

El RACC ha estudiat l'ús del transport públic interurbà per entrar a Barcelona per entendre la seva competitivitat i el nivell de servei i l'opinió dels usuaris que l'usen en hora punta

## L'usuari del transport públic assumeix que per entrar a Barcelona triga un 20% més que si ho fes en vehicle privat

- ***L'accés a Barcelona en tren des del Llobregat i des del Maresme està al límit de capacitat en hora punta, amb un 90% d'ocupació. L'ocupació mitjana de Rodalies i FGC amb destí Barcelona és del 80% de 7:30 a 9:30 hores.***
- ***El Bus Exprés, la xarxa d'autobusos d'altres prestacions que inclou les línies interurbanes amb més demanda de cada demarcació, circula de mitjana al 77% de la seva capacitat en hora pic del matí.***
- ***Els usuaris del transport públic interurbà demanen parades pròximes al domicili per poder accedir-hi a peu i major freqüència de serveis.***
- ***Entre els usuaris de l'entorn metropolità que disposen de vehicle propi, el principal motiu per escollir el transport públic interurbà és evitar les congestions que es formen a les entrades de la ciutat a les hores punta. No disposar d'aparcament en destí és un altra de les causes per accedir a Barcelona en transport públic.***
- ***En trajectes de més d'una hora amb origen a les tres primeres corones, la majoria d'usuaris que fan servir el transport públic no tenen alternativa en vehicle privat.***

**Barcelona, 20 de febrer del 2024** – El RACC ha presentat l'estudi "Anàlisi de l'experiència d'usuari al transport públic dels accessos a Barcelona", un informe que avalua l'ús dels diferents modes de transport interurbans per entrar a Barcelona per entendre la competitivitat i el nivell de servei de cada un d'ells a primeres hores del matí en dies feiners i la perspectiva dels usuaris que en fa ús per arribar a Barcelona sense utilitzar el vehicle privat.

Per realitzar aquest estudi, el Club ha analitzat la xarxa amb destinació Barcelona de Rodalies de Catalunya (Renfe), Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i Bus Exprés (la xarxa d'autobusos d'altres prestacions, que inclou les línies interurbanes amb més demanda de cada demarcació). En total, s'han estudiat 42 de les 50 línies en les hores de més activitat del dia, entre les 7:30h i les 9:30h del matí. Alhora, ha realitzat 1.100 enquestes a usuaris d'aquests serveis per conèixer la seva experiència i propostes de millora.

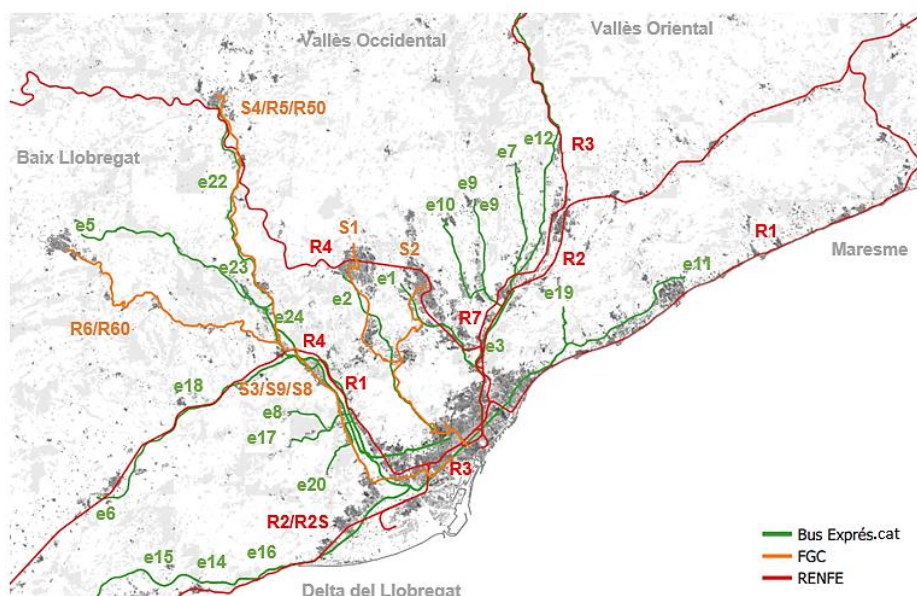
**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

