Diari d'Andorra

SPC
PÀGINES ESPECIALS

TRANSPORTS

DIJOUS, 15 D'OCTUBRE DEL 2026



SEMPRE CONNECTATS

INTRODUCCIÓ

El repte de moure Andorra

EL CREIXEMENT DEL PAÍS EXIGEIX REPENSAR EL MODEL DE COMUNICACIONS I TRANSPORT



La mobilitat és un dels grans reptes que afronta Andorra en un context de creixement demogràfic, transformació econòmica i exigències ambientals cada vegada més importants. La capacitat de desplaçar persones i mercaderies de manera ràpida, segura i eficient condiciona tant el funcionament quotidià del país com les seves perspectives de desenvolupament. En un territori de muntanya, amb una orografia complexa, una superfície limitada i una forta dependència de les connexions per carretera, disposar d'un sistema de transport adequat és una necessitat estratègica que transcendeix la simple circulació de vehicles. Les comunicacions constitueixen una infraestructura bàsica per garantir la competitivitat de l'economia, facilitar l'activitat empresarial, afavorir la cohesió territorial i preservar la qualitat de vida.

Les particularitats geogràfiques del Principat determinen bona part dels condicionants de la seva mobilitat. Les valls concentren els principals nuclis urbans i les vies de comunicació, mentre que les característiques del relleu dificulten la construcció de noves infraestructures i encareixen les intervencions sobre les existents. A aquesta realitat s'afegeix una distribució desigual de la població i de l'activitat econòmica, especialment concentrada a la vall central, que genera importants fluxos de desplaçaments entre parròquies. Els trajectes per motius laborals, educatius, comercials o administratius coincideixen sovint en determinades franges horàries i provoquen episodis de congestió que afecten l'eficiència del conjunt de la xarxa viària.

> UNA BONA XARXA ÉS FONAMENTAL PER GARANTIR LA COMPETITIVITAT

La situació esdevé especialment complexa durant els períodes de màxima afluència turística, quan la circulació habitual conviu amb l'arribada de milers de visitants. El turisme depèn directament de la facilitat d'accés al país i de la capacitat de desplaçament entre els diferents punts d'interès. Els caps de setmana, les vacances i la temporada d'hivern posen a prova unes infraestructures que han d'absorbir una demanda molt variable al llarg de l'any. Aquesta estacionalitat obliga a buscar solucions que permetin gestionar les puntes de trànsit sense sobredimensionar innecessàriament la xarxa.

Un dels principals desafiaments consisteix, precisament, a reduir la dependència del vehicle privat. Durant dècades, el cotxe ha estat el mitjà predominant per als desplaçaments interns, afavorit per la dispersió dels nuclis residencials i per les necessitats d'una població que sovint ha de combinar diferents trajectes al llarg del dia. Tanmateix, l'augment de la mobilitat i la concentració del trànsit en determinats eixos evidencien els límits d'aquest model. La congestió comporta pèrdues de temps, un consum energètic més elevat, més emissions contaminants i costos indirectes per a les empreses i els ciutadans. Millorar la mobilitat, per tant, no implica necessàriament construir més carreteres, sinó també aprofitar millor les infraestructures existents i oferir alternatives competitives al transport individual.

> LA GRATUÏTAT DELS ABONAMENTS HA CONSOLIDAT EL TRANSPORT PÚBLIC

En aquest escenari, el transport públic ocupa una posició central. La gratuïtat dels abonaments per als residents ha contribuït a incrementar notablement la utilització dels autobusos i ha consolidat aquest servei com una eina fonamental de la política de mobilitat. El creixement de la demanda, però, també planteja noves exigències relacionades amb la capacitat dels vehicles, les freqüències, la puntualitat i la cobertura territorial. Perquè el transport col·lectiu esdevingui una alternativa real al cotxe, ha de garantir que els trajectes siguin fiables, que els horaris responguin a les necessitats dels usuaris i que les connexions permetin arribar al destí sense temps d'espera excessius.

> EL TRANSPORT SEGREGAT OBRE NOVES PERSPECTIVES

La millora del servei també passa per una coordinació més estreta entre les diferents modalitats de transport. La informació en temps real, la digitalització dels serveis, la reorganització de parades i l'adaptació de les freqüències a la demanda són instruments que poden contribuir a fer més eficients els desplaçaments.

El debat sobre el futur de les comunicacions inclou, a més, la possibilitat d'incorporar sistemes de transport col·lectiu que disposin d'una plataforma pròpia i no estiguin sotmesos a les retencions del trànsit convencional. Les alternatives de transport segregat i els estudis sobre possibles con-

ÉS CLAU DISPOSAR DE CADENES DE SUBMINISTRAMENT FIABLES I SEGURES

nexions ferroviàries obren perspectives de transformació a llarg termini, encara que la seva materialització planteja importants dificultats tècniques, econòmiques i territorials. La dimensió del país obliga a analitzar rigorosament la viabilitat de cada proposta. Més enllà de les solucions concretes, la qüestió fonamental és definir quin model de mobilitat necessita Andorra per afrontar les pròximes dècades.

