

AJUTS 2015

Informacions relacionades amb els ajuts que reben les entitats associades a l'AMTU, que inclou l'explicació de la metodologia per tal de justificar aquests imports



AMTU

Associació de municipis per la
Mobilitat i el Transport Urbà

Departament tècnic AMTU



AMTU

Associació de municipis per la
Mobilitat i el Transport Urbà

ÍNDEX

Antecedents	3
Quina metodologia de càlcul es realitza pel repartiment dels ajuts?	6
Quines actuacions són les subvencionables?	10
Com justificar els ajuts pels imports que es reben?	12

Antecedents

L'any 2005, a conseqüència de les negociacions de l'Agrupació de Municipis titulars del servei de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU) i la Generalitat de Catalunya, s'inicià una línia d'ajudes adreçada a donar suport financer a les actuacions de millora del servei d'autobusos urbans que realitzaven els Ajuntaments associats a l'AMTU. Els ajuts, de 1,5M€, van beneficiar a un total de 42 ajuntaments, 30 d'adherits a l'AMTU, de l'àmbit territorial del consorci de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Barcelona i que no formaven part de l'antiga Entitat Metropolitana del Transport (EMT).

Entre les actuacions subvencionades s'inclogueren l'increment de les freqüències de pas i nous itineraris, la millora de l'accessibilitat i la senyalització de les parades, l'augment del nombre de marquesines i la instal·lació de bancs a les parades de TPU per a persones amb mobilitat reduïda, entre d'altres.

L'any 2006, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya va publicar la 2a convocatòria per a l'atorgament d'ajuts per a les millores en el transport públic, per un import màxim total de 2,5 milions d'euros. Aquesta segona convocatòria d'ajuts va arribar després de l'acord signat entre l'AMTU i la Generalitat de Catalunya. Aquest conveni tenia per objecte la millora del transport públic col·lectiu urbà dels municipis associats a l'AMTU, mitjançant l'increment de les subvencions al "Pla de millora del transport urbà" que atorgava la Generalitat de Catalunya en aquest àmbit. La importància d'aquest conveni va recaure en el fet que, per primera vegada, en el contracte programa en què es negociaven els diners pel transport públic de la regió metropolitana, hi havia inclosos els municipis de tota la RMB. L'Autoritat del Transport Metropolità, entitat que actua com a ròtula financera del sistema, va incorporar els costos, les tarifes i les subvencions dels serveis municipals dels municipis de la RMB en el Contracte-Programa, pel període 2007-2010, formalitzat entre l'Administració General de l'Estat i l'Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Barcelona.

L'AMTU passava a ser, per a tots aquells municipis que tinguessin interès en beneficiar-se d'aquest conveni, la interlocutora única davant de la Generalitat i de l'ATM. Els municipis havien de complir el requisit d'estar adherits al Sistema Tarifari Integrat abans del 31 de desembre de 2007 i d'haver presentat un Pla de Millora del Servei del seu Transport Urbà pel període 2007-2010, amb detall de les actuacions previstes, el seu cost total i per anualitat, l'esforç econòmic suplementari que suposaven per als diversos ajuntaments, i els resultats que s'esperava obtenir de la seva realització, expressats en forma d'increments dels indicadors bàsics dels serveis. Aquests plans foren enviats de forma conjunta a l'ATM per tal que els incorporés al futur Contracte Programa 2007-2010.

Per altra banda, pels municipis de fora de l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) associats o no a l'AMTU, la Generalitat executà la seva activitat de foment per a la millora del servei

de transport públic col·lectiu urbà per mitjà de la Direcció General de Ports i Transports, amb la intenció que, un cop es creessin les Autoritats Territorials del Transport, aquest conveni es vehiculés a través d'aquestes de forma semblant a l'ATM de l'àrea de Barcelona.

Al llarg dels anys 2006 i 2007 els ajuntaments associats a l'AMTU van elaborar els corresponents Plans de Millora de llurs Transports Públics Urbans, que un cop aprovats pel Comitè Executiu de l'AMTU, foren tramesos al DPTOP i a l'ATM per a la seva inclusió a la documentació del Contracte Programa (CP) 2007-2010.

