

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic per un equipament situat al carrer Mestres Casals i Martorell 2-16, al barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera, al districte de Ciutat Vella de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: BIMSA
Redactor de l'EAMG: INTRA

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 pel Pla Especial Urbanístic per un equipament situat al carrer Mestres Casals i Martorell 2-16, al barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera, al districte de Ciutat Vella de Barcelona.

1. Antecedents

El present Pla Especial Urbanístic (PEU) té per objecte la parcel·la situada al carrer Mestres Casals i Martorell número 2- 16 del barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera, al districte de Ciutat Vella de Barcelona. Aquesta parcel·la es troba compresa a l'illa formada pels carrers Mestres Casals i Martorell, l'Arc de Sant Cristòfol, Jaume Giralt i Sant Pere més baix. El solar objecte de l'actuació és de titularitat municipal i lliure d'edificacions.

L'objectiu d'aquest PEU és l'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un equipament de casal de gent gran i una residència temporal, així com l'avaluació de les propostes en el marc de la normativa legal i el seu impacte en la mobilitat.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per un equipament situat al carrer Mestres Casals i Martorell 2-16, al barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera, al districte de Ciutat Vella de Barcelona*, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris

els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El solar objecte de l'actuació, actualment si ha realitzat una actuació d'urbanització provisional.

La superfície total construïda serà de 1.774,09 m², confrontant-se amb dos volums bàsics on s'ubiquen els programes funcionals ben diferenciats, on a la planta baixa, primera i altell s'ubica el programa de casal i a les plantes 2,3 i 4 el programa funcional dels allotjaments temporals.

L'àmbit del casal disposarà d'una superfície útil de 573 m², on el menjador i la sala polivalent seran els espais de major dimensió, amb un aforament total aproximat de 120 persones.

L'àmbit de la residència temporal tindrà una superfície útil de 555 m², on es preveu que 385 m² es destinin a habitacions dobles i individuals amb un aforament de 20 places, i els 170 m² restants a espais comuns.

	Unitats	Superfície útil	Total Superfície útil
ESPAIS COMUNS			
Recepció	1	10 m ²	10 m ²
Sala Polivalent a Planta Baixa	1	50 m ²	50 m ²
Lavabos usuaris	1	15 m ²	15 m ²
Lavabos professionals	1	15 m ²	15 m ²
Vestuari professionals	1	10 m ²	10 m ²
Despatx de direcció	1	12 m ²	12 m ²
Espai de treball professionals	1	12 m ²	12 m ²
Magatzem general	1	20 m ²	20 m ²
Espai consignes	1	20 m ²	20 m ²
Magatzem neteja	1	6 m ²	6 m ²
SUPERFÍCIE ÚTIL - ESPAIS COMUNS			170 m²
HABITACIONS ALLOTJAMENT TEMPORAL			
Individuals	7	20 m ²	140 m ²
Parelles	7	35 m ²	245 m ²
SUPERFÍCIE ÚTIL - HABITACIONS ALLOTJAMENT TEMPORAL			385 m²
TOTAL SUPERFÍCIE ÚTIL			555 m²

D'edifici tindrà dos accessos, el principal, que se situarà al carrer l'Arc de Sant Cristòfol amb el carrer Fonollar i amb una entrada a l'àmbit de la residència temporal i un altre al del casal de la gent gran, i un altre accés que s'efectuarà pel carrer Mestres Casals i Martorell que servirà per donar accés a la cuina.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG calcula la nova mobilitat generada seguint les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada. L'estudi estima que el desenvolupament del PEU generarà un total de **1.050 desplaçaments/dia**, dels

quals 60 desplaçaments/dia seran de la residència, 960 desplaçaments/dia del casal i 30 desplaçaments/dia dels treballadors/es de les instal·lacions.

A la taula següent es mostra la mobilitat generada en dia feiner segons les ràtios que dicta el Decret i segons les de l'EAMG:

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Sostre edificable (m ²)	Nre. llits	Viatges generats/llit	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	555,00	20	60	56	60
Equip. cult.-esp-recr.	573,00	--	--	115	990
TOTAL	1.128,00	20	60	171	1.050

L'EAMG agafa com a partida que la residència té una ràtio de 3 viatges/plaça (hi ha 20 places), el casal 8 viatges/plaça (amb 120 places d'aforament), i a més a més, té en compte el personal que treballarà a les instal·lacions, considerant que hi haurà 10 treballadors/es i que realitzaran 3 viatges/persona.

