



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità entorn de la Ciutat Esportiva del Futbol Club Barcelona

Municipi de Sant Joan Despí

Sol·licitant: Ajuntament de Sant Joan Despí

Promotor: Ajuntament de Sant Joan Despí

Redactor de l'EAMG: ALG

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del PGM entorn de la Ciutat Esportiva del Futbol Club Barcelona, a Sant Joan Despí.

1. Antecedents

La Modificació Puntual del PGM a Sant Joan Despí entorn de la Ciutat Esportiva del FCB es formula per tal de crear nous espais residencials i terciaris (oficines, comerços, hotel) en una actual zona planificada principalment com a equipament esportiu.

L'àmbit de l'actuació comprèn un sector que ja va patir una modificació puntual l'any 2001, a partir de la qual es va crear la Ciutat Esportiva del FCB, i un altre adjacent (conegut com 'Les Begudes') on s'hi ubiquen en l'actualitat una àrea consolidada d'habitatge unifamiliar (Raval de les Begudes, que serà desenvolupat com a Pla de Millora Urbana) i una zona d'aparcament de camions de titularitat municipal.

L'àmbit es troba delimitat per l'autopista B-23 al sud, la línia de ferrocarril Barcelona – Tarragona al nord-est, el vial de nova façana al riu Llobregat i el carrer Pla al sud-oest i el vial de nova creació que confronta amb Sant Feliu de Llobregat al nord-oest.

El sector delimitat ocupa una superfície de 291.568,09 m² (sector 1) més 31.792,00 m² (sector 2). Es tracta d'un àmbit gairebé limítrof amb Sant Feliu de Llobregat i Sant Just Desvern.

Cal destacar la proximitat del sector a zones planificades com a residencials de Sant Feliu de Llobregat.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del PGM entorn de la Ciutat Esportiva del Futbol Club Barcelona als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 28.127,3 m² de sòl residencial, amb 79.920 m² de sostre,
- La creació de 30.000 m² de sostre destinats a oficines i 31.653,64 m² de sostre destinats a activitats comercials i hoteleres,
- Un total de 160.902,74 m² de superfície destinada a equipaments esportius i 18.450,47m² destinats a altres equipaments,
- Un espai destinat a vialitat de 65.135,64 m²,
- Uns espais verds de 21.606,74 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat estima un total de **23.866 desplaçaments/dia**, **11.933 per sentit**, considerant els futurs desenvolupaments descomptant la zona residencial existent avui dia a Les Begudes i que es classifica com a 'zona en conservació'.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat.

Usos	Àrea (m ²) o ml platja	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	28.127,30	60.301,00	6.030	6.041
comercial - hotel	21.410,00	31.653,64	15.827	7.913
oficines	7.727,20	30.000,00	4.500	4.500
equip. cult.-esp.-recr.	160.902,74	11.177,00	2.235	2.235
altres equipaments	18.450,47	15.885,00	3.177	3.177
zona verda	21.606,74		1.080	-
Vialitat	65.135,64			
TOTAL	323.360,09	149.016,64	32.850	23.866

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector és d'uns **6.030 viatges/dia**.

Per al sostre comercial i hotelier previst l'estudi de mobilitat estima una ràtio de la meitat que els usos comercials que indica el Decret, al·legant que la mobilitat causada



per usos hotelers és menor a la comercial. Per tant es considera una ràtio de 25 viatges/100 m² de sostre, cosa que podria generar una mobilitat d'uns **7.900 viatges/dia**. Les oficines previstes poden generar uns **4.500 viatges/dia** (15 viatges/100 m² de sostre).

No es coneix l'aforament dels equipaments esportius planificats, però aplicant les ràtios del Decret sobre la informació existent l'estudi conclou que es generaran uns **2.200 viatges/dia**. Respecte de la resta d'equipaments s'estima una mobilitat de **3.200 viatges/dia**.

Quant als espais lliures que, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, podrien generar uns **1.100 viatges/dia**, l'estudi de mobilitat no els considera, ni tan sols esmenta la seva existència.

L'estudi parteix de les dades EMO 2001 de Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat:

	urbà	interurbà
Vehicle privat	37,0%	65,0%
transport públic	6,0%	29,0%
A peu i en bicicleta	57,0%	6,0%

S'assumeix que la mobilitat interurbana serà menys motoritzada que la de l'EMO 2001, donada la proximitat amb Sant Feliu de Llobregat. Es preveu que la mobilitat interurbana tingui un major pes que la urbana (81% respecte de 19%) i per tant es conclou que el repartiment modal serà més semblant a l'interurbà: **60% en vehicle privat, 25% en transport públic i un 15% a peu i en bicicleta**.