Després d'una llarga negociació, el CP va acabar essent bianual, 2007-2008 (2,5M€ pel 2007 i 6M€ pel 2008) i 2009-2010.

De comú acord, entre la Secretaria per a la Mobilitat del DPTOP i l'AMTU, s'establí el criteri que els diners es repartirien entre els ajuntaments segons les següents proporcions: 25% pel nombre d'habitants, 50% pel nombre de viatgers urbans, i el 25% pel dèficit del TPU.

El 7 de juliol de 2010, la Generalitat de Catalunya, l'ATM i l'AMTU van subscriure el 2n conveni de col·laboració, per donar continuïtat fins al 2014 als ajuts que promou el Govern per a la millora del transport públic col·lectiu urbà dels municipis associats a l'AMTU dins de la Regió Metropolitana de Barcelona. Així, es renovà el conveni subscrit l'any 2006 amb el que el Govern de la Generalitat ja havia invertit 23,9 M€, fins el 2010, en la millora de l'oferta de transport públic urbà en un total de 61 municipis associats a l'AMTU. Aquests ajuts van permetre la modernització, millora i ampliació de la prestació dels serveis urbans. Mitjançant aquests ajuts i fins el 2009, es van dur a terme la creació de 15 noves línies d'autobús urbà, l'adquisició de més de 100 vehicles nous, la realització d'1,71 milions de quilòmetres útils més, i l'augment de 2,57 milions de viatges urbans, els quals representen un increment del 6,93% en el nombre total de viatges respecte als del 2006.

Els anys 2011 i 2012, la subvenció va ser bianual, mentre que aquests dos darrers anys: 2013 i 2014, la quantitat que s'atorga es liquida anualment.

A la següent taula es mostra el nombre de municipis que han participat cada any en el repartiment, i l'import total a percebre per cadascun d'aquests, mantenint en tots ells la metodologia aprovada inicialment.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Núm. Municipis*	42	45	60	61	62	62	65	67
Import total	2.500.000,00€	6.000.000,00€	6.950.000,00€	6.950.000,00€	6.300.000,00€	5.853.000,00€	5.643.607,61€	5.643.607,61€

*No es comptabilitzen els municipis d'Abrera i Pallejà, que tot i ser de la RMB, no van rebre cap aportació al no tenir el TPU integrat al STI.

Atès que és voluntat de l'ATM de l'àrea de Barcelona, del Departament de Territori i Sostenibilitat i de l'AMTU, donar continuïtat i consolidar la col·laboració conjunta per a la millora del transport públic col·lectiu urbà, el nou conveni 2015-2017 es va aprovar el dia 23 de desembre en el marc del Consell d'Administració de l'ATM, i es va signar el 24 de febrer de 2016.

Aquest nou conveni té les línies bàsiques aprovades a la reunió del Comitè executiu de l'AMTU, a Cardedeu el 24 d'abril de 2015, i que es resumeixen tot seguit:

Per part de l'ATM: Per part de la Generalitat:

- *El Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya executarà la seva activitat de foment per a la millora del transport públic col·lectiu mitjançant l'ATM, entitat que actua com a ròtula financera del sistema dins del Pla Marc 2014-2031.*

Per part de l'AMTU:

- *S'obtindrà de cada municipi la delegació de la seva representació en l'AMTU, en relació als pactes i l'execució del conveni.*
- *Es realitzarà la proposta de distribució dels fons entre els municipis i trametre l'ATM l'acord de distribució aprovat pels òrgans de govern de l'AMTU, així com tota la documentació justificativa conforme compleixen les condicions per rebre aquests ajuts.*
- *S'avaluarà i realitzarà un informe tècnic de qualsevol subvenció addicional que sol·licitin els Ajuntaments, com pot ser l'afectació de la política tarifària als serveis de transport urbà.*
- *L'aportació de l'ATM als municipis associats a l'AMTU, amb dret a percebre els ajuts, és de 5.643.607,61 €/any per a la millora del transport públic col·lectiu urbà. L'1,5% d'aquesta quantitat és per a les necessitats ordinàries del funcionament de l'AMTU pels anys 2015 i 2016. L'any 2017 s'incrementarà amb l'IPC.*
- *Una aportació addicional de 100.000 €/any per a subvenir actuacions de l'AMTU a la seva gestió d'ajuts als Ajuntaments associats per la redacció dels plans de millora; així mateix per subvenir – si s'escau – l'afectació de la política tarifària presa pels òrgans de govern de l'ATM.*
- *Aportació de 5.000 €/any a la jornada de mobilitat organitzada per l'AMTU, condicionats a l'efectiva realització d'aquesta.*