Ús	Mobilitat generada	Ràtio atracció	Viatges totals	Viatges anada/tornada
Residència	20 places	3 viatges / plaça	60	30
Casal	120 places aforament	8 viatges/plaça	960	480
Personal	10 persones	3 viatges / persona	30	15
		TOTAL	1.050	525

Des de l'equip de redacció del present informe es considera acceptable la mobilitat prevista en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, ja que s'apropa més a la real que no pas seguint les ràtios que dicta el Decret 344/2006.

L'estudi també realitza una anàlisi de la distribució horària on es considera que la residència temporal concentrarà les sortides entre les 07:00 i les 10:00 del matí i les entrades (tornades) s'aniran realitzant al llarg del dia, mentre que el casal de la gent gran (amb un horari aproximat de 10:00 a 20:00) tindrà una punta entre les 10:00 i les 11:00 i entre les 15:00 i les 16:00 i unes sortides punta entre les 12:00 i les 13:00 i entre les 17:00 i les 19:00. Pel que fa als treballadors/es, l'estudi considera que hi haurà diverses corbes que s'adequaran als diferents torns de treball.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada realitza una proposta de distribució modal de la mobilitat agafant com a referència el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018, tenint en compte si són usuaris de la residència o del casal o treballadors/es del centre.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal viatges	50%	25%	15%	90%
Total viatges generats/dia	1.137	562	345	2.044

Els valors de la distribució modal, encara que estiguin arrodonits i arrossequin decimals presenten una mobilitat de 2.295 viatges, mentre que l'estudi considera que la mobilitat serà de 1.050 desplaçaments/dia. Així doncs, **s'han de revisar els valors de la distribució modal i ajustar-los als de la nova mobilitat prevista.**

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat en l'estudi.

4. Mobilitat en vehicle privat

La xarxa viària que dona accés a les proximitats de l'àmbit d'estudi són la Via Laietana i l'avinguda de Francesc Cambó, que aquest últim presenta, en alguns dels seus trams, restriccions de pas de vehicles.

Els vials de l'entorn més immediat, on poden circular vehicles però sempre amb caràcter restringit, són els carrers del Fonollar, de l'Arc de Sant Cristòfol, del Mestres Casals i Martorell, Sant Pere Més Baix, Jaume Giral i Gombau – del Pou de la Figuera. Aquests vials són de plataforma única i alguns d'ells, presenten una amplada de pas entre façana i façana reduïda.

En relació a la intensitat de trànsit, la Via Laietana és el vial pròxim que dona accés que presenta una major intensitat amb 20.000 vehicles/dia en sentit mar i 14.000 vehicles/dia en sentit muntanya. La resta de vials pròxims, en tenir una circulació restringida, presenten unes intensitats de trànsit molt més baixes.

Pel que fa a l'aparcament, l'àrea d'influència de l'equipament no disposa d'aparcament en calçada i l'oferta es concentra tota en diversos aparcaments de rotació existents. El principal aparcament que dona servei a la zona és un aparcament públic, situat sota l'avinguda de Francesc Cambó, amb una oferta de 643 places. Aquest aparcament, que està obert les 24 hores del dia, compta amb sistema d'indicació de places lliures, Via T a l'entrada i la sortida, places de recàrrega per a vehicles elèctrics, càmeres de seguretat, places per a persones amb mobilitat reduïda, places per a motocicletes i Bicing elèctric. La tarifa de l'aparcament és de 3,65 euros/hora.

La zona no disposa d'estacionaments per a motocicletes específics en calçada i s'observa un gran nombre de vehicles estacionats damunt de les voreres. En algun punt de la vorera de l'avinguda de Francesc Cambó, hi ha senyalitzats espais on es permet l'estacionament de motocicletes.

En relació a les zones de distribució urbana de mercaderies, la zona permet el pas i l'estacionament, entre les 08:00 i les 20:00, de tots aquells vehicles que requereixen realitzar les operacions de càrrega i descàrrega en un temps limitat de 30 minuts i així, donar rotació a les places. En aquestes zones d'estacionament es permeten camions, furgonetes i vehicles mixtos de dues places i és obligatòria la validació telemàtica a través de l'aplicació areaDUM.

L'estudi incorpora informació gràfica de la intensitat de trànsit, de l'oferta d'aparcament a l'entorn i diferents fotografies de les característiques dels vials i dels aparcaments.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'àmbit d'estudi disposa d'una àmplia cobertura de transport públic i s'han tingut en compte les parades d'autobús que es troben a una distància de menys de 400 metres a peu i l'estació de metro més propera.

