



SUMARI

METODOLOGIA	2
DESCRIPCIÓ DELS GRUPS DE LÍNIES	2
ELS INDICADORS I ELS COSTOS	3
COST ANUAL MITJÀ PER LÍNIA	5
ESTRUCTURA DE COSTOS EN %	6
TAULA RESUM D'INDICADORS DE L'OBSERVATORI	7
GRÀFICS	8

La Direcció General de Ports i Transports ha dut a terme una nova edició de l'Observatori del transport regular de viatgers per carretera. Aquest Observatori queda definit una vegada més com un sistema de recerca de dades econòmiques relacionades amb els diferents escenaris d'exploració de transport regular de viatgers per carretera, amb la intenció d'abastar el màxim percentatge possible de les operacions dutes a terme en aquest tipus de transport.

L'Observatori s'ha elaborat a partir de la recopilació d'informació relativa a la totalitat de les empreses de transport públic regular de viatgers concessionàries de la Generalitat de Catalunya. La informació correspon a l'any 2001 i s'ha aplegat mitjançant qüestionaris que han permès fer la tabulació i el tractament posterior d'aquesta informació. L'ampli decalatge existent entre l'any de referència de les dades i la seva publicació, és motivat pel retard en la resposta de les enquestes per part d'algunes empreses concessionàries del sector.

La metodologia utilitzada permet comparar aquests indicadors amb els resultats obtinguts en els observatoris anteriors i, d'aquesta manera, poder realitzar una anàlisi comparativa que obre la possibilitat d'establir una diagnosi coherent sobre l'estat del sector del transport públic regular de viatgers per carretera.

Amb l'objectiu d'obtenir uns resultats més realistes i ajustats al mercat en què s'emmarca el transport regular, s'ha canviat la metodologia de càlcul dels indicadors en aquesta edició del Butlletí. Es per això que els valors dels indicadors corresponents a l'any 2000, s'han recalculat sobre la base de la nova metodologia i prenen un valor diferent al que constava en l'Observatori anterior. A més, es pot observar com en determinades categories de la taula de l'estructura de costos apareixen dues columnes de dades. La primera columna dona les xifres tenint en compte el total de les línies, amb l'excepció de les que passen per l'autopista C-32, a les quals s'ha considerat interessant diferenciar-ne l'estructura de costos respecte de l'existent a la resta de línies pel fet de tenir un peatge molt elevat. Així, a la segona columna es pot observar l'estructura de costos pròpia dels itineraris que utilitzen l'autopista C-32.

En vista dels resultats concrets i pel que fa als indicadors de nivell de servei, s'observa una millora llevat dels casos dels viatgers per quilòmetre útil i dels viatgers any per habitant. Quant als indicadors de qualitat de servei, presenta un increment molt significatiu el percentatge de vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, que gairebé s'ha duplicat. En canvi, pel que fa als indicadors de freqüència setmanal i d'antiguitat del parc els resultats del 2001 són lleugerament inferiors als de l'exercici precedent. Els indicadors de preu varien negativament al comparar ingressos i km, i també en l'apartat de les subvencions, mentre que els ingressos per viatger i per viatger*km ofereixen resultats força positius. En l'apartat dels indicadors de productivitat es registre una millora en el consum de carburant, i en el percentatge de quilòmetres útils sobre els totals. Cal remarcar també el decrement dels km totals per conductor i l'augment dels quilòmetres totals per vehicle. Finalment, s'observa un empitjorament en tots els indicadors de costos amb l'excepció del cost/viatger*km.

Enric Ticó i Buxadós
Director general de Ports i Transports

L'edita: Direcció General de Ports i Transports
Av. de Josep Tarradellas, 2-4-6
08029 Barcelona

METODOLOGIA

A continuació s'exposa la metodologia i el procediment que han calgut seguir per a disposar de les dades relatives a l'any 2001 i publicades en aquest Observatori.

El procés de recollida d'informació s'ha dut a terme a partir d'enquestes adreçades a totes les empreses concessionàries del transport regular a Catalunya. Una part de l'enquesta ja va ser emprada amb les dades disponibles a la Direcció General de Ports i Transports i, per tant, el destinatari només les havia de validar.

Posteriorment, a partir de les respostes rebudes, s'ha començat a alimentar la base de dades amb la informació aportada per les empreses, prèviament depurada.

Finalment, s'ha dut a terme l'explotació i l'anàlisi de la informació tabulada amb el càlcul dels indicadors, les ràtios i les distribucions i paràmetres estadístics corresponents.

