SITUACIÓN Y FUTURO DE LA RED DE ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA Y SU COMPLEMENTARIEDAD CON LA RED CONVENCIONAL

La Red Convencional
Su posible complementariedad con la Red de AV:
Luces y sombras

Seniors ICAI

Ignacio de Ribera 05/11/2026



CUESTIONES PREVIAS:

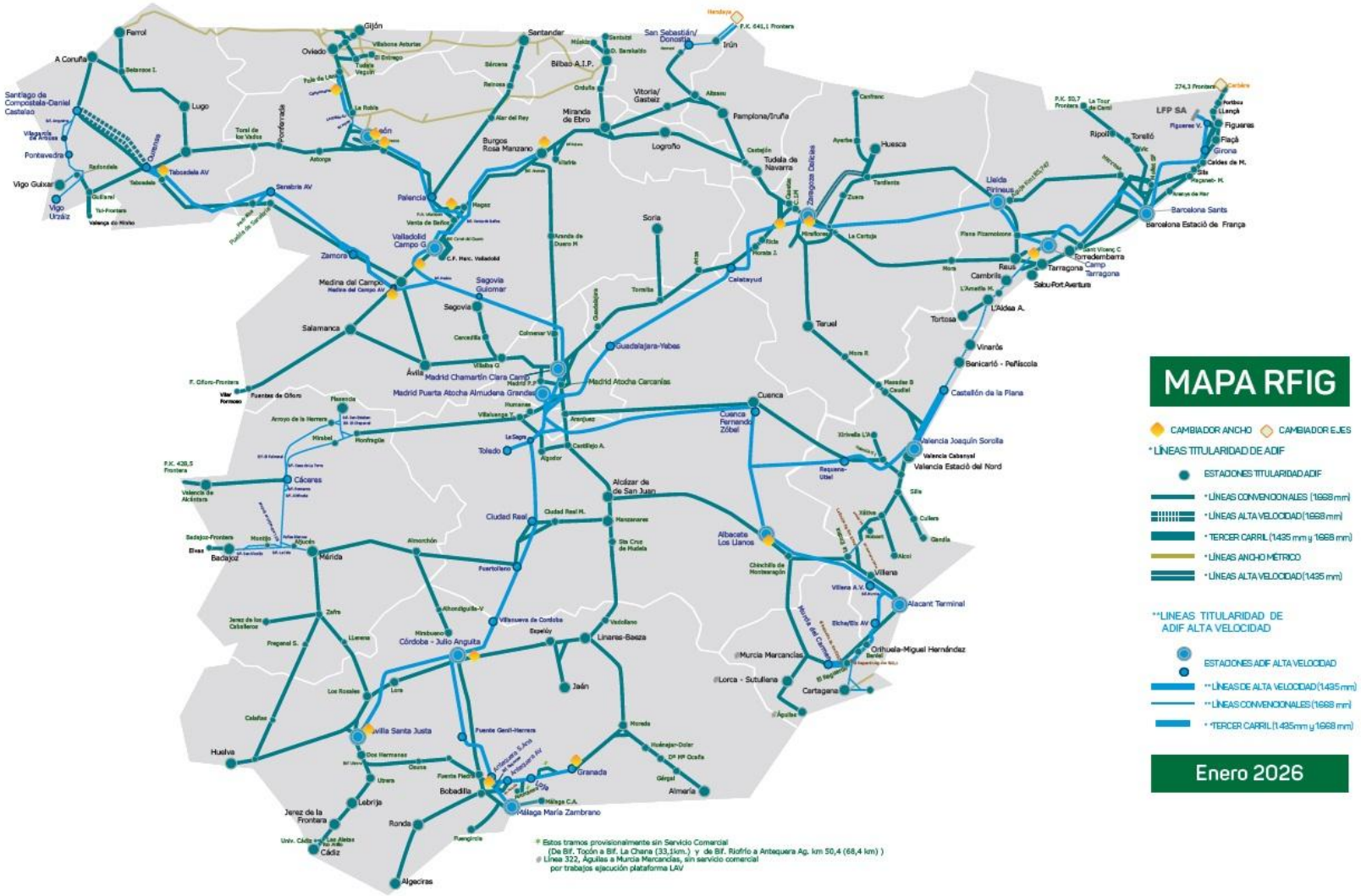
Hay que destacar que la Red de Alta Velocidad

no es lo mismo que la Red titularidad de Adif

Alta Velocidad:

no son exactamente coincidentes.

CUESTIONES PREVIAS:



CUESTIONES PREVIAS:

Es interesante destacar, al menos, dos tramos de AV por su afección a la red convencional:

- Tramo La Llagosta (Barcelona norte) a Figueras–Perpignan: Tráfico mixto viajeros/mercancías. En la actualidad único tramo de AV con tráfico mixto.

CUESTIONES PREVIAS:

- Tramo Castellón al nudo de La Boella (Reus): No hay dos líneas: una de AV y otra Convencional; sino sólo una.

El tramo Valencia Castellón se encuentra en estudio para una línea de AV en paralelo a la actual de tres carriles.

CUESTIONES PREVIAS:

La oferta de surcos por parte de Adif para los servicios de viajeros es para toda la Red; salvo muy concretas excepciones.

CUESTIONES PREVIAS:

- En la red convencional, la prestación de los servicios por parte de los operadores de viajeros; son casi exclusivos de Renfe Viajeros.
- Sólo hay algunas excepciones: como los trenes turísticos o similares.

CUESTIONES PREVIAS:

Los servicios de viajeros por la red convencional se circunscriben a:

- Servicios de cercanías.
- Servicios de media distancia.
- Servicios de largo recorrido y Avant; que completan los servicios de Alta Velocidad en ancho variable.

CUESTIONES PREVIAS:

- Hoy día se puede afirmar que los servicios puros de largo recorrido convencional no existen como tales.
- Los servicios de la red convencional se realizan en dos anchos: ibérico y métrico.

CUESTIONES PREVIAS:

Núcleos de Cercanías (15)

- En ancho ibérico (8): San Sebastían, Zaragoza, Cataluña (incluye servicios regionales), Valencia, Murcia/Alicante, Sevilla, Málaga, y Cádiz.
- En ancho métrico (3). Ferrol, León, y Cartagena.
- En los dos anchos (4): Asturias, Cantabria (incluye servicios regionales; a Santander y Bilbao), Bilbao, y Madrid.

CUESTIONES PREVIAS:

- Las cercanías, propiamente dichas, serían menos núcleos.
- También podrían considerarse como cercanías los servicios de Avant en AV de Madrid a Toledo.



Seniors ICAI



CONSIDERACIONES:

- Ya se han expuesto los servicios de AV en la red convencional; esto ya es una complementariedad.
- La complementariedad debe entenderse como la facilidad de acceder a un servicio de AV desde los de la red convencional.

Coordinación con los servicios de mercancías

Por la expuesto, la red convencional tiene más surcos libres que antes de la extensión de la Red AV y de sus servicios; por haberse transferido los servicios de larga distancia a las líneas de AV.

CONSIDERACIONES:

- Al quedar más surcos disponibles para los servicios de mercancías, ha hecho posible que en ciertos corredores, la velocidad comercial de dichos trenes haya aumentado; debido al menor número de cruces.
- Oportunidad para los operadores de mercancías.

CONSIDERACIONES:

- La autopista ferroviaria es un servicio, no es una infraestructura nueva y especial.
- Es una adaptación de la infraestructura actual para el servicio de autopista ferroviaria; ampliando el gálibo para permitir mayor altura de cargamento.

CONSIDERACIONES:

Una reflexión sobre los tiempos de circulación aplicados a la red convencional.

- En un recorrido de 1 kilómetro, el ahorro de tiempo entre circular a 60 km/h frente a 30 km/h supone 60 segundos.
- Ese mismo ahorro de tiempo requiere circular 13,3 km a 200 km/h frente a circular a 160 km/h.

CONSIDERACIONES:

Respecto al cierre de líneas por obras programadas.

- Esta circunstancia ha afectado mucho a la red convencional. Los tráficos perdidos son muy difíciles de recuperar.
- Ha coincidido con la circulación de los camiones dobles.

CONSIDERACIONES:

Respecto a la formación y capacitación del personal operativo: circulación y conducción.

- Hace bastantes años el personal de circulación iba pasando por diversas estaciones; solía acabar, o en las grandes, o en los centros de regulación.
- El personal de conducción pasaba por la figura del ayudante, e iba escalando responsabilidades crecientes.

CONSIDERACIONES:

- La seguridad sin responsabilidades claras no es eficaz.
- La eficacia del mantenimiento del material rodante puede ser evaluada por los recorridos medios anuales de cada serie de vehículos. Mi impresión, que convendría contrastar con datos, es que estamos por debajo de bastantes países europeos.

CONSIDERACIONES:

- La planificación de gestión de la red, por lo expuesto hasta ahora, ha sido precaria.
- Se necesita una mentalidad abierta para dar una vuelta total a lo realizado hasta ahora.

La Red Convencional
Su posible complementariedad con la Red de AV: Luces y sombras

Muchas gracias por vuestra atención

Seniors ICAI

Ignacio de Ribera 05/11/2026

