Nota de prensa

Asume desde mañana la cabecera de los tráficos de alta velocidad Madrid-Alicante/Murcia

Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, nodo estratégico para la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril

- **Las infraestructuras puestas en servicio, con una inversión de más de 1.000 M€, impulsan el desarrollo de una red vertebrada de ancho internacional en España, que permite la interconexión de las líneas de alta velocidad norte, sur y este que pasan por Madrid, favoreciendo su interoperabilidad**

12 SEPTIEMBRE 2022

Madrid, 12 de septiembre de 2022 (Adif Alta Velocidad).

Madrid-Chamartín-Clara Campoamor se consolida como nodo estratégico para la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, con dos nuevas actuaciones: el túnel Chamartín-Atocha y el acceso sur a la capital a través del tramo, hasta Torrejón de Velasco, que conecta la alta velocidad norte, sur y este; y el hecho de convertirse a partir de mañana en la cabecera de los servicios de alta velocidad Madrid-Alicante/Murcia, acogiendo progresivamente y por primera vez los tráficos de un total de tres operadores ferroviarios: Renfe/Avlo, Ouigo e Iryo.

Este avance se materializa tras la puesta en operación el 1 de julio de dos infraestructuras claves y estratégicas para la vertebración territorial del país, la liberalización del transporte de viajeros y la movilidad sostenible, en las que se ha invertido más de 1.000 millones de euros:

- el túnel para trenes de alta velocidad que cruza Madrid y que, además de conectar las estaciones Chamartín y Atocha, unifica las líneas de alta velocidad en una red única y transversal;
- el nuevo acceso sur a la capital para la alta velocidad desde y hacia el Levante, que conecta con el túnel.

Estas infraestructuras han hecho posible que Chamartín asuma el papel de estación cabecera de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Levante, que se le asignó cuando se construyó, y pueda aliviar la saturación de Madrid-Puerta de Atocha. A partir de mañana, todos los servicios de la relación Madrid-Alicante /Murcia, y viceversa, tendrán su origen o destino en Chamartín-Clara Campoamor, salvo dos trayectos por sentido que se mantendrán en Puerta de Atocha. En total, se trasladarán hasta 10 servicios diarios por sentido, que se suman a los 3 transversales por sentido que ya circulaban por el túnel desde julio.

Los tráficos con destino Valencia seguirán operando temporalmente desde Madrid-Puerta de Atocha, hasta que Chamartín disponga de 8 vías de ancho estándar, con la entrada en servicio en los próximos meses de las nuevas vías 14 y 15. A partir de ese momento, todos los trenes de Levante se trasladarán a Chamartín-Clara Campoamor con la excepción de ocho servicios que se mantendrán en Puerta de Atocha (dos por sentido en la relación Madrid-Alicante /Murcia y dos por sentido en la relación Madrid-Valencia-Castellón).

De esta forma, la estación suma estas nuevas circulaciones a las que ya gestiona: las líneas de alta velocidad y larga distancia entre Madrid y el noroeste y norte del país: la que une Madrid con Galicia, la que conecta con Segovia, Valladolid, Salamanca, Palencia, León y Burgos, y, desde estas ciudades, con la Cornisa Cantábrica y el País Vasco.

Relaciones con los Medios
C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 - Madrid
Tlf.: 917744473 / 917744474
prensa@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes
www.adifaltavelocidad.es

Nota de prensa

Unificar la red de alta velocidad y trayectos transversales

Las nuevas infraestructuras permiten a los trenes entre Madrid y ciudades de Levante la entrada y salida de la capital por el nuevo acceso sur y, a través del nuevo túnel, su partida y llegada a Chamartín. También podrán continuar hacia el norte al brindar a las empresas ferroviarias la posibilidad de programar trenes transversales para viajar entre ciudades de la mitad norte y el Levante sin cambiar de tren en la capital.

El túnel potenciará también los viajes transversales desde y hasta Barcelona y otras ciudades del este, una vez que concluya la conexión entre las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia, que se construye en la actualidad en el entorno de Madrid.

Las infraestructuras programadas en fases posteriores garantizarán que los trenes que pasen por Madrid tengan parada en Chamartín y Atocha, una vez culmine la ampliación subterránea de la estación de Puerta de Atocha, con su conexión con el nuevo túnel.

Así se materializará el concepto de Madrid con una estación y dos terminales: Atocha y Chamartín.

Más inversiones para responder a nuevos desafíos

Con este horizonte, ambas estaciones están inmersas en ambiciosos y complejos planes de ampliación y modernización, para responder al desafío que representa la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, con más servicios y ofertas para el ciudadano.

Nota de prensa

En Chamartín, en concreto, los trabajos comprenden desde la ampliación del número de vías y el vestíbulo, hasta la conexión por alta velocidad con el aeropuerto, la transformación de su edificio en un proceso internacional y la optimización de su integración en la ciudad. Así, se convertirá en un *hub* de transporte multimodal, referente mundial de movilidad y nuevo hito de la arquitectura y el urbanismo de Madrid.

El nuevo túnel y la duplicación de vías de acceso sur a Madrid constituyen además un nuevo paso en el desarrollo de la red de alta velocidad, que alcanzará los 4.000 km de longitud a finales de este año, consolidando a España en el primer país europeo y el segundo en el mundo en este ámbito.

Estas actuaciones contribuyen a la consecución de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), como son el número 9, que persigue la promoción de infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad; el 8 (contribución al crecimiento económico y el empleo) y el 7 (eficiencia energética).