



En el término municipal de Salas (Asturias)

De la Serna asiste a la puesta en servicio del tramo Doriga-Cornellana de la autovía A-63

- **La inversión total en este tramo asciende a 43,8 M€**
- **También se han reanudado las obras del tramo Cornellana-Salas, con una inversión que supera los 80 M€**

Madrid, 26 de diciembre de 2017 (Ministerio de Fomento).

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha asistido hoy a la puesta en servicio del tramo de la autovía A-63 entre Doriga y Cornellana, así como a la reanudación de las obras del siguiente tramo, entre Cornellana y Salas.

La autovía A-63 es una infraestructura prioritaria para mejorar las comunicaciones del interior asturiano. El tramo Doriga-Cornellana que hoy se pone en servicio, y las obras de Cornellana-Salas que se retomarán permitirán dar continuidad a esta infraestructura entre Oviedo y Doriga.

En marzo de 2012 entró en servicio la primera calzada de la autovía entre Salas y La Espina, lo que supuso una mejora importante respecto a la circulación por el trazado de la antigua N-634. Por su parte, el proyecto de la 2ª calzada de la autovía entre Salas y el viaducto del Regueirón, una vez redactado, se encuentra en supervisión, fruto de la que se ha visto necesario realizar dos trámites que inicialmente no estaban previstos: el recálculo de las estructuras para comprobar la adaptación a la nueva normativa, y la realización de nuevos estudios hidráulicos para ratificar la validez de las estructuras ya ejecutadas. Estos pasos previos a la aprobación del proyecto y a la licitación de las obras, según ha explicado el ministro, no supondrán cambios de plazos en la conexión de la A-63.



El presupuesto de la obra Doriga-Cornellana asciende a 39,3 millones de euros, cantidad que sumada al coste de redacción del proyecto, al importe estimado de las expropiaciones, al coste de la asistencia técnica para el control y vigilancia de la obra así como el programa de vigilancia ambiental y la financiación del Patrimonio Artístico Español, arroja una inversión total aproximada de 43,8 millones de euros.

Por su parte, el presupuesto vigente de las obras Cornellana-Salas asciende a 71,1 millones de euros. La inversión total aproximada es de 80,41 millones de euros una vez sumados el coste de redacción del proyecto, el importe estimado de las expropiaciones, el coste de la asistencia técnica para el control y vigilancia de la obra, así como el programa de vigilancia ambiental y la financiación del Patrimonio Artístico Español.

Características técnicas

El **tramo Doriga – Cornellana** de la autovía A-63 está situado a unos siete kilómetros al oeste de Grado, y discurre por terrenos del municipio de Salas. Tiene una longitud de 2.300 m y un total de cinco estructuras además del viaducto sobre el río Narcea: tres pasos inferiores tipo pórtico, un paso inferior con vigas prefabricadas tipo artesa y un paso superior sobre el río Nonaya.

Incluye, asimismo, el “Enlace de Cornellana” (enlace tipo trompeta), situado al final del tramo y que cuenta con una vía de enlace de 820 m de longitud, con su origen en una rotonda a nivel situada en la localidad de Cornellana, y que sirve de unión con la carretera N-634.

El elemento constructivo más importante es el Viaducto sobre el río Narcea. Se trata de una estructura singular, con 875 m de longitud y una altura de 75 m sobre el fondo del valle. Cuenta con seis pilas y siete vanos, el más importante de los cuales tiene una luz de 175 m, volando sobre el cauce del río. La anchura del tablero, de 23,20 m, permite albergar en la misma estructura ambas calzadas de la autovía. El tablero se ha construido en su mayor parte mediante la técnica de avance en voladizos sucesivos, lo que ha permitido independizar en gran medida la construcción del viaducto del terreno al no requerir

cimbras, reduciendo las afecciones ambientales bajo la estructura, algo obligado en este cruce de la autovía sobre la vega del Narcea.



Viaducto sobre el río Narcea

El **Cornellana-Salas** presenta su origen en la meseta de Sobrerriba, conectando en este punto con el tramo anterior Doriga-Cornellana. El tramo tiene una longitud de 6.015 m de los cuales 2.600 discurren a media ladera, 1.400 m en viaducto, 700 en trinchera y 1.315 en terraplén, con un total de ocho estructuras (dos pasos inferiores y seis viaductos).

Los viaductos son de dos tipologías claramente diferenciadas:

- Viaductos con pilas de sección variable y tablero con cajón unicelular central de hormigón postesado ejecutado "in situ" mediante autocimbra y voladizo apoyado en jabalcones. En esta tipología se incluyen los viaductos de Nonaya, Barredo y Camuño.



Nota de prensa

- Viaductos con pilas de sección uniforme y tablero de sección constante compuesto por doble cajón central de vigas artesas de hormigón pretensado prefabricadas colocadas simétricamente y voladizo apoyado en jabalcones. En esta tipología se incluyen los viaductos de Reguero Puerco, Pandiella y Queiyón.

La ordenación ecológica recoge la plantación y siembra de taludes, los pasos de río para dar continuidad a la traza y las pantallas acústicas. Los pasos transversales de 1.800 mm de diámetro se han adecuado como paso para pequeños vertebrados.



Viaducto sobre el río Nonaya