



El secretario de Estado, Rafael Catalá, ha visitado las obras de la Variante de Pajares en su vertiente asturiana

La alta velocidad permitirá realizar el trayecto Oviedo-Madrid en tres horas y cuarto

- Adif licitará en julio los contratos de montaje de vía y electrificación de la Variante de Pajares
- La alta velocidad a Asturias es objetivo irrenunciable para el Ministerio de Fomento
- En la primera fase, la vía en la Variante se instalará en ancho ibérico sobre traviesa polivalente, con electrificación a 25.000 V, la habitual en líneas de alta velocidad
- Esta solución facilitará su integración con el resto de infraestructuras ferroviarias actualmente en servicio y evitará su aislamiento
- La instalación de este tipo de traviesa, apta tanto para ancho internacional como ibérico, permitirá el cambio entre uno y otro, mediante una rápida y sencilla operación de adaptación, cuando concluyan las obras de conexión de la Variante con el resto de la red de alta velocidad

Madrid, 17 de mayo de 2013 (Ministerio de Fomento).

El secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, Rafael Catalá, ha visitado esta mañana las obras de construcción de la variante ferroviaria de Pajares en su vertiente asturiana.

En su visita, Catalá ha informado sobre la decisión adoptada en relación al tipo de vía que se instalará en la Variante de Pajares, que en esta primera fase entrará en servicio en ancho ibérico, y que estará dotada de traviesa polivalente, apta para los dos anchos de vía, internacional (1.435 mm) e ibérico (1.668 mm), así como de electrificación a 25.000 V, la habitual en líneas de alta velocidad.



Nota de prensa

Esta solución posibilita el cambio entre uno y otro ancho cuando concluyan las obras de conexión de la Variante con el resto de la red de alta velocidad, mediante una rápida y sencilla adaptación que no llevaría más de un mes, y permitirá realizar el trayecto Oviedo-Madrid, cuando la conexión esté concluida, en alrededor de tres horas y cuarto.

La explotación inicial en ancho ibérico permite no aislar la Variante de Pajares respecto al resto de infraestructuras ferroviarias actualmente en servicio, en tanto concluyen las obras de conexión de dicha Variante con el resto de la red de alta velocidad.

Con esta solución, cuyos contratos de montaje de vía y electrificación serán licitados a lo largo del próximo mes de julio, también se evita la utilización de cambiadores de ancho en el inicio y final del tramo y se facilita la gestión y explotación de la infraestructura, a la vez que posibilita una utilización más racional del parque móvil ferroviario al permitir también el tráfico de trenes de mercancías.

Otra ventaja añadida de la explotación inicial en ancho ibérico de la Variante es que no solo permitirá los tráficos actuales de mercancías (182 trenes/semana), sino que actuará como potenciador de futuros tráficos mediante la ampliación del ámbito de influencia de los puertos de Asturias, a la vez que los servicios de viajeros con procedencia y destino Asturias de ancho convencional (57 trenes/semana en la actualidad) podrán obtener las ventajas del uso de la nueva infraestructura sin modificar la condición de su rodadura.

Variante de Pajares

La denominada Variante de Pajares, de 49,7 km de longitud, supone un gran reto de ingeniería por su complejidad constructiva y por la diversidad geológica y morfológica del macizo montañoso a superar, la Cordillera Cantábrica entre León y Asturias, lo que ha obligado a la adopción de técnicas constructivas también complejas y específicas.

El nuevo trazado se ha diseñado con parámetros de alta velocidad y en él se incluyen los enlaces con la actual línea de ancho convencional



León-Gijón, en las proximidades de La Robla (León) y en la estación de ferrocarril de Pola de Lena (Asturias).

La construcción de la Variante de Pajares supondrá una disminución de unos 33 km en el recorrido entre León y Oviedo. Además de una reducción del tiempo de viaje entre ambas capitales y las correspondientes mejoras en el confort, la nueva infraestructura incrementará la seguridad al contar con vallado a ambos lados de la vía.

El núcleo central de la Variante lo constituyen los túneles de Pajares, de 25 km de longitud, lo que les convierte en los sextos más largos de Europa y los séptimos del mundo. Se trata de dos tubos paralelos para vía única, unidos mediante galerías de conexión cada 400 m y separados por una distancia aproximada de 50 m en el interior del macizo.

Fondos europeos

Las obras de construcción de la Variante de Pajares tienen asignada la siguiente financiación europea:

Dentro del periodo 2000-2006 han sido cofinanciadas:

- Por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), a través del Programa Operativo Integrado de Castilla y León y del Programa Operativo Integrado de Asturias, las obras de plataforma de los túneles de Pajares, con una ayuda que asciende a 284 y 107,9 millones de euros, respectivamente.
- Por las Ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte), los estudios y proyectos, con una ayuda que asciende a 3,2 millones de euros.

Dentro del periodo 2007-2013 serán cofinanciadas:

Por el Fondo de Cohesión, dentro del P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, las obras de plataforma de los subtramos La Robla-Túneles de Pajares y Túneles de Pajares-Pola de Lena, el suministro y montaje de vía e



Nota de prensa

instalaciones y diversas actuaciones adicionales en el interior de los Túneles de Pajares, con una ayuda estimada de 389 millones de euros.