L'estudi considera que l'ocupació dels vehicles privats serà d'1,22 pers/veh.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés al sector: A-2, B-23 i N-340, així com la xarxa viària local que connecta amb Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat. De tots els vials s'enumera el nombre de carrils i els sentits de circulació.

Quant a la xarxa viària interna del sector, cal remarcar que aquesta es troba totalment urbanitzada, amb l'avinguda del Sol, el carrer del Sud, el camí del Mig i el passeig del Canal de la Infanta. Es mostra en un mapa els accessos des de Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat.

S'aporten dades de les IMD de 2001 i 2005 dels vials d'accés al sector, de l'A-2 i de la B-23. El volum de trànsit és força elevat, ja que es tracta dels dos eixos més importants de connexió entre Barcelona i el Baix Llobregat.

Per altra banda, quant a la xarxa interna, l'estudi mostra els resultats d'aforaments automàtics (4 punts de 24h) i un comptatge manual (en hora punta del matí: 8-9h)



realitzats el novembre de 2007 per l'equip consultor. Els aforaments de 24h mostren volums d'IMD d'entre 10.415 a l'avinguda del Sol i 972 veh/dia al carrer del Sud, per als dos sentits. S'aporten dades d'IMD en feiner i en dissabte. El factor d'hora punta es manté entre el 8% i el 15% tant en dies feiners com en dissabtes (mitjana de 10,6% en feiners i 9,2% en dissabtes).

El comptatge manual es realitza a una rotonda d'accés al sector, on en l'hora punta de matí (8-9h) es comptabilitzen un total de 2.026 vehicles. Es mostra un esquema amb els fluxos de cada ramal de la rotonda.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta la xarxa de transport públic existent a l'àmbit d'estudi:

- Hi ha nombroses línies interurbanes diürnes que cobreixen Sant Feliu i Sant Joan Despí, entre les quals en destaquen 3 per la proximitat de parada a uns 150m del sector: la L52 (L'Hospitalet – Sant Feliu de Llobregat, amb 30 minuts d'interval de pas en feiner i 40 minuts els dissabtes i festius. Aquesta línia connecta amb estacions de metro, tramvia i rodalies Renfe), la 78 (Estació de Sants – Sant Joan Despí, cada 15-17 minuts en feiner i cada 30 minuts els dissabtes i festius), la L46 (Sant Just Desvern – Cornellà, cada 20 minuts en feiner i cada 30 minuts els dissabtes i festius). Altres línies interurbanes són la L56, L62, L50, L61, L64 i la L65, a 400 – 900m del sector.
- 1 línia interurbana nocturna, N15 (Barcelona – Sant Joan Despí, cada 20 minuts)
- Línia T3 del Tramvia. La parada Sant Feliu – Consell Comarcal es troba a 280 – 700m del sector, i la Font Santa de la T2 a uns 1.600 – 1.900m.
- Línies de rodalies Renfe C1 i C4. A l'àmbit hi ha dues estacions, Sant Feliu de Llobregat (a 800m de l'accés nord-oest de la ciutat esportiva i a 1.200m de Les Begudes) i Sant Joan Despí (a 900m de la ciutat esportiva i a 1.500 de Les Begudes). En conjunt les dues línies ofereixen 78+77 expedicions els feiners, amb intervals de pas entre 3 i 15 minuts en feiner i de 20-30 minuts els dissabtes i els festius, entre les 5:16 i les 22:58 en feiner i entre les 6:25 i les 23:13 els dissabtes i festius.
- Línies del servei urbà de Sant Feliu: SF1 i SF2, amb intervals de pas de 20 minuts en feiner i de 30 minuts la SF2 els dissabtes. La parada més pròxima a l'àmbit d'estudi es troba entre 400 i 900m.

Es mostra sobre plànol la localització de les estacions i les parades d'autobús i es determina la distància des del sector a aquestes.

