

La Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-València alcanza sus primeros 15 años en servicio reforzándose como puente de alta velocidad con el Mediterráneo: los 391km de esta primera línea se han ampliado hasta los 706km del actual Corredor de Levante que, además de con capital del Turia, ya conecta con Alicante, Castellón y Murcia, y desde Madrid, con ciudades del norte y noroeste de forma directa y sin cambiar de tren. Un corredor que, además, encadena récords anuales de tráfico ferroviario. Adif sigue impulsando históricas actuaciones, como la ampliación de las estaciones de Madrid Chamartín Clara Campoamor y Valencia Joaquín Sorolla, o el Canal de Acceso de Valencia, para que este puente llegue a más destinos, acoja más tráfico y viajeros, y canalice la movilidad sostenible del futuro.



15 años LAV Madrid-València

PUENTE DE ALTA VELOCIDAD AL MEDITERRANEO

Con la puesta en servicio de la LAV a Valencia y Albacete:

- La alta velocidad llegó al Mediterráneo
- El tiempo de viaje entre Madrid y Valencia se recortó en dos horas
- Se estrenaron cuatro nuevas estaciones
- España alcanzó el liderazgo en alta velocidad que aún mantiene
- Y marcó una referencia en integración del ferrocarril en el entorno
- Se dio un decisivo paso en vertebración territorial
- Y en promoción cultural e histórica: permitió descubrir gran número de yacimientos, uno de ellos hoy Ruta de los Dinosaurios
- La ingeniería civil logró nuevos hitos con estructuras como los viaductos de Contreras y el Istmo, imagen y marca de la LAV a Levante, o el túnel de La Cabrera

En sus primeros quince años en servicio:

- Se ha extendido a nuevos destinos: Castellón, Alicante y Murcia
- También hasta Chamartín Clara Campoamor, abriendo la puerta a conexiones directas al norte y noreste
- Uno de los tres corredores en los que arrancó la liberalización del transporte ferroviario de viajeros
- Uno de los primeros de la UE en acoger la circulación de trenes de tres empresas ferroviarias distintas
- Registra una sucesión de récords de tráfico ferroviario
- Demostrada resiliencia: recuperación en tiempo récord de los daños de la Dana de octubre de 2024

Próximos hitos del corredor de Levante:

- Ampliación y remodelación de Chamartín Clara Campoamor
- Conexión de alta velocidad con Madrid-Barajas
- Ampliación y remodelación de València Joaquín Sorolla
- Nueva estación Murcia del Carmen
- Canal de Acceso a València y desarrollo de la nueva Estación Central
- Refuerzo de la conexión con Castellón
- Conexión en alta velocidad con Alicante, para unir las tres capitales valencianas, y ampliación del número de vías de Alacant Terminal
- Ampliación de Puerta de Atocha Almudena Grandes

De la LAV Madrid-València al Corredor de Levante, en cifras

6.600 millones de euros: inversión en la construcción de la LAV a València y Albacete

755 millones de euros (2010-2024): mantenimiento con el que sigue a la vanguardia y garantiza su disponibilidad y fiabilidad

4 nuevas estaciones inauguradas con la puesta en servicio de la LAV

391km: longitud de la LAV Madrid-València (435km con la conexión a Albacete),
hoy 397km (al sumar el acceso a Chamartín)

706km: longitud del actual Corredor de alta velocidad a Levante al que se ha ido extendiendo la LAV



2 horas: reducción del tiempo de viaje Madrid-València que posibilitó la LAV

10.994 trenes circularon por la línea en 2011, su primer año completo en servicio

19.775 trenes, casi el doble (+80%), circularon por el corredor en 2024

2022, dos nuevas empresas ferroviarias entran a prestar servicio por la LAV Madrid-València

16 millones de trenes/km, récord de tráfico con que el Corredor de Levante cerró 2024, por encima del cosechado en 2023 y un **77% más** respecto a 2022, y pese a los días de suspensión por la Dana.