També es fixen les condicions per rebre els ajuts inclosos al conveni en la necessitat que els municipis adherits a l'AMTU estiguin integrats al Sistema Tarifari Integrat i disposar del corresponent conveni signat per les parts. Tanmateix, en cas de no disposar de servei urbà de transport, s'acceptaran actuacions en plans de millora del servei interurbà integrat que discorre pel seu municipi, sempre que estiguin degudament justificades.

Quina metodologia de càlcul es realitza pel repartiment dels ajuts?

La metodologia de càlcul dels imports que l'AMTU realitza entre els seus associats, es basa en els tres paràmetres inicials, aprovats en els repartiments que es varen realitzar els anys 2005 i 2006, i és la següent:

- 25% de l'import total a repartir pel nombre d'habitants del municipi. Aquesta dada s'obté del portal d'IDEGCAT i el considerem un valor oficial. En el cas de l'entitat municipal descentralitzada (EMD) de Valldoreix es pren la dada del certificat que envia per a la justificació dels ajuts.
- 25% de l'import total a repartir pel dèficit del servei i altres millores realitzades per l'ajuntament (que certifica el propi ajuntament quan realitza la liquidació dels ajuts).
- 50% de l'import total a repartir per les validacions urbanes del servei de transport públic urbà de l'ajuntament, independentment de la seva titularitat. Pel càlcul d'aquest valor es pren la dada total de la línia o línies on l'ajuntament fa alguna aportació econòmica i es multiplica per aquest % per tal de no duplicar les subvencions a la línia. Així, en el cas de municipis que es reparteixin entre ells i/o la Generalitat el dèficit d'una línia, cada entitat es repartirà proporcionalment, segons pagui el dèficit, el nombre de validacions que li corresponguin.

Metodologia de repartiment per a l'annualitat 2015

A partir de l'import total assignat a l'any 2015 que és de 5.643.607,61€:

- a) **Realitzar pels ajuts de 2015 la mateixa metodologia de repartiment** que en anteriors anys, amb les dades de càlcul següents:

%	Concepte	ANY*	FONT
25	Nombre d'habitants del municipi	2014	IDEGCAT
25	Dèficit del TPU + Altres costos relacionats	2014	Certificat 2014
50	Validacions urbanes del servei de TPU	2014	Certificat 2014

*En el cas que no es tinguin les dades s'agafaran les pressupostades al conveni i/o les dades d'anys anteriors.

- b) **Incloure els municipis del conjunt del Sistema Tarifari Integrat de l'Àrea de Barcelona**, excepte els de les comarques del Berguedà i del Ripollès, que tinguin el seu servei de transport públic urbà integrat i/o que realitzin millores en les infraestructures de serveis de transport públic interurbà integrat que transcorrin pel seu municipi.

- c) Demanar, tal i com recull el conveni entre la Generalitat, l'ATM i l'AMTU, i com s'ha realitzat anteriorment, 2007-2010 i 2011-2014, un **Pla d'actuacions*** a cada ens local que percebi els ajuts, per tal de conèixer les seves necessitats en el còmput global dels anys 2015-2017.

*** Que ha d'incloure el Pla d'actuacions:**

Una taula de l'estil següent:

	2015	2016	2017	TOTAL
<u>Actuacions iniciades abans del 2015 i posteriors al 2007 (a)</u>				
-Actuació 1.....	X ₂₀₁₅ €	X ₂₀₁₆ €	X ₂₀₁₇ €	... €
-Actuació 2.....	Y ₂₀₁₅ €	Y ₂₀₁₆ €	Y ₂₀₁₇ €	... €
-Actuació 3.....	Z ₂₀₁₅ €	Z ₂₀₁₆ €	Z ₂₀₁₇ €	... €
-.....				
<u>Noves actuacions previstes 2015/2017 (b)</u>				
-Actuació 4.....	X ₂₀₁₅ €	X ₂₀₁₆ €	X ₂₀₁₇ €	... €
-Actuació 5.....	Y ₂₀₁₅ €	Y ₂₀₁₆ €	Y ₂₀₁₇ €	... €
-Actuació 6.....	Z ₂₀₁₅ €	Z ₂₀₁₆ €	Z ₂₀₁₇ €	... €
-.....				
TOTAL (a + b)	... €	... €	... €	... €

on s'expliqui quina és la previsió de despesa i les actuacions que es seguiran subvencionant durant el període de 2015-2017, de les actuacions realitzades abans del 2015 (a) (amortitzacions vehicles, costos d'exploració de serveis,...). Les actuacions que es realitzin el 2015, podran ser subvencionades el 2016 i així successivament. I quin és l'import per les noves actuacions (b); aquestes poden estar incloses en els anteriors Plans de Millora que ens vàreu enviar aprovats, o poden ser noves actuacions proposades ara. Aquest document hauria d'estar a les nostres oficines **abans del 31 de març de 2016**, per poder rebre els pagaments per part de l'ATM d'aquest mateix any.

Aquest Pla, caldrà que estigui signat, com a mínim, pel responsable polític de l'entitat. El municipi no caldrà que realitzi les actuacions proposades inicialment en aquest document, però si que realitzi la despesa prevista, almenys per cobrir la totalitat de la subvenció rebuda.

Consideracions a tenir en compte en la justificació del repartiment de 2015:

- a) En el cas dels **municipis que no tinguin titularitat en transport públic**, al ser ja al final del 2015 i entenent que no han pogut preveure pressupostàriament l'aportació d'aquestes ajudes, i que per tant no podrien justificar despesa en millores a la xarxa interurbana integrada per aquest 2015, en el cas que no s'hagi realitzat la despesa per l'import assignat per aquest any, **es podrà traslladar aquest import a l'any 2016, sumant les dues quantitats a percebre i presentant la liquidació conjunta l'any 2017 corresponent a les despeses realitzades durant els anys 2015 i 2016.**
- b) En el cas dels municipis que no subvencionin el 100% del dèficit del TPU, al repartir-se aquest entre més d'un ajuntament i/o el Departament de Territori i Sostenibilitat, es tindrà en compte, com en els darrers repartiments, només la part proporcional del dèficit i de les validacions d'aquestes línies de transport.

En el punt següent es desglossen els diferents municipis participants del repartiment.

Municipis que participen en el repartiment de les ajudes corresponents al 2015:

- i. Municipis que subvencionen al 100% el dèficit del transport públic per carretera al seu municipi i que en són titulars ells o la Generalitat:

Abrera*, Alella, Barberà del Vallès, Cabrera de Mar, Caldes de Montbui, Cardedeu, Castellbisbal, Cerdanyola del Vallès, Corbera de Llobregat, El Masnou, El Papiol, Esparreguera, La Roca del Vallès (L5), Lliçà d'Amunt, Malgrat de Mar, Manresa, Martorell, Mataró, Molins de Rei, Mollet del Vallès, Palau-solità i Plegamans, Pallejà*, Paret del Vallès, Piera (% subvenció FGC), Rubí, Sabadell, Sant Andreu de Llavaneres, Sant Celoni, Sant Cugat del Vallès, Sant Fost de Campsentelles, Sant Sadurní d'Anoia, Sant Vicenç dels Horts, Santa Maria de Palautordera, Santa Perpètua de Mogoda, Sitges, Teià, Terrassa, Valldoreix, Vallirana, Vic*, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú, Vilassar del Mar

*Serveis no integrats tarifàriament al STI

- ii. Municipis que subvencionen en un percentatge el dèficit del transport públic urbà del seu municipi i que no en són titulars, agrupats per municipis amb qui comparteixen línia:

Compartit el % entre varis municipis i la Generalitat:

Arenys de Mar (11,67%) - Arenys de Munt (37,68%) - Sant Iscle de Vallalta (9,63%);
Calella (21,18%) - Pineda de Mar (26,85%)
Canet de Mar - Sant Cebrià de Vallalta
Cervelló (24,44%) – Vallirana (37,78%)



AMTU

Associació de municipis per la
Mobilitat i el Transport Urbà

Masquefa (3,37%) - ...