El fet que l'emplaçament es trobi molt ben comunicat amb transport públic, amb intervals de pas la major part del dia de 15 minuts, suposa un excel·lent punt de partida i indica el fort potencial d'atracció en transport públic.

A 400 metres de distància de l'àmbit hi ha parada de les línies d'autobusos 120 (bus de barri), V15, V17, 45, N8 i de la línia de metro L4. Aquestes línies d'autobús, a excepció del bus de barri que s'endinsa pels carrers de la zona, circulen per la Via Laietana. Totes les línies circulen de dilluns a diumenges i dies festius amb un interval de pas, de dilluns a divendres, no superior a 15 minuts a excepció de la línia 120 (bus de barri) que passa amb una freqüència de pas de 30 a 45 minuts. Els dissabtes i diumenges i festius la majoria de línies tenen un interval de pas d'entre 10 i 20 minuts a excepció del bus de barri que té un interval d'entre 30 i 60 minuts.

La parada d'autobús més propera la trobem situada a 75 metres de l'emplaçament de l'àmbit d'estudi, és la parada "Gombau – Jaume Giral" i dona cobertura a la línia 120. La resta de parades, situades a la Via Laietana i que donen cobertura a la resta de línies, es troben a una distància d'entre 340 i 370 metres. Totes les parades disposen de pals amb informació de les línies i horaris en perfecte estat. En el cas d'una de les parades de la Via Laietana compte amb un panell informatiu de l'arribada dels propers busos.

Pel que fa al metro, la parada més propera és la "Jaume I", situada a una distància de 550 metres, que dona accés a la línia L4. Aquesta línia, que connecta "Trinitat Nova" amb "La Pau" té un interval de pas en hora punta de 3 minuts.

En relació al taxi hi ha una parada a 300 metres de l'emplaçament d'estudi.

En relació als itineraris per a vianants que s'han de seguir per a poder accedir a l'oferta de transport públic, tots compten amb unes condicions d'accessibilitat. L'estudi només remarca que les voreres de la Via Laietana tenen una amplada ajustada pel flux que suporten i que, en alguns punts, les motocicletes aparcades a la vorera redueixen la qualitat de l'espai de vianants.

L'estudi incorpora informació gràfica de la situació de les parades de transport públic properes a l'àmbit així com els itineraris més idonis a seguir i fotografies d'aquests. També incorpora informació dels horaris i de la freqüència de pas de les diferents línies.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'emplaçament de l'equipament està situat en plena illa de vianants del barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera. L'àmbit té el pas de vehicles restringit i una elevada mobilitat a peu. Així, bona part dels vials de l'entorn són de plataforma única o amb voreres amb poc desnivell respecte a la calçada.

L'únic punt que presenta voreres diferenciades de la calçada es troben a l'avinguda de Francesc Cambó i compte amb passos per a vianants amb guais accessibles.

L'aparcament de motocicletes damunt de les voreres suposa, en algun punt, la reducció de la qualitat de l'espai per a vianants.

El carrer que presenta una accessibilitat a peu menys bona, a les proximitats de l'àmbit d'estudi, és la Via Laietana, ja que sovint les voreres queden molt estretes pel flux de vianants que suporten. Tot i això, durant el 2018 es van iniciar les obres de millora i condicionament de les voreres de la Via Laietana i està previst que, durant el proper mandat, es dugui a terme un procés de pacificació de la via.

L'estudi incorpora fotografies de les característiques i estat de la xarxa per a vianants propera a l'àmbit d'estudi.

En relació a la bicicleta, l'àmbit d'estudi no disposa de carrils bici específics però a l'illa de vianants està permesa la circulació de bicicletes en cohabitació dels vianants i de la circulació permesa de vehicles motoritzats (càrrega i descàrrega i veïns). Al perímetre de l'illa de vianants trobem els carrils bici del passeig de Lluís Companys, del passeig de Pujades, del passeig de Picasso i del carrer de Méndez Núñez.

En les proximitats de la zona d'estudi hi ha diverses estacions del servei de bicicletes públiques Bicing.

L'estudi incorpora informació gràfica i fotografies de la xarxa propera a l'àmbit d'estudi i la localització dels aparcaments per a bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació sol·licitada.

Recomanació 1.

