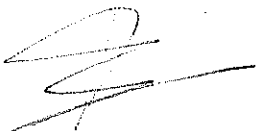


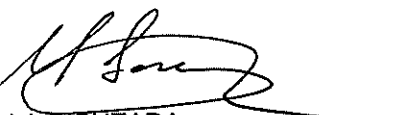
**A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente **Proposición no de Ley relativa a los Ferrocarriles Históricos**, para su debate en la Comisión de Fomento.

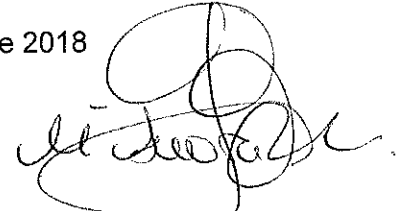
En el Congreso de los Diputados a 13 de marzo de 2018

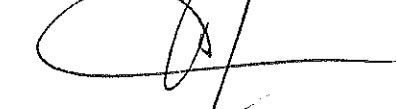
  
LA DIPUTADA  
NATALIA GONZÁLEZ PELÁEZ


  
LA DIPUTADA  
ESTHER PEÑA CAMARERO


  
LA DIPUTADA  
SORAYA RODRÍGUEZ RAMOS

  
EL DIPUTADO  
JOAN RUIZ CARBONELL

  
LA DIPUTADA  
AURORA FLÓREZ RODRÍGUEZ

  
EL DIPUTADO  
CESAR RAMOS ESTEBAN

  
LA DIPUTADA  
MAR ROMINGUERA SALAZAR

  
EL DIPUTADO  
DAVID SERRADA PARIENTE

PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

88/23/54/62/67/68/69/74/FO/cpc

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Se define como **ferrocarril histórico** un sistema ferroviario operativo independiente que, disponiendo de infraestructura, superestructura, instalaciones y material móvil, mayoritariamente procedente de un ferrocarril en desuso, tenga como objetivo **mantener viva la historia y cultura del ferrocarril**, recreando o preservando escenas ferroviarias del pasado, incluyendo, también, bajo esta denominación, la práctica del ciclocarril en dicho sistema ferroviario operativo, con normativa propia.

En ningún caso, la función de los ferrocarriles históricos es la del transporte de mercancías, ni de pasajeros, más allá de la recreación a la que se ha hecho referencia.

En nuestro país, se enmarcan bajo esta denominación, una serie de ferrocarriles, de características diferentes que van desde el tren de la Arganda en Madrid, hasta el, recientemente inaugurado, en Utrillas, pasando por el Ecomuseo de Samuño en Asturias o el conjunto minero de Río Tinto. Todos ellos, forman parte de una incipiente red de Ferrocarriles Históricos, organizados, a través de una entidad que pretende dar un futuro diferente a Ferrocarriles en desuso que aún conservan las vías o que se encuentran en disposición de volver a instalarlas, como espacios integrales, en los que se les da **una nueva vida a través de un uso, mayoritariamente cultural, recreativo o turístico.**

Si bien, en la actualidad, se trata de un número reducido de ferrocarriles, en su mayoría, de carácter minero y con trayectos cortos que no traspasan los límites de la Comunidad Autónoma en la que se asientan, nos encontramos ante una actividad con gran potencial que ha supuesto un incremento de la economía allí donde se han desarrollado, atrayendo, cada año, a miles de personas a bordo de los trenes. Viajeros y viajeras que, además de abonar sus billetes para el mantenimiento de la actividad, suponen para las zonas donde se ubican un potente motor económico, con gran repercusión en el sector servicios de la zona, contribuyendo a la generación de empleo.

Esa es una de las razones, por las que, en este momento, hay varios proyectos en marcha, con los que se espera tener un importante impacto económico. Se trata de proyectos que, en algunos, casos, suponen la recuperación de espacios degradados, tanto de trazados, como de estaciones, que se pueden convertir en vectores de desarrollo, con unas expectativas de impacto global exponencialmente más altas que otras actuaciones, al ubicarse en zonas rurales con procesos de recesión económica y despoblamiento demográfico importantes.