Aquesta reflexió no es pot limitar a les fronteres del Principat. La mobilitat transfronterera constitueix un element imprescindible per al funcionament de l'economia andorrana. Els treballadors que es desplacen diàriament des de les poblacions veïnes, els turistes que arriben per carretera i els serveis de transport internacional configuren una xarxa de relacions que exigeix una coordinació constant amb Espanya i França. La millora dels accessos, la gestió dels fluxos fronterers i el desenvolupament de connexions col·lectives més eficients són qüestions que



afecten directament la competitivitat del país.

La importància de les comunicacions és igualment determinant en el transport de mercaderies, una activitat menys visible per al ciutadà, però indispensable per al dia a dia. Andorra depèn en gran manera de l'exterior per al proveïment d'aliments, combustibles, materials de construcció, productes industrials i béns de consum. Aquesta dependència converteix les carreteres i els passos fronterers en infraestructures essencials per garantir la continuïtat de l'activitat econòmica. Per això, calen cadenes de subministrament fiables, capaces d'assegurar l'arribada dels productes en els terminis previstos i en condicions competitives.

El sector del transport de mercaderies afronta, al mateix temps, exigències creixents en matèria de costos, eficiència i sostenibilitat. L'evolució dels preus energètics, molt especialment, condiciona l'activitat de les empreses. A més, les característiques del territori obliguen a adaptar la logística a una xarxa viària amb limitacions de capacitat, especialment en els accessos als nuclis urbans i en els espais destinats a la càrrega i descàrrega. La planificació dels recorreguts, l'optimització de les expedicions i unes instal·lacions adequades poden contribuir a reduir costos i millorar el servei.



IMPORTACIONS I EXPORTACIONS



La logística, motor econòmic

EL VALOR DE LES MERCADERIES IMPORTADES FREGA ELS 2.000 MILIONS D'EUROS EL 2025

Les comunicacions terrestres i el transport de mercaderies constitueixen dos elements fonamentals per al funcionament de l'economia andorrana. La situació geogràfica del Principat, la seva dimensió territorial i les característiques del teixit productiu fan que el proveïment exterior sigui indispensable per sostenir l'activitat comercial, empresarial i industrial. Les dades del comerç exterior corresponents al 2025 permeten dimensionar aquesta realitat. Segons el departament d'Estadística, les importacions de mercaderies van assolir els 1.994,08 milions d'euros, amb un creixement del 8,5% respecte de l'exercici anterior. Una xifra que reflecteix la magnitud dels intercanvis comercials i que posa en valor la funció estratègica de les empreses de transport, els operadors logístics i les infraestructures de comunicació que fan possible l'entrada regular de productes.

LES TRANSACCIONS VAN CRÉIXER UN 8,5% RESPECTE A L'EXERCICI ANTERIOR

El volum de mercaderies adquirides a l'exterior evidencia fins a quin punt Andorra necessita disposar d'un sistema de transport eficient, fiable i capaç de respondre a les necessitats dels diferents sectors econòmics. Des dels productes alimentaris fins als materials de construcció, passant pels equipaments tecnològics, els vehicles, els articles de consum i els subministraments industrials, una part substancial dels béns que es comercialitzen o s'utilitzen al Principat arriben a través de les connexions terrestres amb els països veïns. Aquesta circumstància converteix el transport per carretera en una activitat transversal, amb una incidència directa sobre el funcionament de l'economia.

La importància d'aquest sector es fa especialment evident quan s'observa l'evolució del comerç exterior. Durant el 2025, el valor de les importacions va augmentar aproximadament 156 milions d'euros respecte del 2024, quan s'havia situat prop dels 1.838 milions d'euros. Aquest increment monetari no es pot traduir directament en un augment equivalent de les tones transportades, ja que també hi intervenen els preus dels productes. Tanmateix, la dimensió econòmica de les operacions permet apreciar el paper que exerceix la cadena logística en el proveïment del mercat andorrà. Un procés que requereix coordinació entre proveïdors, transportistes, empreses distribuïdores i destinataris finals.

UN TRANSPORT EFICIENT TÉ UNA INCIDÈNCIA DIRECTA EN L'ECONOMIA

El creixement de les importacions durant el 2025 es va distribuir entre diferents categories de productes. L'electrònica va registrar un increment del 17,2%, els articles diversos van augmentar un 14,1% i els productes industrials ho van fer un 11,6%. Les importacions de la categoria de transport també van experimentar una evolució positiva, amb un creixement del 7,2%. Aquestes dades mostren la diversitat dels béns que arriben al Principat i, per extensió, la varietat de necessitats logístiques que han d'atendre els operadors especialitzats.

Una altra de les característiques del mercat andorrà és la necessitat de combinar el proveïment dels grans establiments i les empreses amb la distribució destinada als petits comerços i als diferents nuclis de població. El transport de mercaderies no acaba amb l'entrada dels productes al territori, sinó que continua amb les operacions de recepció, classificació i lliurament. Aquesta darrera fase és especialment important en un país amb una distribució territorial condicionada pel relleu i amb una activitat econòmica repartida entre les diferents parròquies.

EL PROCÉS NO FINALITZA AMB L'ENTRADA DELS PRODUCTES AL PAÍS

El comerç exterior de mercaderies també inclou les operacions en sentit contrari. L'any passat, les exportacions andorranes van assolir els 197,20 milions d'euros, un 0,8% més que l'any anterior. Tot i representar un volum molt inferior al d'importacions, aquestes operacions formen part de l'activitat logística i requereixen igualment serveis de transport, gestió documental i distribució internacional. L'evolució per sectors va ser desigual, amb els increments més significatius en productes industrials (14,1%) i electrònica (9,9%).

cicland.com

CICLAND
CICLAND



SUMA'T AL CANVI

MOBILITAT SOSTENIBLE.
MOBILITAT SALUDABLE.

cicland

ESCANEJA &
DESCARREGA L'APP

GAVSA
aparcamentsgavsa.com

Descarrega aquí

Conèixes la nova manera d'aparcar?

Descomptes / Pagaments /
Consulta de places disponibles /
i molt més...

apparcand
clic&aparca



APPARCAND

MOBILITAT SOSTENIBLE

El Tramvalira pren embranzida

ANDORRA I CATALUNYA AVANCEN EN LA DEFINICIÓ DE LA FUTURA CONNEXIÓ FERROVIÀRIA

El projecte Tramvalira, concebut per transformar la mobilitat entre Andorra i la Seu d'Urgell, continua avançant gràcies a la cooperació entre el Govern i la Generalitat de Catalunya. La iniciativa preveu implantar una infraestructura ferroviària segregada del trànsit rodat que permeti connectar els principals nuclis de població, reduir la dependència del vehicle privat i facilitar els desplaçaments quotidians dels residents, els treballadors transfronterers i els visitants.

Un dels passos més significatius es podria produir abans que acabi l'any. El Govern preveu aprovar aviat el pla sectorial del transport públic segregat, que permetrà reservar els espais necessaris per implantar el futur tramvia a la vall central. La infraestructura està pensada per unir Sant Julià de Lòria, Andorra la Vella i Escaldes-Engordany, amb un recorregut que haurà d'integrar-se en la trama urbana i facilitar l'accés als principals centres d'activitat del país. En tractar-se d'una plataforma segregada, es podrà oferir un servei regular i menys condicionat per les retencions de la xarxa viària.

> EL GOVERN PREVEU APROVAR AVIAT EL PLA DE TRANSPORT PÚBLIC SEGREGAT

La iniciativa també té una dimensió transfronterera. La Generalitat de Catalunya ha impulsat un estudi de viabilitat tècnica i econòmica per prolongar la connexió ferroviària des de la frontera fins a la Seu d'Urgell. Els treballs, licitats per uns 867.000 euros i amb un termini de redacció de dotze mesos, han d'analitzar les alternatives de traçat, la demanda potencial de viatgers i la rendibilitat socioeconòmica de la inversió. Les estimacions inicials situen el cost de construcció del corredor català al voltant dels 250 milions d'euros, amb un recorregut aproximat de vint quilòmetres. També s'estudiarà la possibilitat d'incorporar un ramal fins a l'aeroport d'Andorra-la Seu d'Urgell.

La connexió amb l'aeroport ampliaria les possibilitats de transport i reforçaria l'accessibilitat del Principat. Paral·lelament, el Govern estudia habilitar un aparcament dissuasiu a la zona fronterera perquè els usuaris puguin deixar-hi el vehicle i continuar el trajecte en tramvia fins als principals nuclis urbans. Aquest sistema permetria combinar el transport privat amb el col·lectiu i contribuiria a reduir el volum de cotxes que accedeixen diàriament a la vall central.



La cooperació institucional és un dels elements centrals del desenvolupament del Tramvalira. El projecte s'emmarca en el programa europeu Interreg Poctefa 2021-2027 i disposa d'un pressupost de cooperació de 730.993 euros, amb una subvenció aprovada de 329.841 euros. Aquests recursos corresponen als treballs d'estudi i coordinació, no a la construcció de la infraestructura. Les dues administracions també han constituït un comitè de pilotatge per coordinar les diferents fases del projecte i garantir la coherència dels estudis a banda i banda de la frontera.

> DINS DEL PAÍS, EL SISTEMA UNIRIA SANT JULIÀ, LA CAPITAL I ESCALDES

La voluntat de col·laboració es va refermar el 3 d'octubre passat durant les Jornades per a l'excel·lència, celebrades a Esterri d'Àneu, on el secretari d'Estat de Transició Energètica, Transports i Mobilitat, David Forné, es va reunir amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat, Sílvia Paneque. La trobada va servir per abordar els projectes estratègics de mobilitat compartits, especialment el Tramvalira.

> LA CONNEXIÓ AMB LA SEU INCLOURIA TAMBÉ UN RAMAL FINS A L'AEROPORT

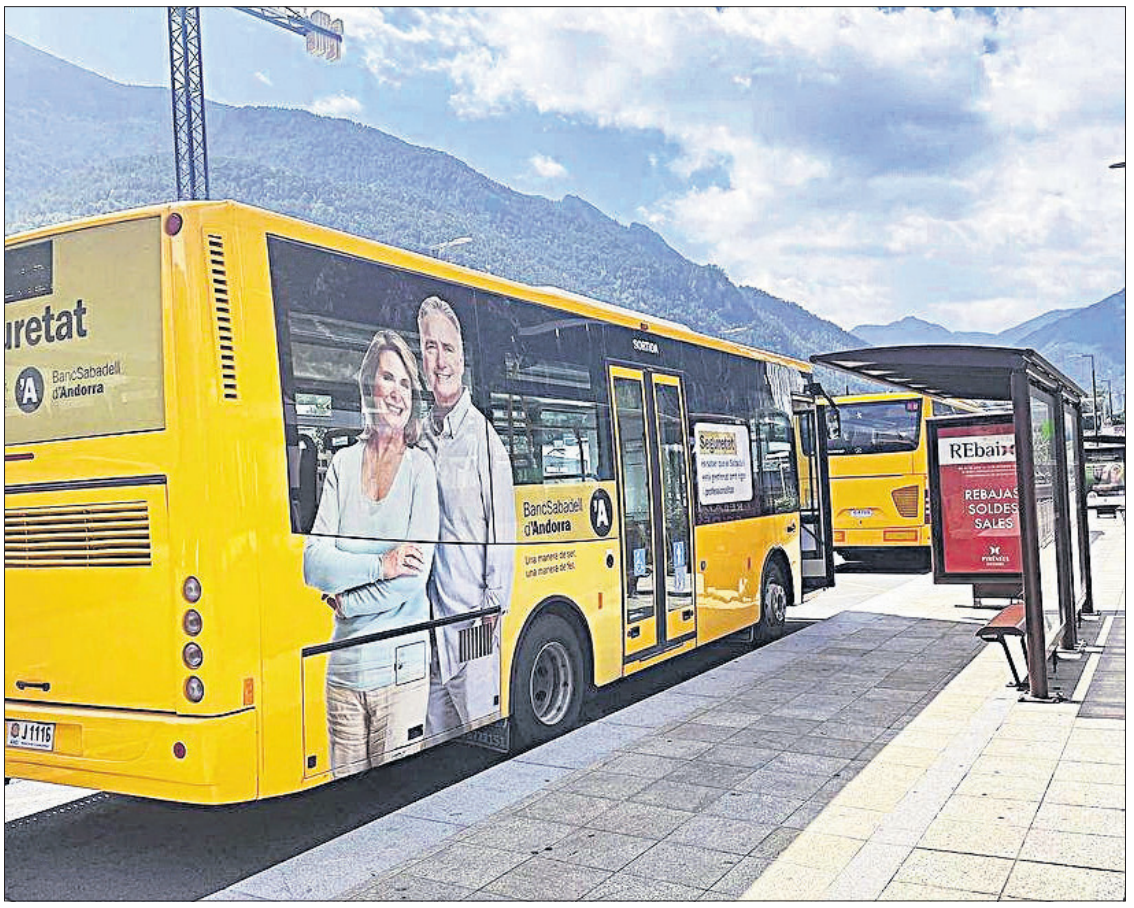
Més enllà de la connexió ferroviària, el projecte representa una aposta per un model de mobilitat més eficient i sostenible. La implantació d'un corredor de transport públic segregat pot millorar la regularitat dels desplaçaments, reduir la congestió viària i contribuir als objectius de descarbonització. La integració amb els autobusos i els aparcaments dissuasius serà determinant per oferir una alternativa competitiva al vehicle privat.

No obstant això, encara queden etapes importants abans que el tramvia sigui una realitat. Els estudis hauran de confirmar la viabilitat de la infraestructura, concretar-ne els costos i establir les fórmules de finançament, mentre que encara no hi ha un calendari definitiu per iniciar les obres. En tot cas, els avenços registrats durant aquest mateix any, tant en la planificació territorial andorrana com en els estudis del corredor català, han permès donar un nou impuls a un projecte que aspira a transformar radicalment les comunicacions entre el Principat i l'Alt Urgell.

DESPLAÇAMENTS INTERNS

El transport públic guanya passatgers

LES LÍNIES NACIONALS VAN ACUMULAR 5,4 MILIONS DE VALIDACIONS FINS A L'AGOST



El transport públic d'Andorra manté la tendència de creixement de passatgers, tot i que a un ritme més moderat que en exercicis anteriors. Entre el gener i l'agost del 2026, les línies nacionals d'autobús van registrar un total de 5.397.522 validacions, una xifra que representa un increment de l'1,1% respecte del mateix període de l'any passat. Les dades del departament d'Estadística confirmen la consolidació de l'ús del transport col·lectiu després que el 2025 es tanqués amb un nou rècord: durant l'exercici es van registrar més de vuit milions de viatgers.