7,2km, longitud del túnel de La Cabrera, el más largo de la línea

261m, luz el arco del Viaducto de Contreras, histórica estructura de ingeniería y símbolo del Corredor

11 pilas de hasta 70m de altura y trazado de 830m en curva del viaducto del Istmo, el otro referente de la LAV



800 millones, 12% de la inversión total de la LAV, se destinó a integración y recuperación ambiental

350 pasos de fauna habilitados a lo largo de la línea para facilitar el cruce de animales

9,3 millones de m² de espacios revegetados

211 actuaciones arqueológicas realizadas durante su construcción

58 yacimientos relevantes descubiertos, fundamentalmente de las edades del Bronce y el Hierro

10.000 fósiles del Cretácico Superior, de dinosaurios y otras especies, hallados en el yacimiento paleontológico de Lo Hueco, descubierto en Fuentes (Cuenca) gracias a la construcción de la línea, el más importante de su género en Europa Occidental, y hoy Museo y Ruta de los Dinosaurios. (Foto: Museo de Paleontología de CLM)



La alta velocidad llegó a Levante

La puesta en servicio de la LAV Madrid-Valencia, y la conexión a Albacete, el 19 de diciembre de 2010 supuso la llegada de la alta velocidad a Levante*. Tras una inversión de 6.600 millones de euros, se estrenaron 391km (435 km con la conexión a Albacete) de doble vía, ancho estándar y última tecnología ferroviaria, como la de comunicaciones móviles GSM-R o la de señalización y gestión de tren ERTMS.

Acortó distancias y amplió vertebración. La nueva línea recortó unas dos horas el tiempo de viaje en tren entre Madrid y Valencia.

Y reforzó la cohesión y vertebración territorial. Castilla La Mancha se convirtió en primera comunidad con todas las capitales conectadas por alta velocidad. Se pusieron en servicio cuatro nuevas estaciones: Cuenca Fernando Zóbel, Albacete Los Llanos, Requena-Utiel y Valencia Joaquín Sorolla, además de la terminal de Llegadas de Madrid Puerta de Atocha-Almudena Grandes. Todas referentes de accesibilidad, funcionalidad, diseño y sostenibilidad.

Liderazgo mundial. Al mismo tiempo, España se convirtió en el segundo país del mundo, tras China, y el primero de Europa en alta velocidad ferroviaria, al sumar una red 2.665 km, liderazgo que mantiene con la actual red de unos 4.000 km.

Estructuras récord de ingeniería civil. La LAV Valencia constituye un referente también en ingeniería civil. Construida en menos de una década** cuenta con estructuras récord, reconocidas internacionalmente:

Viaducto de Contreras (587,3m).

Ubicado entre las provincias de Cuenca y Valencia, sobrevuela el embalse de Contreras con un arco de hormigón que, con sus 261m de luz, en su día constituyó el mayor de la red ferroviaria europea. Construido con una avanzada técnica, por la que se progresó simultáneamente desde las dos orillas del embalse, su estilizado diseño (37,5m de altura), además de favorecer su integración en el entorno, brinda a los viajeros de los trenes que lo cruzan privilegiadas vistas al excepcional emplazamiento paisajístico que lo rodea y las hoces del río Cabriel***.



Viaducto del Istmo. También en el ámbito del embalse de Contreras, en sus 830m presenta 11 pilas de hasta 70m de altura, y un trazado en curva con un reducido radio para facilitar su integración en el entorno.

Túnel de La Cabrera (7,2km). El más largo de la línea. Situado entre Siete Aguas y Buñol, se perforó en apenas diez meses, batiendo hasta siete veces el récord mundial de avance en excavación con tuneladora, hasta un máximo de 92,8m.



Túnel de la Horcajada (4km). En Cuenca, el segundo de mayor longitud de la línea.

Túnel de El Regajal (2,3 km), que superó un doble desafío por el reto geológico y técnico que supuso su construcción a partir de un diseño orientado a integrarse y proteger el entorno que cruza: el Mar de Ontígola, humedal de la Reserva Natural de El Regajal (Toledo).