De la mateixa manera que en els anteriors observatoris, s'han agrupat les línies en conjunts o grups homogenis definits cadascun per una sèrie de variables, entre les quals destaca el recorregut anual del servei. D'aquesta manera es formen grups que inclouen línies relativament homogènies entre si alhora que es maximitza la diferència entre ells.

Des del punt de vista dels costos, aquesta anàlisi dona com a resultat una estructura similar per a cadascuna de les línies que componen un determinat grup. Per això, el cost del combustible, personal, pneumàtics, etc., tindrà un pes diferent sobre el conjunt de costos segons el grup en el qual ens situem.

S'han determinat cinc grups de línies (A, B, C, D i E). Els dos primers grups, és a dir, l'A i el B són definits per aquelles línies que no passen ni paren dins del terme municipal de Barcelona, mentre que els tres darrers grups (C, D i E) corresponen a aquelles línies que tenen parada, inici o final de trajecte a la ciutat de Barcelona.

En relació amb la metodologia, cal comentar que no es disposa d'alguns valors dels indicadors diferenciats per grups. Això és pel fet que les empreses utilitzen els vehicles i destinen els conductors a diferents línies, concessions i tipus de servei (regular discrecional, escolar, etc.) i, per tant, aquelles ràtios que inclouen alguna de les dues variables esmentades només presenten un valor global ja que a les companyies concessionàries no els és possible discriminar els usos dels vehicles i les destinacions dels conductors. Cal recordar, també, que s'ha canviat la

metodologia de càlcul dels indicadors per tal d'obtenir uns resultats més ajustats a la realitat.

Les dades publicades en aquest Observatori s'han calculat a partir de les empreses que han respost l'enquesta tramesa. En aquest sentit, quan es van enviar els formularis hi havia 74 empreses, amb 171 concessions i 453 línies explotades. Les empreses que han lliurat informació (sigui completa o incompleta) han estat 65, que representen el 88% del total d'empreses del sector. Respecte de les dades generals de l'empresa i descriptives de concessions i línies, la informació sol·licitada ha estat facilitada pel 88% esmentat d'empreses del sector. Pel que fa a les dades relatives als costos d'explotació de cada concessió, la quantitat d'informació subministrada ha estat també força elevada, atès que es disposa dels costos d'explotació de 149 concessions, el 87% del total. Finalment, en el bloc de dades desagregades a nivell de línies, es disposa d'informació de producció i demanda en un 83% i un 60% del total de línies respectivament.

D'altra banda, els percentatges i la qualitat de les respostes d'aquest exercici ha superat amb escreix els obtinguts en els anteriors butlletins. A més, el posterior procés de depuració ha fet possible treure el màxim partit de la informació donada de manera que, en la majoria dels casos, es compta amb una mostra suficient per al càlcul dels indicadors que resumeixen la situació actual del sector.

DESCRIPCIÓ DELS GRUPS DE LÍNIES

Corresponen al grup A aquelles línies que no passen per Barcelona i que efectuen menys de 110.00 km/any de servei, mentre que el grup B identificarà aquell conjunt de línies que recorren una distància igual o superior a 110.000 km/any i que tampoc passen per Barcelona. Els grups C, D i E estan compostos pels grups de línies que passen per Barcelona. El grup C identifica aquelles línies que fan menys de 325.000 km/any de servei, mentre que els conglomerats D i E reuneixen les línies que recorren una distància igual o superior a 325.000 km/any. Per diferenciar i poder discriminar les línies que efectuen més de 325.000 km/any entre els grups D i E, cal multiplicar per 10 les hores de servei fetes durant un any. Al resultat d'aquesta operació se li sumen els km/any de servei i s'obté una xifra que, si és inferior a 1.000.000, situa les línies al conjunt D, i si és igual o superior a 1.000.000, les situa al grup E.

El grup A (71% de les línies existents) es refereix a línies que no passen per Barcelona i enllacen un menor nombre de municipis, amb menys població, amb menys nombre de busos-km/any en servei i amb menys longitud mitjana.

Tanmateix, és amb diferència el conglomerat que agrupa més línies.

El conglomerat B (11% de les línies), agrupa un conjunt de línies que no passen per Barcelona, enllacen un nombre prou elevat de municipis i tenen el més alt índex de km/habitants i de viatgers/km, tot i que la població per municipi continua sent baixa com en el cas del primer grup. El nombre d'expedicions, hores de servei i de busos-km és moderat però superior a les xifres de l'anterior grup. La longitud de les línies és intermèdia respecte de tot el conjunt del sector, però gairebé el doble que les de l'agrupació A.