**Segueix-nos a:**



## Les 42 línies de transport públic analitzades amb accés a Barcelona (FGC, Rodalies-Renfe i Bus Exprés)



Entre les principals conclusions de l'estudi destaca que l'usuari de l'entorn metropolità assumeix que per entrar a Barcelona triga un 20% més en transport públic que si ho fes en vehicle privat. A més d'invertir més temps en el seu trajecte, cal tenir present que també experimenta un desplaçament incòmode per la saturació de corredors com els ferroviaris del Delta del Llobregat i del Maresme, que estan al límit de la seva capacitat en hora punta. Davant d'això, les principals demandes de millora de l'usuari del transport públic interurbà són tenir a prop les parades i estacions per poder accedir-hi a peu i una major freqüència dels serveis.

Per tant, l'oferta actual de transport públic no és una opció ràpida per a l'usuari i és per això que cal ampliar les xarxes i estendre les línies per apropar-les als llocs de residència de la població, a més d'incrementar freqüències a les línies saturades per millorar la competitivitat del transport públic en termes de temps de viatge. Més enllà de la rapidesa del trajecte, una mobilitat obligada incòmoda tampoc no és una bona manera d'incentivar l'ús del transport públic, pel que també és necessari millorar la capacitat d'absorció de la demanda de la xarxa actual, ja que sense fer-ho el transport públic interurbà seguirà sense ser una alternativa competitiva per a molts usuaris.

Pel que fa als motius d'ús, els usuaris de l'entorn metropolità que disposen de vehicle propi, manifesten que el principal motiu per utilitzar el transport públic és evitar les congestions que es formen a les entrades de la ciutat a les hores punta. Mentre que, com conclou l'estudi, a partir de certa distància, l'usuari és captiu del transport públic, la prova és que en viatges amb

Per a més informació:

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



més d'una hora amb origen a les tres primeres corones, la majoria d'usuaris que fan servir el transport públic no tenen alternativa en vehicle privat.

## 1. PERFIL I VISIÓ DE L'USUARI

- **L'usuari del transport públic interurbà és jove:** el 60% té entre 21 i 40 anys. Les persones que accedeixen a Barcelona al matí amb aquest mode són fonamentalment treballadors i estudiants (97%):
  - El bus interurbà és més utilitzat pels estudiants (27% bus – 18% ferroviari) i el tren per treballadors (66% bus – 82% ferroviari).
- **Més de la meitat (52%) dels usuaris fa un ús freqüent del transport públic interurbà per entrar a Barcelona en hora punta al matí:** l'utilitzen 4 dies a la setmana o més.
- **La gran majoria dels usuaris viu a centres urbans.** En canvi, el transport públic per anar a Barcelona és poc utilitzat per aquells que viuen a les urbanitzacions o lluny de les estacions i parades.
  - Només un 13% dels usuaris del transport públic interurbà d'entrada a Barcelona viu a urbanitzacions, mentre que el 87% ho fa en centres urbans.

### Factors d'utilització del transport públic interurbà

- **El temps del recorregut fins a la parada de transport interurbà és un factor decisiu a l'hora d'escollir el mode de transport.** El 16% dels usuaris té la parada o estació a més de 20 minuts a peu, el que pot influir perquè decideixi fer un desplaçament multimodal o preferir fer tot el desplaçament en vehicle privat.
- **L'usuari està disposat a caminar més fins la parada per anar amb tren** (sobretot en el cas de Rodalies), que amb bus. Un 59% dels usuaris del bus interurbà te una parada a 10 minuts de casa, en el cas de FGC un 49% i Rodalies un 38%.
- **El 35% dels usuaris dels transport públic interurbà va a peu tant de casa a l'estació o parada com des de la parada al destí final.** I el 78% fa a peu almenys un d'aquests trajectes.
- **Un 61% dels usuaris del transport públic interurbà disposa de vehicle privat. Només un 34% té aparcament a destí (de fet, un 18% té aparcament gratuït),** el que suggereix que la falta d'aparcament és un factor decisiu en l'elecció de l'ús del transport públic per als ciutadans que disposen de vehicle privat.

