

En FIDMA 2022, en el Pabellón del Principado destinado a la sidra, candidata como Patrimonio Inmaterial de la Humanidad

Adif explora la conexión natural de la alta velocidad con el desarrollo económico y cultural de Asturias

- En su exposición “Conexión Natural – La Alta Velocidad llega a Asturias”, explica los retos de ingeniería y construcción sin precedentes de esta infraestructura clave a través de elementos audiovisuales, interactivos y paneles informativos
- El proyecto incluye la Variante de Pajares, la obra más compleja realizada en la red ferroviaria española: 50 km de longitud de los que el 80% discurren en túnel, entre ellos, el bitubo base de 25 km, el 6º más largo de Europa y 7º del mundo

06 AGOSTO 2022

Adif y Adif Alta Velocidad (Adif AV) participan en la 65ª edición de la Feria Internacional de Muestras de Asturias (FIDMA) hasta el 21 de agosto con el espacio “Conexión Natural – La Alta Velocidad llega a Asturias”, en el pabellón del Principado dedicado a la sidra, candidata como Patrimonio Inmaterial de la Humanidad.

A través de un itinerario integrado por elementos audiovisuales, interactivos - para la participación de los visitantes- y paneles informativos, la exposición explora los aspectos más destacados de la conexión ferroviaria de alta velocidad a Asturias, que ya se encuentra en fase de pruebas.

Delegación de Comunicación Noroeste

Tlf: 987842335

irubio@adif.es

prensanoroeste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Entre ellos, destaca la Variante de Pajares, el núcleo fundamental de esta infraestructura. Su construcción ha supuesto un reto de ingeniería y construcción sin precedentes, en una zona dominada por formaciones geológicas muy cambiantes.

La variante, de 50 km, incluye 12 túneles, que representan el 80% de la longitud total. El más relevante, el túnel base bitubo (uno para cada vía), que cuenta con 25 km de longitud y es el 6º más largo de Europa y 7º del mundo. La profundidad a la que discurre alcanza 1 km, lo que equivale a la altura de las 4 torres de Madrid una encima de otra o al rascacielos Burj Khalifa.

El visitante podrá conocer también cómo operaron las 5 tuneladoras que excavaron el túnel de base desde otros tantos puntos de ataque, unas máquinas de 2.000 toneladas (el peso de un transbordador espacial) y la longitud de la torre Eiffel. El sistema de perforación mediante cabeza rotatoria o el revestimiento de los túneles mediante anillos formados por 7 dovelas de hormigón, prefabricadas con las medidas exactas y colocadas mediante sistemas guiados de precisión por láser, a buen seguro sorprenderán por su sofisticación.

Cerca de 4.000 personas han participado en la construcción de la Variante de Pajares, que cuenta con el equipamiento y las instalaciones más avanzadas, como un sistema de ventilación de chorro integrado por hasta 214 ventiladores en los túneles, y los más modernos elementos de seguridad y comunicaciones.

La obra ferroviaria más compleja desarrollada en España

Delegación de Comunicación Noroeste

Tlf: 987842335

irubio@adif.es

prensanoroeste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

La Variante ferroviaria de Pajares salva el paso bajo la Cordillera Cantábrica y el importante desnivel existente entre las provincias de León y Asturias, lo que ha supuesto todo un reto para la ingeniería y para los técnicos de Adif y Adif AV.

El proyecto presenta una enorme complejidad técnica, tanto en fase de obra como en las etapas previas de estudios y proyectos, por las características geotécnicas del macizo que atraviesa el trazado y por la necesidad de aunar los parámetros de alta velocidad y de tráfico de mercancías en una misma línea, lo que convierte a la Variante de Pajares quizá en la obra ferroviaria más compleja desarrollada en nuestro país.

La puesta en servicio de esta variante permitirá:

Una reducción de los tiempos de viaje en el trayecto Madrid-Valladolid-León-Oviedo/Gijón.

El incremento de la capacidad y la fiabilidad de la infraestructura.

Un aumento del confort, gracias a los parámetros de trazado y a la calidad del equipamiento de vía, reemplazando al actual itinerario por el puerto de Pajares, que data del siglo XIX.

Asimismo, potenciará los tráficos de mercancías, que evitarán el complicado tránsito por la actual rampa de Pajares, caracterizada por sus fuertes pendientes, mínimos radios de curva, mayor longitud en km, climatología muy adversa en invierno, etc.

Su construcción se ha desarrollado implementando medidas de protección medioambiental en un entorno natural único, incluyendo:

Delegación de Comunicación Noroeste

Tlf: 987842335

irubio@adif.es

prensanoroeste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Restauraciones medioambientales (plantaciones de árboles y vegetación, hidrosiembra).

Restauración en los emboquilles de los túneles y de los depósitos controlados de residuos inertes, como el de La Cortina.

Cintas transportadoras con varios km de longitud para reducir el tráfico pesado de camiones.

Protección del río Huerna, según los parámetros de la Confederación Hidrográfica del Norte.

Convenios para protección del oso pardo.

La construcción de la Variante de Pajares contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) número 9, que tiene entre sus metas desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad.

Financiación europea

Las obras de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias han sido cofinanciadas por fondos procedentes de la Unión Europea.

Dentro del período 2000-2006, las obras de plataforma de los túneles de Pajares han recibido ayudas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Operativo Integrado de Castilla y León y del Programa Operativo Integrado de Asturias, con un importe que asciende a 284 y 107,9 millones de euros respectivamente. Por su parte, los estudios y proyectos han sido cofinanciados con una ayuda por importe de 3,2 millones procedente de las Ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte).

Delegación de Comunicación Noroeste

Tlf: 987842335

irubio@adif.es

prensanoroeste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Y dentro del periodo 2007-2013, las obras de plataforma de los subtramos La Robla-Túneles de Pajares y Túneles de Pajares-Pola de Lena, han sido cofinanciadas por el Fondo de Cohesión, dentro del P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, con una ayuda de 126,4 millones de euros.

Las actuaciones de adaptación al tercer carril y sistema ERTMS de las instalaciones, protección acústica e instalaciones de protección y seguridad en los túneles de la Variante de Pajares van a ser financiadas por la Unión Europea – NextGenerationEU con una ayuda estimada de 121,6 millones de euros.

Delegación de Comunicación Noroeste

Tlf: 987842335

irubio@adif.es

prensanoroeste@adif.es

*Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de
citar fuentes*

www.adifaltavelocidad.es