L'estudi incorpora un apartat amb les millores en la xarxa de transport públic previstes a l'àmbit d'estudi: soterrament de les vies del tren que provocarà un nou passeig des del sector fins a l'estació de tren a Sant Feliu de Llobregat, perllongament de la línia L52 i millora de l'interval de pas a 20 minuts, perllongament de la línia L3 des de Zona



Universitària fins a Sant Feliu amb 6 noves estacions (una de les quals a 'Torreblanca', on se situa la parada del tramvia més propera al sector), i nou metro del delta de Llobregat (Cornellà – Castelldefels, de 18,4km i 12 estacions, amb interval de pas de 5 minuts en hora punta i una estació a Can Falguera, a 800m del sector).

Quant a la demanda de transport públic, l'estudi aporta les dades de viatgers/dia feiner de la L52 (font EMT): 2.781 viatgers/dia. Segons un estudi de la pròpia EMT aquesta línia no presenta problemes de capacitat en cap dels seus trams, ja que es manté per sota del 50% de la seva capacitat, a excepció de dues expedicions al voltant de les 16:30 – 17h que sentit L'Hospitalet assoleixen el 79% d'ocupació. Es mostrem gràficament els 'puja-baixa' de la línia.

6. Mobilitat a peu

L'estudi descriu els itineraris a peu des de Sant Joan Despí i des de Sant Feliu de Llobregat, així com concreta que les voreres dins del sector compten amb més de 2,5m d'amplada útil.

A la xarxa del sector de la Ciutat Esportiva l'amplada útil de les voreres és de 2 – 4,5m, només l'extrem oest del carrer del Sud, al costat de la B-23, compta amb amplada de 1,5m.

Al sector de Les Begudes només hi ha un carrer interior que fa un recorregut circular i que és de plataforma única.

Per determinar la demanda de vianants i bicicletes es van realitzar dos comptatges en períodes punta de dia feiner (8-10h i 17-19h). Ambdós aforaments presenten valors d'entre 0 i 10 vianants i bicicletes per hora, xifres molt baixes.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi concreta la xarxa de carril bici dins l'àmbit d'estudi, que està clarament definida: carril bici en vorera a l'avinguda del Sol, senyalitzat, i carrils bici en vorera a la carretera de Sant Feliu, el camí del Mig i el passeig de la Infanta. Aquests darrers no compten amb senyalització vertical, fet que sembla complicar la distinció amb l'espai del vianant.

Aquesta xarxa interna es connecta amb la xarxa de Sant Joan Despí, que es troba molt desenvolupada.

Es mostren els projectes de futur quant a la bicicleta, previstos als Plans Directors de Bicicletes realitzats pels Ajuntaments de Sant Joan Despí i de Sant Feliu de Llobregat.



8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi, amb el repartiment modal que considera, conclou que es generaran uns **14.320 viatges/dia en vehicle privat** que, amb un índex d'ocupació d'1,22 pers/cotxe, representen un total de 11.739 vehicles, 5.870 per sentit.

Quant a la incidència d'aquesta nova mobilitat sobre la xarxa viària, l'estudi assimila l'hora punta a la situació actual, amb un FHP del 10,6% dels viatges (entre les 8 i les 9h), el que implica un màxim de **1.244 veh/hora**, segons ha estat calculat per la redacció del present informe. L'estudi de mobilitat considera en l'hora punta hi haurà un total de **1.087 veh/hora**. No queda clar que per al càlcul s'hagi considerat el pes de la mobilitat urbana.

Es defineixen els 4 punts d'accés per al vehicle privat, essent el principal el que prové de la B-23 i carrer Armenteres (70% del total).

Es fa el càlcul de capacitat de la rotonda de la carretera de Sant Feliu i els accessos de la B23, sumant el 70% de la mobilitat en vehicle privat nova (considerant com a base els 1.087 veh/h i no pas els 1.244, ja que es tracta només de mobilitat interurbana), als 2.026 veh/hora punta actuals, i es conclou que a 10 anys vista (una vegada desenvolupat tot el sector) la capacitat de la rotonda estarà al 97% en el ramal de connexió amb la B-23. S'espera, tanmateix, que hi hagi un menor percentatge de vehicles pesants ja que l'actual emplaçament d'aparcament de camions variarà de localització (al carrer Sort), provocant una millor capacitat a la rotonda.

Respecte dels itineraris a peu i en bicicleta, l'estudi conclou que l'oferta prevista permetrà absorbir els 3.800 viatges/dia.