---

*Per a més informació:*

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



- **El 54% dels majors de 40 anys que fan servir el transport públic interurbà no té vehicle propi ni opció de desplaçar-se en vehicle privat**, mentre que el 77% dels menors de 40 anys sí té aquesta possibilitat i tot i així tria viatjar en transport públic.
- **Entre els usuaris que disposen de vehicle propi, el principal motiu per escollir el transport públic interurbà és evitar les congestions** que es formen a les entrades de la ciutat a les hores punta (79%). Sobre altres raons, un 31% valora l'estalvi econòmic i un 26% la dificultat per aparcar en el destí.

## Temps de viatge segons l'usuari

- **Els usuaris afirmen que el temps mitjà del seu viatge porta a porta en transport públic és de 58 minuts.**
  - Els usuaris de FGC són els que experimenten un temps mitjà de viatge porta a porta menor (55 minuts).
  - Els usuaris de Bus Exprés afirmen que el temps mitjà del seu viatge porta a porta és de 59 minuts.
  - Els usuaris de Rodalies són els que afirmen que tenen un temps mitjà de viatge porta a porta major (60 minuts).
- **Els usuaris manifesten que amb transport públic triguen un 20% de mitjana més, és a dir uns 10 minuts més, que per fer el mateix trajecte interurbà en vehicle privat.**
  - FGC és l'operador percebut com el més competitiu en temps de viatge porta a porta. Els seus usuaris manifesten que triguen un 15% més que amb vehicle privat (uns 7 minuts més).
  - Pel que fa al bus interurbà, els seus usuaris valoren que triguen un 17% més que en vehicle privat.
  - Rodalies és l'operador considerat menys competitiu en temps de viatge porta a porta, ja que els seus usuaris manifesten que triguen un 24% més, el que suposa uns 12 minuts més de viatge que amb vehicle privat.

## Temps de viatge segons l'usuari per zones tarifàries

- **Els usuaris que viatgen des de les zones tarifàries 1-3 a Barcelona (\*) afirmen que el temps mitjà de porta a porta se situa en 55 min, un 20% per sobre (uns 9 minuts més) que el mateix trajecte en vehicle privat.**

---

*Per a més informació:*

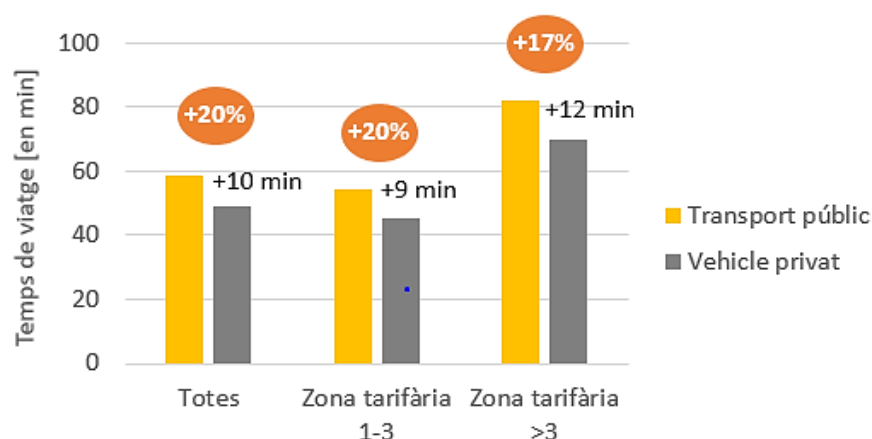
RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



- Els usuaris que es desplacen des de zones tarifàries més enllà de la 3 a Barcelona manifesten que el temps de viatge mitjà se situa en 82 minuts, uns 12 minuts més respecte al vehicle privat (un 17% més).