Es recomana ampliar la informació sobre l'oferta d'aparcament per a bicicletes de l'entorn de l'àmbit d'estudi i del seu nivell d'ocupació.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera que la nova mobilitat generada en vehicle motoritzat no planteja problemes de mobilitat a la zona d'estudi i que els vials de l'àmbit podran assimilar l'increment de la nova mobilitat generada per l'activitat. Es considera que, en cap franja horària, hi haurà un pic superior a 3 turismes (entre conductors i acompanyants) i a més d'1 motocicleta.

Es considera que aquests vehicles caldrà considerar-los, principalment, fins a l'aparcament subterrani de l'avinguda de Francesc Cambó, ja que per a la circulació fins a l'aparcament cal una autorització, donat que és una zona de circulació restringida. Així, tant els recorreguts d'entrada com els de sortida es canalitzaran per la Via Laietana.

En relació al transport públic, es preveu que el 27% dels desplaçaments s'efectuaran en metro i el 73% restant en autobús. A l'hora de la major demanda de desplaçaments generats per l'àmbit d'estudi (12 a 13h) en metro hi haurà 2 desplaçaments d'entrada i 2 de sortida, nombre que pot assimilar sense cap dificultat l'oferta actual. Pel que fa a l'autobús, es considera que el 50% utilitzarà les línies V15 i V17 i el 50% restant la línia 120 (bus de barri) i que en l'hora de major demanda, hi haurà 4 desplaçaments d'entrada i 4 de sortida, tant pel conjunt de les línies V15 i V17 com per la de barri.

En el cas del conjunt de les línies V15 i V17, hi ha una oferta disponible de 60 viatgers per expedició, suposant 514 viatgers per hora i en el cas del bus de barri, hi ha una oferta disponible de 6 viatgers per expedició que són 11 viatgers per hora. Així doncs, totes les línies poden absorbir l'increment de la demanda sense cap problema.

Pel que fa als desplaçaments a peu, es considera que hi haurà 52 desplaçaments d'entrada i 54 de sortida en hora punta (de 12 a 13h) que se sumaran al flux de vianants actuals de la zona. A part, també s'hauran de sumar els desplaçaments que es realitzaran des de l'equipament fins a les parades de transport públic. Amb les característiques de vianants de la zona, es podrà absorbir sense cap problema aquesta nova vialitat i només s'haurà de prendre atenció a l'estacionament de motos i vehicles en l'entorn més immediat del nou equipament, per tal que no acabin reduint excessivament l'amplada útil de pas per als vianants.

En el cas de la bicicleta, es preveu 1 desplaçament d'entrada i 1 de sortida en hora punta i, a les proximitats del nou equipament hi ha una estació de Bicing i una unitat de U-invertida amb 6 places. No es considera que hi hagi problemes derivats de la nova mobilitat.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans.

Per això, l'EAMG aplica les ràtios d'aparcament a bicicletes en les superfícies previstes tal com preveu el Decret 344/2006. En relació a la reserva de places d'aparcament per a turismes i motocicletes, l'estudi segueix les directrius que marca la modificació de les normes urbanístiques del PGM que regulen l'aparcament al Terme Municipal de Barcelona, on inclou a la categoria "L" d'equipaments de proximitat, que en els casals no cal reservar cap mena d'aparcament i, que en el cas de les residències per a la gent gran (categoria F.1), tampoc cal cap reserva de places.

En el cas de l'aparcament per a bicicletes, l'estudi considera una reserva de **18 places** dintre del sector i fora de la via pública.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesi s'indica la previsió de l'EAMG)

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Altres equipaments	1.753,24	18 (18)	0 (0)	0 (0)
TOTAL	1.753,24	18 (18)	0 (0)	0 (0)

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva de places d'aparcament per a bicicletes.

Tot i això, es recomana reservar places d'aparcament per a PMR a partir de les ràtios que dicta el Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

En relació a la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com diu el Decret 1053/2014, es considera que l'oferta queda coberta amb les places ofertades en l'aparcament públic soterrat situat a l'avinguda Francesc Cambó.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi considera que les 5 places actuals de l'àrea DUM situada a l'avinguda de Francesc Cambó número 41, a 50 metres de l'equipament, són suficients.