Vilanova del Vallès (37,99%) – Vallromanes (12,01%)

Compartit el % entre els propis municipis i sense aportació extra:

Granollers, Canovelles, Les Franqueses i La Roca del Vallès (TransGran);

Premià de Dalt (88%) - Premià de Mar (22%);

Caldes d'Estrac (11,25%) - Sant Vicenç de Montalt (88,75%)

En el cas específic del TransGran (L1, L21, L22, L20, L3), es modifica la metodologia de repartiment, respecte els anteriors anys, d'acord amb les converses mantingudes amb els ajuntaments afectats (Canovelles, Granollers, La Roca del Vallès i Les Franqueses del Vallès). Fins ara, s'abonava la totalitat de la subvenció per aquest servei a Granollers, per tal que ell, en fes la distribució a posteriori mitjançant una compensació econòmica. A partir d'ara es dividirà proporcionalment, segons els imports que aporta cada ajuntament, la subvenció a rebre pel total d'aquestes línies.

Compartit el % entre un únic municipi i la Generalitat directament:

Argentona (50%);

Bigues i Riells;

Castellar del Vallès (30%);

Canovelles (L4 – 20,52%);

Igualada (72,28% de les línies LC1 i LC2)

L'Ametlla del Vallès (50%)

Les Franqueses del Vallès (L6 – 50%)

Ripollet (30.000€ aportació màxima)

Sant Antoni de Vilamajor (73,03%)

Torrelles de Llobregat (41,72%);

Vacarisses (50%);

Viladecavalls (50%).

- iii. Municipis que no subvencionen cap % del dèficit (cost d'exploració) del transport públic integrat per carretera al seu municipi, però que sí que poden realitzar millores en parades o recorreguts dels serveis integrats que recorren pel seu municipi:

Begues, Calldetenes, Montmeló, Montornès del Vallès, Sant Pere de Torelló, Sant Quirze del Vallès, Santa Eulàlia de Ronçana, Sentmenat i Tona.

Quines actuacions són les subvencionables?

- **Millores en l'explotació del servei (velocitat comercial)**
 - Actuacions en el recorregut de la línia del transport públic (urbà/Urbanet/interurbà)
 - Implantació d'un carril bus a la ciutat
 - Implantació de prioritats a la sortides de les parades del TPU (compra, subministrament, instal·lació i/o senyalització)
 - Implantació de girs exclusius pel TPU (compra/subministrament/instal·lació/senyalització)
 - Implantació de sistemes de control de l'aparcament en l'itinerari del transport públic per carretera
 - Implantació de sistemes automàtics de vigilància a les parades de TPU per evitar l'aparcament de vehicles mal estacionats

- **Semàfors exclusius per al transport públic**
 - Compra, subministrament, implantació i/o instal·lació de semàfors exclusius per donar prioritat al bus

- **Pilones**
 - Compra, subministrament i/o instal·lació de pilones per col·locar en el recorregut de la línia i evitar els vehicles mal estacionats

- **Incrementos en l'explotació del servei (cobertura del servei)**
 - Ampliació de la cobertura horària (més expedicions a l'inici o finalització del servei en dies laborables, dissabtes, els festius o els feiners durant el mes d'agost)
 - Increment de la freqüència de pas (més expedicions dins l'horari actual)
 - Increment del nombre de parades (més parades dins les línies actuals)
 - Increment del nombre de línies (noves línies a afegir a les actuals)
 - Reestructuració/optimització de les línies actuals (millores en el traçat de les línies actuals)
 - Creació de serveis de transport a la demanda, sempre hi quan estigui integrat al STI de BCN

- **Adquisició de vehicles (compra, Leasing,...)**
 - Compra/Leasing de vehicles amb plataforma baixa i rampa, per a la renovació o augment de la flota actual
 - Compra/Leasing de vehicles que millorin l'edat mitjana de la flota, per a la renovació o augment de la flota actual
 - Materials per l'adaptació dels nous vehicles al STI (validadores)
 - Renovació parcial d'elements del vehicle per adaptar-se normes qualitat, millores ambientals,...
 - Implantació d'elements que facilitin l'accés a PMR, rètols i/o megafonia d'avís de parada per a sords i invidents, etc.