Quant al transport públic, la mobilitat del nou sector implica prop de **6.000 viatges/dia**, que en l'hora punta representen uns 600 viatges/hora. L'estudi de mobilitat estima que el 40% d'aquests es realitzaran en tramvia, i el 60% restant en autobusos interurbans. L'estudi conclou que la L52 serà la línia de bus interurbana que tindrà un major ús i que, com que els usuaris actuals generalment ocupen el 50% de les places, els nous viatgers podran ser absorbits (aquests nous viatgers estimats en autobús són uns 3.600, 360 en l'hora punta).

Des de la redacció del present informe es realitza la següent reflexió: si el vehicle que efectua avui dia el recorregut de la L52 té capacitat per a 70 passatgers, segons indica l'estudi, i un interval de pas de 30 minuts, això indica que en l'hora punta, i considerant 3 expedicions, hi haurà un total de 210 places per sentit. Es podria pensar que l'ocupació es reparteix pels dos sentits, tot i que és una hipòtesi poc realista perquè el recorregut finalitza molt a prop a Sant Feliu de Llobregat i per tant és poc probable l'ús en sentit Sant Feliu. Si l'ocupació de la L52 és del 50% això vol dir que queden 105 places lliures en una hora. Si es considera que coincideixen l'hora punta de la L52 (quan l'ocupació és del 79%) i de la Ciutat Esportiva, es conclou que només hi haurà lliures unes 44 places, del tot insuficient per absorbir la nova demanda.

Des de la redacció del present informe es considera que cal afinar més en com es reparteix la futura demanda de transport públic en les diferents línies interurbanes, aportant les dades de demanda actual de les línies i estimant el repartiment per línia dels visitants i residents a la Ciutat Esportiva, segons els orígens que es puguin



estimar. De cara al planejament derivat caldrà plantejar una situació més acurada, concretant si cal ampliar l'actual oferta de transport públic quant a cobertura territorial, horària i quant a freqüència del servei. Fóra bo aportar l'informe de l'EMT al respecte de la proposta.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes** per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors dels annexos II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim,

Usos	Àrea (m²) o ml platja	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	28.127,30	60.301,00	1206	603	302
comercial - hotel	21.410,00	31.653,64	317		
oficines	7.727,20	30.000,00	300		
equip. cult.-esp.-recre.	160.902,74	11.177,00	224		
altres equipaments	18.450,47	15.885,00	159		
zona verda	21.606,74		216		
Vialitat	65.135,64				
TOTAL	323.360,09	149.016,64	2.421	603	302

L'estudi assumeix valors semblants als mostrats a la taula anterior quant a l'oferta necessària d'aparcament per a bicicletes, de motociccles i de turismes, tot i que no concreta places específiques per a l'ús de zona verda, sense justificar-ne el motiu.

L'estudi no especifica quantes places d'aparcament per als vehicles es destinaran en calçada, ni quantes per a motocicletes.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Tanmateix sí que concreta que els usos terciaris hauran de disposar d'espai suficient per a efectuar les operacions de C/D dins les seves parcel·les. Des del present informe es recorda que cal una reserva de 1 plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç o per cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 31.700 m² de sostre destinat a activitats comercials i hoteleres i 30.000 destinats a oficines).



11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi concreta que l'EMT té previst augmentar l'interval de pas de la L52 a 20 minuts, per tant es conclou que l'oferta serà suficient. Des del present informe es considera que augmentant 70 places en l'hora punta pugui donar-se cobertura a la futura demanda.

Es més, en funció de les activitats que definitivament s'implantin i les seves coincidències amb les hores punta caldrà estudiar la conveniència de posar en servei a les hores punta una línia exprés que connecti amb els servei ferroviaris. Aquesta línia hauria de ser íntegrament finançada pel sector.

Per altra banda l'estudi proposa modificar el recorregut dels autobusos per tal de donar cobertura territorial a l'àmbit d'estudi, creant una nova parada a la rotonda d'accés principal des de la B-23. Des de la redacció del present informe es considera que crear un espai de parada en aquest tram farà disminuir encara més la capacitat de la rotonda, pel que es recomana que es reconsideri aquesta ubicació per part dels redactors de l'EAMG.

Es considera que l'estudi de mobilitat del planejament derivat haurà d'aportar un informe de l'EMT que doni validesa a les actuacions proposades i al seu cost.

Xarxa bàsica per a vehicles

No es fa cap proposta específica per a la xarxa viària de vehicles, ja que es considera que l'oferta actual i proposada té capacitat per absorbir sense problemes la demanda generada pel sector.