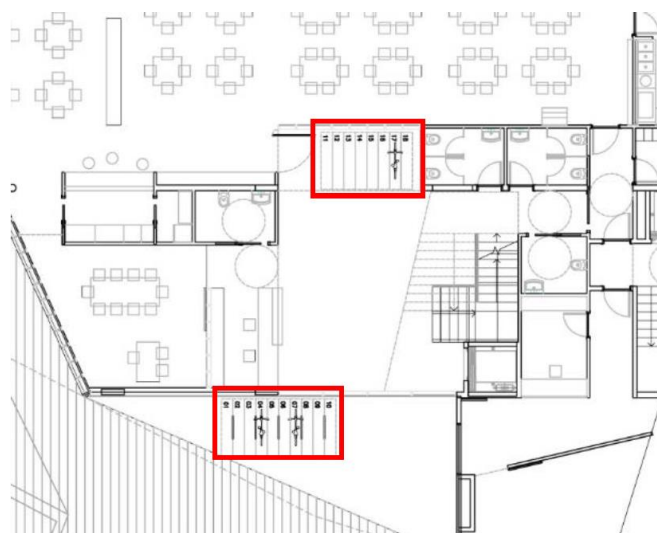
Aquestes places tenen un horari de dilluns a dissabte de 08:00 a 11:00 i de 15:00 a 17:00 hores amb un temps màxim d'estacionament de 30 minuts.

10. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat actuals de vianants, bicicletes, transport públic i vehicle privat tenen suficient capacitat per a absorbir la mobilitat generada del sector i no realitza cap mesura correctora més enllà de la instal·lació de l'aparcament per a bicicletes.

Xarxa per a bicicletes

L'estudi considera que, tal com dicten les ràtios del Decret 344/2006, s'han de reservar 18 places d'aparcament per a bicicletes. Es proposa que la meitat d'aquestes places s'ubiquin al vestíbul d'accés principal de l'edifici i l'altra meitat a l'interior del hall. Aquestes places d'aparcament hauran de tenir algun tipus de sistema de videovigilància o similar per tal d'incentivar-ne l'ús i evitar els robatoris.



11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere a partir de l'EMQ 2006 amb origen/destinació la ciutat de Barcelona i de la síntesi dels resultats de l'anàlisi de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (2013) de l'Ajuntament de Barcelona del 2015. En dia feiner, els homes es desplacen un 12,9% més que les dones i ho fan amb un 16,7% més d'utilització del vehicle privat que les dones.

La síntesi dels resultats de l'anàlisi de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner que va realitzar l'Ajuntament de Barcelona el 2015, ja donava propostes orientades a millorar la conciliació laboral i familiar amb termes d'accessibilitat, proximitat, horaris de pas i freqüència i de seguretat viària.

En el cas de l'estudi, no es considera la necessitat d'engegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gènere, ja que es considera que la tipologia de l'activitat prevista en l'àmbit no afectarà negativament a la discriminació per raó de gènere.

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 és el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada amb vehicles km/any on es preveu uns nivells de contaminació de:

- 12 tones d'equipament petroli/any.
- 36 tones de gasos d'efectes hivernacle/any.

L'estudi considera que es constata una disminució de les emissions dels vehicles a llarg termini gràcies a les millores tecnològiques.

L'EAMG considera que la nova activitat generarà un increment de potencial de mobilitat a la zona però que cal tenir en compte una sèrie de factors per tal d'amortitzar aquesta incidència de la mobilitat en la contaminació de l'atmosfera. Els factors són que els desplaçaments de l'àmbit podran ser en transport públic i a peu, i s'haurà de fer una bona promoció de les connexions amb metro i autobús que podran decantar part de la mobilitat en vehicle privat cap al transport públic i així, disminuir el consum de combustibles fòssils i les emissions. Igual que aquestes condicions, juntament amb l'aplicació de bones pràctiques respecte a l'estalvi i eficiència energètica, contribuiran a crear un espai equilibrat podent disminuir la incidència de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi especifica que el cost de la instal·lació dels aparcaments per a bicicleta de tipus "U" invertida tenen un cost de 115 €/unitat i que per tant, hi haurà un cost estimat de 1.035 € (tenint en compte que cada unitat permet l'aparcament de dues bicicletes).

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic per un equipament situat al carrer Mestres Casals i Martorell 2-16, al barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera, al districte de Ciutat Vella de Barcelona*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal que els valors dels desplaçaments de la distribució modal siguin els mateixos valors que els de la nova mobilitat generada, és a dir 1.050 desplaçaments/dia (en lloc dels més de 2.000 que apareix en diversos punts del document).

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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.

Barcelona, 27 de juny de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic