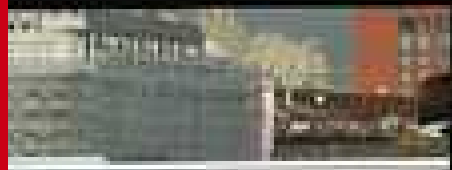


TAXIS: COMPARADAS LAS TARIFAS Y REALIZADA UNA PRUEBA PRÁCTICA DE 180 TRAYECTOS EN TAXI EN 18 CIUDADES

EL PRECIO MEDIO HA AUMENTADO EN EL ÚLTIMO AÑO UN 5,2% CUANDO EL IPC ANUAL HA SIDO DEL 1,4%. LA CALIDAD DEL SERVICIO HA MEJORADO, AUNQUE CASI CUATRO DE CADA DIEZ TAXIS NO EXPONÍAN SUS TARIFAS, A PESAR DE QUE ES OBLIGATORIO

Las tarifas del taxi han subido en un año cuatro veces más que el IPC





El transporte público más cómodo, el taxi, nunca ha sido económico, pero cada año que pasa se convierte en más caro para los usuarios. Pese a que el IPC acumulado en el último año ha sido del 1,4%, las tarifas de los taxis españoles han subido de media un 5,2%, casi cuatro veces más. En realidad, **los precios** que cobran los taxis varían mucho de unas ciudades a otras (0,65 euros cuesta cada kilómetro recorrido en horario diurno en Bilbao y San Sebastián, mientras que sale a casi 1 euro en Madrid, Alicante y Valencia), ya que cada ayuntamiento aplica tarifas distintas, además de que establecen sus propios criterios en lo que respecta a bajadas de bandera (los extremos: 3,64 euros para cada carrera diurna en Vitoria, y cero euros en Bilbao y San Sebastián) y carreras mínimas (la más cara, en San Sebastián, sale a 4,65 euros, mientras que en varias ciudades no existe este concepto), o ambas a la vez, y fija asimismo diversos precios para una serie de suplementos (extras por equipaje, transporte de animales, recorridos nocturnos o en fin de semana, viajes a estaciones y aeropuertos) que, en su caso, se añaden al precio de la carrera. Las tarifas, por tanto, no sólo han encarecido más de lo deseable, sino que son un lío para el usuario.

Aún así, la profesionalidad de los taxistas y el confort que ofrecen sus vehículos parecen haber mejorado. Así lo revela la comparación de **dos pruebas prácticas** realizadas por CONSUMER EROSKI: una, la incluida en este informe, y otra, la realizada en 2005. El punto flaco del servicio sigue siendo la información que, al igual que ocurría hace cuatro años, es insuficiente: casi cuatro de cada diez taxis no expone las tarifas en lugar visible para el usuario, a pesar de que la ley obliga a ello.

Estas son las conclusiones del informe de investigación de esta revista sobre el servicio de taxis en 18 ciudades: A Coruña, Alicante, Barcelona, Bilbao, Granada, Logroño, Madrid, Málaga, Murcia, Oviedo, Pamplona, San Sebastián, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza. La prueba práctica realizada por los técnicos de CONSUMER EROSKI consistió en 10 trayectos en cada ciudad, dos de ellos nocturnos, con vehículos diferentes para la ida y la vuelta. La prueba se efectuó en un día laborable y en otro de fin de semana; en total, se completaron 180 recorridos en taxi, siempre los siguientes cinco: del centro de la ciudad a un hospital, de un hotel céntrico al aeropuerto, y de una parada céntrica a una estación de ferrocarril o bus y a un centro o zona comercial. Además, se solicitaron a los ayuntamientos de las 18 ciudades datos relacionados con el servicio de taxi (número de licencias, número de taxis adaptados a usuarios discapacitados, subvenciones...), información que los consistorios de Granada, Oviedo, Madrid y Santander se negaron a facilitar pese a la reiteración en la solicitud por parte de esta revista.

>



TARIFAS DE LOS TAXIS: MUCHAS DIFERENCIAS

	TARIFA 1 (Diurna, laborables) ¹				TARIFA 2 (Nocturna, fines de semana y festivos) ²				PRINCIPALES SUPLEMENTOS				Variación de precios (2009/08)
	Bajada de bandera	Carrera mínima	Kilómetro recorrido	Hora de espera	Bajada de bandera	Carrera mínima	Kilómetro recorrido	Hora de espera	Equipaje	Aeropuerto	Animales	Estaciones de transporte	
A Coruña	1,34	3,58	0,88	18,48	1,63	3,97	1,05	22,42	0,72	3,52	0,72	-	+8,8%
Alicante	1,63	3,55	0,95	17,90	1,63	4,75	1,10	21,05	-	-	-	-	+5%
Barcelona ³	2,00	No hay	0,86	18,60	2,00	No hay	1,10	18,80	1,00	3,1	-	2,10	+6,2%
Bilbao	No hay	3,61	0,65	15,71	No hay	4,38	0,89	22,38	-	-	1,00	-	+6%
Granada	1,38	3,64	0,76	19,11	1,73	4,54	0,94	23,90	0,44	-	-	0,44	+4,9%
Logroño	1,47	2,68	0,71	16,71	2,20	4,01	1,06	25,07	0,46	Tarifa fija ⁶	-	-	+4,2%
Madrid ⁴	2,05	No hay	0,98	18,10	2,20	No hay	1,15	18,35	-	5,5	-	2,95	+6,1%
Málaga	1,42	3,48	0,84	18,47	1,77	4,35	1,03	23,09	0,45	5,5 ⁶	-	-	+5%
Murcia ⁵	1,70	3,20	0,85	16,80	2,55	4,80	1,25	25,20	0,35	3,10	0,85	0,85	-
Oviedo ³	1,52	3,58	0,83	20,35	1,90	4,47	1,03	25,13	-	-	-	-	+7,7%
Pamplona	1,94	No hay	0,73	16,42	2,80	No hay	0,97	21,11	-	2,21	-	0,52	+3%
San Sebastián	No hay	4,65	0,65	18,90	No hay	5,40	1,01	25,20	-	-	-	-	+6,4%
Santander	1,22	3,30	0,82	16,30	1,58	4,20	1,07	21,30	-	-	-	-	+5,3%
Sevilla ³	1,19	3,24	0,83	18,01	1,45	4,06	1,01	22,54	0,44	Tarifa fija ⁶	-	1,26	+4,9%
Valencia	1,40	3,80	0,90	16,93	1,90	6,00	1,04	19,35	-	4	-	-	+4,5%
Valladolid	1,45	2,65	0,80	17,80	2,20	3,85	1,15	26,50	0,40	Tarifa fija ⁶	-	-	+4,9%
Vitoria	3,64	No hay	0,75	19,83	4,56	No hay	1,11	22,99	-	-	-	-	+6%
Zaragoza	1,52	2,47	0,69	19,69	2,29	3,29	1,03	29,53	0,69	4,95	0,69	1,58	+5,3%

(1) **Tarifa 1 o diurna:** Servicios en días laborables, normalmente de 6 ó 7 de la mañana a 22 ó 23 horas. (2) **Tarifa 2 o nocturna:** Servicios en laborables en horario nocturno (normalmente desde 22 ó 23 hs hasta las 6 ó 7 hs), sábados, domingos y festivos. Además, en cada ciudad se incluyen una serie de días en los que se aplica la tarifa 2 (fiestas patronales, ferias de cada ciudad). (3) **En Barcelona y Sevilla** se cobra como suplemento 2 euros más en los recorridos nocturnos de los fines de semana y días festivos (en Oviedo, un extra de 1,3 euros), mientras que en Málaga rige un suplemento de 2 euros, que también se aplica en los recorridos nocturnos de todos los días de la semana. (4) **En Madrid la bajada de bandera los sábados y festivos** desde las 22 h hasta 6 h asciende a 3,10 euros. (5) **En Murcia las tarifas en domingos y festivos son:** 4,15 euros recorrido mínimo, 2,2 euros bajada de bandera y 1,1 euros el km recorrido. (6) **Recorrido con origen aeropuerto:** Málaga: coste mínimo de 15,21 euros en diurno y 19,01 en nocturno. Sevilla: tarifa fija de 20,7 euros en diurno, y de 23,08 euros en nocturno. Valladolid: tarifa fija de 20 euros en laborables y 22 euros en noches y festivos. Logroño: tarifa fija de 20 euros de lunes a viernes y 23 euros los domingos, festivos y sábados a partir de las 15 horas.

Al aeropuerto, por favor

Bien porque escasean otros medios de transporte público o bien por comodidad, lo cierto es que la 'carrera' entre el aeropuerto y el centro de la ciudad es una de las más demandadas por los usuarios del taxi. Eso sí, el precio a abonar varía notablemente de unas ciudades a otras, entre otras cosas (que no sólo por ello), porque las distancias entre aeropuertos y ciudades son muy distintas. En Oviedo, 50 kilómetros separan el aeródromo más cercano del centro de la ciudad, mientras que en Bilbao apenas son 20 kilómetros.

Las carreras más caras: Oviedo (52,60 euros de media) y Murcia (53 euros de media). Comparado con el informe realizado hace cuatro años, el coste se ha incrementado en 12 y 8 euros, respectivamente.

Las más económicas: Pamplona (9,22 euros de media), Valencia (13,50 euros) y Alicante (14,70 euros). En 2005, los costes de las tres ciudades más baratas por ir desde el centro de la capital al aeropuerto y viceversa (Pamplona y Alicante se encontraban entre ellas) oscilaban entre 9 y 12 euros.

La mayor diferencia en el mismo trayecto: En Alicante hubo un 41% de diferencia entre el precio del recorrido de ida y el de vuelta, que se realizaron en taxis distintos. En el resto de ciudades, las diferencias de precio fueron de apenas un par de euros.

Tarifa fija: Las únicas ciudades de todo el informe que cuentan con un precio concertado de antemano para hacer este trayecto son Valladolid (20 euros en laborable y 22 euros en noches y festivos), Logroño (20 euros de lunes a viernes, 23 los domingos, festivos y sábados a partir de las 15 horas) y Sevilla (20,70 euros durante del día y 23,08 noches y festivos). En Málaga hay un precio oficial para el recorrido de la ciudad al aeropuerto (20 euros) pero no a la inversa. En Oviedo no rige una tarifa fija de forma oficial pero, en la práctica, se cobran unos 55 euros.



La valoración global del servicio de taxi se queda en un 'aceptable', que sólo llega al 'bien' en los apartados de calidad y limpieza. Por ciudades, los taxis que mejor nota merecieron en la prueba práctica (con un "bien" de media), fueron los que se tomaron en A Coruña, Alicante, Barcelona, Granada, Madrid, Málaga, Oviedo, Pamplona, Sevilla, Valencia y Zaragoza, mientras que los de Bilbao, Logroño, Murcia, San Sebastián, Santander, Valladolid y Vitoria se quedaron en la calificación inmediatamente inferior, el 'aceptable'.

ENORMES DIFERENCIAS DE PRECIO ENTRE CIUDADES

Aunque la subida media del precio en las 18 ciudades ha sido del 5,2% (casi cuatro veces superior al IPC), cada ayuntamiento -responsable de fijar las tarifas- ha aplicado su propio incremento. Las ciudades en las que se han constatado mayores subidas han sido A Coruña (8,8%) y Oviedo (7,7%), seguida de San Sebastián, Madrid, Bilbao, Barcelona y Vitoria (en torno al 6%). En el otro extremo, destaca Murcia, única ciudad de las 18 comparadas que no ha registrado incrementos en 2009 en el coste del taxi. Las subidas más moderadas se han producido en Pamplona (3%), Logroño (4,2%) y Valencia (4,5%). El kilómetro recorrido (en horario diurno) en estas ciudades cuesta de media 0,8 euros pero en Madrid, Alicante y Valencia se paga a casi un euro, mientras que el coste apenas llega a 0,65 euros en Bilbao y San Sebastián. Tarifa nocturna, bajada de bandera, carrera mínima y suplementos cambian, también, de ciudad a ciudad (véase cuadro en pág. 37).

En Barcelona la tarifa nocturna se aplica 12 horas (de 20 a 8 horas), mientras que en la mayoría de las ciudades rige ocho o nueve horas (en Pamplona, siete horas: desde las once de la noche a las 6 de la mañana). De media, coger de noche un taxi sale un 30% más caro que de día pero esa diferencia llega hasta el 50% si se hace en Logroño, Murcia o Valladolid. Por su parte, la 'bajada de bandera' (precio mínimo a abonar) durante el día supone 3,64 euros en Vitoria, ronda los 2 euros en Madrid, Barcelona y Pamplona y en Sevilla se queda en 1,19 euros. Bilbao y San Sebastián no aplican esta tarifa pero exigen una carrera mínima, concepto implantado en 14 de las 18 ciudades (las excepciones: Vitoria, Pamplona, Madrid y Barcelona). La carrera mínima más cara es la de San Sebastián, donde un taxi no presta servicio que cueste menos de 4,65 euros (en días laborales y horario diurno) y la más barata, la de Zaragoza, con casi 2,5 euros. También procede comparar el tiempo de espera (periodo en los que el coche permanece del todo parado, porque espera al pasajero o porque se ha quedado detenido en el tráfico). La hora de espera diurna más cara se paga en Oviedo (20,35 euros) y la nocturna en Zaragoza (29,53 euros). Y las más baratas, en Bilbao (hora de espera diurna: 15,71 euros) y Madrid (la nocturna: 18,35 euros).

Además, excepto en 5 de estas 18 ciudades (Vitoria, San Sebastián, Santander, Oviedo y Alicante), los taxis cobran suplementos. En la mitad de ellas hay que pagar por el equipaje (1 euro cuesta el extra en Barcelona, 35 céntimos en Murcia); siete ciudades han establecido un plus si el recorrido incluye una estación de transporte y ocho cobran suplemento por llevar al usuario al puerto o al aeropuerto. La lista de suplementos, no hace falta insistir, es variada e incluso, en ocasiones, pintoresca: en Pamplona llamar por teléfono al taxi suma al recibo 0,93 euros en día laborable y 1,54 euros en fin de semana. Y en algunas ciudades se cobra un extra por traslados a la Feria de Muestras (Madrid, Barcelona y Zaragoza) o por recorridos durante las fiestas patronales, Semana Santa o ferias (Málaga, Sevilla, Valladolid o Zaragoza).

CALIDAD: BUENA PERO CON CARENCIAS

La calidad es, junto con la limpieza y el confort, el apartado en el que mejor nota (un 'bien') han logrado los taxis en este examen. Los técnicos de esta revista trataron de parar un taxi en la calle (esperando durante cinco minutos a entre 50 y 100 metros de la parada), y lo consiguieron sólo en el 28% de los casos. Lo más habitual fue que tuvieran que trasladarse a la parada (57% de los casos) e incluso pedir el servicio por teléfono (en el 15% de las ocasiones).

En los puntos clave de las ciudades (hospitales, estaciones, hoteles, centros comerciales) lo más habitual fue encontrar taxis en la parada, aunque ocasionalmente y en algunas ciudades se observó que faltaban en las áreas específicas de este servicio. Al solicitar uno por teléfono, en el 85% de los casos la llamada se atendió al primer intento, además de con corrección y amabilidad. Los coches tardaron de media seis minutos en hacer acto de presencia.