Entre el resto de destacadas estructuras, figuran el túnel de **Torrent (2,9 km)** y los **viaductos del Turia (572m)**.



Referente de integración y respeto al entorno. La LAV Madrid-València es ejemplo de la contribución de ingeniería a la movilidad sostenible, que prima en el desarrollo de toda la red de alta velocidad. El diseño de su trazado se integró, mediante distintas estructuras, con el rico y variado entorno ambiental por el que discurre. Su construcción lo respetó, minimizando afecciones con medidas de protección de fauna, flora y atmósfera, y adecuándose a las características de las zonas y los ciclos biológicos de su fauna y, posteriormente, se restauraron zonas de trabajos con revegetación o restauración de caminos.



Recuperación de la Historia construyendo el futuro. También es referente de la contribución de la construcción de la red de alta velocidad a la promoción y el conocimiento de la Historia. Hasta 221 actuaciones arqueológicas se realizaron durante el desarrollo de la LAV, de las que 58 derivaron en importantes yacimientos, fundamentalmente de las edades del Bronce y el Hierro. Los más relevantes: el yacimiento paleontológico de Lo Hueco, en Fuentes (Cuenca), hoy museo y ruta de Dinosaurios, y la villa romana de Cornelius, en L'Ènova (Valencia). (Foto: Museo de Paleontología de CLM).

Quince años ampliándose a más destinos, trenes y viajeros

Durante sus primeros quince años en servicio, la LAV ha continuado cosechando hitos derivados de su continua expansión, para unir más destinos, y del consecuente crecimiento del tráfico, impulsado además por la liberalización del transporte de viajeros en ferrocarril.

Nuevos destinos en el Levante y sureste.

Así, sólo tres años después de la puesta en servicio de la LAV Madrid-València, en junio de 2013, el corredor se extendió a Alicante con la inauguración del tramo Albacete-Alacant-Terminal (165km) y la estación Villena AV. Y en enero de 2018 llegó a Castellón, gracias al despliegue de tercer hilo o carril en una de las dos vías desde València.

En febrero de 2021 se estrenó el tramo Monforte del Cid-Elche/Orihuela-Beniel (52km), primer paso hacia Murcia, donde llegó en diciembre de 2022, con otros nuevos 15km.



También hacia el norte.

El corredor de Levante también se ha extendido hacia el norte, gracias a la puesta en servicio, en julio de 2022, de dos estratégicas infraestructuras: la duplicación de las vías de entrada y salida a Madrid por el sur, las del tramo Atocha-Torrejón de Velasco (28km), y el túnel de alta velocidad (7,3km) que cruza el corazón de la capital hasta conectar con Chamartín Clara Campoamor. Esta estación asumió entonces su papel de cabecera del corredor de Levante, permitiendo que las empresas ferroviarias ofrezcan circulaciones de alta velocidad entre ciudades del norte y noroeste y ciudades del Levante directas, sin cambiar de estación o tren en Madrid.



Más trenes y viajeros.

Además, acoge la circulación de un cada vez mayor número de trenes y viajeros, impulsado por la liberalización del transporte de viajeros. El 7 de octubre de 2022 comenzó a dar servicio en la LAV Madrid-València un segundo operador (Ouigo) y el 16 de diciembre, un tercero (Iryo), con lo que, junto a la LAV Madrid-Barcelona, se convierte en el primer corredor europeo en el que circulan trenes de tres empresas ferroviarias.



Récords de tráfico.

Al cierre de septiembre de 2025, el tráfico ferroviario por el corredor de Levante alcanzó 12,8 millones de trenes por km, con lo que previsiblemente a fin de año superará el máximo de 16 millones de trenes/km con que concluyó 2024, un 5,3% por encima del ya récord de 15,2 millones de tren/km logrado en 2023. Este fue el primer año completo con tres operadores, en el que su tráfico se disparó un 68% sobre los 9 millones de tren/km de 2022.

Resiliencia.