Pel que fa a les línies, l'L2, que connecta Andorra la Vella amb Encamp, figura entre les de més demanda, amb uns 131.000 viatges al gener i 128.000 al febrer. També destaca l'L4, que va superar les 107.000 validacions al març. En canvi, les línies L6 i L7 presenten volums inferiors, amb registres mensuals que se situen al voltant dels 60.000 a 66.000 viatges.

Les xifres de l'agost reforcen aquesta evolució. Aquell mes es van registrar 541.182 validacions, un 3,6% més que en el mateix període del 2025. L'increment evidencia que la demanda continua avançant, malgrat que el creixement acumulat de l'any és relativament modest.

> EL 2025 VA TANCAR AMB UN RÈCORD DE MÉS DE VUIT MILIONS DE VIATGERS

El transport comunal també presenta un volum significatiu d'usuaris. A la capital, les tres línies del bus comunal van sumar 604.440 passatgers durant el 2025. La línia de Ciutat de Valls va concentrar la major part de la demanda, amb 349.613 usuaris, seguida de la de la Margineda, amb 210.776, i la dels Serradells, amb 44.051.

Fornesa
ADUANAS Y SERVICIOS



Creuem fronteres amb tu
Experts en duanes des de 1920

La Farga de Moles
+34 973 350 257
fornesa@asfornesa.com

Barcelona
+34 935 601 059
fornesabcn@asfornesa.com

INFRAESTRUCTURES AERONÀUTIQUES

Andorra amplia els serveis aeris

LES NOVES RUTES DE L'AEROPORT I L'HABILITACIÓ DE L'HELIPORT REFORCEN LA CONNECTIVITAT

Andorra fa un pas endavant en l'estratègia de connectivitat aèria amb l'ampliació de les rutes comercials de l'aeroport d'Andorra-la Seu d'Urgell i la posada en funcionament progressiva de l'Heliport Nacional de la Caubella. Les dues infraestructures han d'ajudar a millorar les comunicacions internacionals del Principat, reduir la dependència dels desplaçaments per carretera i reforçar els serveis aeris d'emergència.

A l'aeroport, la companyia francesa Chalair Aviation substituirà Air Nostrum a partir del gener del 2027. La nova operadora mantindrà els vols amb Madrid i Palma, incorporarà París-Orly com a destinació regular i ampliarà l'oferta amb tres rutes estacionals a França. Niça i Lió s'afegiran durant l'estiu del 2027, mentre que Nantes començarà a operar la temporada d'hivern 2027-2028. D'aquesta manera, la instal·lació podrà arribar a oferir sis destinacions, quatre de les quals franceses.



CHALAIR AVIATION INCORPORARÀ NOUS VOLS A PARÍS, NIÇA, LIÓ I NANTES

El nou contracte, amb una vigència inicial fins al 2030, introdueix un canvi important en el model d'explotació. Chalair disposarà permanentment d'un avió ATR 42 de 48 places a l'aeroport, una mesura destinada a millorar la regularitat dels vols i reduir les cancel·lacions. Inicialment, Madrid, Palma i París tindran dues freqüències setmanals, amb la previsió d'incrementar més tard a tres les connexions amb les dues destinacions espanyoles.

L'ampliació comportarà un esforç econòmic públic, amb un



pressupost màxim de cinc milions d'euros anuals. L'aportació efectiva dependrà de l'ocupació i dels ingressos obtinguts. Els preus anunciats parteixen dels 55 euros per trajecte a Palma, 67 a Madrid i 79 a París. L'aeroport, que ha transportat més de 52.000 passatgers des de l'inici dels vols comercials el 2021, ha registrat enguany un increment del 14% dels usuaris fins al 13 de setembre respecte del mateix període de l'any anterior. Les ocupacions mitjanes de les rutes actuals se situen al voltant del 56% a Madrid i del 50% a Palma.

El desplegament del nou servei també requerirà millores a l'aeroport, especialment en el subministrament de combustible, els equips de desgel i els serveis de control aeri. El Govern andorrà i la Generalitat de Catalunya treballen conjuntament en aquestes actuacions per garantir la fiabilitat de les operacions.

Un dels aspectes que determinaran l'èxit de la nova oferta serà la capacitat d'atraure tant residents com visitants. Les connexions amb França poden facilitar l'arribada de turistes procedents de mercats que fins ara depenien principalment dels accessos terrestres, especialment durant la temporada d'esquí. Al mateix temps, les rutes amb Madrid i Palma continuaran oferint alternatives de desplaçament per motius professionals, familiars i turístics. Tanmateix, la distància entre l'aeroport i els principals nuclis urbans d'Andorra continua exigint una bona coordinació amb el transport per carretera. La competitivitat dels vols no dependrà únicament del preu del bitllet, sinó també de la durada total del trajecte, la disponibilitat d'enllaços terrestres i la puntualitat de les operacions, especialment durant els mesos d'hivern.



L'AEROPORT HA ACOLLIT MÉS DE 52.000 PASSATGERS DES DE L'ANY 2021

Paral·lelament, l'Heliport Nacional de la Caubella, a la Massana, ja disposa dels permisos aeronàutics necessaris per operar. El trasllat dels serveis d'Heliand està previst que comenci

L'HELIPORT NACIONAL JA HA REBUT ELS PERMISOS PER PODER OPERAR

aviat, inicialment amb els vols de treball, rescat i transport sanitari que actualment surten del centre de la parròquia. El procés serà gradual i la previsió és que la infraestructura funcioni a ple rendiment durant el 2027.

L'heliport, inaugurat institucionalment el juny passat, disposa d'hangars amb capacitat per acollir fins a vuit helicòpters grans i està concebut per permetre també operacions internacionals. Tanmateix, l'establiment de futures línies comercials dependrà de la demanda i de la viabilitat dels serveis. El trasllat de l'activitat també ha de reduir les molèsties acústiques que actualment pateixen els veïns del centre de la Massana.

Amb aquests dos projectes, Andorra aspira a millorar l'accessibilitat i ampliar les alternatives de transport. El principal repte serà consolidar una oferta aèria regular, amb prou demanda per justificar-ne el cost públic i amb unes condicions operatives que permetin garantir la continuïtat dels serveis.

COOPALSA consolida el nou model de transport públic després d'un any d'ajustaments

L'operadora destaca que, durant els darrers mesos, s'han anat introduint correccions i millores per adaptar el servei a les necessitats dels usuaris i confia que la pròxima enquesta de satisfacció reflecteixi positivament aquesta evolució

Un any després de la reestructuració del transport públic interurbà, COOPALSA fa balanç de l'evolució del nou model i destaca que el sistema s'ha anat consolidant progressivament gràcies als ajustaments introduïts pel Govern durant els darrers mesos. La companyia defensa que el servei ha anat guanyant estabilitat i que les modificacions aplicades han permès donar una resposta cada vegada més ajustada a les necessitats reals de mobilitat del país.

L'empresa recorda que la reorganització impulsada des de l'executiu es va plantejar des de l'inici a partir de criteris tècnics i sobre la base d'un estudi professional, amb l'objectiu de dimensionar millor les línies, els recorreguts i les freqüències davant del fort increment del nombre d'usuaris experimentat en els darrers anys. Al mateix temps, COOPALSA assenyala que un canvi d'aquesta magnitud requeria necessàriament un període d'adaptació que permetés comprovar sobre el terreny el comportament del nou sistema.

COOPALSA és l'empresa explotadora de les línies de transport públic de viatgers **L2** (Andorra-Encamp), **L3** (Andorra-Soldeu), **L4** (Andorra-Pas de la Casa), **L5** (Andorra-Arinsal), **L6** (Andorra-Ordino) i **L7** (Andorra-la Massana-Ordino).

Un servei que s'ha anat adaptant

Segons COOPALSA, les observacions dels usuaris, les aportacions del personal de conducció i les dades recollides durant l'operativa diària han servit per detectar situacions concretes en què era possible optimitzar la prestació del servei.

A partir d'aquesta informació, des del Govern s'han anat aplicant canvis en diferents àmbits. També s'han revisat alguns aspectes dels recorreguts per intentar oferir alternatives més eficients, noves parades i facilitats en els transbordaments.

També s'ha continuat treballant en la mobilitat dels estudiants amb serveis específics destinats a reduir la pressió sobre les línies regulars en els horaris d'entrada i sortida, i han permès redistribuir millor el nombre de passatgers en els trajectes amb més demanda.



La companyia destaca que aquests ajustaments formen part del mateix procés de consolidació del nou model.

"Una xarxa de transport no és una estructura estàtica. Ha d'evolucionar en funció de com canvia la demanda i de l'experiència que s'obté cada dia"

Gabriel Dallerès
Gerent de COOPALSA

Els ajustaments continuen

La temporada d'hivern registra els nivells més elevats d'ocupació, especialment en les línies que connecten les parròquies centrals amb les zones d'esquí.

L'experiència de l'última temporada ha permès, segons l'empresa, obtenir nova informació sobre el funcionament de les línies en moments de màxima exigència que s'està utilitzant des de l'executiu per continuar ajustant el servei i anticipar possibles necessitats futures.

Segons la companyia, aquest procés ha permès que algunes de les incidències o dificultats detectades en els primers mesos hagin anat disminuint.

La pròxima enquesta de satisfacció

Un dels pròxims indicadors que permetran valorar l'evolució del sistema serà la nova enquesta de satisfacció dels usuaris. COOPALSA espera que aquest estudi permeti mesurar l'impacte que han tingut els ajustaments aplicats al llarg de l'últim any i comparar la percepció actual dels passatgers amb la registrada en les fases inicials de la reestructuració.

Per a l'empresa, l'enquesta tindrà una doble utilitat. D'una banda, permetrà comprovar si les modificacions introduïdes han estat percebudes positivament pels usuaris. De l'altra, servirà per identificar nous aspectes en què encara es pugui actuar.

Des de COOPALSA insisteixen, però, que els resultats no s'han d'entendre únicament com una valoració final del model, sinó com una eina més dins del procés de millora contínua.

L'objectiu, és que cada ajustament contribueixi a fer el transport públic més regular, accessible i eficient, i que els passatgers percebin de manera efectiva les millores introduïdes.

ESPAIS D'ESTACIONAMENT

Aparcaments al servei de la mobilitat

UNA GESTIÓ EFICIENT I LES NOVES EINES DIGITALS CONTRIBUEIXEN A MILLORAR ELS DESPLAÇAMENTS

En un país com Andorra, on el vehicle privat té un paper destacat en els desplaçaments quotidians, disposar d'una xarxa d'aparcaments ben gestionada és fonamental per a la mobilitat. La disponibilitat de places, la facilitat d'accés i l'eficiència dels serveis d'estacionament contribueixen directament a la qualitat de vida dels residents i a l'experiència dels visitants.

Darrere d'aquest servei hi ha una tasca de planificació, organització i manteniment en què les empreses especialitzades tenen un paper rellevant. La seva activitat permet optimitzar l'ús de les instal·lacions, garantir-ne el funcionament diari i incorporar solucions tecnològiques que fan la utilització més còmoda i àgil, des dels sistemes automatitzats d'accés i pagament fins al control de l'ocupació.

La bona gestió dels aparcaments també té una repercussió positiva en l'activitat econòmica.



LA UBICACIÓ INCIDEIX DIRECTAMENT SOBRE L'ACTIVITAT ECONÒMICA

Facilitar l'estacionament a prop dels eixos comercials, els establiments de restauració i les zones de serveis afavoreix l'accessibilitat i contribueix a dinamitzar aquests espais.

Al mateix temps, les empreses del sector han d'atendre necessitats diverses. Els residents requereixen solucions estables per estacionar els vehicles, mentre que els treballadors i els visitants necessiten opcions adaptades a diferents horaris i durades. Una gestió flexible, amb abonaments, tarifes diferenciades i sistemes que afavoreixin la rotació, permet donar resposta a perfils diversos i aprofitar millor les places disponibles.

La innovació tecnològica representa una altra oportunitat. Les apps, la digitalització dels pagaments, els sistemes d'informació sobre places lliures i la incorporació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics són algunes de les eines que modernitzen les instal·lacions. Les empreses gestores esdevenen agents importants per impulsar la modernització del servei i contribuir a una utilització més racional dels recursos.

Però més enllà d'una funció pràctica, els aparcaments també formen part de la planificació urbana. Una gestió coordinada amb les administracions públiques contribueix a ordenar la circulació, reduir els desplaçaments innecessaris i facilitar la convivència entre vehicles i vianants. La col·laboració entre el sector públic i el privat és, per tant, una via per continuar millorant l'accessibilitat dels nuclis urbans.

PORTA
DUANES | LOGÍSTICA | TRANSPORT

Som l'**operador global** del país

DUANES LOGÍSTICA TRANSPORT

ANDORRA · PIRINEUS · ORIGEN I DESTÍ
741 200 | comercial@porta.ad
www.porta.ad

MOBILITAT SOSTENIBLE

Revolució sobre dues rodes

LA BICI ELÈCTRICA ÉS UNA DE LES MILLORS ALTERNATIVES PER A DESPLAÇAMENTS QUOTIDIANS

La mobilitat urbana està experimentant una transformació en què les bicicletes elèctriques tenen un paper cada vegada més rellevant. La necessitat de reduir la contaminació, descongestionar el trànsit i fomentar mitjans de transport més sostenibles ha impulsat l'interès per aquests vehicles, que combinen els avantatges de la bicicleta tradicional amb l'assistència d'un motor elèctric.

Un dels principals atractius d'aquest mitjà és que permet recórrer distàncies més llargues amb menys esforç físic. El motor assisteix el pedaleig, especialment en pujades o en trajectes exigents, fet que facilita l'ús quotidià de la bici a persones de diferents edats i condicions físiques. Aquesta característica és especialment interessant en territoris de muntanya, on els desnivells poden representar un obstacle important per als desplaçaments amb bicicleta convencional.

Des del punt de vista ambiental, les bicicletes elèctriques ofereixen avantatges significatius respecte dels vehicles de combustió. El seu consum energètic és reduït i no generen emissions directes. Tot i que la fabricació de les bateries i la producció de l'electricitat comporten un impacte ambiental, la seva petjada de carboni és molt inferior a la d'un automòbil, especialment quan substitueixen trajectes que abans es feien en cotxe.

La seva implantació també contribueix a millorar la circulació a les ciutats. Les bicicletes ocupen menys espai que els automòbils, tant en moviment com a l'hora d'estacionar, i esdevenen una alternativa eficient per als desplaçaments curts i mitjans. A més, afavoreixen una mobilitat més activa, ja que l'assistència elèctrica no elimina la necessitat de pedalar i permet mantenir certa activitat física.