Entre las carencias destacar que, tal y como se anotó en la investigación de hace cuatro años, en el 30% de los 180 recorridos los taxistas pusieron en marcha el taxímetro antes de que el usuario indicara el destino. Hubo algunos casos (apenas llegaron al 2%) en los que el taxímetro no funcionaba o no estaba colocado de manera que fuera visible para los pasajeros, e incluso se observó que dos vehículos carecían de taxímetro.

Uno de los temores de los usuarios, sobre todo si no conocen la ciudad, es que el taxista no elija el trayecto más corto o más rápido y, en consecuencia, el gasto se dispare. Aunque en un 12% de los viajes se registraron diferencias de precio considerables entre la ida y la vuelta (de entre el 25% y el 30% en 9 recorridos y del 50% en 2), estas diferencias casi siempre se podían explicar por las circunstancias del tráfico. Sólo en dos de los 180 viajes realizados, uno en San Sebastián y otro en Vitoria, se juzgó que el taxista dio rodeos innecesarios y alargó el recorrido de manera consciente.

LEY DEL TAXI: derechos y obligaciones

INFORMACIÓN CLARA Y VISIBLE. El número de licencia, las tarifas y el taxímetro deben estar a la vista del pasajero.

UN SERVICIO PROFESIONAL. El o la taxista no bajarán la bandera hasta que el usuario haya indicado el destino. Seguirá el recorrido que previsiblemente sea más corto y entregará un recibo en talonario oficial. Sólo podrá negarse a realizar un trayecto si quieren montar más pasajeros de los autorizados, si se trata de personas perseguidas por la policía o si prevé que pueden causar daños, en cuyo caso debe justificar la negativa ante un agente de la autoridad.

CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO. Debe estar identificado con carteles de 'TAXI', con módulo externo luminoso y placas reglamentarias S.P., contar con taxímetro homologado, extintor de incendios y algún sistema de climatización.

DERECHOS DE LOS USUARIOS. Los pasajeros pueden abrir y cerrar las ventanillas y solicitar que se encienda o apague el aire acondicionado o la radio. Debe exigir bajar del coche en lugares seguros; y que la conducción sea correcta y segura.

DEBERES DE LOS PASAJEROS. Abonar el precio del servicio, no interferir en la conducción ni solicitar la bajada en sitios inseguros. No introducir en el vehículo objetos o materiales que puedan afectar a su seguridad ni manipular, destruir o deteriorar elemento alguno del taxi.

NOTA FINAL DE LOS TAXIS DE CADA CIUDAD Y CALIFICACIÓN MEDIA (PRUEBA PRÁCTICA DE CONSUMER EROSKI*)

CIUDAD	Calidad servicio ¹	Información ²	Limpieza y confort ³	MEDIA
A Coruña	Muy Bien	Bien	Bien	Bien
Alicante	Bien	Bien	Bien	Bien
Barcelona	Muy Bien	Muy Bien	Aceptable	Bien
Bilbao	Bien	Regular	Bien	Aceptable
Granada	Aceptable	Bien	Bien	Bien
Logroño	Aceptable	Regular	Aceptable	Aceptable
Madrid	Bien	Muy Bien	Bien	Bien
Málaga	Bien	Muy Bien	Aceptable	Bien
Murcia	Bien	Regular	Aceptable	Aceptable
Oviedo	Aceptable	Muy Bien	Muy Bien	Bien
Pamplona	Bien	Aceptable	Muy Bien	Bien
San Sebastián	Bien	Regular	Bien	Aceptable
Santander	Aceptable	Regular	Bien	Aceptable
Sevilla	Muy Bien	Aceptable	Bien	Bien
Valencia	Muy Bien	Bien	Bien	Bien
Valladolid	Aceptable	Bien	Aceptable	Aceptable
Vitoria	Aceptable	Regular	Bien	Aceptable
Zaragoza	Aceptable	Bien	Bien	Bien
MEDIA	Bien	Aceptable	Bien	Aceptable