## Temps de viatge percebut per l'usuari segons la zona tarifària



- Un 75% dels usuaris de zones tarifàries 1-3 afirma que té un temps de viatge en transport públic de fins a 60 minuts.
- Un 73% dels usuaris de zones tarifàries més enllà de la 3 manifesta que té un temps de viatge en transport públic de fins a 90 minuts.
- **Un 80% dels usuaris reconeix que té un màxim de 20 minuts de diferència en el seu viatge en transport públic respecte al vehicle privat** (pels usuaris de més enllà de la tercera zona tarifària són 30 minuts).
- Només un 15% d'usuaris (20% pels usuaris de més enllà de la tercera zona tarifària) considera que els seus viatges en transport públic triguen igual o menys que l'alternativa en vehicle privat.

## Valoració del servei de transport públic interurbà i propostes de millora

- **Els usuaris atorguen una nota mitjana de 5,7 punts al transport públic interurbà per entrar a Barcelona.**
  - Tot i que la majoria l'aprova, només un 7% dels enquestats el valora amb notes entre 9 i 10.

**Per a més informació:**  
RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



- El 27% dels usuaris enquestats suspèn el transport interurbà.
- **Cap mode de transport és valorat amb un notable** pels usuaris.
  - El mode millor valorat és FGC amb una nota mitjana de 5,9.
  - Rodalies és el pitjor puntuat pels usuaris amb un 5,5.
  - El bus interurbà rep una valoració de 5,8.
- Per corredors, **el corredor del Vallés Occidental és el millor valorat pels usuaris** del transport públic interurbà amb un 6. El del Maresme és el pitjor puntuat amb un 4,9.
- **La proposta de millora més demanada per tots els usuaris és més freqüència** del servei de transport públic interurbà: els usuaris de Rodalies són els que més ho demanen (62%). Tots els usuaris també coincideixen en destacar com a proposta de millora una xarxa més extensa (més capil·laritat).

## 2. ESTUDI DE L'OCUPACIÓ DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ

El RACC també ha analitzat en aquest estudi 42 de les 50 línies de la xarxa de transport públic amb destinació Barcelona dels següents serveis:

- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).
  - Rodalies de Catalunya (RENFE)
  - Bus Exprés
- Per aquest estudi s'han estudiat un total de 361 expedicions entre octubre i novembre de 2023.

### 2.1 L'OCUPACIÓ A RODALIES I FGC

L'estudi ha analitzat 8 línies de Rodalies de Catalunya-Renfe (R1 Molins de Rei – Maçanet-Massanes, per Mataró; R3 L'Hospitalet de Llobregat – Vic; R2 Castelldefels - Granollers Centre; R4 Sant Vicenç de Calders – Manresa, per Vilafranca del Penedès; R7 Barcelona St. Andreu Arenal - Cerdanyola Universitat; R12 L'Hospitalet de Llobregat – Lleida; RG1 L'Hospitalet de Llobregat – Portbou) i 10 línies de Ferrocarrils de la Generalitat (S1 Terrassa – Barcelona; S2 Sabadell – Barcelona; S3/S8/S9 Martorell – Barcelona; S4-R5/R50 Manresa – Barcelona, i R6/R60 Igualada – Barcelona).

---

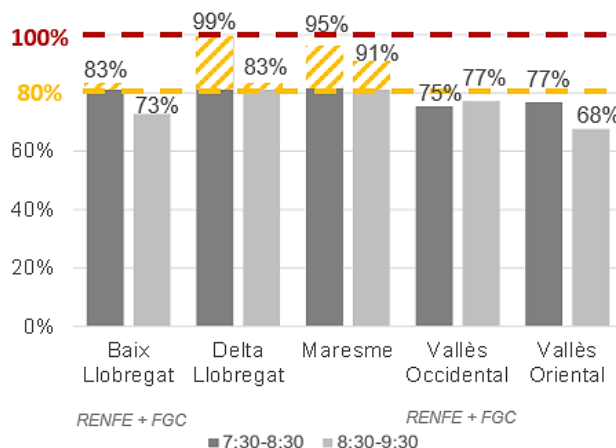
**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