Dintre de les línies que passen per Barcelona, el grup C (10% de les línies) engloba aquelles que atenen un nombre baix de municipis, i en algunes de les variables analitzades s'obté un valor intermedi en comparació amb els altres dos grups de línies que passen per Barcelona.

El quart conjunt o grup D (6% de les línies) agrupa poques línies. Aquestes línies, en la majoria dels casos, enllacen un nombre menor de municipis mentre que en la resta de variables, com ara població atesa, expedicions, hores de servei i quilòmetres recorreguts, tenen també valors intermedis respecte de les línies referides al fet de passar per Barcelona. Quant al nivell de servei, els valors són bastant superiors a les del grup anterior.

La cinquena agrupació (grup E) és la que té un nombre menor de línies (2%), però en canvi té les variables de més magnitud. Entre totes aquestes destaca, amb diferència, la variable km/any de servei, que pren un valor molt superior als dels altres grups comentats.

Per tant, en l'Observatori del transport regular de viatgers per carretera, es donaran els indicadors i xifres de costos per a cadascun dels conglomerats o grups de línies, tal i com s'han definit en els paràgrafs anteriors. També es donaran les xifres resultants per al conjunt de tot el sector sense discriminar per tipus de línies.

ELS INDICADORS I ELS COSTOS

Es descriuen a continuació els indicadors i les dades corresponents als costos que s'han calculat a partir de la informació aportada pels operadors, i que formen la part principal del contingut de l'Observatori. Tant els indicadors com les dades de costos estan referides a l'exercici anual 2001 i fan possible el seguiment del sector, alhora que possibiliten avaluar actuacions de millora, revisions tarifàries, subvencions, etc.

Sempre que ha estat possible, els indicadors s'han calculat

de manera desagregada per línies i grups de línies. Aquests indicadors es classifiquen en quatre categories: nivell de servei, qualitat de servei, preu i productivitat del servei. Finalment, cal tenir en compte, que l'indicador relatiu a la freqüència fa referència a les expedicions setmanals, en lloc de les diàries, a causa de les dificultats d'establir un nombre d'expedicions al dia en moltes de les línies estudiades.

Quant als costos, també s'han calculat per grups de línies i s'han classificat en dues categories: costos per temps i costos quilomètrics. Les dades que apareixen en la primera taula es refereixen al cost mitjà per línia de cadascuna de les partides de cost, i la darrera columna dóna la mitjana aritmètica global ponderada pel nombre de línies de cada grup. També s'ha elaborat una segona taula on consta l'estructura percentual de costos, la qual mostra el pes relatiu de cada partida dintre del cost total mitjà de la línia. Com ja s'ha dit, en aquelles categories que presenten dues columnes, la segona fa referència a l'estructura de costos pròpia de les línies que passen per l'autopista C-32. Aquesta segona columna només apareix en la taula de l'estructura de costos, ja que són molt poques les línies que utilitzen aquesta autopista, per la qual cosa, els valors absoluts mitjans són poc representatius ja que depenen molt de la dimensió de les línies. Per tant, el tipus de dada que millor reflecteix l'autèntica repercussió del peatge, i de les altres partides, en el còmput global dels costos és el percentatge.

Indicadors

Nivell de servei

1. Viatgers/expedició: nombre total de viatgers transportats en relació amb el nombre total d'expedicions realitzades en el període d'un any.
2. Viatgers/km útil: nombre total de viatgers transportats en relació amb el nombre total de quilòmetres útils realitzats en el període d'un any.
3. km útil any/habitant: nombre total de quilòmetres útils realitzats anualment en relació amb la població servida per la línia. La població servida està formada pel nombre d'habitants dels diferents nuclis de població que compten amb una parada a la línia.
4. Viatgers any/habitant: nombre total de viatgers transportats anualment en relació amb el total de població servida per la línia.
5. km útils/expedició: és el recorregut mitjà per expedició, és a dir, el nombre de quilòmetres útils realitzats anualment en relació amb el total d'expedicions realitzades en el període d'un any. El nombre d'expedicions és la suma de les anades i tornades.

Qualitat de servei

6. Velocitat comercial (km útil/hora útil): quilòmetres útils

realitzats anualment en relació amb les hores de servei per recórrer-los.

7. Freqüència del servei (exp./setmana període lectiu): nombre d'expedicions per setmana en període lectiu.

S'entén per expedició un recorregut d'anada o de tornada.

8. Antiguitat del parc (anys): mitjana de les antiguitats de tots els vehicles destinats als serveis regulars.

9. % de vehicles amb aire condicionat.

