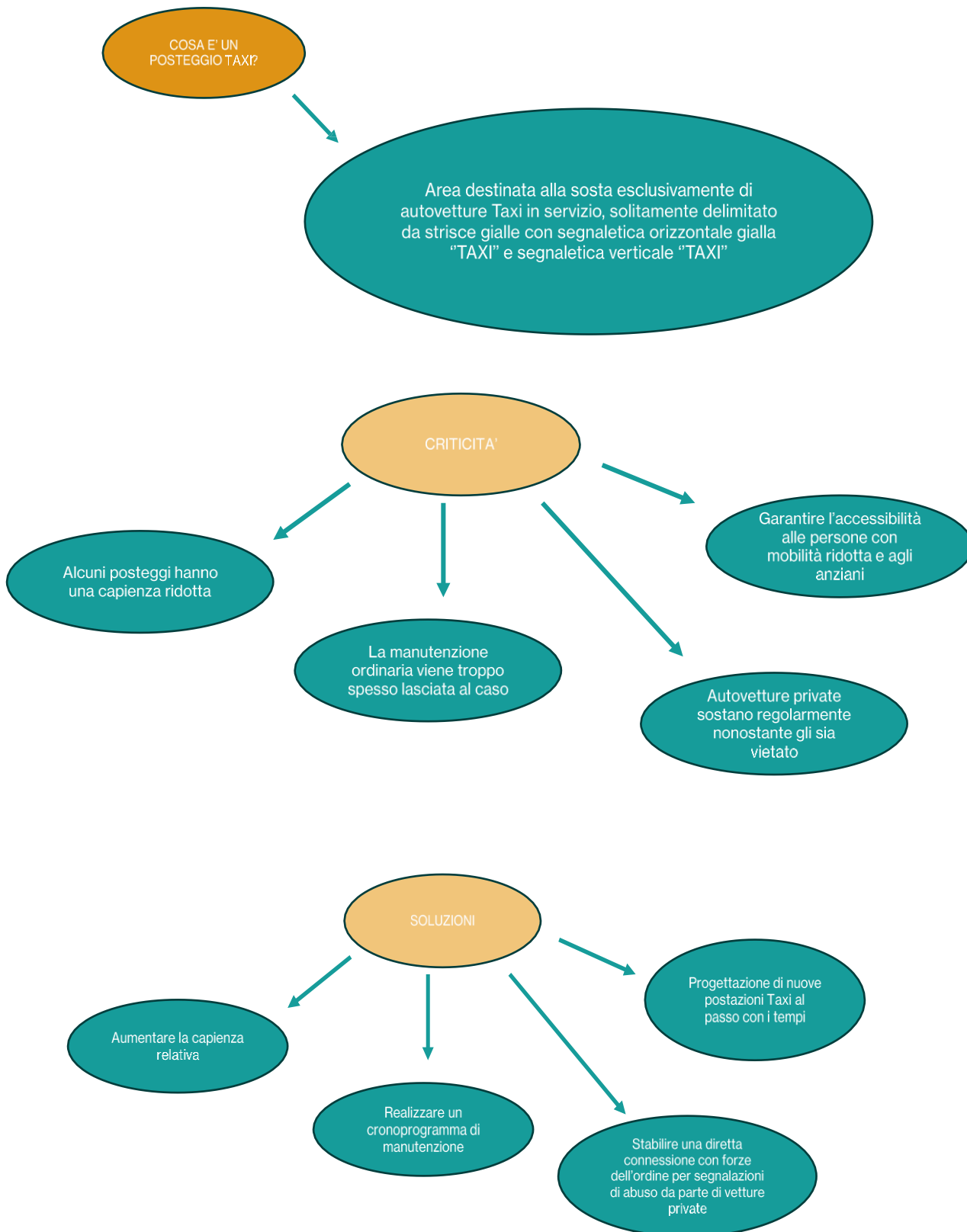
U.R.I. – Unione Radiotaxi d'Italia

UNICOOP Taxi

CASARTIGIANI Taxi

O.R.S.A. Taxi Lazio

POSTEGGI TAXI




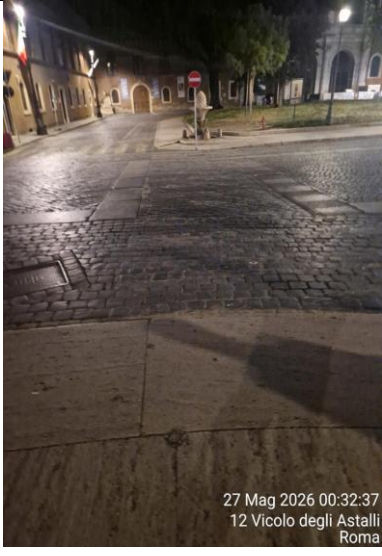

CRITICITA' POSTEGGI ATTIVI

NOME	UBICAZIONE	CRITICITA'	SOLUZIONE
San Marco	Piazza di San Marco	Svolta a sinistra non consentita	Consentire la svolta a svolta con corridoio di protezione per evitare incidenti con la svolta autobus
Cavour	Piazza Cavour	Capienza relativa insufficiente	Aumentare la capienza con una doppia fila ufficiale
Bologna	Piazza Bologna – Viale delle Province	Recentemente soppresso	Riaprire il parcheggio per evitare problemi di eccessiva presenza taxi su piazza Bologna

NUOVI POSTEGGI DA ATTIVARE




NOME	UBICAZIONE
Polio	Via Alberto Polio
Mirti	Piazza dei Mirti
Pasquini	Via Pasquale Pasquini
Armellini	Piazza Armellini
Ostia Antica	Fronte ingresso scavi




Qui di seguito vengono riportati un serie di BLACK POINT da vagliare.

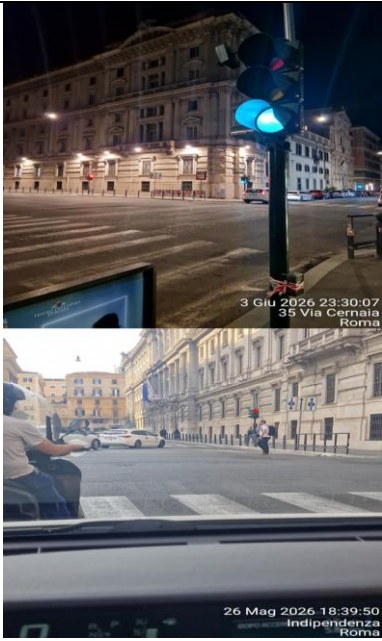


 <p>27 Mag 2026 00:35:56 1 Piazza d'Aracoeli Roma</p>	<p>Ubicazione: Piazza d'Aracoeli</p> <p>Problematica: Vecchio attraversamento pedonale cancellato con vernice nera risultante inefficace sul sampietrino, i pedoni ci attraversano regolarmente</p> <p>Soluzione: Levigatura/fresatura della vecchia vernice e installazione di appositi parapetonali temporanei o fissi</p>
 <p>27 Mag 2026 00:32:37 12 Vicolo degli Astalli Roma</p>	<p>Ubicazione: Piazza San Marco</p> <p>Problematica: Vecchio attraversamento pedonale cancellato con vernice nera risultante inefficace sul sampietrino, i pedoni ci attraversano regolarmente</p> <p>Soluzione: Levigatura/fresatura della vecchia vernice e installazione di appositi parapetonali temporanei o fissi</p>
	<p>Ubicazione: Via di San Venanzio</p> <p>Problematica: Vecchio attraversamento pedonale cancellato con vernice nera risultante inefficace sul sampietrino, i pedoni ci attraversano regolarmente</p> <p>Soluzione: Levigatura/fresatura della vecchia vernice e installazione di appositi parapetonali temporanei o fissi</p>


 <p>4 Giu 2026 01:33:18 1 Piazza del Porto di Ripetta Roma</p>	<p>Ubicazione: Piazza del Porto di Ripetta 1</p> <p>Problematica: Semaforo di ridondanza di Ponte Cavour. Chi proviene da lungotevere Marzio girando a destra trova il semaforo rosso di ridondanza del ponte e si ferma nonostante non ci sia linea d'arresto e non è raro trovare automobilisti che si fermano</p> <p>Soluzione: Eliminazione del semaforo di ridondanza ed eventuale installazione di ripetizione semaforica a mezza altezza sul semaforo principale</p>
 <p>29 Mag 2026 15:45:16 132 Via Tomacelli Roma</p>	<p>Ubicazione: Piazza del Porto di Ripetta 2</p> <p>Problematica: Le auto provenienti da via Tomacelli e da ponte Cavour che svoltano in lungotevere in Augusta si trovano costrette ad arrestarsi per semaforo verde in contemporanea dell'attraversamento pedonale</p> <p>Soluzione: Eliminazione del semaforo di ridondanza ed eventuale installazione di ripetizione semaforica a mezza altezza sul semaforo principale</p>
 <p>24 Mag 2026 13:56:48 Piazza del Porto di Ripetta Roma</p>	<p>Ubicazione: Piazza del Porto di Ripetta 3</p> <p>Problematica: Le auto provenienti da via di Ripetta e svoltano a destra verso ponte Cavour poco dopo trovano il semaforo rosso vanificando il semaforo verde appena superato</p> <p>Soluzione: Ottimizzare flusso semaforo verde</p>


 <p>29 Mag 2026 15:54:16</p>	<p>Ubicazione: Via Tomacelli</p> <p>Problematica: Controllo elettronico ZTL installato in un vicolo cieco, non è raro trovare automobilisti in retromarcia sul piazza del Porto di Ripetta o che svoltano a destra verso l'altro su vi di Ripetta</p> <p>Soluzione: Spostare il varco ZTL di via di Ripetta su via Borghese e dare via d'uscita ai non autorizzati su piazza Nicosia o via di Monte Brianzo</p>
 <p>29 Mag 2026 15:54:09</p>	<p>Ubicazione: Piazza del Porto di Ripetta</p> <p>Problematica: Controllo elettronico ZTL installato in un vicolo cieco, non è raro trovare automobilisti in retromarcia sul lungotevere o che svoltano contromano a sinistra per tornare su piazza del Porto di Ripetta</p> <p>Soluzione: Spostare il varco ZTL su via Borghese e dare via d'uscita ai non autorizzati su piazza Nicosia o via di Monte Brianzo</p>
 <p>4 Giu 2026 01:26:21 Paola Roma</p>	<p>Ubicazione: Corso Vittorio Emanuele II</p> <p>Problematica: Controllo elettronico ZTL installato in un vicolo cieco, non è raro trovare automobilisti che svoltano a sinistra nonostante la segnaletica non lo preveda per tornare su piazza Pasquale Paoli</p> <p>Soluzione: Spostare il varco ZTL su via Acciaioli all'altezza del capolinea degli autobus e dare via d'uscita ai non autorizzati su via Paola e piazza Pasquale Paoli</p>

	<p>Ubicazione: Piazza di Ponte Umberto I</p> <p>Problematica: l'impianto di illuminazione stradale, il cordolo stradale ma soprattutto come evidenzia il cartello "zona 30" limitano la svolta dei mezzi ATAC costringendoli anche ad invadere la zona pedonale pur di svoltare</p> <p>Soluzione: Rimodellamento del cordolo stradale, spostamento sia del cartello "zona 30" e sia dell'impianto di illuminazione e installazione di parapetonali a protezione degli stessi</p>
	<p>Ubicazione: Piazza Madama</p> <p>Problematica: Attraversamento pedonale non regolamentato e dato l'alto volume di pedoni si è costretti a forzare l'accelerazione con la propria automobile</p> <p>Soluzione: Installazione di semaforo o qualunque dispositivo elettronico per regolare il flusso pedonale</p>
	<p>Ubicazione: Piazza Sant'Andrea della Valle</p> <p>Problematica: Le auto provenienti da Corso Rinascimento che svoltano in Corso Vittorio Emanuele II direzione San Pietro si trovano costrette ad arrestarsi per semaforo verde in contemporanea dell'attraversamento pedonale</p> <p>Soluzione: Istituire due momenti distinti e separati dell'attraversamento pedonale e del verde veicolare</p>


 <p>4 Giu 2026 00:56:38 5 Via del Teatro di Marcello Roma</p>	<p>Ubicazione: Via del Teatro Marcello</p> <p>Problematica: Semaforo di ridondanza di Vico Jugario. Chi proviene da via del Teatro Marcello girando a destra trova il semaforo rosso di ridondanza di Vico Jugario e si ferma nonostante non ci sia linea d'arresto</p> <p>Soluzione: Eliminazione del semaforo di ridondanza ed eventuale installazione di ripetizione semaforica a mezza altezza sul semaforo principale</p>
 <p>4 Giu 2026 00:15:54 61 Via del Tritone Roma</p>	<p>Ubicazione: Largo del Tritone 2</p> <p>Problematica: Semaforo di ridondanza di via del Tritone. Chi proviene da via del Traforo girando a destra trova il semaforo rosso di ridondanza di via del Tritone e si ferma nonostante non ci sia linea d'arresto</p> <p>Soluzione: Eliminazione del semaforo di ridondanza ed eventuale installazione di ripetizione semaforica a mezza altezza sul semaforo principale</p>
 <p>3 Giu 2026 23:27:31 4 Via Piave Roma</p>	<p>Ubicazione: Via Venti Settembre</p> <p>Problematica: Semaforo di ridondanza di via Venti Settembre. Chi proviene da via Piave girando a destra trova il semaforo rosso di ridondanza di via Venti Settembre e si ferma nonostante non ci sia linea d'arresto</p> <p>Soluzione: Eliminazione del semaforo di ridondanza ed eventuale installazione di ripetizione semaforica a mezza altezza sul semaforo principale</p>

	<p>Ubicazione: Via Goito</p> <p>Problematica: Semaforo di ridondanza di via Goito. Chi proviene da via Cernaia girando a sinistra trova il semaforo rosso di ridondanza di via Goito e si ferma nonostante non ci sia linea d'arresto</p> <p>Soluzione: Eliminazione del semaforo di ridondanza ed eventuale installazione di ripetizione semaforica a mezza altezza sul semaforo principale</p>
	<p>Ubicazione: Viale di Trastevere 1</p> <p>Problematica: Semaforo di ridondanza di piazza Flavio Biondo. Chi proviene da via degli Orti di Cesare girando a destra trova il semaforo rosso di ridondanza di piazza Flavio Biondo e si ferma nonostante non ci sia linea d'arresto</p> <p>Soluzione: Eliminazione del semaforo di ridondanza ed eventuale installazione di ripetizione semaforica a mezza altezza sul semaforo principale</p>
	<p>Ubicazione: Viale di Trastevere 2</p> <p>Problematica: Cartellonistica assente di "eccetto taxi" in viale di Trastevere direzione lungotevere nel primo tratto da piazza Flavio Biondo a via Carlo Porta</p> <p>Soluzione: Installazione di apposita cartellonistica</p>

	<p>Ubicazione: Piazza dell'Esquilino</p> <p>Problematica: Confusione tra le varie svolte possibili</p> <p>Soluzione: Rimodulazione linea di arresto</p>
	<p>Ubicazione: Largo Don Guanella</p> <p>Problematica: Confusione e traffico tra le due svolte possibili</p> <p>Soluzione: Rimodulazione segnaletica</p>
	<p>Ubicazione: Via del Corso angolo Piazza Venezia</p> <p>Problematica: Cartellonistica degradata</p> <p>Soluzione: Sostituzione o pulizia della cartellonistica</p>

	<p>Ubicazione: Via dei Sabini</p> <p>Problematica: Obbligo di svolta a destra verso Largo Chigi ingolfando ulteriormente piazza San Claudio</p> <p>Soluzione: Istituzione della svolta a sinistra verso piazza Venezia</p>
	<p>Ubicazione: Galleria PASA</p> <p>Problematica: Cartellonistica di dubbia interpretazione, non è raro trovare automobilisti che davanti a questo cartello percorrono erroneamente la galleria PASA pensando che il sottopasso sia per il servizio pubblico</p> <p>Soluzione: Eliminazione del semaforo di ridondanza ed eventuale installazione di ripetizione semaforica a mezza altezza sul semaforo principale</p>
	<p>Ubicazione: Viale Vaticano 1</p> <p>Problematica: Mancanza di un posto adibito allo scarico passeggeri</p> <p>Soluzione: Utilizzo di uno spazio inutilizzato e la rimozione di 4 posti scooter creerebbero uno spazio di 12 mt destinabili a due stalli scarico passeggeri sia di vetture ordine sia di vetture M.U.</p>

 A photograph showing a busy pedestrian crossing on Viale Vaticano 2. A large group of people is crossing the street, and a white car is visible in the background. The scene is set against a backdrop of tall, stone buildings.	<p>Ubicazione: Viale Vaticano 2</p> <p>Problematica: Attraversamento pedonale non regolamentato e dato l'alto volume di pedoni si è costretti a forzare l'accelerazione con la propria automobile</p> <p>Soluzione: Installazione di semaforo o qualunque dispositivo elettronico per regolare il flusso pedonale</p>
 A photograph showing a pedestrian crossing on Viale Vaticano 3. A long line of people is waiting to cross the street. A white car is visible in the background. The scene is set against a backdrop of tall, stone buildings. A timestamp in the bottom right corner reads: 29 Mag 2026 15:05:36 105 Viale Vaticano Roma.	<p>Ubicazione: Viale Vaticano 3</p> <p>Problematica: Due attraversamenti pedonali a distanza ravvicinata</p> <p>Soluzione: Eliminazione di uno dei due punti o di tutte e due i punti, obbligando l'attraversamento solo di fronte ai musei</p>
 A photograph showing a pedestrian crossing on Via Leone IV. A group of people is crossing the street, and a white car is visible in the background. The scene is set against a backdrop of tall, stone buildings. A timestamp in the bottom right corner reads: 29 Mag 2026 15:02:38.	<p>Ubicazione: Via Leone IV</p> <p>Problematica: Le auto provenienti da via Leone IV che svoltano in Viale Vaticano si trovano costrette ad arrestarsi per semaforo verde in contemporanea dell'attraversamento pedonale</p> <p>Soluzione: Eliminazione del semaforo di ridondanza ed eventuale installazione di ripetizione semaforica a mezza altezza sul semaforo principale</p>

	<p>Ubicazione: Via del Corso angolo Largo Chigi</p> <p>Problematica: Attraversamento pedonale selvaggio e dato l'alto volume di pedoni si è costretti a frenare improvvisamente con la propria automobile</p> <p>Soluzione: Installazione di parapetonali a protezione e obbligo di utilizzo del successivo attraversamento pedonale</p>
---	--

CONCLUSIONI

Nelle sezioni precedenti sono state evidenziate le principali criticità della viabilità urbana di Roma, con particolare attenzione agli aspetti che incidono sulla sicurezza stradale, sulla fluidità del traffico e sull'efficienza della mobilità cittadina.

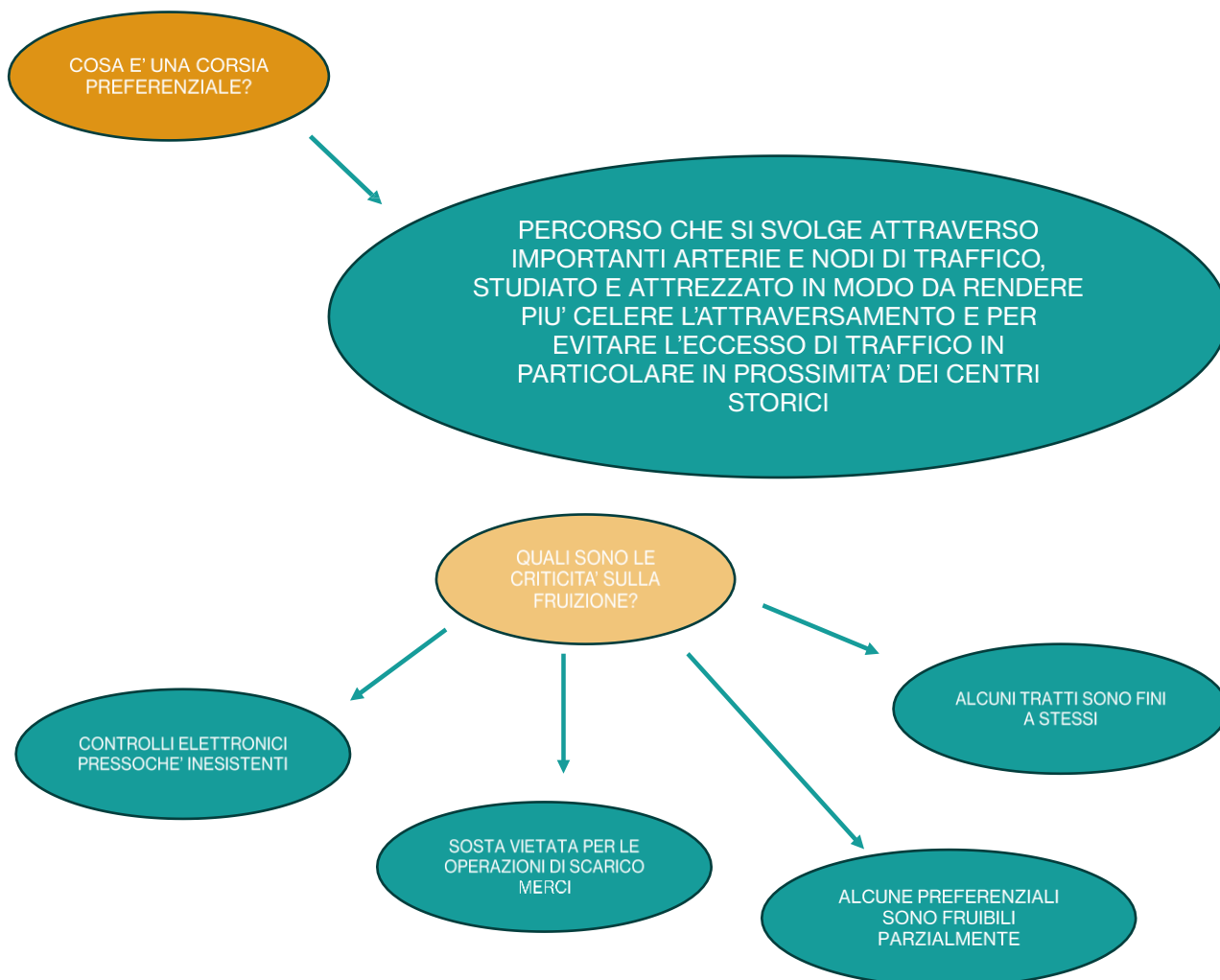
Tra le problematiche più rilevanti si segnala la presenza dei cosiddetti *semafori di ridondanza*. Questi impianti rappresentano un potenziale fattore di rischio, poiché possono indurre gli automobilisti a frenate improvvise e non necessarie, generando situazioni favorevoli al verificarsi di tamponamenti e altri incidenti stradali. Considerata la loro diffusione sul territorio cittadino, si ritiene opportuno avviare una revisione complessiva del sistema, valutandone la progressiva eliminazione e l'adozione di soluzioni più moderne ed efficaci, già ampiamente utilizzate in numerose città europee.

Un'ulteriore criticità riguarda la contemporanea concessione del verde semaforico a pedoni e veicoli in alcuni incroci ad elevata intensità di traffico. Tale configurazione può generare conflitti tra le diverse utenze della strada, con conseguenti rallentamenti e potenziali rischi per la sicurezza. In corrispondenza degli snodi più congestionati potrebbe essere opportuno sperimentare sistemi di attraversamento pedonale completamente dedicati, sul modello dell'"all green crossing", adottato con successo in diverse metropoli internazionali, tra cui il celebre attraversamento di Shibuya a Tokyo.

Si richiama inoltre l'attenzione sulla necessità di garantire una manutenzione costante e programmata della segnaletica stradale, sia verticale che orizzontale, al fine di preservarne la visibilità, la leggibilità e l'efficacia operativa.

Infine, si evidenziano le gravi criticità riscontrate nell'area di Piazza Venezia, caratterizzata da tempi di percorrenza particolarmente elevati e da condizioni di traffico spesso disordinate. Le possibili soluzioni, con particolare riferimento all'ottimizzazione del servizio taxi e della mobilità professionale, saranno approfondite nel documento dedicato alle "Corsie Preferenziali".

CORSIE PREFERENZIALI



Il servizio taxi costituisce una componente essenziale del trasporto pubblico non di linea e, in quanto tale, deve essere adeguatamente integrato e valorizzato all'interno del sistema della mobilità urbana, al pari degli altri servizi pubblici di trasporto, quali autobus e tram.

Un servizio taxi efficiente, rapido e facilmente accessibile rappresenta una soluzione economicamente sostenibile per il cittadino e contribuisce a incentivare modalità di spostamento alternative all'utilizzo del mezzo privato, con effetti positivi sulla riduzione del traffico e della congestione urbana.

Nel presente documento vengono illustrate le nuove proposte di corsie preferenziali di interesse prioritario che l'Amministrazione Capitolina dovrebbe realizzare, prendendo come riferimento i corridoi della mobilità già esistenti e le principali direttrici di collegamento verso i grandi poli attrattori della città, quali lo Stadio Olimpico, il Palazzo dello Sport e il Policlinico.

Successivamente sono elencate le corsie preferenziali già esistenti alle quali il servizio taxi non ha ancora ottenuto l'autorizzazione all'accesso. Infine, vengono presentate ulteriori proposte di nuove corsie preferenziali, caratterizzate da una maggiore complessità realizzativa in quanto articolate e distribuite in modo capillare sull'intero territorio di Roma Capitale.

Via Luigi Petroselli

Ubicazione: da piazza della Bocca della Verità a Vico Jugario

Lunghezza: 240 mt

Collegamento: preferenziale via del Teatro Marcello (da realizzare)

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità verso lo scalo ferroviario Roma Termini

Via del Teatro Marcello

Ubicazione: da Vico Jugario a Piazza d'Aracoeli

Lunghezza: 330 mt

Collegamento: preferenziale via Nazionale

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità verso lo scalo ferroviario Roma Termini

Piazza Venezia

Ubicazione: da Piazza d'Aracoeli a via del Plebiscito

Lunghezza: 320 mt

Collegamento: preferenziale via Quattro Novembre

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità verso lo scalo ferroviario Roma Termini

Via Cesare Battisti

Ubicazione: da via Quattro Novembre a piazza Venezia

Lunghezza: 83 mt

Collegamento: preferenziale Corso Vittorio Emanuele II

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità verso la Basilica di San Pietro

Galleria PASA

Ubicazione: da largo di Porta Cavalleggeri a piazza della Rovere

Lunghezza: 474 mt

Collegamento: preferenziale ponte Principe Amedeo Savoia Aosta (da realizzare)

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità verso lo scalo ferroviario Roma Termini

Ponte PASA

Ubicazione: da piazza della Rovere a Lungotevere dei Fiorentini

Lunghezza: 106 mt

Collegamento: preferenziale via Acciaioli

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità verso lo scalo ferroviario Roma Termini

Stadio Olimpico 1

Ubicazione: anello da Ponte del Risorgimento a Ponte del Risorgimento passando per Lungotevere Oberdan, Lungotevere della Vittoria, Lungotevere F. Fellini, via Morra di Lavriano e viale del Gladiatori

Lunghezza: 1,795 km

Collegamento: centro città

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità Grandi Eventi Stadio Olimpico

Stadio Olimpico 2

Ubicazione: da Piazzale Maresciallo Giardino a Ponte del Risorgimento

Lunghezza: 1,132 km

Collegamento: centro città

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità Grandi Eventi Stadio Olimpico

Stadio Olimpico 3

Ubicazione: anello da Piazzale Maresciallo Giardino a Piazzale Maresciallo Giardino passando per Lungotevere Fellini, via Morra di Lavriano e viale del Gladiatori

Lunghezza: 603 mt

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità Grandi Eventi Stadio Olimpico

Palazzo dello Sport 1

Ubicazione: da piazza Guglielmo Marconi a Piazzale Venticinque Marzo 1957 in entrambi i sensi di marcia e anello da largo Giuseppe Pella a largo Giuseppe Pella passando per via C. Colombo e viale dell'Umanesimo

Lunghezza: 1,7 km a lato + viale dell'Umanesimo 230 mt

Collegamento: GRA e centro città

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità Grandi Eventi Palazzo dello Sport

Palazzo dello Sport 2

Ubicazione: anello da largo Giuseppe Pella a largo Giuseppe Pella passando per via Cristoforo Colombo e viale dell'Umanesimo

Lunghezza: 803 mt

Collegamento: GRA e centro città

Controllo elettronico: da installare

Note: corridoio di mobilità Grandi Eventi Palazzo dello Sport

Preferenziali non fruibili

Di seguito si riportano alcune corsie preferenziali già esistenti alle quali il servizio taxi, per ragioni non più giustificate dalle attuali esigenze di mobilità urbana, non è ancora autorizzato ad accedere. L'estensione dell'accesso a tali infrastrutture consentirebbe un significativo miglioramento dell'efficienza del servizio, con benefici diretti per i cittadini, la fluidità del traffico e l'integrazione del trasporto pubblico locale.

- Via Arenula tratto compreso da Largo Arenula a Piazza B. Cairoli;
- Via Prenestina tratto compreso da Piazzale Labicano a Via A. da Giussano entrambi i sensi di marcia;
- Via Flaminia tratto compreso da Piazzale delle Belle Arti a Via Francesco Carrara;
- Viale L. Einaudi tratto compreso tra Piazza delle Repubblica e Viale E. de Nicola;
- Via Laurentina tratto compreso da
- Piazzale Clodio tratto compreso ad anello dall'intersezione di Viale G. Mazzini a Circonvallazione Clodia
- Circonvallazione Gianicolense tratto compreso tra Piazza Flavio Biondo e Via O. Gasparri

Nuove corsie preferenziali

Qui di seguito riportiamo una serie di nuove corsie preferenziali che renderebbero il servizio davvero efficiente:

- Via Boccea dall'intersezione di via E. Bonifazi all'intersezione con via C. Oreglia creando un ricongiungimento con la già esistente preferenziale e in altro modo crearla anche nel senso di marcia opposto;
- Lungotevere R. Sanzio da Piazza Trilussa a Piazza G.G. Belli creando un ricongiungimento con le preferenziali di Villa Doria Pamphili e Ponte Garibaldi;
- Creare uscita preferenziale verso Circonvallazione Tiburtina da viale dello Scalo di San Lorenzo;
- Lungotevere da Ponte del Risorgimento a Ponte Garibaldi in entrambi i sensi di marcia, si realizzerebbe una svolta epocale per il settore Taxi.

Conclusioni

Le corsie preferenziali rappresentano un'infrastruttura strategica e imprescindibile per garantire l'efficienza del servizio taxi e, più in generale, dell'intero sistema della mobilità urbana. Tuttavia, allo stato attuale, solo una parte limitata di tali infrastrutture riesce a svolgere efficacemente la funzione per la quale è stata progettata, a causa della frequente presenza di veicoli non autorizzati e della carenza di controlli adeguati.

Si ritiene pertanto necessario procedere con urgenza all'installazione di sistemi di controllo elettronico degli accessi lungo le corsie preferenziali, prevedendone il posizionamento nei tratti iniziali e finali, nonché in tutti i punti ritenuti maggiormente critici, soprattutto sulle direttrici caratterizzate da una significativa estensione.

Analoga attenzione dovrebbe essere riservata alle aree soggette a limitazioni di accesso per specifiche categorie di veicoli, nelle quali gli elevati volumi di traffico quotidianamente rilevati evidenziano una sostanziale inefficacia delle attività di controllo. Un esempio particolarmente significativo è rappresentato da Via del Corso nel tratto proveniente da Piazza Venezia.

Si propone inoltre la progressiva rimozione dei cordoli conici gialli utilizzati per la delimitazione delle corsie preferenziali. Tali dispositivi comportano infatti rilevanti costi di manutenzione e sostituzione a carico dell'Amministrazione, a causa del loro rapido deterioramento, oltre a costituire un potenziale rischio per la sicurezza stradale. In numerose circostanze, infatti, i bulloni di ancoraggio emergono dal piano viabile per diversi centimetri, determinando un concreto pericolo di danneggiamento dei pneumatici e di incidenti.

L'efficacia della regolamentazione delle corsie preferenziali potrebbe essere garantita in maniera più efficiente, sicura ed economicamente sostenibile attraverso il potenziamento dei sistemi di controllo elettronico e delle attività di vigilanza, assicurando così il pieno rispetto della segnaletica e delle norme di circolazione.

Questa versione mantiene integralmente i contenuti tecnici, ma utilizza un linguaggio più istituzionale e coerente con una memoria o proposta destinata al Comune di Roma.