

Cantabria evita la supresión de paradas de bus en 30 municipios prevista por Sánchez

El Congreso ratifica la enmienda del PP que impide reducir rutas y paradas de autobús, e incorpora medidas para restaurar compensaciones por retrasos, modernizar el transporte marítimo, fijar un plan ferroviario y mantener las etiquetas ambientales

AFG / SANTANDER

El Congreso de los Diputados ha aprobado la enmienda defendida por el Partido Popular que permitirá mantener sin cambios el actual mapa concesional del transporte por carretera a nivel estatal. Con esta decisión, las rutas de autobús que dependen de la administración central continuarán operando con la misma estructura, lo que incluye la preservación de todas las paradas, frecuencias y horarios. La medida deja sin efecto la propuesta plan-

La enmienda del PP garantiza por ley el mantenimiento del mapa concesional

En Cantabria se evita la supresión de paradas en 30 municipios prevista por el plan

teada por el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible elaborado por el Gobierno, que contemplaba modificaciones sustanciales en diversas líneas y que había generado preocupación en numerosas zonas con menor número de habitantes, donde la conectividad depende en gran medida de estos servicios públicos.

Según explicó el diputado nacional por Cantabria, Félix de las Cuevas, la aprobación de esta enmienda supone un paso relevante para asegurar la continuidad de los servicios actuales. De las Cuevas destacó que el Partido Popular ha trabajado para «proteger



El Congreso ratifica la enmienda del PP que asegura la continuidad del transporte estatal por carretera, evita la supresión de paradas en Cantabria y aprueba cambios en la Ley de Movilidad. / ALERTA

legalmente» el mapa concesional vigente y «evitar» la reducción de paradas en 30 municipios de Cantabria. En su intervención, indicó que la aprobación parlamentaria confirma la intención de su formación de garantizar el acceso al transporte en todos los

territorios, subrayando que «El PP mantiene el compromiso con sus pueblos».

El diputado recordó que esta medida es el resultado del proceso iniciado en el Senado, donde el Grupo Popular presentó la enmienda que finalmente ha sido

ratificada por el Congreso en la sesión del 13 de noviembre. De las Cuevas señaló que «Nos comprometimos a trabajar para mejorar esta ley y lo hemos conseguido», remarcando que el resultado implica un cambio respecto a la orientación que, según su criterio,

defendía el Ministerio de Transportes y Movilidad, dirigido por Óscar Puente.

En relación con las consecuencias concretas que hubiese tenido la propuesta inicial del Gobierno, el diputado expuso que «se mantendrá la conectividad de

Un plan estatal que amenaza la conectividad regional

AFG / SANTANDER

La Ley de Movilidad ha generado un debate sostenido en Cantabria, donde distintos representantes públicos y sectores afectados han expresado inquietud por las repercusiones que podría tener la aplicación de esta normativa en ámbitos clave del transporte regional. La ley, que establece un marco general para considerar la movilidad como un derecho y reorganizar el modelo español de

transporte en sus diferentes dimensiones, introduce cambios que han sido interpretados en la comunidad autónoma como potencialmente perjudiciales tanto para la movilidad terrestre en municipios de menor población como para la actividad del aeropuerto Seve Ballesteros.

El texto legislativo plantea una revisión del funcionamiento de los servicios de transporte de competencia estatal, un aspecto que en Cantabria ha sido objeto de especial atención

debido a la dispersión territorial y a la dependencia de los servicios de autobús en localidades situadas en zonas rurales y en áreas menos comunicadas. Desde esta perspectiva, el diputado nacional por Cantabria, Félix de las Cuevas, ha advertido que la ley «castiga a Cantabria al avalar la supresión de paradas en 30 municipios que planteaba el nuevo mapa concesional de transporte público de viajeros por carretera previo a la ley». El representante cántabro

ha insistido en que «El texto actual de la Ley del Gobierno blindaría la eliminación de paradas», recordando que «el artículo 49 lo dice claro: las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario». Según estas valoraciones, el nuevo enfoque legislativo podría dejar sin servicio a municipios que actualmente dependen de líneas estatales para desplazamientos cotidianos,

reduciendo su accesibilidad y modificando la estructura de rutas utilizadas históricamente.

De las Cuevas ha señalado que esta situación tendría un efecto directo en diversas rutas que forman parte de la conexión interna de la comunidad, puesto que el modelo de paradas propuesto afectaría de manera significativa a municipios pequeños. La posible reducción de servicios en áreas menos pobladas ha sido presentada como uno de los puntos más sensibles para Cantabria, ya que la cohesión territorial y la movilidad interior dependen en

los autobuses estatales y no se eliminarán paradas, ni frecuencias, ni horarios como proponía el proyecto de Ley del Gobierno que tanto iba a perjudicar a la España más despoblada». Con respecto a Cantabria, detalló que el mapa elaborado por el Ejecutivo incluía la supresión de paradas en 30 localidades, un planteamiento que afectaba especialmente a la línea Santander-Burgos por la N-623, en la que únicamente se conservarían las paradas de Ontaneda y Torrelavega. También hacía referencia a la eliminación de paradas en la ruta por la CA-171, que discurre por la zona norte del Embalse del Ebro, lo que habría reducido significativamente el acceso al transporte en esas áreas.