Segons informa l'estudi, gairebé tota la xarxa viària del sector és zona 30, i compta amb bandes rugoses i plataformes elevades en seccions de carrers.

Xarxa de vianants

L'estudi explica que les vies del projecte donen continuïtat a les existents, i que el disseny dels vials compleix amb els requeriments establerts pel Decret, així com amb el Codi d'Accessibilitat.

A més, el cobriment de les vies del tren a Sant Feliu representarà un nou passeig agradable fins a l'estació de tren i la parada del Trambaix.

Xarxa de bicicletes

L'estudi concreta que la xarxa actual a l'àmbit d'estudi està molt desenvolupada, i que l'Ajuntament de Sant Joan Despí preveu millorar la xarxa que connecta l'àmbit d'estudi amb els principals equipaments del municipi. En el planejament derivat caldrà concretar quina part d'aquesta xarxa ha de ser finançada pel sector per a garantir la



seva execució en el moment que el sector acabi les obres d'urbanització i s'iniciï l'activitat en el mateix.

L'estudi de mobilitat recomana instal·lar senyalització vertical i horitzontal en cada inici de tram de carril bici, així com crear un nou carril bici al carrer Sud o establir una zona 30 que permeti cohabitació bicicletes – vehicles motoritzats.

Es mostra sobre plànol els itineraris existents i previstos, així com les seccions dels vials.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Sant Joan Despí) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no aporta aquestes dades.

13. Proposta de finançament

L'estudi mostra un resum de les actuacions que inclouen finançament per part del promotor de l'actuació. Aquest pressupost inclou 2 marquesines (total de 8.000 €) i una proposta de finançament per a la modificació de la L52: una versió només amb 6 expedicions (33.330€ en 10 anys) i una segona cobrint totes les expedicions (194240 € en 10 anys).

Tot i que la proposta de finançament es concreta en el planejament derivat cal tenir present que per a disminuir el nombre de vehicles turismes que atrau el sector caldrà incorporar una major potenciació del transport públic, que podria ser mitjançant un autobús exprés, sobre tot en les hores punta, i de la bicicleta, finançant un servei de bicicletes entre les estacions de ferrocarril i el nou sector. Aquests serveis s'haurien d'analitzar amb l'ajuntament de Sant Joan Despí i l'EMT.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM entorn de la Ciutat Esportiva del Futbol Club Barcelona*, a Sant Joan Despí conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable condicionat** pel que fa al seu contingut i propostes.

Per tal que l'informe sigui favorable sense reserves, cal incorporar o modificar a l'estudi, o garantir que s'incorporaran en el planejament derivat les modificacions següents:

- Incorporar la mobilitat generada de les zones verdes, tot i que pot no sumar-se en el càlcul de les hores punta si no és coincident amb la resta de desplaçaments generats. Cal incloure els aparcaments de bicicleta que determina el Decret.



- Quant a les **mesures correctores de transport públic**, cal assegurar que no es perjudica els viatgers actuals, que l'oferta de transport públic pot absorbir la futura demanda. S'analitzarà la conveniència d'un autobús llançadora connectant amb les estacions ferroviàries en hora punta.
- Especificar les places d'aparcament que es destinen en calçada per als turismes i per a les motos. Cal evitar l'aparcament de motos en vorera.
- Millorar les determinacions sobre les places a reservar per a les mercaderies.
- Garantir una proposta que disminueixi el percentatge de turismes en el sector. Així caldrà analitzar la conveniència de posar un servei de bicicletes entre les estacions ferroviàries i el nou sector, un autobús llançadora o fomentar l'ús del vehicle compartit.
- És necessari realitzar una **avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**.
- Cal especificar **indicadors de gènere** que constatin els diferents patrons de mobilitat.
- Cal incorporar l'**informe de mobilitat** de l'Ajuntament de Sant Joan Despí, pel que fa a l'estudi de mobilitat generada o alternativament al document urbanístic i pronunciant-se sobre les condicions en que quedarà la rotonda de la Carretera de Sant Feliu i els accessos de la B-23.
- Cal aportar un **informe de l'EMT** que validi les actuacions proposades.

Es recomana que en la redacció del planejament derivat i dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

En qualsevol cas, s'enviarà una còpia del document definitiu a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 16 de juny de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic