



El presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, acompañó a Don Felipe en el acto inaugural

Nota de prensa

Su Alteza Real el Príncipe de Asturias inaugura la conexión de alta velocidad entre Madrid y Alicante

- La nueva relación permite reducir los actuales tiempos de viaje entre Madrid y Alicante en cincuenta minutos, dejándolos en dos horas y veinte minutos, y su disminución progresiva hasta las dos horas y cinco minutos cuando se hayan consolidado la infraestructura y los sistemas
- Con una inversión de 1.920 millones de euros, el trayecto Albacete-Alicante, que forma parte de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, se constituye en uno de los principales ejes de comunicación del centro con el sureste peninsular
- Renfe ofrece inicialmente 9 trenes diarios por sentido entre Madrid y Alicante. El viaje en AVE de Madrid a Alicante podrá hacerse desde 19,45 euros, en trenes accesibles y con compromiso de puntualidad
- La inauguración de este tramo, que entrará en servicio comercial mañana, amplía la red española de alta velocidad, que suma ya más de 3.100 km, con lo que España se consolida como el segundo del mundo y el primero de Europa en kilómetros de alta velocidad en servicio
- Con la incorporación de Villena y Alicante, son ya 31 las estaciones conectadas a la red de alta velocidad, distribuidas en 21 provincias que aglutinan al 60,3% de la población española



Nota de prensa

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

Su Alteza Real el Príncipe de Asturias, acompañado por el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, y los ministros de Fomento y Exteriores, Ana Pastor y José Manuel García-Margallo, ha presidido hoy la inauguración de la nueva conexión de alta velocidad entre Albacete, Villena y Alicante.

Al acto han asistido también los presidentes de Castilla-La Mancha y la Comunidad Valenciana, M^a Dolores de Cospedal y Alberto Fabra.

Esta conexión, que forma parte de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia y que ha supuesto una inversión de 1.920 millones de euros se convierte en el eje central de las futuras conexiones de alta velocidad del centro con el sureste peninsular.

La nueva infraestructura, de 165 kilómetros de longitud, permitirá reducir los actuales tiempos de viaje entre Madrid y Alicante en 50 minutos inicialmente, dejándolos establecidos en dos horas y veinte minutos, aunque progresivamente irán disminuyendo hasta alcanzar las dos horas y cinco minutos cuando la infraestructura y los sistemas instalados tanto en la superestructura como a bordo hayan efectuado su rodaje y asentamiento.

De este modo, la progresiva entrada en servicio del ERTMS nivel 2, facilitará la elevación paulatina de la velocidad del sistema hasta los 300 km/h en los tramos en que sea posible en función de la infraestructura y el material rodante, lo que a su vez favorecerá la posterior reducción de los tiempos de viaje.

De igual forma, la puesta en marcha del mencionado tramo de alta velocidad no sólo va a acercar Alicante y Madrid, sino que beneficiará también a otros destinos transversales del norte de la península, como son Santander, Gijón y Galicia, mejorando los tiempos de los servicios existentes actualmente.



Nota de prensa

La entrada en servicio comercial de la nueva relación mañana, 18 de junio, supone otro hito en el objetivo del Gobierno de promover una red de alta velocidad mallada y vertebradora del territorio y una muestra más del compromiso del Ministerio de Fomento con los ciudadanos de Alicante y la Comunidad Valenciana, que se verán beneficiados de unas infraestructuras y servicios de gran calidad.

En este sentido, en el último año y medio se han puesto en valor alrededor de 300 nuevos kilómetros de red de alta velocidad, con lo que la red española de alta velocidad supera ya los 3.100 kilómetros de longitud. España se reafirma así como el segundo país del mundo, tras China, y el primero de Europa en longitud de líneas de altas prestaciones en servicio.

Del mismo modo, la entrada en explotación de este trayecto supone una mejora del sistema de transporte interregional, que impulsa y favorece el desarrollo socioeconómico de las zonas por las que transcurre; la competitividad empresarial, con inversiones realmente productivas y lo que representa en términos de generación de empleo, cohesión social y transformación urbana; además de sostenibilidad económica y medioambiental a partir de la plena integración en el entorno.

Madrid-Alicante: 18 servicios de alta velocidad diarios

Renfe estrena esta conexión con 18 servicios diarios de alta velocidad (nueve por sentido) y cuatro más de refuerzo los fines de semana y fechas con puntas de movilidad. El AVE conectará Alicante y Madrid con paradas en Cuenca, Albacete y Villena. Los trenes Alvia permitirán además conexiones directas y diarias con Gijón y Santander.