*La prueba práctica consistió en que se realizaron 10 recorridos en taxi cada ciudad, atendiendo a los mismos criterios en cada una de ellas. **(1) Calidad del servicio:** Los técnicos de la revista cogieron el taxi en la calle, en una parada y a través del teléfono. Si se tomaba en la calle, se comprobaba que el taxista paraba en un lugar seguro; si se montaba en la parada, se tenía en cuenta el estado de la misma (taxis mal aparcados, vehículos particulares mal estacionados, si el espacio estaba bien iluminado y era fácil de encontrar, etc.); y si se pedía el taxi mediante una llamada telefónica, se valoraba el servicio de la centralita (el número de veces que debía llamar, la atención de la teleoperadora, cuánto tiempo tardaba el taxi en llegar, etc.). En los tres sistemas, se prestaba especial atención a lo que marcaba el taxímetro. Además, se calificó la atención del conductor y su aspecto. **(2) Información:** Se tuvo en cuenta si se exponían las tarifas en el interior del vehículo, si contaba con los distintivos para identificar el taxi y si el taxímetro se encontraba en buenas condiciones y proporcionaba toda la información (suplementos y tipo de tarifa). **(3) Limpieza y confort:** Se comprobó el estado de mantenimiento y limpieza del vehículo, así como si disponía de los sistemas necesarios para asegurar un viaje agradable al usuario (climatizador, música/radio).

La inmensa mayoría de los taxistas que trasladaron a los técnicos de esta revista en las 18 ciudades se comportaron con profesionalidad, proporcionaron buen trato a los pasajeros, les ayudaron con su equipaje y se comportaron con prudencia al volante. Si bien, respecto a la manera de conducir, hay que subrayar que aunque la velocidad de marcha se ha reducido respecto a la anotada hace cuatro años, lo que se juzga positivo, las imprudencias aumentaron: se registraron adelantamientos peligrosos en tres recorridos, velocidad excesiva en siete ocasiones, paso de semáforos en rojo en cuatro trayectos e insuficiente respeto por las señales de circulación en 12 recorridos. Es decir, 26 incidencias indeseables, evidencia de escasa profesionalidad, en 180 trayectos.

FALLAN EN INFORMACIÓN

El apartado peor valorado del estudio, en el que apenas se percibe mejoría respecto de 2005, es la información: obtiene un mediocre 'aceptable'. El 39% de los vehículos que se tomaron para realizar los 180 recorridos no exponían las tarifas vigentes, a pesar de que lo obliga la ley (en 2005 fueron el 55% los taxis que no facilitaban esta información esencial). Además, en uno de cada tres recorridos no estaba expuesta la licencia del taxista en el exterior del vehículo (sucedio en la misma medida en 2005) y en más de la mitad no se indicaba el número máximo de pasajeros que pueden montar en el taxi (en 2005, el dato fue muy parecido). Y en el 48% de los taxis se echaron en falta carteles que avisen a los usuarios de la obligatoriedad de ponerse el cinturón de seguridad. Respecto a los elementos identificativos de los taxis, casi todos portaban en el techo el sistema indicativo de 'libre' y 'ocupado', así como el cartel de TAXI y S.P. (Servicio Público). En todos los recorridos se nos entregó un recibo, si bien en la mayoría de los casos hubo que pedirlo. Todos los billetes indicaban el coste de la carrera, pero, a pesar de ser obligatorio, sólo un 13% señalaban el origen del desplazamiento y sólo un 11% el destino (en 2005, esta proporción llegaba al 47%).

