Las inversiones ferroviarias en alta velocidad previstas por Adif superan los 12.000 M€ entre 2021 y 2025

La alta velocidad alcanza los 4.000 km y consolida el liderazgo mundial de España en un modelo de movilidad sostenible

- **Tras Madrid-Sevilla, la red de Adif AV se ha multiplicado casi por ocho, con inversiones de más de 57.200 M€. Hoy por las líneas de AV en España circulan 365 trenes al día, frente a los 12 operativos en 1992**
- **Tres décadas después, la LAV Madrid-Sevilla acometerá un proyecto integral de mejora con una inversión estimada de más de 650 M€**
- **El desafío continúa con la liberalización, que está democratizando su uso y consolidará al tren como el primer medio de transporte en España**

Nota de prensa

21 ABRIL 2022

La red ferroviaria de alta velocidad gestionada por Adif AV alcanzará en 2022 los 4.000 km de longitud, consolidando el liderazgo mundial de España en el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible, conectado, vertebrador y dinamizador de territorios. De hecho, nuestro país es el primero en Europa y el segundo en el mundo, tras China, por kilómetros de alta velocidad operados.

Tres décadas después de la puesta en servicio de la primera línea de alta velocidad de España, entre Madrid y Sevilla (470,5 km) -la mayor obra de ingeniería ferroviaria realizada hasta ese momento en España-, la red se ha multiplicado casi por ocho, con inversiones acumuladas que superan los 57.200 millones de euros.

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

El éxito técnico y comercial de Madrid-Sevilla impulsó el desarrollo de más líneas y consolidó los atributos que definen actualmente la alta velocidad: los que perfilan al ferrocarril como el transporte del futuro y el eje de una movilidad sostenible, segura, integradora e inteligente.

De hecho, Adif AV trabaja en ampliar los beneficios del ferrocarril de alta velocidad a más territorios. En este sentido, entre 2021 y 2025, prevé inversiones de más de 12.000 millones de euros en corredores y estaciones. Esta apuesta se verá reforzada por el Plan de Transformación, Recuperación y Resiliencia del Gobierno de España, dentro del mecanismo de financiación *Next Generation* de la UE.

En la actualidad, y tras la LAV Madrid-Galicia completada antes de finalizar 2021, se culminan las conexiones a Murcia y Burgos, así como la primera fase de la línea a Extremadura (Plasencia-Badajoz) y el nuevo túnel en ancho estándar (el empleado por los trenes de alta velocidad) entre Atocha y Chamartín, en Madrid. Esta infraestructura permitirá conectar todos los corredores de alta velocidad, conformando una red única y transversal entre las principales ciudades del país. El nuevo túnel se completa con la duplicación de vías del trazado comprendido entre Atocha y Torrejón de Velasco, que permitirá un mayor volumen de tráficos y circulaciones al Levante y el sur del país.

Treinta años después, la LAV Madrid-Sevilla acometerá además un proyecto integral de mejora, con una inversión estimada de más de 650 millones de euros, para garantizar los mismos altos estándares de fiabilidad y confort que viene prestando desde su puesta en servicio. Las inversiones incluirán la instalación del sistema de control y mando ERTMS, que convertirá a la línea en plenamente interoperable.

Innovación, sostenibilidad y conectividad

La construcción de la primera línea de alta velocidad en 1992 inició una transformación sin precedentes del ferrocarril, tanto desde el punto de vista tecnológico como industrial, con la introducción de tecnologías desconocidas hasta entonces en el transporte ferroviario en nuestro país y la participación de empresas españolas. Este proceso ha permitido a España pasar de ser importador a exportador de tecnología y *know-how*, que hoy aplican países de todo el mundo.

La alta velocidad también fue pionera en el ámbito de la sostenibilidad, consolidando el respecto al entorno como pilar básico. La construcción de esta infraestructura incluyó medidas preventivas y correctoras de impacto ambiental, antes de contar con normativas, así como avanzadas tecnologías para el control y vigilancia ambiental. La sostenibilidad se traslada también a la circulación por una red libre de emisiones de GEI (Gases de Efecto Invernadero), impulsada por electricidad generada por fuentes renovables.

La innovación aplicada en la alta velocidad transformó también los conceptos de mantenimiento, circulación y conectividad. El nuevo servicio ferroviario supuso la subida del teléfono a bordo del tren y la introducción de la fibra óptica para las comunicaciones. El mantenimiento ha incorporado una visión predictiva, mientras que los sistemas de control del tráfico ferroviario permiten una gestión inteligente e integrada de los sistemas de control de tráfico. Estos sistemas hacen posible en la actualidad la circulación por esta infraestructura ferroviaria de 360 trenes de alta velocidad al día, frente a los 12 trenes diarios con los que se inició la explotación de Madrid-Sevilla.

La puesta en servicio de esta línea, construida en ancho estándar (1.435 mm), supuso también el primer paso hacia una mayor integración con el resto de la infraestructura ferroviaria europea, la interoperabilidad. Hoy en día, la red de Adif y Adif AV es la que cuenta con mayor número de km con el avanzado sistema

de control y mando ERTMS (más de 2.600 km en servicio), plenamente interoperable.

Tres décadas después de la puesta en operación de los primeros 470,5 km de alta velocidad en España, Adif afronta el reto de la liberalización de la red para democratizar su uso y poner al servicio de los ciudadanos las oportunidades que ofrece de una movilidad segura y sostenible a precios competitivos, que definitivamente consolidará al tren como el primer medio de transporte en España.

Nota de prensa

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