La LAV Madrid-Valencia logró recuperarse en apenas quince días de los daños causados por la Dana que afectó a la Comunitat Valenciana en octubre de 2024, que impactó en 149km de vía, afectando gravemente dos puntos, el túnel de Chiva y el de Torrent.



Un puente en continua expansión



El corredor de Levante conmemora 15 años de la puesta en servicio de su primera línea mientras continúa su expansión. Adif impulsa históricas y estratégicas actuaciones para aumentar su capacidad, y renovar sus principales estaciones, y así seguir conectando con nuevos destinos, respondiendo al aumento de tráfico y viajeros, y vertebrando el país

Impulso al Corredor Mediterráneo: conexión a Alicante y Almería, y refuerzo de Castellón... Adif refuerza la conexión València-Castellón con la implantación de tercer carril en la segunda de las dos vías de la actual línea (74 km), mientras que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible trabaja en la definición de una segunda línea. En paralelo, Adif completa la conexión por alta velocidad de las tres capitales valencianas, desplegando el tercer hilo entre Xàtiva-La Encina-Alicante, e impulsa la construcción de la nueva Línea de Alta Velocidad Murcia-Almería.

...y nuevo Canal de Acceso a València. La actuación ferroviaria y urbanística más ambiciosa de la historia reciente de la Comunitat que, además de aumentar la capacidad de la salida y entrada sur de todo tipo de trenes a València, reforzará la integración del ferrocarril en la ciudad. En la actualidad, se avanza en la construcción del túnel de 1,2km que canalizará todas las circulaciones ferroviarias en su acceso sur a la ciudad.

Chamartín Clara Campoamor se transforma en 'hub' de movilidad sostenible e intermodal: dobla su capacidad para alta velocidad con doce vías y un nuevo vestíbulo de viajeros amplio, funcional, moderno y luminoso. En paralelo, Adif trabaja en su conexión con el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas.

Ampliación de València Joaquín Sorolla: contará con once vías de alta velocidad, un vestíbulo ampliado y más espacio comercial y para aparcamiento.

Nueva estación Murcia del Carmen, en servicio en 2026. Integrada en el entorno y de 4.400 m2 de superficie, contará con ocho vías, tanto para alta velocidad como Cercanías, y espacios para viajeros accesibles, modernos y sostenibles.

Alacant Terminal, una de las estaciones con más vías de alta velocidad: Contará con diez vías para parada y estacionamiento de trenes de alta velocidad, más del doble respecto a las cuatro con que actualmente dispone, gracias a la puesta en servicio de seis nuevas vías: cuatro de nueva construcción y dos por la conversión de vías convencionales.

Puerta de Atocha Almudena Grandes se ampliará con cuatro nuevas vías de alta velocidad subterráneas, que además permitirán conectar la estación con Chamartín, y con nuevas zonas para viajeros. En la actualidad, Adif completa la remodelación de la histórica marquesina y la recuperación de su entrada principal a la glorieta de Carlos V a través de una nueva zona verde.

Impulso a València Estación Central y preservación de València Nord. Adif avanza en la licitación del contrato de redacción de los proyectos de la nueva Estación Central de València, fase previa a la licitación de las obras. La nueva estación, subterránea, además de un hito arquitectónico y de referencia de la ciudad, será centro neurálgico de la red ferroviaria y eje vertebrador de la movilidad urbana, metropolitana, y de larga distancia. El proyecto también analizará el futuro de la histórica estación de València Nord, Bien de Interés Cultural que Adif actualmente rehabilita para garantizar su preservación.



* Tras los pasos que la nueva red ya había dado al sur (LAV Madrid-Sevilla en 1992, conexión a Toledo en 2005 y a Málaga en 2007), al noreste (LAV a Zaragoza y Lleida en 2003, a Tarragona en 2006 y a Barcelona, en 2008) y al norte (LAV Madrid-Valladolid en 2007).

**Su construcción se aprobó en 1999 y comenzó en 2004

***En julio de 2010, Adif recibe el Premio Internacional Puente de Alcántara por la LAV a su paso por las Hoces del Cabriel