



Director:
ALBERT SÁEZ

L'NFL omple el
Bernabéu en la seva
estrena promocional
a Espanya. P. 43

Preu: 2 €

DILLUNS
17 de novembre del 2025

EDICIÓ CATALÀ

CAT

Edició digital:
ELPERIODICO.CAT

el Periódico

Zowy Voeten

Participants en
la Cursa de les
Dones, ahir a
Barcelona.



La Cursa de les Dones tenyeix Barcelona de rosa

La lluita contra el càncer de mama
mobilitza 36.000 participants

PERSONES | P. 30

EL DESENVOLUPAMENT DE LA LEGISLATURA

El Govern té encallat el seu pla legislatiu del 2025

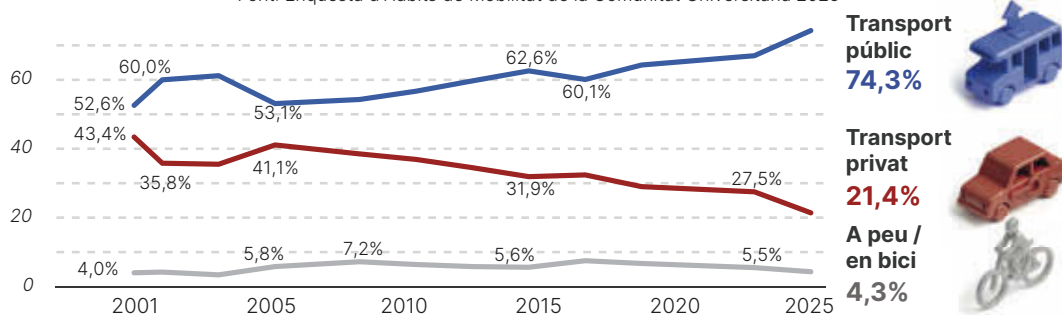
Les majoria de les lleis anunciades per Sánchez no passen
pel Consell de Ministres per la dificultat de sumar suports

L'empresariat no veu creïble la ruptura de Junts

TEMA DEL DIA I PANORAMA | P. 2 A 4 I 10

HÀBITS DE MOBILITAT ENTRE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA DE LA UAB

Font: Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la Comunitat Universitària 2025



El transport públic s'imposa com a
mitjà preferit per anar a la UAB

PERSONES | P. 28 I 29

Els països del Golf comencen
a cobrar impostos davant
el declivi del petroli

PANORAMA | P. 6 I 7

L'aigua regenerada passa a
utilitzar-se només per a reg i
neteja pel final de la sequera

PERSONES | P. 31

Daron Acemoglu
Nobel d'economia

«Encara no
hem vist tots
els efectes del
proteccionisme»



PANORAMA | P. 20

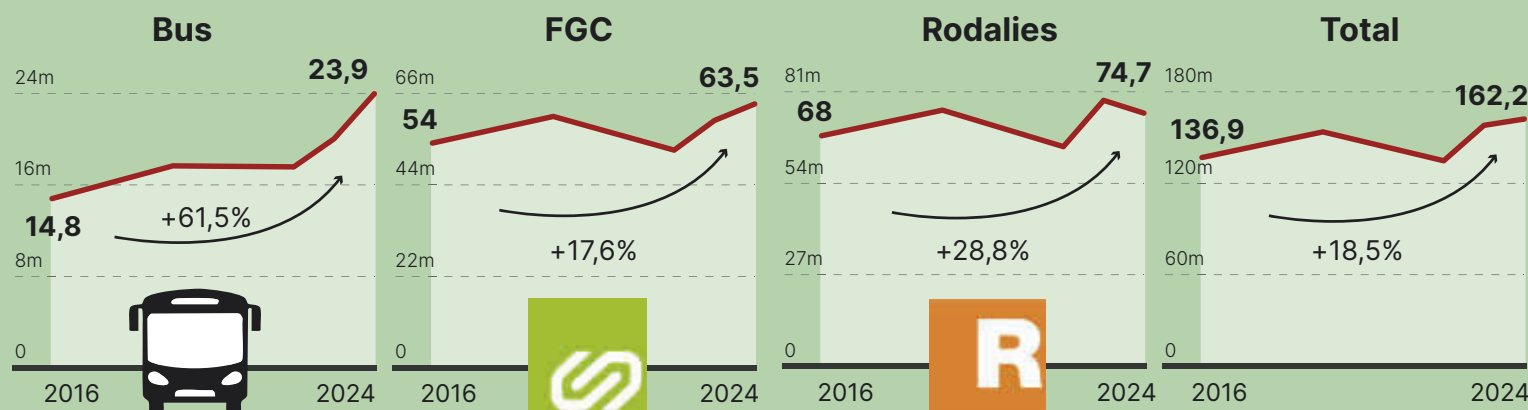
DEMANDA DE TRANSPORT PÚBLIC AL VALLÈS

En nombre de milions de desplaçaments. Font ATM

28-29

Dilluns, 17 de novembre del 2025

elPeriódico



Només el 15% dels desplaçaments interns es fan en transport públic, lluny de l'objectiu del 21% previst per al 2026. Allà la mobilitat sostenible avança més a poc a poc.

Un veí de Sant Cugat, enginyer químic que treballa a Grannollers, ho viu en carn pròpia: «Per anar a Barcelona tinc el tren i és còmode, però si he de moure'm dins del Vallès, ja és un altre món. Els horaris no encaixen i hi ha zones sense connexió directa. Al final, acabo agafant el cotxe, cada dia, perquè per un trajecte de 30 minuts amb cotxe trigo una hora i mitja en transport públic».

El 2028 venceran els contractes de concessió d'autobusos interurbans prorrogats des del 2003 a Catalunya, i a l'àrea de

tals significatius. Les emissions d'òxid de nitrogen (NOx) han caigut un 29%, i superen ja l'objectiu del 25% previst per al 2026. Les partícules en suspensió (PM₁₀) s'han reduït un 20%, i s'acosten també a la meta establerta del 22%.

«Lleu baixada» d'emissions

No obstant, el monòxid de carboni (CO) continua sent l'assignatura pendent. En aquest sentit, les emissions amb prou feines s'han reduït un 2,2%, encara ben lluny de l'objectiu del 7% que s'ha fixat per als pròxims anys. Tot i així, la tendència comença a insinuar un canvi. «Hem d'observar si aquesta lleu baixada –fruit tant de millores tecnològiques com d'una contenció en l'ús del vehicle privat– marca un punt d'inflexió a partir del qual puguem començar a veure descensos més significatius», constaten a la Generalitat. El parc de vehicles també mostra senyals de renovació: els cotxes més contaminants perden pes i l'elèctric representa ja l'1% del total. Una xifra encara modesta, però amb una tendència ascendent constant.

Fins a finals del 2024, el Pla Específic de Mobilitat del Vallès, que va ser aprovat el 2021, ha mobilitzat al voltant de 1.100 milions d'euros en inversions efectives, aproximadament un terç del total previst, segons dades de la Generalitat. La xifra reflecteix un grau d'execució significatiu en un pla que combina actuacions ferroviàries, viàries i de mobilitat sostenible.

Entre les obres que actualment ja estan en marxa destaquen el soterrament de l'R2 a Montcada i Reixac i el desdoblament de l'R3 entre Parets i la Garriga, actuacions clau per millorar capacitat i puntualitat. En l'àmbit viari, l'obertura del tram de la B-40 entre Abrera i Terrassa i la modernització de punts crítics de la C-17 han reforçat la connectivitat interna i metropolitana del Vallès. ■

El Govern impulsa el «gran centre intermodal» del campus universitari com a «referent en mobilitat sostenible» a Catalunya.

L'ús del cotxe per accedir a la UAB baixa del 43% al 21%

C. M. Sabadell

Cada matí, la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) bull com una petita ciutat. Entre facultats, laboratoris i habitatges, s'hi belluguen més de 40.000 persones –37.166 estudiants i 3.262 docents–, una xifra equiparable a la població de municipis com Vilafranca del Penedès o Blanes. Situada entre l'AP-7 i la C-58, al terme de Cerdanyola del Vallès, la universitat nascuda el 1968 va haver d'assentar-se lluny del centre urbà. Aquella decisió, necessària per créixer, va plantejar des de l'inici un desafiament monumental: com moure tota aquesta gentada cada dia.

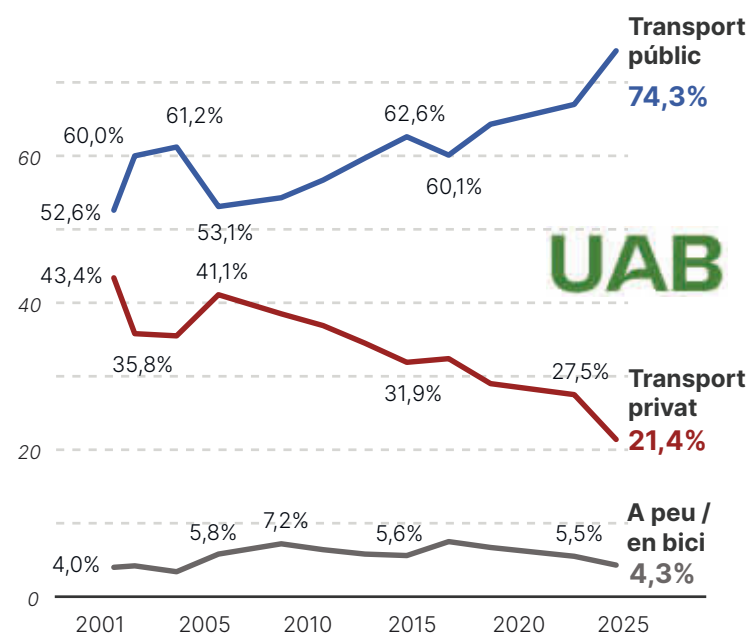
Més de mig segle després, la resposta a aquest repte aconsegueix prendre forma. La Universitat Autònoma es consolida com un dels grans pols de mobilitat sostenible de Catalunya. Així mateix ho reconeix la Generalitat de Catalunya, que la qualifica de «gran centre intermodal». Concretament la va definir així el director dels Serveis Territorials de la Conselleria d'Acció Climàtica a la Catalunya Central, Manel Armengol i Vidal, en una comissió informativa recent sobre la mobilitat al Vallès celebrada al Parlament de Catalunya.

Canvi en els hàbits

El reconeixement arriba acompanyat de xifres que reflecteixen un canvi en els hàbits de desplaçament de la comunitat universitària. Segons les dades de l'enquesta de mobilitat del 2025, només un 21% dels membres de la UAB accedeixen

HÀBITS DE MOBILITAT ENTRE LA COMUNITAT UNIVERSITÀRIA DE LA UAB

Font: Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la Comunitat Universitària 2025



al campus en vehicle privat, davant el 43% registrat el 2001.

«Hem reduït el transport privat d'una manera molt notable. Avui, tres de cada quatre persones hi arriben en transport públic», explica el vicerector de Campus i Sostenibilitat de la UAB, Xavier Gabarrell, en declaracions a EL PERIÓDICO. «Això respon a un canvi cultural després de la pandèmia i a la millora del servei, especialment a Ferrocarrils de la Generalitat i en les línies de bus que connecten el campus amb tot Catalunya», afegeix.

Ho comparteix l'alcalde de Cerdanyola del Vallès, Carlos Cordón, que expressa orgull qualificant la transformació com una fita: «Un dels agents estratègics més impor-

tants de la nostra ciutat s'ha convertit en un referent en mobilitat sostenible». Cordón remarca la rellevància d'aquesta millora en un entorn crític, atès que la zona del campus està «condicionada per la confluència amb l'AP-7, una de les vies més saturades del país». Per això, qualsevol avenç en transport públic i en la reducció del vehicle privat en aquest eix de comunicació «sempre serà una bona notícia». De fet, les dades reflecteixen una clara tendència cap a l'ús del transport públic, en detriment del privat. El 2001 més de la meitat dels estudiants (52,6%) usaven el transport públic per arribar al campus, xifra que s'ha incrementat de manera constant, fins al 74,3% el 2025. ■

«Ara el bus, amb carrils ràpids, arriba puntual», explica una veïna de Sabadell

El vehicle privat s'estanca amb una alça de només un 0,1% a la comarca

Barcelona s'estima que diverses línies passin a ser competència de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). «Serà una oportunitat per modernitzar el servei i fer-lo més equitatiu», assegura el vicepresident de Mobilitat de l'AMB, Carlos Cordón. «El nostre gran repte com a territori és garantir que tothom pugui desplaçar-se amb normalitat, dignitat i equitat, visqui on visqui», assevera el també alcalde de Cerdanyola del Vallès.

En paral·lel, l'informe celebra també progressos mediambientals