- **Actuacions a les parades del bus urbà i/o interurbà (velocitat comercial i/o qualitat del servei)**

- Plataformes a les parades (urbà - interurbà)
- Compra/Subministrament de plataformes prefabricades
- Instal·lació de plataformes prefabricades
- Adequació de les voreres/espai davant de les parades i/o recorregut per accedir-hi

Marquesines a les parades (urbà - interurbà)

Compra, subministrament i/o instal·lació de marquesines a les parades del transport públic per carretera

Pals de parada a les parades (urbà - interurbà)

Compra, subministrament i/o instal·lació de pals de parades del transport públic per carretera

Altres actuacions a les parades del bus

Implantació de sistemes d'ajut a l'explotació (SAE) (sistema i panells,...)

Implantació d'informació del servei a les parades (horaris, plànols,...)

Compra, subministrament i/o instal·lació de bancs per a les parades del bus urbà

- **Actuacions per la promoció i millora de la qualitat del TPU**

- Obtenció d'una certificació ISO-UNE pel servei total i/o parcial de TPU
- Realització d'enquestes de qualitat percebuda del servei de TPU
- Realització d'estudis de mobilitat per a la creació d'un nou servei de TPU (nova línia)
- Realització d'estudis per a la millora del servei de TPU actual (reestructuració servei, creació línies, implant. carril bus,...)
- Implantació d'una web del transport o millora de l'actual

- **Publicació i edició de material per informar sobre millores realitzades al TPU: edició de guies, nous horaris, nous plànols,...**

- Auditories per l'estalvi de les emissions i els consums de les flotes dels vehicles que realitzin el TPU
- Campanya per informar sobre les millores fetes al TPU (personal)
- Promoció del servei existent de TPU
- Implantació d'una oficina de mobilitat
- Implantació del mòdul escolar "Viatjo amb tu!"
- Implantació del mòdul per a la gent gran "Amb tu, hi vaig segur!"

Com justificar els ajuts pels imports que es reben?

L'AMTU fa arribar cada any, un manual actualitzat on s'explica com presentar la liquidació, mitjançant un arxiu Word que a mode de Plantilla serveix de guia per a les responsables de mobilitat dels ajuntaments. El document explica com cal justificar les actuacions segons la seva tipologia i els documents que són necessaris adjuntar en cada cas.

Un cop omplert amb les dades corresponents i les anotacions que es considerin oportunes es faran arribar a les oficines de l'AMTU, com a "informe tècnic" signat per el responsable polític i/o tècnic, via correu electrònic i correu postal.

A banda d'aquest informe, els ajuntament també ha de completar diferents certificats:

- **Certificació C1** - Inclou les següents dades:
 - **Cost total del servei** = durant l'any a justificar
 - **Dèficit del servei** = cost del servei menys ingressos per bitlletatge (recaptació)
 - **Subvenció/aportació municipal** = Import que l'ajuntament paga a l'operador. Pot ser igual al dèficit. En el cas que sigui diferent s'haurà d'explicar-se a l'informe tècnic.
 - **Altres millores** realitzades: són millores no incloses en el compte d'explotació del servei, és a dir per exemple: compra de marquesines, pals de parada,... que s'hagin comprat a una empresa externa i que no estiguin dins del cost d'explotació del TPU, sinó que siguin facturades directament a l'Ajuntament. Les actuacions realitzades amb mitjans propis (brigada,...), també s'inclouran dins d'aquest concepte.
- **Certificació C2** - Imports rebuts per part de l'ATM: S'han de fer constar els pagaments que s'han rebut per part de l'ATM en concepte d'ajuts, per l'any a justificar.
- **Certificació C3** - Aquest certificat l'ha de complimentar l'operador, tot indicant el cost del servei, el dèficit i les millores realitzades durant aquell any, així com els km útils dels servei, les hores i validacions desglossades per tipus de títols utilitzats (bitlletatge).
- **Certificació C4** - Cal certificar les obligacions reconegudes i els pagaments efectuats de les actuacions que es presentin (serveix per tenir un document on es certifiqui que les actuacions que presenteu, ja han estat pagades). Pot incloure el total de l'aportació municipal si la despesa està inclosa està dins del cost d'explotació.

Departament tècnic de l'AMTU
Granollers, febrer de 2016