

Lantania recibe el Premio Potencia 2019 en la categoría de Túneles y Obras Subterráneas

—● Por las obras de construcción del túnel del Corno, realizadas en UTE con Construcciones Taboada y Ramos

Madrid, 12 de noviembre de 2019. Lantania ha sido galardonada en la XIII edición de los Premios Potencia de Maquinaria de Obra Pública e Ingeniería Civil 2019 por las obras de construcción del túnel del Corno, en Ourense. Este proyecto para Adif, que la compañía ha llevado a cabo en UTE con Construcciones Taboada y Ramos, ha resultado premiado en la categoría de Túneles y Obras Subterráneas.

Estos galardones, que convoca la revista Potencia y su empresa editora TPI, reconocen la calidad y el esfuerzo innovador de las constructoras e ingenierías españolas en el diseño y puesta en marcha de grandes proyectos.

El jurado de los premios ha destacado la seguridad y diseño, la eficacia técnica e innovación en la solución planteada para la ejecución de esta infraestructura, así como el respeto al medio ambiente. Formado por los responsables de los parques de maquinaria de las mayores constructoras del país y de las principales asociaciones sectoriales, el jurado estuvo presidido por el presidente de Seopan, Julián Núñez, y el presidente de la Confederación Nacional de la Construcción, Juan Luis Lazcano.

El Túnel del Corno se desarrolla íntegramente en el término municipal de Laza, en la provincia de Ourense. Pertenece a la red ferroviaria de Altas Prestaciones, Corredor Ferroviario Norte-Noroeste, tramo entre Lubián y Ourense y se basa en el Proyecto de Construcción de Plataforma del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Con sus 8,5 kilómetros de longitud, es el más largo de los que se ejecutan en el tramo Zamora-Ourense. Los trabajos se iniciaron en julio de 2012 y la obra fue entregada a Adif en julio de este año.

La excavación del túnel se ha ejecutado en mina (bajo tierra) en su mayor parte. Para su construcción se ha utilizado el denominado 'nuevo método austríaco'. Durante la primera fase se excavó la mitad superior del túnel (bóveda), lo que permitió abrir la sección superior del túnel para facilitar el acceso de la maquinaria pesada. En la segunda fase se realizó la excavación de la parte inferior del túnel (contrabóveda). Una vez concluida la perforación se ejecutó el drenaje, impermeabilización, hormigonado de la contrabóveda y revestimiento del túnel con una capa de hormigón reforzado con fibras, lo que generó la sección definitiva en para la instalación de la vía, electrificación, señalización y comunicaciones.