TAXIS CONFORTABLES

Los taxis españoles son suficientemente buenos. Se comprobó que un 95% lucían un estado general bueno o muy bueno (mejor que en 2005: entonces fueron el 82%) y que los taxímetros se hallaban en buenas condiciones y sin indicios de haber sido manipulados. Ocho de cada diez contaban con ventanillas electrónicas, todos tenían aire acondicionado o climatizador y casi seis de cada diez, GPS. Lo que aún no se ha generalizado es el uso de sistemas electrónicos de pago con tarjeta: en tres de cada cuatro recorridos sólo se puede pagar en metálico y un 56% de los taxis ni siquiera cuenta con impresora de recibos. //



A CORUÑA

Tarifas: El kilómetro recorrido sale a 0,88 euros pero se cobra una de las carreras mínimas más caras. Es la ciudad en la que más ha subido el taxi este año, un 8,8%.

Prueba práctica ('bien'):

- + Todos los taxis informaban de la obligatoriedad de ponerse el cinturón de seguridad.
- Se encontraron varias paradas sin vehículos esperando. Los taxis no indicaban el número de pasajeros máximo que pueden llevar.



ALICANTE

Tarifas: El kilómetro recorrido en horario diurno cuesta 0,95 euros, el segundo más caro del informe. La carrera mínima cuesta 3,55 euros. No se cobran suplementos.

Prueba práctica ('bien'):

- + los taxis tardaron menos de cinco minutos en llegar cuando se solicitaron por teléfono.
- Se encontraron paradas de taxis sin vehículos esperando. En dos recorridos el trayecto de vuelta se cobró un 30 y un 41% más que el de ida.



MADRID

Tarifas: El precio del kilómetro recorrido es el más caro. No hay carrera mínima. La 'bajada de bandera' los sábados y festivos desde las 22 a las 6 horas asciende a los 3,10 euros. El suplemento para ir al aeropuerto es el más caro junto con el de Málaga.

Prueba práctica ('bien'):

- + Todos los taxis exponían sus tarifas y tenían GPS.
- Seis de los diez taxis no tenían siquiera impresora de recibos.



MÁLAGA

Tarifas: Los precios pueden considerarse medios pero se aplica un suplemento diario de 2 euros en los recorridos nocturnos. El suplemento para ir al aeropuerto es el caro junto con el de Madrid (5,5 euros).

Prueba práctica ('bien'):

- + En 2009 habrá 69 vehículos adaptados para discapacitados.
- La mitad de los taxis carecía de ventanillas electrónicas y en ninguno se pudo pagar con tarjeta.



SANTANDER

Tarifas: El kilómetro recorrido cuesta 0,82 euros, un precio intermedio y la 'bajada de bandera' es la segunda más económica (1,22 euros).

Prueba práctica ('aceptable'):

- + Uno de los taxis tenía a la vista el extintor de incendios.
- Todos los taxi carecían de carteles con el número de licencia y la matrícula. En seis paradas no había vehículos esperando.



SEVILLA

Tarifas: En horario diurno la 'bajada de bandera' es la más económica (1,19 euros) y el kilómetro recorrido tiene un coste intermedio. La tarifa nocturna comienza temprano, a las 21 horas.

Prueba práctica ('bien'):

- + En dos recorridos los taxistas preguntaron al viajero por dónde prefería ir.
- En cuatro taxis no se exponían los precios. Dos vehículos tenían el taxímetro apagado.



BARCELONA

Tarifas: No hay carrera mínima pero se cobran dos euros de 'bajada de bandera'. El kilómetro recorrido en horario diurno laboral sale a 0,86 euros. La tarifa nocturna comienza a las once de la noche.

Prueba práctica ('bien'):

- + Todos los taxis tenían carteles de 'póngase el cinturón'.
- El estado de uno los vehículos era deficiente. Ninguno aceptaba pago con tarjeta de crédito.



BILBAO

Tarifas: Los precios por kilómetro son los más bajos de las 18 ciudades comparadas (0,65 euros en horario diurno y 0,89 euros en horario nocturno). Sin embargo, la carrera mínima es de la más caras. No hay 'bajada de bandera'.

Prueba práctica ('aceptable'):

- + Todos los vehículos disponían de GPS.
- Ningún taxi indicaba el número máximo de pasajeros.