**Els corredors ferroviaris del Delta del Llobregat i del Maresme estan al límit de la seva capacitat entre les 7:30 i les 8:30 hores.**



- Actualment l'ocupació mitjana de Rodalies i FGC amb destí Barcelona és del 80% en hora punta al matí (de 7:30 a 9:30 hores).
- Els corredors ferroviaris del Delta del Llobregat i del Maresme superen el 90% d'ocupació en hora punta.
- Als corredors ferroviaris del Baix Llobregat i el Vallès Occidental, que ofereixen més places perquè sumen la capacitat de Rodalies i FGC, l'ocupació mitjana s'apropa al 80%.
- El Vallès Oriental és el corredor amb la menor ocupació (i menor oferta).
- **Evolució respecte 2019:**
  - Els corredors de Rodalies del Vallès (R2 Granollers i R4 Sabadell i Terrassa) han reduït el seu grau d'ocupació, que fregava la saturació el 2019.
  - En el cas de Sabadell i Terrassa, l'increment d'oferta per part de FGC ha ajudat a gestionar la demanda de manera més eficient. Actualment els corredors amb problemes de saturació a l'hora punta del matí són els de la costa (Delta del Llobregat i Maresme) servits per Rodalies.

## 2.2 L'OCUPACIÓ AL BUS EXPRÉS

El RACC també ha analitzat el Bus Exprés, la xarxa de transport públic per carretera. En concret, el Club ha analitzat totes les línies de Bus Exprés (26) i els corredors de la demarcació de Barcelona que connecten diferents municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona amb

Per a més informació:

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



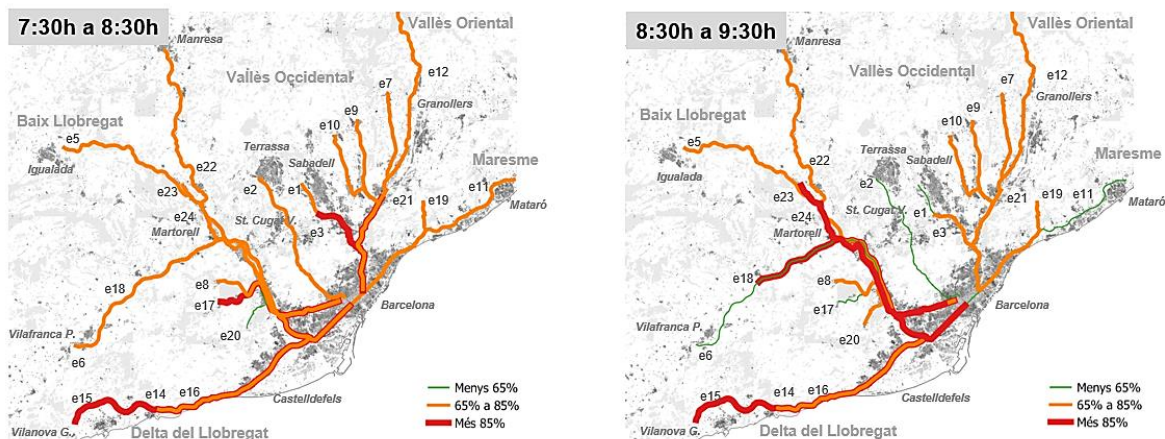


la ciutat: el corredor del Baix Llobregat (e5 Igualada–BCN; e8 Corbera Ll.–BCN; e17 Vallirana–BCN; e20 Torrelles Ll.–BCN; e22 Manresa–BCN; e23 Olesa–BCN), el corredor del Delta del Llobregat (e6 Vilafranca P.–BCN; e14 St. Pere Ribes–BCN; e15.1 i 15.2 Vilanova G.–BCN; e16 Sitges–BCN i e18 St. Sadurní–BCN), el corredor del Maresme (e11.1 i e11.2 Mataró–BCN i e19 Alella–BCN), el corredor del Vallès Occidental (e1 Sabadell–BCN; e2.1 Terrassa–BCN; e3 UAB–BCN; e4 Ripollet–BCN; e10 Polinyà–BCN) i el corredor del Vallès Oriental (e7 La Vall T.–BCN; e9 Caldes Montbui - BCN; e12 Vic–BCN i e21 Mollet–BCN).

