



La alta velocidad llega a Asturias

Óscar Puente defiende que la Variante de Pajares supone un avance trascendental para la igualdad de oportunidades y la transformación económica de Asturias

- El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible acompaña a Su Majestad el Rey y al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, en el viaje inaugural del tramo de alta velocidad entre León y Asturias.
- Los servicios comerciales arrancan mañana, 30 de noviembre. Renfe ya ha vendido casi 70.000 billetes y se prevé alcanzar los 1,25 millones de viajeros en su primer año.
- La variante permite recortar en más de una hora la conexión entre Madrid y Asturias, tiempo que se reducirá en 15 minutos más con la llegada de los trenes Avril en el primer trimestre de 2024.
- Se han invertido 4.000 millones de euros para un tramo de 50 km, entre La Robla y Pola de Lena, que permite superar la Cordillera Cantábrica mediante 12 túneles y 10 viaductos.
- La infraestructura es una doble vía electrificada con una velocidad máxima de 275 km/h. Su trazado recorta en 37 km la longitud del tramo actual por el Puerto de Pajares y permite aumentar un 15% la carga en los trenes de mercancías.

Madrid, 29 de noviembre de 2023

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, ha acompañado hoy a Su Majestad el Rey, Felipe VI, y al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, en el viaje inaugural de los servicios de alta velocidad a Asturias, donde ha afirmado que la puesta en servicio de la Variante de Pajares, un tramo de 50 kilómetros que permite salvar en menos de 15 minutos la Cordillera Cantábrica, supondrá un avance trascendental para la igualdad de oportunidades y la transformación económica del Principado.



No en vano, la variante permite reducir los tiempos de viaje de más de una hora entre Madrid y Asturias, a lo que se añadirá una reducción extra de 15 minutos con la llegada de los trenes Avril en el primer trimestre de 2024, que también permitirán ampliar las frecuencias, las plazas y los servicios a Avilés.

El evento ha consistido en un viaje en tren desde Madrid hasta Oviedo, donde se ha celebrado un acto institucional al que también han asistido los presidentes de Asturias, Adrián Barbón, y de Castilla y León, Alfonso Fernández Mañueco. No en vano, el nuevo tramo entre La Robla y Pola de Lena, que se pone en servicio mañana, 30 de noviembre, permite conectar León y Asturias con alta velocidad.

“Es un gran día para Asturias y para el conjunto de España, se trata de la obra más singular del sistema ferroviario español”, ha señalado el ministro de Transportes, que ha agradecido la labor de sus predecesores en el cargo y de los más de 5.000 trabajadores que han intervenido en esta obra, que empezó hace 20 años y ha supuesto una inversión de 4.000 millones de euros.

Óscar Puente ha incidido en que se trata de un proyecto de país en el que han participado todos los Gobiernos de la democracia en pos de un crecimiento justo y equilibrado “que nos fortalece”. En definitiva, tal y como ha explicado, son unas obras que permiten subir a Asturias al tren de la modernidad, ahorrando miles de horas de tiempo de viaje y de emisiones de CO2 al año y atrayendo la demanda de mercancías y viajeros desde y hacia los tres grandes polos de actividad asturianos: Oviedo, Gijón y Avilés.

4.000 millones de euros de inversión

El ministro ha hecho hincapié en la complejidad técnica de este proyecto que une Asturias con el interior peninsular y cuyo diseño permite alcanzar una velocidad máxima de 275 km/h, salvando la Cordillera Cantábrica con 50 nuevos km, de los que 40 discurren a través de 12 túneles, destacando el de Pajares, de 25 km; y con 10 viaductos, uno de ellos el de Campomanes, único en nuestra red.

El titular de Transportes ha afirmado que esta obra refuerza la imagen de excelencia que España ha construido en torno al ferrocarril. “Somos un referente internacional para otros países que buscan en nosotros experiencia y fiabilidad para sus proyectos de transporte”, ha aseverado.



Este nuevo hito en la movilidad de España va a permitir canalizar todo el tráfico comercial ferroviario entre Asturias y la Meseta y dar un paso más en la transformación económica hacia un modelo sostenible. También permitirá la integración de los mercados locales en otros de mayor dimensión, generando más oportunidades de trabajo y más alicientes para las empresas, con un efecto multiplicador en el turismo.

Los datos lo atestiguan, dado que Renfe ya ha vendido casi 70.000 billetes de AVE a Asturias y, para el primer año, se espera que 1,25 millones de pasajeros aprovechen los nuevos servicios de alta velocidad para viajar al Principado.

El ministro también se ha referido al impulso que va a recibir el transporte ferroviario de mercancías, que permitirá transportar trenes con hasta un 15% más de carga y mayor longitud (hasta cuatro vagones más). Es por eso por lo que se ha referido a la Variante como “la obra más importante del Corredor Atlántico”.

Óscar Puente ha señalado que esta infraestructura es el inicio de una nueva era para las conexiones ferroviarias con Asturias y ha detallado los proyectos que desde el Ministerio se están desarrollando en este sentido:

- Duplicación del tramo Valladolid-León.
- Doble vía con ancho mixto entre León y La Robla.
- Renovación de la línea La Pola – Oviedo.
- Plan para la mejora de Cercanías, cuyas actuaciones serán presentadas próximamente.