10. % vehicles PMR: percentatge de vehicles adaptats per a facilitar l'accessibilitat a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

Preu

11. Ingrés/viatger: recaptació total en relació amb el total de viatgers transportats per la línia en el període d'un any.

12. Ingrés/km útil: recaptació total de la línia en relació amb el total de quilòmetres útils realitzats anualment.

13. Ingrés/viatgers*km: recaptació total de la línia en relació amb els viatgers*km realitzats anualment.

14. Ingrés/km totals (útils+morts): recaptació total de la línia en relació amb el total de quilòmetres realitzats anualment, tant útils com morts.

15. Subvenció per concessió/viatgers*km: subvenció per concessió en relació amb els viatgers*km realitzats anualment per concessió.

Productivitat

16. km totals/conductor: quilòmetres totals anuals realitzats en relació amb el nombre de conductors adscrits al servei en el període d'un any. S'ha considerat per al càlcul, només el personal directament assignat al servei, és a dir, el de la plantilla de conductors i en la proporció en què els operadors manifesten que els esmentats conductors es dediquen al transport regular, ja que la majoria també realitza serveis discrecionals.

17. km totals/vehicle: quilòmetres totals realitzats en relació amb el nombre de vehicles adscrits als serveis, en el període d'un any.

18. Consum de carburant (l/100 km): litres de gasoil consumits en un any per cada 100 quilòmetres realitzats pels vehicles de cada concessió.

19. Cost/km útil: cost d'explotació de cada línia en un any en relació amb els quilòmetres útils de servei realitzats.

20. Cost/hora de servei: cost d'explotació en relació amb el nombre total d'hores útils de servei a cada línia durant un any.

21. Cost/viatger: cost d'explotació de cada línia en relació amb el nombre total de viatgers transportats en un any.

22. Cost/viatgers*km: cost d'explotació de cada línia en relació amb el nombre total de viatgers*km transportats en un any.

23. % km útils/km totals: relació entre els quilòmetres útils i els quilòmetres totals recorreguts anualment en una línia.

Costos anuals

Els costos anuals que es presenten a l'Observatori no inclouen l'IVA i s'estructuren en:

Costos per temps

Són costos fixos per a l'empresa independentment del quilometratge realitzat pels vehicles.

·Personal de moviment: costos del personal de moviment, inclosa la Seguretat Social. No inclou el personal de tallers, conservació i manteniment, ni el personal d'estructura.

·Personal d'estructura: costos del personal d'estructura, excepte tallers, conservació i manteniment.

·Amortització: cost d'amortització del material mòbil, del parc no totalment amortitzat. Es considera l'amortització comptable.

·Despeses financeres: costos financers de l'exercici.

·Assegurances: costos en concepte d'assegurances.

·Diversos: altres costos com ara tributs, lloguers, publicitat, neteja de locals, subministraments d'aigua, electricitat, etc.

Costos quilomètrics

Són costos de caràcter variable per a l'empresa que varien bàsicament en funció del quilometratge realitzat pels vehicles.

·Manteniment: costos de lubricants, reparacions i conservació inclosos els de personal de tallers de l'empresa.

·Combustible: costos de combustible.

·Pneumàtics: costos de pneumàtics.

·Peatges: costos de peatges d'autopista.

Les referències sobre els períodes temporals relatives a les definicions de partides de costos i d'indicadors corresponen a l'any 2001.

OBSERVATORI DEL TRANSPORT REGULAR DE VIATGERS 2001

Cost anual mitjà per línia en euros

costos anuals 2001

TIPUS DE LÍNIES	A	B	C	D	E	mitjana*
Costos per temps						
Personal moviment	24.903	127.662	68.265	226.451	374.572	58.986
Personal estructura	5.146	30.538	19.119	45.853	121.146	13.990
Amortització	6.534	37.040	26.457	76.470	135.389	18.480
Despeses financeres	994	7.196	4.155	13.305	22.627	3.128
Assegurances	2.135	13.831	7.694	21.195	36.348	5.751
Diversos	5.315	50.267	20.171	71.347	173.509	18.830
Total costos per temps	45.027	266.534	145.861	454.621	863.591	119.165
Costos quilomètrics						
Manteniment	4.693	29.829	18.118	61.315	114.043	14.221
Combustibles	6.869	46.996	31.540	102.233	200.209	23.081
Pneumàtics	1.006	5.637	3.578	12.376	18.769	2.778
Peatges	485	3.419	3.749	13.376	36.442	2.596
Total costos quilomètrics	13.053	85.881	56.985	189.300	369.463	42.675
Cost anual total	58.080	352.415	202.846	643.921	1.233.054	161.841