L'estudi conclou que:

- **El Bus Exprés presenta de mitjana un 77% de places ocupades en hora punta al matí (de 7:30 a 9:30 hores).**

### L'ocupació dels corredors Bus Exprés, en hora punta



- **El corredor del Vallès Oriental és el que té més demanda en les dues hores punta al matí, amb un 82% del total de places ocupades.**
- **El Maresme i el Baix Llobregat són els corredors menys utilitzats en hora punta, amb el 27% de les places lliures en tots dos.**
- **Entre les 7:30 i les 8:30 hores, els corredors del Bus Exprés registren un 82% d'ocupació.** De 8:30 a 9:30 hores, l'ocupació baixa fins al 71%.
- **Tots els corredors tenen més usuaris de 7:30 a 8:30 hores del matí.** Els que registren més diferències entre les dos franges horàries són el del Maresme (24%) i el Vallès Occidental (13%).
- Respecte el 2019, **el Delta del Llobregat i part del Vallès (UAB i Mollet) han substituït el Maresme com a àmbits amb més ocupació del bus interurbà.**

**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

**Segueix-nos a:**





### 3. CONCLUSIONS

- **L'usuari considera que el seu trajecte per entrar a Barcelona en hora punta és de mitjana un 20% més lent en transport públic** que en vehicle privat. Només un 15% dels usuaris creu que estalvia temps en transport públic respecte al vehicle privat.
- **La proximitat del domicili a la parada o estació en origen és un element fonamental per a la captació d'usuaris** per part del transport públic interurbà que serveix els accessos metropolitans de Barcelona (Bus, FGC, i Rodalies). De fet, el 78% dels usuaris fa a peu almenys el trajecte fins a l'estació d'origen o des de la parada de transport públic a destí.
- Les principals demandes dels usuaris dels transport públic interurbà són **tenir parades pròximes al domicili per poder accedir-hi a peu i major freqüència de serveis**.
- **L'accés a Barcelona en tren des del Llobregat i des del Maresme es troba al límit de capacitat en hora punta, amb un 90% d'ocupació**, especialment de 7:30 a 8:30 hores. Als corredors ferroviaris del Baix Llobregat i el Vallès Occidental, servits tant per Rodalies Renfe com per FGC, l'ocupació mitjana s'apropa al 80%. El Vallès Oriental és el corredor amb menor ocupació (i menor oferta).
- Els **serveis de bus exprés presenten un grau d'ocupació mitjana en hora punta proper al 80%**, sent superior de 7:30 a 8:30 hores que de 8:30 a 9:30 hores. L'elevada ocupació mitjana dels corredors és un factor crític donat l'alt risc de saturació en expedicions individuals que comporta per als usuaris el risc de ser rebutjats a la parada.
- **L'hora punta dels serveis de transport públic interurbà als accessos metropolitans de Barcelona és la que va de 7:30 a 8:30 hores**. Aquesta és la franja on cal optimitzar la capacitat i on cal garantir la intermodalitat amb el transport urbà, en origen i, sobretot, en destinació.

### 4. RECOMANACIONS RACC

#### Millorar la competitivitat dels serveis

- **Garantir les freqüències i la capacitat a Rodalies**, fins i tot amb les obres en curs, preveient i comunicant els corresponents plans de contingència als usuaris.
- **Reforçar la freqüència dels serveis Exprés.cat** a les línies i horaris a prop del límit de capacitat.

---

*Per a més informació:*

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



## Acompanyar l'usuari amb informació en tot el seu trajecte de porta a porta

- **Facilitar la informació pensant en tot el viatge de l'usuari**, per exemple a través d'un mapa comú de serveis interurbans de l'àmbit metropolità, que inclogui l'oferta de bus i de ferrocarril o imatge compartida i nivell d'informació homogeni a tots els intercanviadors de la xarxa de transport públic (ja siguin parades o estacions).