El servicio de fin de semana y de fechas punta se reforzará con una conexión directa con Galicia, con origen en Galicia los sábados y vuelta desde Alicante los domingos y un AVE más de refuerzo entre Madrid y Alicante con salida de la capital los viernes por la tarde y vuelta de Alicante los domingos por la noche.



Nota de prensa

Con esta oferta, Renfe aumentará la oferta diaria de plazas en este servicio en un 40%, al pasar de las 4.800 a las 6.300 plazas, en clases Preferente, Turista y Turista +, con el compromiso de puntualidad AVE y en trenes totalmente adaptados a personas con movilidad reducida.

La nueva política comercial de Renfe para sus trenes de Alta Velocidad permitirá viajar entre Madrid y Alicante en 2 horas y 20 minutos desde 19,45 euros. Estos servicios se comercializan con el sistema de precios dinámicos de Renfe (con billetes Promo, Promo + y Oferta Mesa), y también se podrán adquirir con Bonos Ave (10 viajes por 42 euros cada uno). Además, los billetes de AVE incluirán el derecho a viajar en los núcleos de Cercanías de Madrid y Murcia/Alicante.

Nuevas rutas de alta velocidad con enlace

El nuevo AVE Madrid-Alicante permitirá mejorar además los tiempos de viaje y las frecuencias en otras conexiones. Renfe ofrece cuatro frecuencias diarias con billete integrado entre Alicante y Andalucía (Córdoba, Sevilla y Málaga), una frecuencia diaria con Aragón, otra con Castilla y León y País Vasco y otra más a Galicia, que se suma a la conexión directa Alvia de los fines de semana.

Además, la oferta de dos Alvias diarios por sentido desde Gijón y Santander permite conectar Alicante sin cambiar de tren con Segovia, Valladolid, León y Palencia.

El Combinado Cercanías permite asimismo extender el viaje en las provincias de Alicante y Murcia que cuentan con este servicio que se extiende hasta Águilas.

Impulso a la vertebración territorial y la conexión internacional

El impulso a la conexión entre diferentes comunidades mediante líneas de alta velocidad reafirma el compromiso del Gobierno de dotar al país de infraestructuras de primer orden, capaces de ofrecer nuevas oportunidades a los territorios.



Nota de prensa

La entrada en servicio de la nueva conexión está en línea con los objetivos fijados por el Gobierno en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024, encaminados a potenciar la red de alta velocidad española como uno de los principales elementos vertebradores del territorio, eficaz y de gran calidad.

Con la extensión de la alta velocidad a Alicante se eleva ya a 31 el número de estaciones conectadas directamente a la red de alta velocidad española, distribuidas en 21 provincias que concentran aproximadamente al 60,3% de la población total española.

Así, en la red de alta velocidad se integran actualmente las siguientes estaciones: A Coruña, Albacete Los Llanos, Alicante, Antequera-Santa Ana, Barcelona-Sants, Calatayud, Ciudad Real, Córdoba Central, Cuenca Fernando Zóbel, Figueres-Vilafant, Girona, Guadalajara Yebes, Huesca, Lleida Pirineus, Madrid (Puerta de Atocha y Chamartín), Málaga María Zambrano, Ourense, Puente Genil-Herrera, Puertollano, Requena-Utiel, Santiago de Compostela, Segovia Guiomar, Sevilla Santa Justa, Tardienta, Camp de Tarragona, Toledo, Valencia Joaquín Sorolla, Valladolid Campo Grande, Villena y Zaragoza Delicias.

Financiación europea

La construcción del trayecto de alta velocidad Albacete-Alicante ha sido cofinanciada por la UE con un total de 231,8 millones de euros. En el periodo 2000-2006, las ayudas ascendieron a 124,5 millones de euros y en el periodo 2007-2013 a 107,3 millones de euros.

El Fondo de Cohesión ha contribuido en el periodo 2000-2006 con una ayuda de 20 millones de euros para la construcción de la plataforma de los Accesos a Alicante-Fase I y en el periodo 2007-2013 con una ayuda de 102,9 millones de euros para la ejecución de la plataforma de los tramos Caudete-Sax y La Alcoraya-Alicante.

El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del P.O. Integrado de la Comunidad Valencia 2000-2006 cofinanció la



Nota de prensa

plataforma del tramo Sax-La Alcoraya con una ayuda de 99,4 millones de euros.

Las Ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte) 2000-2006 cofinanciaron con 5,1 millones, los estudios y proyectos y en el periodo 2007-2013 el despliegue del Sistema de Gestión de Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS) entre Albacete y Alicante con una ayuda de 4,4 millones de euros.

El total de ayudas europeas recibidas por la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia es de 1.955,5 millones de euros, 1.299,1 millones de euros de Fondo de Cohesión 603,8 del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y 52,6 millones de euros de las Ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte).

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) participa también en la financiación de esta línea de alta velocidad.



ANEXO I

Principales características del trayecto Albacete-Alicante

El trayecto Albacete-Alicante, de 165 kilómetros de longitud, forma parte de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, de 955 km de doble vía en ancho UIC, electrificada y adaptada a los más exigentes parámetros de la alta velocidad, está dotada de instalaciones y equipamientos que permitirán una velocidad comercial de hasta 300 km/h.

Entre las características técnicas destacan las siguientes:

- Estaciones: Albacete Los Llanos, Villena Alta Velocidad y Alacant Terminal.
- PAET: Chinchilla, Bonete y Monforte del Cid.
- Centro de Regulación y Control de alta velocidad: Albacete.
- Electrificación: 2X25 KV en c.a.
- Subestaciones eléctricas: Campanario y Sax.
- Sistemas de protección al tren: ERTMS N2 y ASFA digital.
- Telecomunicaciones móviles: GSM-R

Elementos singulares del trayecto Albacete-Alicante

La nueva infraestructura, que ha supuesto un verdadero reto de ingeniería ferroviaria, ha sido construida con los parámetros más exigentes en cuanto a calidad y seguridad.

Su trazado, que nace en la estación de Albacete y finaliza en la de Alicante, incluye elementos singulares de infraestructura, entre los que destacan tres túneles y cuatro viaductos, así como dos nudos ferroviarios.

Túneles:

- Túnel de Las Barrancadas.
- Túnel de la Sierra de las Águilas.



- Túnel del Canal de Acceso a la estación de Alicante.

Viaductos:

- Viaducto sobre la Acequia del Rey y la CV-813.
- Viaducto del Cordel de Sax.
- Viaducto sobre el río Vinalopó.
- Viaducto sobre el barranco de Salinetas y la vía férrea La Encina-Alicante (1.260 m).

Nudos ferroviarios:

Nudo de La Encina (Fase I): Tiene una longitud de 25,5 km. Ubicado en los términos municipales de Almansa y Caudete (Albacete), Villena (Alicante) y Fuente la Higuera (Valencia), constituye el punto de bifurcación y confluencia de las líneas que conectan entre sí Madrid/Albacete, Valencia y Alicante/Murcia. Entre sus elementos singulares destacan ocho viaductos.

Nudo de Monforte del Cid: El nudo ferroviario de distribución de la línea de alta velocidad desde Albacete hacia la ciudad de Alicante, por un lado, y a las de Elche y Murcia, por otro, forma un triángulo que posibilita la conexión entre las tres poblaciones.

Tecnología de vanguardia y máxima seguridad

En el plano tecnológico, esta nueva línea facilita e incorpora los avances en materia de I+D+i mediante la innovación en infraestructura, señalización, electrificación y material rodante.

Además, constituye un campo de integración de tecnología estándar europea, desarrollada por ingenieros españoles. Sirva como ejemplo la implantación del sistema ERTMS nivel 2 de gestión de la circulación ferroviaria, que sitúa a la línea en cabeza en materia de tecnología en redes de alta velocidad.



El ERTMS

La conexión Albacete-Alicante disfrutará desde el momento inicial de las principales ventajas que incorpora la alta velocidad ferroviaria, como son la seguridad, fiabilidad, regularidad y calidad del servicio, gracias a que dispone de una infraestructura con las mejores tecnologías de las instaladas en la red ferroviaria española.

En este aspecto, la LAV Albacete-Alicante está dotada con el más avanzado sistema de señalización y control, el ERTMS nivel 2, actualmente en servicio solo en la LAV Madrid-Barcelona-Frontera francesa, lo que ha permitido a los trenes laboratorio de Adif alcanzar durante las pruebas velocidades punta de hasta 330 km/h.

Este sistema tiene como respaldo de seguridad el sistema ASFA, de señalización lateral, instalado en todas las líneas de alta velocidad y red convencional españolas, y que garantiza la mayor seguridad y fiabilidad en la explotación ferroviaria.

De este modo, hasta que los equipos embarcados superen el necesario rodaje, homologaciones y pruebas técnicas, y se compruebe su perfecto diálogo con la infraestructura, la gestión y explotación de la LAV se realizará con el sistema ASFA, hasta la entrada en funcionamiento del ERTMS nivel 2.

Así, aunque la velocidad inicial de circulación no sea la máxima que permitiría el ERTMS nivel 2, la entrada en servicio de la LAV con el sistema ASFA posibilitará su rentabilización inmediata y que los ciudadanos disfruten desde el primer momento de un servicio de la máxima calidad, en tanto se ajustan los sistemas y se asienta la infraestructura; algo habitual en todas las LAV a lo largo de los más de 21 años de historia de la alta velocidad español

Integración urbana y ambiental

La integración con el medio ambiente forma parte sustancial de la filosofía que inspira todas las actuaciones del Ministerio de Fomento.



Nota de prensa

Aproximadamente el 12% de la inversión de la línea, va destinado a medidas de protección y conservación del entorno. De este modo, las obras han supuesto un claro ejemplo de la preocupación por la naturaleza, ya que han sido definidas y planteadas para causar el menor impacto posible en el entorno.

En este sentido, debido a los condicionantes naturales, los proyectos constructivos han tenido en cuenta los corredores medioambientales existentes y las técnicas de construcción han sido pensadas exclusivamente para minimizar los posibles impactos. Se han desarrollado estudios de afección del ruido a núcleos urbanos, instalado sistemas de reciclaje de residuos de hormigón, empleado sistemas de reducción de contaminantes a la atmósfera mediante la instalación de motores ecológicos en los vehículos pesados, reciclado y aprovechado de materiales, etc.

Con el objetivo de minimizar el impacto de la nueva línea de alta velocidad, se han adoptado otras medidas de integración, como la construcción de 14 km de pantallas acústicas entre Caudete y Alicante con aislamiento realizado mediante placas de hormigón y metálicas y una inversión de 25,4 millones de euros.

Otras actuaciones significativas han sido la construcción de pasos superiores, encauzamientos fluviales u operaciones de ajardinamiento y plantación de árboles.

Protección del Patrimonio Cultural

El Ministerio de Fomento, a través de Adif, colabora con las instituciones y administraciones públicas para la preservación del patrimonio histórico-cultural. En los 955 km del total de la línea, se han encontrado 221 yacimientos, 58 de los cuales son catalogados como de alto interés histórico.

Por su interés cultural, hay que destacar los restos que se han encontrado en el término municipal de Villena. Se trata de un



yacimiento con restos humanos de una antigüedad cercana a los 8.000 años.

Desarrollo socioeconómico y vertebración territorial

Los beneficios socioeconómicos de la puesta en servicio de una línea de alta velocidad son numerosos y se extienden a amplios sectores de la sociedad, elevando la competitividad de las economías en su entorno.

Así, el empleo de la alta velocidad como modo de transporte induce directamente un crecimiento de la productividad, acompañado de la consiguiente reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero; sin olvidar que durante la fase de construcción de cualquier línea se crean miles de puestos de trabajo. Además, la alta velocidad genera una demanda inducida muy importante y, en consecuencia, un crecimiento económico adicional.

Desde que se inició el recorrido de la alta velocidad ferroviaria en España, 141 millones de personas han viajado en trenes de alta velocidad de Renfe, y otros 52 millones de personas se han beneficiado de las ventajas de estas infraestructuras en otros servicios de la operadora.

Las estaciones

Para adecuar las estaciones a las necesidades generadas por los nuevos tráficos de alta velocidad y garantizar el acceso a los nuevos servicios con plenas garantías de movilidad, confort y seguridad, se ha construido una nueva estación en Villena y se ha procedido a la adaptación de la estación de Alicante.

Estación de Villena de alta velocidad

La estación de Villena, con una inversión efectuada en su construcción de más de 11,5 millones de euros, compatibiliza tanto posibles circulaciones con inicio y final en Villena como trenes de paso hacia



Nota de prensa

otros destinos. El edificio se ubica entre los puntos kilométricos 103/400 y 105/000 del tramo Villena-Sax, 6 km al sur de Villena y 2,5 km al oeste de la autopista A-31.

Ocupa una superficie de 4.526 m², distribuidos en dos plantas. En la planta baja se sitúan las dependencias de uso público, mientras que la planta superior es de uso restringido para personal interno y oficinas.

Dispone de unas instalaciones con los mayores parámetros de calidad y representa un hito fundamental que favorece el acceso de la alta velocidad a los ciudadanos de las comarcas interiores y del altiplano murciano.

El edificio será diseñado siguiendo criterios de sostenibilidad, basados en el manual 'Estación Sostenible 360°'. El uso racional de los recursos, el ahorro de energía, el aislamiento térmico, la completa accesibilidad y el respeto al medio ambiente constituyen los conceptos básicos del proyecto.

Adaptación de la estación de Alicante a la alta velocidad

Las obras se enmarcan dentro del tramo Accesos a Alicante Fase II, delimitado en un extremo por el tramo Accesos a Alicante, Fase I y, en el otro extremo, por la estación de Alicante, a lo largo de terrenos ferroviarios en la capital alicantina.

Las obras están financiadas por la Sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo de Transportes (Avant), compuesta por el Ministerio de Fomento, a través de Adif y Renfe Operadora, Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Alicante.

La ampliación de la estación se ha efectuado mediante una playa de seis vías (4 de ancho internacional UIC y las 2 restantes de ancho ibérico), y tres andenes, que se ubican en el lado norte. La llegada de la alta velocidad ha precisado del espacio adyacente para la construcción de la zona de embarque, así como para conectar los



Nota de prensa

andenes destinados a los servicios de alta velocidad con el edificio de viajeros de la actual estación.

Además, existen espacios destinados a estacionamiento de taxis, vehículos de alquiler, autocares y zona de abastecimiento de trenes, entre otros.



ANEXO II

HORARIOS MADRID-ALICANTE

Nota de prensa

Tipo de Tren	AVE	AVE	AVE	ALVIA	AVE	ALVIA	AVE
Nº de Tren	5074	5094	5104	4072	5124	4092	5154
Circulación	LMXJVS-	DIARIO	DIARIO	LMXJV--	LMXJV--	SD	LMXJV--
Observaciones:	(1)		(2)		(3)	(4)	(5)
Madrid P.A.	7:25	9:30	10:45	12:25	12:25	14:40	15:10
Cuenca	8:17	--	11:37	--	13:17	--	16:02
Albacete	8:57	10:51	12:12	14:00	13:52	16:18	16:37
Villena	9:39	--	12:56	14:44	14.36	17:02	17:21
Alacant	10:03	11:50	13:20	15:06	15.00	17:24	17:45
				Procede de Santander		Procede de Santander	

Tipo de Tren	ALVIA	AVE	ALVIA	AVE	AVE	AVE
Nº de Tren	4284	5164	4100	5184	5194	5204
Circulación	S	V	DIARIO	LMXJV-D	DIARIO	LMXJV-D
Observaciones:	(6)	(7)			(8)	(9)
Madrid P.A.	15:55	16:25	16:45	18:25	19:20	20:50
Cuenca	16:57	--	17:48	19:17	--	21:42
Albacete	17:40	--	18:26	19:52	20.40	22:17
Villena	18:24	--	19:10	20:36	--	23:01
Alacant	18:46	18:45	19:32	21:00	21:40	23:25
	Procede de Galicia		Procede de Gijón			

- 1.- No circula el 5/12/13.
- 2.- No circula del 15/07/13 al 8/09/13
- 3.- Circula del 15/07/13 al 8/09/13
- 4.- Circula diario del 15/07/13 al 8/09/13
- 5.- No circula del 15/07/13 al 8/09/13
- 6.- Circula: 1/07/13; 15/07/13; 16/07/13; 31/07/13, 1/08/13 y 14/08/13
- 7.- No circula: 1/11/13; 6/12/13.- Circula: 31/10/13; 5/12/13.
- 8.- No circula: 15/08/13; 1/11/13; 6/12/13.
- 9.- No circula: 24/12/13; 31/12/13.



HORARIOS ALICANTE-MADRID

Nota de prensa

Tipo de Tren	AVE	AVE	AVE	ALVIA	ALVIA	AVE
Nº de Tren	5065	5075	5095	4355	4141	5125
Circulación	LMXJV--	LMXJVS-	DIARIO	D	DIARIO	LMXJVS-

Observaciones: (10) (11)

Alacant	6:00	7:10	9.00	10:35	11:00	12:30
Villena	6:23	--	9:23	10:58	11:23	12:53
Albacete	7:08	8:13	10.08	11:43	12:08	13:38
Cuenca	7:48	8:48	--	12:23	12:45	14:13
Madrid P.A.	8:40	9:40	11:31	13:26	13:49	15:07
				Destino Galicia	Destino Gijón	

Tipo de Tren	ALVIA	AVE	AVE	AVE	AVE
Nº de Tren	4183	5165	5185	5205	5215
Circulación	DIARIO	DIARIO	DIARIO	LMXJV-D	D

Observaciones: (12)

Alacant	14:35	16.00	18.10	20:00	21:15
Villena	14:58	16:23	--	20:23	--
Albacete	15:43	17:08	19:12	21:08	--
Cuenca	--	17:43	--	21:43	--
Madrid P.A.	17:18	18:36	20:32	22:38	23:35
	Destino Santander				

10.- No circula: 15/08/13; 31/10/13; 6/12/13; 25/12/13.

11.- Circula: 2/07/13; 16/07/13; 17/07/13; 1/08/13, 2/08/13 y 15/08/13

12.- No circula el 24/12/13



PRECIOS

Nota de prensa

Origen	Destino	Turista		Precios Promo "desde"		Turista Plus		Preferente		Bono AVE
		AVE	ALVIA	AVE	ALVIA	AVE	ALVIA	AVE	ALVIA	Turista (*)
Madrid	Cuenca	34,8	33,8	10,45	10,15	41,8	40,6	58,7	52,5	22,6
Madrid	Albacete	44,5	44,5	13,35	13,35	53,4	53,4	75	69	28,9
Madrid	Villena	60,6	58,8	18,20	17,65	72,7	70,6	102,1	91,1	39,4
Madrid	Alicante	64,9	62,9	19,45	18,90	77,9	75,5	109,4	97,5	42,2
Cuenca	Albacete	14,5	14,5	4,35	4,35	17,3	17,3	24,4	22,4	9,4
Cuenca	Villena	34,4	32,5	10,30	9,75	41,3	39	58	50,4	22,3
Cuenca	Alicante	39,1	37,2	11,75	11,15	46,9	44,6	65,9	57,7	25,4
Albacete	Villena	22,4	20,8	6,70	6,25	26,9	25	37,7	32,3	14,5
Albacete	Alicante	27,2	25,6	8,15	7,70	32,6	30,7	45,8	39,6	17,7
Villena	Alicante	17,5	15,9	5,25	4,75	21	19,1	29,5	24,7	11,4

TRENES

AVE Serie 100

Los trenes de la serie 100 disponen de 8 coches con plazas en Preferente (71), Turista Plus (38) y Turista (212), así como una plaza PMR. Estos convoyes, que realizarán el trayecto entre Madrid y Alicante, tienen un diseño interior y exterior distinto y remodelado.

Los S-100 ofrecen equipos de vídeo y radio para los pasajeros, así como megafonía a bordo. Disponen, además, de enchufes en los asientos de todas las clases.



AVE Serie 112

El viaje también se prestará en trenes AVE de la Serie 112. Cada tren se compone de 12 coches y de dos cabezas motrices en los extremos. La serie está diseñada para circular comercialmente a 350 km/h, aunque se ha homologado a 330 km/h. La velocidad máxima a la que circula actualmente es de 300 km/h.

Este modelo de tren dispone de 2 coches de clase Preferente (39 plazas), 1 coche de Turista Plus (26 plazas) y 8 coches de clase Turista (292 plazas + 2 de PMR). Al igual que los S-100, los S-112 cuentan con cafetería y todas las clases disponen de enchufes en los asientos.

Alvia Serie 130/730

La serie 130/730, que prestará el servicio Alvia Galicia-Asturias-Cantabria-Alicante, son trenes de alta velocidad con bojes y rodales de ancho variable, que permite realizar el cambio de ancho sin necesidad de detener el tren.

Capaz de circular a una velocidad máxima de 250 km/h, dispone de enchufes eléctricos de 220V bajo los asientos en todas las clases, aptos para alimentar portátiles y similares. En concreto, el modelo S-730, denominado 'híbrido', son unidades de la serie 130, que incorporan equipos de tracción diésel.

Para más información:

Adif

Tfno.: 96 3819527

Correo electrónico: joselopezchoa@adif.es

www.adif.es

Renfe

Tfno.: 96 3537343/4

Correo electrónico: cricote@renfe.es

www.renfe.com