* És la mitjana de les 5 agrupacions ponderada pel nombre de línies de cada grup de les quals es disposa d'informació

OBSERVATORI DEL TRANSPORT REGULAR DE VIATGERS 2001

Estructura de costos en %

estructura de costos anuals 2001

TIPUS DE LÍNIES	A	B ⁽¹⁾	C ⁽¹⁾	D ⁽¹⁾	E	mitjana ⁽²⁾				
Costos per temps										
Personal moviment	42,88	36,22	36,20	33,65	33,98	35,17	34,34	30,38	40,48	34,57
Personal estructura	8,86	8,67	8,84	9,43	9,87	7,12	7,68	9,82	8,82	8,79
Amortització	11,25	10,51	10,01	13,04	13,70	11,88	11,68	10,98	11,39	12,15
Despeses financeres	1,71	2,04	2,31	2,05	2,16	2,07	2,06	1,84	1,81	2,15
Assegurances	3,68	3,92	4,57	3,79	3,04	3,29	3,32	2,95	3,68	3,46
Diversos	9,15	14,26	12,12	9,94	8,16	11,08	11,27	14,07	9,99	10,20
Total costos per temps	77,53	75,63	74,05	71,91	70,91	70,60	70,35	70,04	76,18	71,32
Costos quilomètrics										
Manteniment	8,08	8,46	7,65	8,93	8,75	9,52	9,23	9,25	8,32	8,72
Combustibles	11,83	13,34	13,36	15,55	14,95	15,88	14,58	16,24	12,71	14,48
Pneumàtics	1,73	1,60	2,37	1,76	1,78	1,92	1,57	1,52	1,73	1,81
Peatges	0,84	0,97	2,57	1,85	3,61	2,08	4,27	2,96	1,07	3,67
Total costos quilomètrics ...	22,47	24,37	25,95	28,09	29,09	29,40	29,65	29,96	23,82	28,68
Cost anual total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

(1) La segona columna correspon a les dades de les empreses que utilitzen l'autopista C-32

(2) És la mitjana de les 5 agrupacions ponderada pel nombre de línies de cada grup de les quals es disposa d'informació

TAULA RESUM D'INDICADORS DE L'OBSERVATORI DE COSTOS DEL TRANSPORT REGULAR DE VIATGERS PER CARRETERA

Observatori del transport regular de viatgers 2001

indicadors 2001

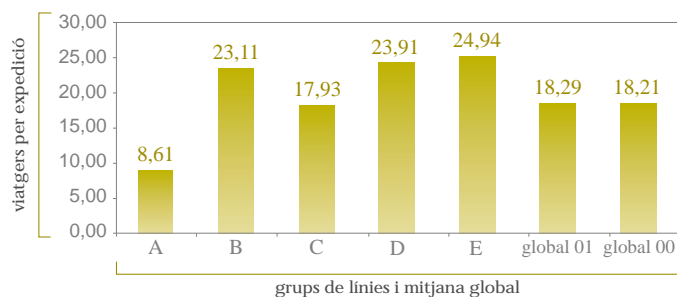
GRUP DE LÍNIES	A	B	C	D	E	mitjana (1) 2001	mitjana (2) 2000	% va- riació
Indicador								
Nivell de servei								
1.Viatgers/ expedició	8,61	23,11	17,93	23,91	24,94	18,29	18,21	0,44
2.Viatgers/ km útil	0,59	1,12	0,30	0,83	0,28	0,69	0,75	-8,00
3.km útil any/ habitant	0,33	1,52	0,09	0,28	0,65	0,29	0,27	7,41
4.Viatgers any/ habitant	0,20	1,79	0,03	0,21	0,20	0,21	0,22	-4,55
5. km útils/ expedicions	13,84	19,68	47,61	31,95	74,75	25,70	24,81	3,59
Qualitat de servei								
6.Velocitat comercial (km útil/ hora útil)	25,18	30,12	39,69	35,26	45,89	33,31	32,84	1,43
7.Freqüència (exp./ setmana període lectiu)	44	217	58	200	252	76	77	-1,30
8.Antiguitat parc (anys)						9,59	9,65	-0,62
9.% vehicles aire condicionat						94,29	94,13	0,17
10.% vehicles PMR						13,99	7,15	95,66
Preu								
11.Ingrés/ viatger	1,247	1,219	2,647	1,958	4,642	1,798	1,555	15,63
12.Ingrés/ km útil	0,718	1,260	0,808	1,106	1,287	1,061	1,068	-0,66
13. Ingrés/ viatgers*km	0,087	0,080	0,062	0,078	0,065	0,073	0,068	7,35
14. Ingrés/ km totals (útils + morts)	0,654	1,214	0,774	1,059	1,256	1,012	1,067	-5,15
15. Subvenció concessió/ viatgers*km						0,0074	0,0080	-7,50
Productivitat								
16.km totals/ conductor						41.615	44.961	-7,44
17.km totals/ vehicle						43.855	38.576	13,68
18.Consum carburant (l/ 100 km)						32,71	34,95	-6,41
19.Cost/ km útil	1,717	1,508	1,311	1,555	1,237	1,471	1,464	0,48
20.Cost/ hora útil	42,448	46,959	55,706	50,660	56,778	49,255	47,409	3,89
21.Cost/ viatger	2,711	1,309	3,185	1,635	4,472	1,972	1,796	9,80
22.Cost/ viatger* km	0,132	0,084	0,082	0,068	0,062	0,079	0,082	-3,66
23.% km útils/ km totals	87,91	93,12	94,83	95,53	97,02	93,90	93,86	0,04

(1) És la mitjana del nombre total de línies de les quals es disposa d'informació

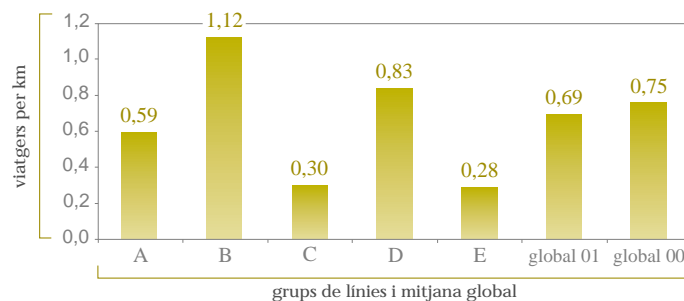
(2) Els valors d'aquests indicadors (any 2000) són diferents als calculats en el Butlletí de l'any 2000 a causa del canvi de metodologia en el càlcul

Gràfics

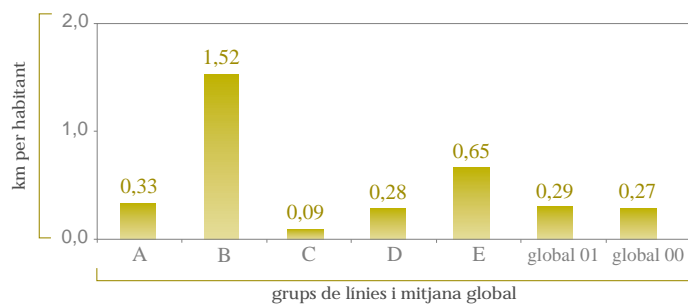
1. Viatgers transportats per expedició



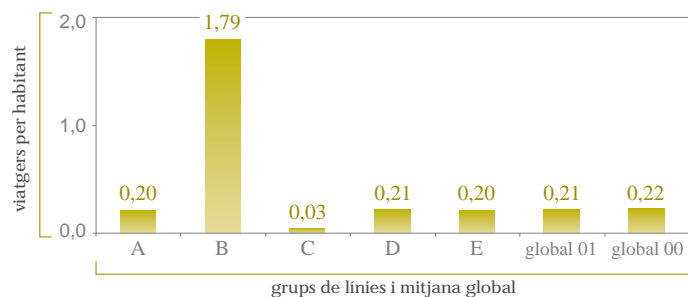
2. Viatgers transportats per km útil



3. km útils per la població dels municipis servits per la línia

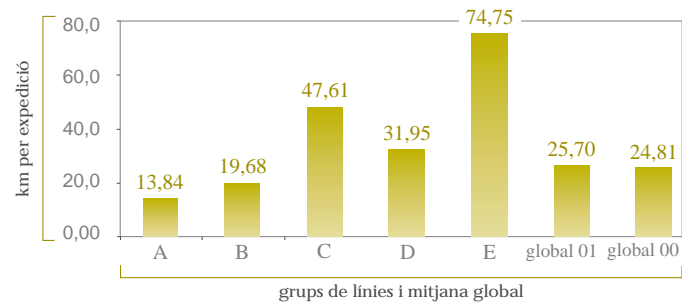


4. Nombre de viatgers per la població dels municipis servits per la línia

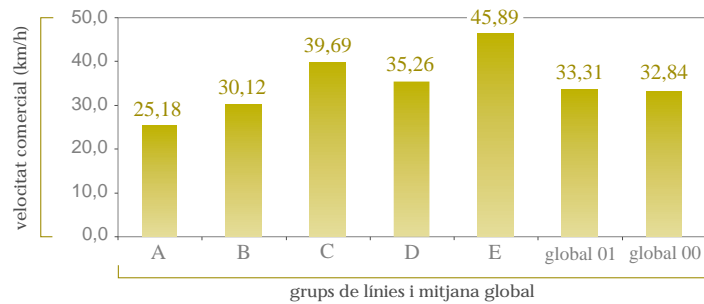


Gràfics

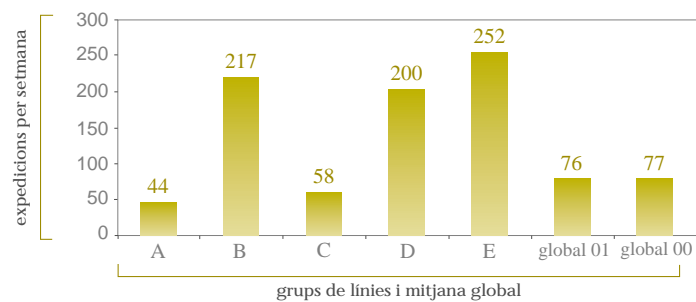
5. Recorregut mitjà per expedició



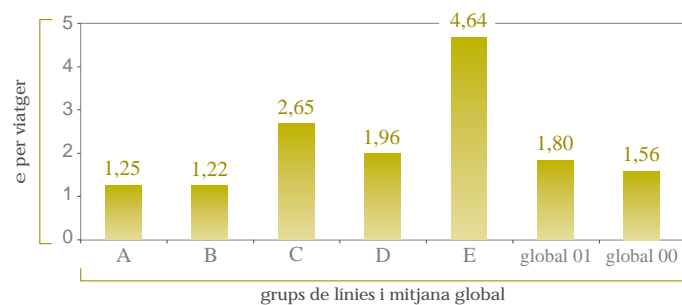
6. Velocitat comercial



7. Nombre d'expedicions per setmana en període lectiu

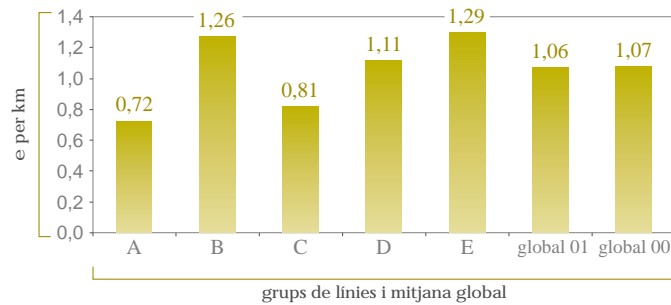


8. Ingress mitjà per viatger transportat

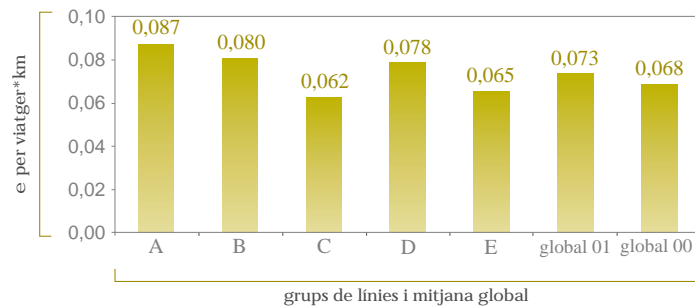


Gràfics

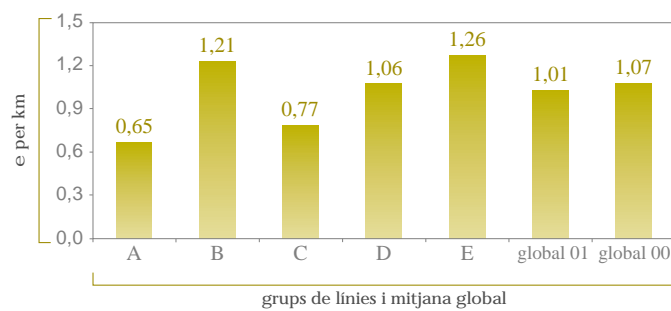
9. Ingrés mitjà per km útil



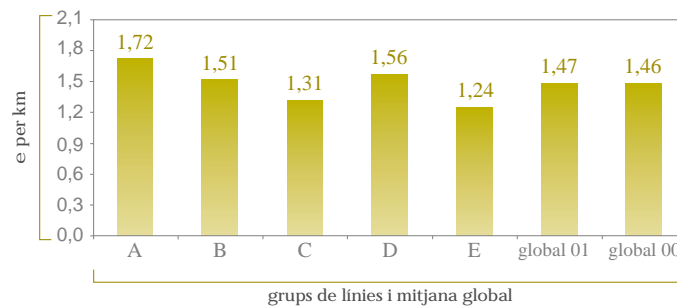
10. Ingrés per viatger*km



11. Ingrés per km totals (útils + morts)

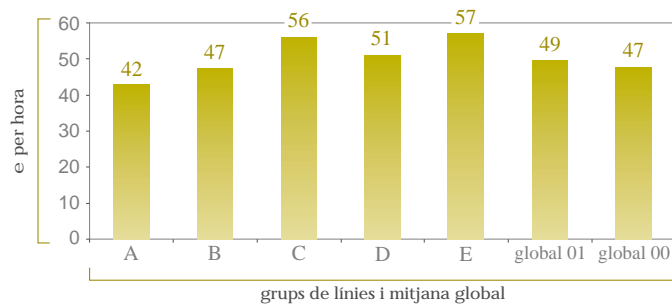


12. Cost per km útil

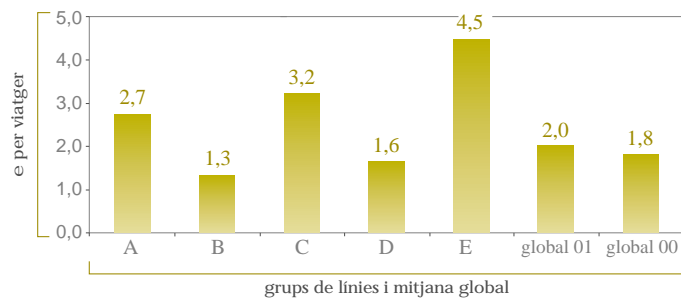


Gràfics

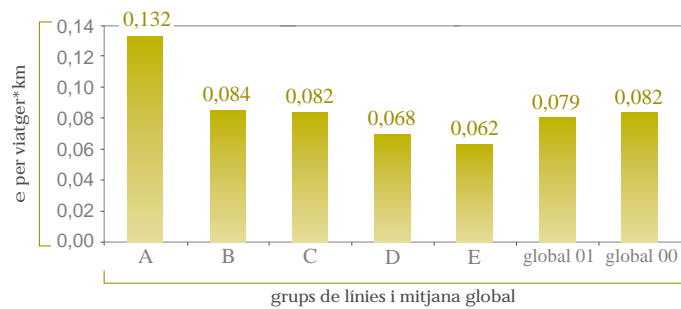
13. Cost per hora útil



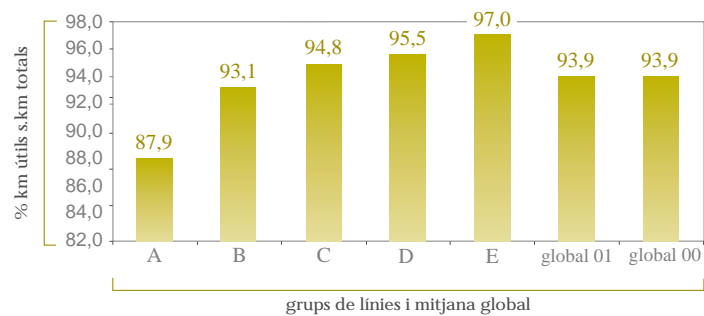
14. Cost per viatger transportat



15. Cost per viatger*km transportat



16. km útils sobre km totals recorreguts



Consell de redacció:

Enric Ticó i Buxadós
Marc A. García i López
Josep M. Fortuny i Olivé
David Prat i Soto
David Cerdà i Guimerà

Redacció:

David Cerdà i Guimerà

Coordinadora de publicacions:

Mariona Rodilla i Tortajada

Disseny gràfic i impressió:

Atic Comunicació
Balmes 262, àtic 2a
08006 Barcelona
Tel. 93 238 94 60
Fax. 93 238 94 61
atic@atic-bcn.com
www.atic-bcn.com



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General de Ports i Transports

Av. de Josep Tarradellas, 2-4-6
08029 Barcelona
Tel. 93 495 80 00
Fax 93 495 81 96
<http://www.gencat.net/ptop>
ISSN 1137-9065
Dip. legal B - 14.281-1997