INDEMNIZACIONES POR RETRASOS. Además del mantenimiento de las rutas, De las Cuevas destacó que la aprobación de las enmiendas del Partido Popular introduce modificaciones de alcance más amplio en la Ley de Movilidad Sostenible. Entre ellas figura la recuperación de las indemnizaciones por retrasos en los servicios de Renfe-AVE, un mecanismo que había sido suprimido en 2024 y que volverá a estar vigente a partir del 1 de enero de 2026. El diputado señaló que la restitución de estas compensaciones permitirá recuperar un sistema que había sido utilizado por los usuarios para reclamar en casos de demoras significativas.

Otra de las enmiendas aprobadas impide la modificación de las etiquetas medioambientales asignadas a los vehículos, lo que evitará que los propietarios de automóviles adquiridos recientemente vean alteradas las condiciones que regían en el momento de la compra. Según expuso De las Cuevas, esta medida tenía como objetivo ofrecer estabilidad normativa a los ciudadanos que han realizado inversiones en vehículos conforme a las reglas actuales.

En el ámbito del transporte marítimo, también se incorpora un Plan Nacional de descarbonización que prevé el uso de los ingresos procedentes del Sistema Europeo de Derechos de Emisión para reinvertirlos en mejoras del propio sector. Este plan incluye

Industria difunde los derechos del usuario ante las incidencias ferroviarias

La campaña del Gobierno facilita información clara sobre compensaciones, procedimientos de reclamación y servicios en incidencias ferroviarias

AFG / SANTANDER

El Gobierno de Cantabria ha puesto en marcha una nueva iniciativa informativa destinada a reforzar el conocimiento de los usuarios del transporte ferroviario sobre los derechos que les asisten durante todas las fases del viaje. La acción, promovida por la Consejería de Industria, Empleo, Innovación y Comercio, pretende ofrecer a los consumidores un compendio claro y accesible de los mecanismos de protección existentes desde el momento de adquirir un billete hasta la llegada al destino final, incluyendo las situaciones que pueden surgir durante el trayecto y los procedimientos para iniciar una reclamación cuando sea necesario.

Para desarrollar esta campaña, la Dirección General de Comercio y Consumo ha elaborado una guía destinada a explicar con detalle en qué consisten los derechos del viajero ante una cancelación o un retraso. En el documento se describe la cancelación como la imposibilidad de comenzar un desplazamiento en las condiciones establecidas en el billete, mientras que el retraso se define como la diferencia existente entre la hora prevista de llegada según el horario publicado y la hora real o estimada de entrada en la estación de destino final. La guía expone también ejemplos de los supuestos más habituales, los escenarios en los que pueden aplicarse compensaciones y las condiciones específicas que permiten al usuario solicitar un reembolso.

El contenido del documento recoge, asimismo, las distintas modalidades de reclamación que el viajero puede interponer cuando

se produzca alguno de estos incidentes, indicando los tiempos de respuesta y los criterios de indemnización fijados por la normativa vigente. Dependiendo del nivel de afectación del viaje y del tiempo de retraso, las compensaciones pueden alcanzar el reintegro del 100% del importe del billete. Esta información se acompaña de instrucciones claras sobre

el tipo de pruebas o justificantes que conviene aportar al presentar la reclamación.

Otro de los apartados de la guía se centra en los servicios que el usuario tiene derecho a recibir cuando la incidencia genera esperas prolongadas, alternativas de desplazamiento o la necesidad de pernoctar. Entre estos servicios se encuentran el suministro de comida y bebida en función del tiempo de espera, la posibilidad de contar con alojamiento si resultara imprescindible y la opción de solicitar un viaje alternativo con otros medios de transporte cuando el operador ferroviario no pueda ofrecer una solución razonable.

El documento incorporado a la campaña también incluye información relativa a la pérdida o deterioro del equipaje y a las condiciones para viajar con mascotas. En este último caso, se especifican las responsabilidades que corresponden al propietario del animal, así como las obligaciones establecidas para garantizar que el viaje se realiza conforme a las

normas de seguridad y convivencia establecidas por cada compañía ferroviaria.