El potencial de desarrollo de los Ferrocarriles históricos nos lo da lo sucedido en otros países de la unión europea, como Francia que actualmente tiene noventa y cinco ferrocarriles históricos, cuarenta y cuatro experiencias de ciclodresinas y velorrailes (vehículos ligeros de tracción humana o con pequeños motores). En total mil doscientos kilómetros de vía en funcionamiento, prácticamente en su totalidad, pilotados por voluntariado que generan unos ochocientos puestos de trabajo directos y por los que viajan casi cuatro millones de personas. En el Reino Unido el número de trenes supera los doscientos con más de nueve millones de visitantes, dieciocho mil personas voluntarias y más de ocho mil vehículos en circulación.

Los Ferrocarriles históricos que ya funcionan en España, lo hacen al amparo de diferentes impulsos institucionales. Así, el tren del museo vasco del Ferrocarril, nació con el respaldo de Euskotren, mientras que los trenes mineros de Samuño o de Utrillas, lo hicieron bajo el impulso de los ayuntamientos en los que se asientan.

Todos cuentan, además, con la participación de grupos de personas voluntarias que dedican su tiempo y trabajo a la puesta en marcha y el mantenimiento de estos ferrocarriles con la finalidad de mantener vivo el patrimonio histórico ferroviario. Grupos de voluntariado organizados a través de asociaciones que se han ido haciendo con un importante material ferroviario histórico, aglutinando a miles de personas para las que esta actividad supone un incentivo a su participación social, contribuyendo a favorecer un envejecimiento activo y saludable.

A día de hoy, los Ferrocarriles históricos no cuentan con ninguna normativa que los regule, facilitando su impulso y desarrollo y estableciendo los requisitos y condiciones que las estructuras y los ferrocarriles deben cumplir, para una circulación segura. Esta falta de regulación, supone un lastre para su implementación, al que hemos de añadir que, en ningún caso ADIF, haya permitido el desarrollo de trayectos por sus vías desafectadas por desuso para la circulación de trenes de viajeros y mercancías, impidiendo, así, la puesta en marcha de algunos proyectos que resultarían de gran interés.

España es el único país de nuestro entorno que carece de una normativa específica. De hecho, los ferrocarriles históricos que se encuentran, en este momento, en activo, circulan siguiendo su propia autorregulación. Es cierto que nos encontramos ante un tema complejo, que afecta especialmente a municipios y a Comunidades Autónomas, tanto por el interés cultural como por el desarrollo turístico y económico, que aunque, en este momento, cuenta con ferrocarriles de corto recorrido, su regulación, a nivel estatal, permitiría darle un mayor impulso y acometer proyectos que trasciendan el ámbito autonómico.

Sería necesario, por tanto, articular medidas y promover una regulación que permita el desarrollo de los ferrocarriles históricos de una forma segura, incentivando su implementación y posibilitando que ADIF permita el desarrollo de proyectos que circulen por vías desafectadas para el uso comercial ferroviario.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista formula la siguiente:

### PROPOSICIÓN NO DE LEY

“El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1.- Promover en colaboración con la FEMP y con las Comunidades Autónomas, la aprobación de una normativa que regule los Ferrocarriles Históricos, como elementos básicos para la protección del patrimonio ferroviario, incorporando a la misma las condiciones de circulación y medidas de seguridad específicas para ferrocarriles históricos como las que ya se vienen cumpliendo por las entidades existentes y que priorice el uso ferroviario vienen cumpliendo y que priorice el uso ferroviario para la circulación de ferrocarriles históricos, de las vías desafectadas por desuso para transportes comerciales de viajeros y mercancías.

2.- Poner en marcha, en colaboración con la FEMP y las Comunidades Autónomas, un Plan de Protección y Uso del Patrimonio Ferroviario Histórico, en el que se incentive el desarrollo de ferrocarriles históricos, como una forma de protección cultural y de impulso económico.

3.- Impulsar las medidas necesarias para que ADIF posibilite la circulación de los ferrocarriles históricos a través de las vías que se encuentren desafectadas, priorizando el mantenimiento de su uso ferroviario como una forma de contribuir al mantenimiento del patrimonio ferroviario histórico.”