GRANADA

Tarifas: El kilómetro recorrido tiene un precio intermedio pero la carrera mínima es una de las más caras (3,64 euros en horario diurno laboral).

Prueba práctica ('bien'):

- + Una de las ciudades en las que más vehículos exponían las tarifas.
- Uno de los taxis en el que se viajó no tenía taxímetro. En ocho recorridos, el taxista no respetó varias señales de circulación.



LOGROÑO

Tarifas: La 'bajadas de bandera' y la carrera mínima son de las más baratas del informe, igual que el kilómetro recorrido.

Prueba práctica ('aceptable'):

- + Los taxis que se pidieron por teléfono tardaron menos de cinco minutos en llegar
- En dos recorridos el taxímetro no estaba en funcionamiento. Ningún vehículo tenía impresora de recibos y nueve no exponían las tarifas.



MURCIA

Tarifas: Precios intermedios por kilómetro y carrera mínima. La única de las 18 ciudades que no ha aplicado aumentos a las tarifas de 2009.

Prueba práctica ('aceptable'):

- + Las paradas se encontraron con facilidad y había taxis en todas ellas.
- Tres vehículos no tenían aluminado interior de emergencia.



OVIEDO

Tarifas: La segunda ciudad en la que más han subido las tarifas (7,7%) aunque, en general, los precios se hallan en la media de las ciudades españolas. Viajar al aeropuerto es especialmente caro (53 euros de media).

Prueba práctica ('bien'):

- + Todos los taxis lucían carteles de 'póngase el cinturón'
- Uno de los taxis no tenía taxímetro.



PAMPLONA

Tarifas: La subida de precios es de las más modestas del informe (un 3%). No hay 'carrera mínima' y el kilómetro recorrido es de los más económicos.

Prueba práctica ('bien'):

- + Una de las ciudades en la que se vieron más taxis con GPS.
- En los diez recorridos se entregaron recibos, en los que faltaban datos del origen y destino.



SAN SEBASTIÁN

Tarifas: El kilómetro recorrido es de los más baratos y no hay 'bajada de bandera' pero la carrera mínima diurna es la más cara del estudio (4,65 euros).

Prueba práctica ('aceptable'):

- + Vehículos en buenas condiciones de limpieza y confort.
- En uno de los recorridos el taxista dio rodeos o tomó desvíos innecesarios.



VALENCIA

Tarifas: Tanto el kilómetro recorrido en horario diurno como la carrera mínima en horario nocturno son de los más caros. 6 euros cuesta el recorrido mínimo de noche.

Prueba práctica ('bien'):

- + Una de las ciudades en la que se vieron más vehículos con GPS.
- En la mitad de los recorridos los taxistas pusieron en marcha el taxímetro antes de preguntar por el destino.



VALLADOLID

Tarifas: El horario nocturno no se inicia hasta las 23 horas y la carrera mínima es de las más económicas, tanto de día (2,65 euros) como de noche (3,85 euros). El kilómetro recorrido nocturno es uno de los más caros.

Prueba práctica ('aceptable'):

- + Todos los vehículos tenían las tarifas expuestas.
- Uno de los taxistas se saltó un semáforo en rojo.



VITORIA

Tarifas: El kilómetro recorrido tiene un coste intermedio pero la 'bajada de bandera' es la más cara de todo el estudio (3,64 euros). No existe una tarifa de carrera mínima.

Prueba práctica ('aceptable'):

- + Cuenta con 16 taxis adaptados para discapacitados.
- En uno de los recorridos el taxista dio rodeos o tomó desvíos innecesarios.



ZARAGOZA

Tarifas: El kilómetro recorrido es el segundo más barato del informe en horario diurno. La 'bajada de bandera' tiene un coste intermedio. La hora de espera en horario nocturno es la más cara.

Prueba práctica ('bien'):

- + Los taxis indicaban el número máximo de pasajeros
- Todos pusieron en marcha el taxímetro antes de preguntar por el destino.