La campaña añade, además, una explicación detallada de los pasos que el usuario debe seguir para activar una reclamación formal, los plazos existentes y los recursos disponibles si la respuesta de la empresa ferroviaria no resulta

satisfactoria. Para ello, se

ha habilitado un acceso directo a las páginas de reclamaciones de las diferentes compañías que operan en España mediante códigos QR y enlaces incluidos en el material informativo. Si tras este proceso el operador no cumple con las obligaciones del servicio, el viajero podrá trasladar su reclamación a la Junta Arbitral de Transporte de su comunidad autónoma o ciudad autónoma.

El consejero Eduar-
do Arasti. / ALERTA

Con la intención de que la información llegue al mayor número posible de personas, la Dirección General ha difundido la campaña combinando distintos soportes gráficos y digitales. Se han producido trípticos que resumen los aspectos esenciales y que se distribuirán a los viajeros cuando soliciten información sobre sus derechos en situaciones concretas. Además, se han diseñado carteles y publicaciones para redes sociales que incluyen vídeos explicativos, infografías y accesos directos a la guía completa, disponible en la página web de la Dirección General de Comercio y Consumo.



actuaciones como la modernización de infraestructuras portuarias, la actualización de las flotas, el impulso del uso de combustibles menos contaminantes y la reducción de los costes energéticos para las operadoras marítimas. El diputado explicó que estas iniciativas buscan renovar el sector y adaptarlo a objetivos de reducción de emisiones.

Otro de los aspectos aprobados es el plan de choque destinado a hacer frente a las incidencias registradas en la red ferroviaria, tanto en los servicios de cercanías como en los de media y larga distancia.

Este plan se estructurará en dos fases, con medidas de implementación inmediata y otras previstas para el medio plazo. Incluirá un calendario de actuaciones, detalles específicos por provincias y una estimación económica para su incorporación en futuros pre-

Se recuperarán las indemnizaciones por retrasos en Renfe-AVE a partir de 2026

Se aprueba un plan de choque ante las incidencias ferroviarias

supuestos. Según destacó De las Cuevas, esta iniciativa permitirá afrontar las incidencias recurrentes que afectan a los usuarios de distintas regiones.

Por último, el diputado cántabro se refirió a la aprobación de un plan de renovación del parque móvil centrado en fomentar la adquisición de vehículos de cero o bajas emisiones y promover la retirada voluntaria de automóviles antiguos.

Esta medida pretende avanzar en la actualización del parque automovilístico, con incentivos orientados a facilitar el reemplazo progresivo de vehículos de mayor antigüedad por otros con menores niveles de emisiones.

gran medida de estos enlaces de autobús, especialmente en zonas afastadas de los corredores principales de transporte.

El debate no solo se centra en el transporte terrestre. La normativa también ha originado preocupación en relación con la conectividad aérea regional. El diputado cántabro ha asegurado que la ley «abre la puerta a penalizar aeropuertos como el Seve Ballesteros». En este contexto, distintas interpretaciones apuntan a que algunos artículos de la ley podrían influir en aspectos relacionados con tarifas, planificación

de infraestructuras, condiciones de operación o mecanismos de financiación de aeropuertos regionales. Uno de los argumentos expuestos por críticos de la norma es que los cambios podrían alterar el equilibrio entre grandes infraestructuras aeroportuarias y aeródromos con menor volumen de pasajeros, situando a estos últimos en una posición más vulnerable.

«INSEGURIDAD JURÍDICA». En relación con este punto, se ha señalado que AENA ha trasladado que ciertas enmiendas incluidas en el

trámite parlamentario podrían introducir «inseguridad jurídica» en la planificación de inversiones aeroportuarias, especialmente en las instalaciones de menor tamaño. La preocupación se basa en que, según las modificaciones previstas, las exigencias ambientales, la reorganización de prioridades de inversión y la adaptación al suministro de energías alternativas, recogida en el artículo 34 del título II, capítulo II, sección 3ª de la ley, podrían implicar cambios significativos en la gestión y las actividades de aeropuertos regionales. En el caso

de Cantabria, donde el aeropuerto Seve Ballesteros desempeña un papel esencial para la conexión de la comunidad con otros territorios, cualquier alteración en la estructura de apoyos o en los criterios de planificación podría tener efectos en la captación y mantenimiento de rutas aéreas.

Desde sectores críticos en la región se argumenta que la normativa puede derivar en un escenario donde la priorización de grandes nodos de transporte incrementa la diferencia entre zonas con alta densidad de población y territorios más

dispersos. De las Cuevas ha sintetizado esta visión afirmando que «con Óscar Puente, AENA gana millones y los aeropuertos pequeños pierden futuro». Las evaluaciones realizadas apuntan a que, en el ámbito terrestre, la supresión de paradas o la reducción de frecuencias en rutas estatales afectan directamente la movilidad de los habitantes de municipios rurales, mientras que, en el ámbito aéreo, los cambios regulatorios podrían dificultar la competitividad del aeropuerto cántabro en un entorno de mayores exigencias y redistribución de inversiones.