Características técnicas de la llegada de la alta velocidad a Asturias

La conexión en alta velocidad con Asturias es una de las obras de ingeniería más complejas en Europa y el mundo. En su recorrido, atraviesa montañas y una gran complejidad geológica de la Cordillera Cantábrica, con formaciones muy diversas: pizarrosas, calizas, cuarcíticas, etc. que representaron un gran reto en el proceso de excavación.

La nueva línea La Robla-Pola de Lena (50 km) o Variante de Pajares, a la que se ha destinado una inversión de 4.000 millones de euros, está integrada por la sucesión de 12 túneles y 10 viaductos con los que se salva la Cordillera Cantábrica y el importante desnivel entre Asturias y la Meseta (500 metros), con un máximo respeto e integración en el entorno.



Su construcción ha supuesto un desafío sin precedentes: trabajaron hasta 5.000 profesionales y 5 tuneladoras al mismo tiempo en la construcción del túnel bitubo de Pajares, que discurre a un kilómetro de profundidad.

El 80% de su trazado, 40 km, en túnel

El 80% de del trazado de la variante discurre en túnel, es decir, 40 kilómetros. Entre ellos, destaca el túnel de Pajares, de 25 km de longitud, que es el séptimo túnel ferroviario más largo de Europa, dotado de los más avanzados equipamientos de protección y seguridad: dispone de 58 salidas de emergencia presurizadas, una cada 400 metros, a través de galerías que conectan los túneles entre sí (uno de ellos permite la evacuación en caso de incidencia en el otro), además de dos galerías de comunicación al exterior: la de Buiza (6 km) para incidencias y emergencias y la de Folledo (3 km), destinada a mantenimiento.

El trazado está integrado también por diez viaductos (1,8 km). Cuatro de estos viaductos son dobles, esto es, se ha construido un viaducto para cada una de las dos vías de la línea: los del Huerna (42 m), San Blas (129 m), Sotiello (135 m) y Teso (365 m). Además, cuenta con el único viaducto triple (tres vías, una en cada viaducto) de toda la red ferroviaria española: Campomanes (118 m).

La infraestructura es una doble vía electrificada, con el sistema de señalización ferroviaria más avanzado (ERTMS nivel 2). Su trazado recorta en 37 km la longitud del tramo actual por el Puerto de Pajares -que data del siglo XIX- y presenta una menor altitud y pendiente, facilitando los trabajos de mantenimiento invernal de la línea.

Viajeros y mercancías

La Variante de Pajares es una de las líneas ferroviarias más versátiles de España, ya que va a ser utilizada por trenes de viajeros y de mercancías.

Una de sus dos vías (vía I, túnel este) es de ancho mixto o 'tres hilos', lo que permite el paso de trenes en ancho ibérico y estándar para alta velocidad, y la otra (vía II, túnel oeste) de ancho convencional sobre traviesa polivalente (permite convertirla a ancho estándar). Además, cuenta con un cambiador en Campomanes para que los trenes combinen los distintos anchos de vía y dos Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET) en Campomanes y La Robla.

Respeto e integración en el entorno



El diseño, planificación y construcción de la Variante de Pajares ha estado alineado con el respeto e integración de la infraestructura en el entorno natural, con medidas y actuaciones como las siguientes:

- Colaboración con la Fundación Oso Pardo para su protección y seguimiento y control de las medidas de conservación y protección de su hábitat natural.
- Protección del Río Huerna y Bernesga, en base a los parámetros de la Confederación Hidrográfica del Norte y del Duero, respectivamente.
- Restauraciones ambientales con la plantación de árboles y plantas autóctonas, entre ellos, avellanos, castaños, robles, álamos, sauces acebos y cerezos.
- Restauración en los emboquilles de los túneles y los depósitos de residuos inertes, como el de La Cortina.
- Reducción del paso de camiones y otros vehículos pesados con el despliegue temporal de cintas transportadoras, de hasta 3 km, para el transporte de materiales y residuos.
- Medidas hidrológicas: depuradoras para el control de calidad de las aguas y red de drenaje separativa en todos túneles para evitar vertidos.

Liderazgo en alta velocidad

La conexión de Asturias da un nuevo impulso al desarrollo de red ferroviaria de alta velocidad en España, que supera los 4.000 km y se consolida como la mayor de Europa y segunda mayor del mundo.

Tras una inversión de más de 65.000 millones de euros en las últimas tres décadas, la alta velocidad en España conecta a más de medio centenar de ciudades de una treintena de provincias.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible avanza, a través de Adif, en el despliegue de la alta velocidad en más territorios de la geografía española con una cartera de obras en marcha por valor de 9.000 millones de euros. Así, se impulsa el desarrollo de las líneas a Cantabria, el País Vasco y Navarra, la que unirá Murcia y Almería, y las nuevas fases del desarrollo del corredor a Extremadura; la mayor parte de ellas enmarcadas en los corredores transeuropeos Atlántico y Mediterráneo.



Financiación europea

El proyecto ha contado con el apoyo de una financiación significativo de los fondos de la política de cohesión de la UE. En los períodos de financiación 2000-2006 y 2007-2013, se han movilizado más de 518 millones de euros del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y del Fondo de Cohesión para las obras de construcción del túnel de Pajares, incluidas también algunas subsecciones.

El proyecto también se ha financiado con 121,6 millones de euros del Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia (MRR) para infraestructuras adicionales, como aparatos acústicos e instalaciones de seguridad, y ha recibido una contribución adicional de 3,2 millones de euros con cargo a la financiación de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).

Material gráfico



Nota de prensa





Nota de prensa