> ES PODEN RECÓRRER DISTÀNCIES MÉS LLARGUES AMB MENYS ESFORÇ FÍSIC



> LA SEVA IMPLANTACIÓ CONTRIBUEIX A LA MILLORA DEL TRÀNSIT URBÀ

En el cas d'Andorra, la bicicleta elèctrica té un paper destacat en la mobilitat de les zones urbanes, especialment en els trajectes entre parròquies properes. No obstant això, cal reforçar les infraestructures ciclistes i garantir itineraris segurs que permetin utilitzar-la habitualment.

TRANSPORT NACIONAL-INTERNACIONAL

· Empresa dedicada a 'Import' i 'Export' i càrregues completes
· Especialitzada en el sector de transport terrestre de mercaderies
· Disposem de conductors professionals amb una àmplia experiència
· Flota de vehicles d'última generació, amb motors més ecològics

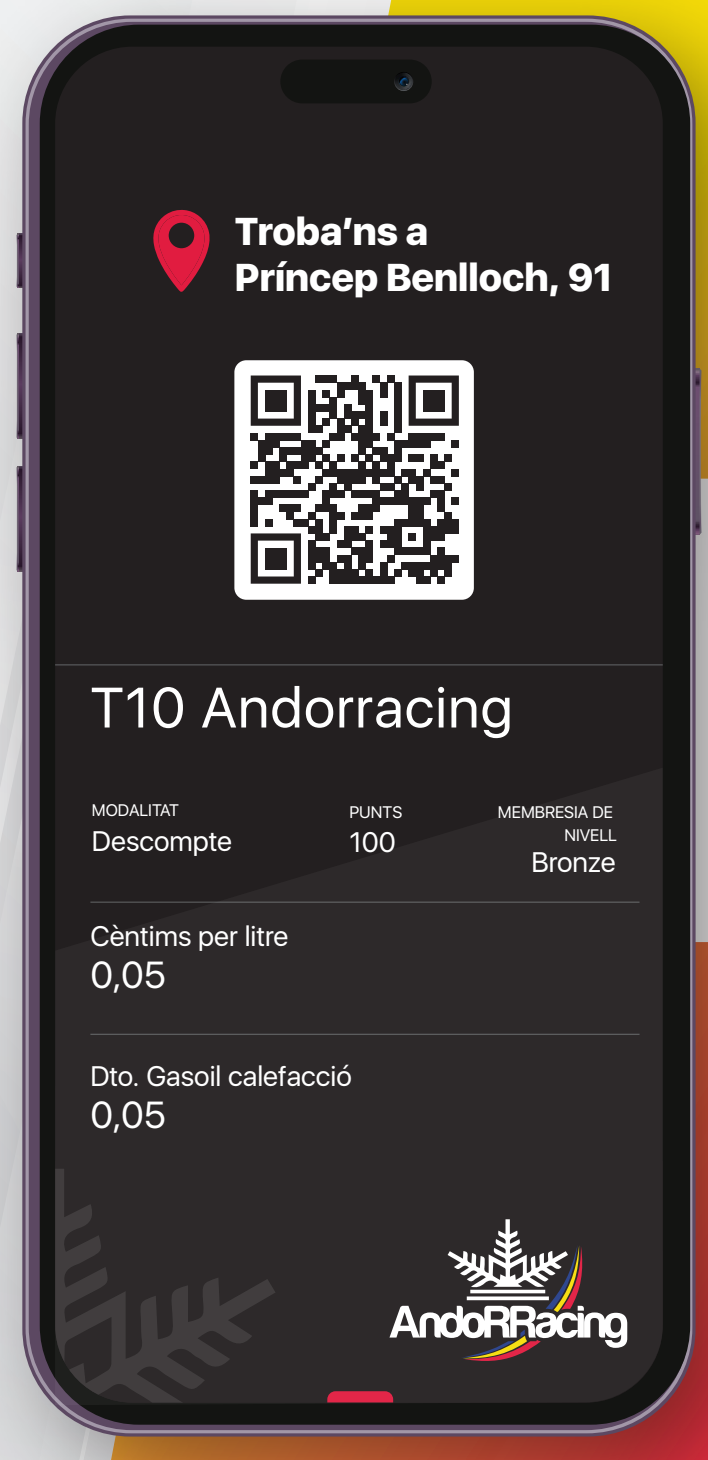




Trans-Ariza

Tel.: +376 862 084
www.transportsariza.com
transariza@andorra.ad

AndoRRacing



Ara la teva T10 al mòbil.

Fins a

-10 cts/l.

-5 CTS/L **en carburants**

-5 CTS/L **en calefacció**

Emporta't **5 cèntims de descompte** per litre en cada respostatge i **5 cèntims per litre,** amb la teva comanda de gasòil calefacció.

La teva comanda de gasoil calefacció al:

+376 **821 295**