## Incentivar l'ús del transport públic interurbà

- **Completar la integració tarifària de tota Catalunya (T-Mobilitat)** segons l'esquema previst, que bonifica l'usuari recurrent i que incorpora elements d'equilibri territorial.

## Adaptar la infraestructura viària i de connexió amb el transport públic

- **Millorar la mobilitat de casa a l'estació per reduir el temps de desplaçament** a través de serveis de sharing, oferint espais d'aparcament segur per a bicicletes i VMPs a les parades i estacions...
- **Estendre els Park&Ride a les estacions ferroviàries d'àmbit metropolità**, així com oferir espais d'estacionament pròxims a les parades de bus exprés (donant prioritat a les relacions Origen /Destí on el temps de viatge de porta a porta és superior a 60' en les zones 1-3 i 90' a partir de la zona 3).
- **Promoure el carril BUS/VAO** de baix cost als corredors del Baix Llobregat i del Delta Llobregat per afavorir el pas dels busos exprés i els vehicles d'alta ocupació.
- **Reorganitzar les parades de bus interurbà a Barcelona** (ubicar-les a prop de nodes de transport com estacions de metro) i així optimitzar el temps de viatge i la comoditat.

## Promoure el canvi cultural en la mobilitat per motiu de feina

- **Flexibilitzar els horaris d'entrada i facilitar el teletreball** i els espais de treball compartits en origen a les activitats econòmiques on es pugui aplicar, per aplanar les corbes de demanda en hora punta i diluir la saturació.
- **Promoure campanyes informatives sobre les actuacions de millora de l'oferta de transport públic** (itineraris i horaris del servei), segmentades per públic objectiu (joves vs majors de 40 anys usuaris de vehicle privat).

(\*) La zona tarifària 1 correspon als municipis de Badalona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, El Prat de Llobregat, Montcada i Reixac, Montgat, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Adrià del Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Tiana i Viladecans.

---

**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

**Segueix-nos a:**



- La zona tarifaria 2 inclou els municipis de Badia del Vallés, Barberà del Vallès, Begues, Castellbisbal, Cerdanyola del Vallès, Cervelló, corbera de Llobregat, Molins de Rei, Pallejà, La Palma de Cervelló, el Papiol, Ripollet, Sant Andreu de la Barca, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Vicenç dels Horts, Santa coloma de Cervelló i Torrelles de Llobregat.
- La zona tarifaria 3 correspon a Argentona, Caldes de Montbui, Cardedeu, Castellar del Vallès, Granollers, Esparraguera, Mataró, Martorell, Llinars del Vallès, Olesa de Bonesvalls, Sant Sadurní d'Anoia, Sitges, Terrassa i Viladecavalls.

### Sobre el RACC

**EI RACC** ofereix els seus serveis d'alta qualitat a més de 800.000 socis per atendre les seves necessitats. Els seus principals àmbits d'actuació són l'assistència mecànica, personal, mèdica i les urgències i el manteniment a la llar; les assegurances i la formació de conductors, amb la xarxa d'autoescoles més important d'Espanya. També està present en el sector del manteniment i les reparacions de la llar.

El RACC, que ha passat de ser un club d'automobilistes a un Club de Serveis a la Mobilitat, ajuda a les persones quan es mouen, a peu, en bicicleta, en patinet, en transport públic, en cotxe o en moto, oferint-los un ampli ventall de productes adaptats a les noves maneres de desplaçar-se.

Com a entitat al servei de la societat, el RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura, respectuosa amb el medi ambient, assequible a l'economia de les persones i competitiva. En aquest sentit està compromès amb la defensa dels drets dels usuaris i treballa en el camp de la recerca per aportar coneixement basat en l'anàlisi, el rigor i la visió internacional que li aporta la seva presència en organitzacions d'àmbit mundial. En el món del motor dona suport a joves pilots fomentant les habilitats per competir i els valors humans de l'esport. Gaudeix d'un reconegut prestigi internacional com a organitzador rigorós de proves puntuables per als campionats del món de Fórmula 1, Moto GP, Rallies o el Rallycross.

**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

**Segueix-nos a:**

