

COMPANY PROFILE

EDIZIONE 2025

webuild 

COMPANY PROFILE

EDIZIONE 2025

webuild 



Scansiona i codici QR all'interno del documento per scoprire i contenuti esclusivi

SOMMARIO

CAPITOLO 01	
Il Gruppo	04
CAPITOLO 02	
Numeri chiave	10
CAPITOLO 03	
Punti di forza	14
CAPITOLO 04	
La nostra impronta	20
CAPITOLO 05	
Business	28
Sustainable Mobility	32
Clean Hydro Energy	104
Clean Water	118
Green Buildings & Other	138
CAPITOLO 06	
Innovazione	156
CAPITOLO 07	
Le nostre persone	162
CAPITOLO 08	
La nostra eredità	170
CAPITOLO 09	
Webuild nel mondo	176



CAPITOLO 01

IL GRUPPO



webuild

PO

IL GRUPPO

CHI SIAMO



Global player nella realizzazione di grandi infrastrutture complesse, leader nel settore acqua, primo contractor italiano, tra i Top Player internazionali in Australia, U.S.A., Europa.

Da circa 120 anni contribuiamo alla crescita delle comunità in cui operiamo, supportando i clienti nel raggiungimento dei loro obiettivi, con un approccio "stay lean and go fast". Adottiamo soluzioni flessibili e sicure per soddisfare i nostri clienti, puntiamo all'efficienza, identificando soluzioni sostenibili per proteggere e valorizzare l'ambiente.

Webuild occupa una posizione privilegiata nel settore delle infrastrutture, essendo uno dei pochi operatori globali con un core business fortemente orientato agli SDGs delle Nazioni Unite e rivolto allo sviluppo e alla costruzione di infrastrutture che contribuiscono direttamente al raggiungimento di questi obiettivi e alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio.

L'azienda ha una struttura dinamica e in costante evoluzione per sostenere la crescita del business in linea con le best practice internazionali.

Webuild, quotata alla Borsa Italiana di Milano, dispone di un azionariato qualificato, con CDP Equity e altre istituzioni finanziarie italiane a supporto dello sviluppo del Gruppo. Si impegna a creare valore per i propri stakeholder, mantenendo con loro uno stretto rapporto, attraverso incontri periodici e comunicazioni sulle proprie attività. L'acquisizione nel corso degli anni di realtà industriali come Fisia Italimpianti, CSC Costruzioni, Clough, Astaldi e NBI, Seli Overseas, Cossi e Lane, ci offre un netto vantaggio competitivo sui mercati internazionali, grazie alle ulteriori competenze che queste aziende hanno apportato al Gruppo, consentendoci di raggiungere obiettivi sempre più ambiziosi anche in settori complementari a quelli tradizionali. Webuild intende affiancare i propri Clienti come partner nella gestione dei processi di transizione climatica ed energetica, raccogliendo le sfide poste dai megatrend globali in atto, come il cambiamento climatico, la crescita demografica, l'urbanizzazione e la scarsità d'acqua.



IL GRUPPO I SETTORI IN CUI OPERIAMO

SUSTAINABLE MOBILITY

- Metro
- Ferrovie ad alta velocità
- Ferrovie
- Strade e Autostrade
- Ponti e Viadotti
- Porti e Lavori marittimi



CLEAN HYDRO ENERGY

- Dighe a scopo energetico e Impianti Idroelettrici
- Impianti di stoccaggio con pompaggio



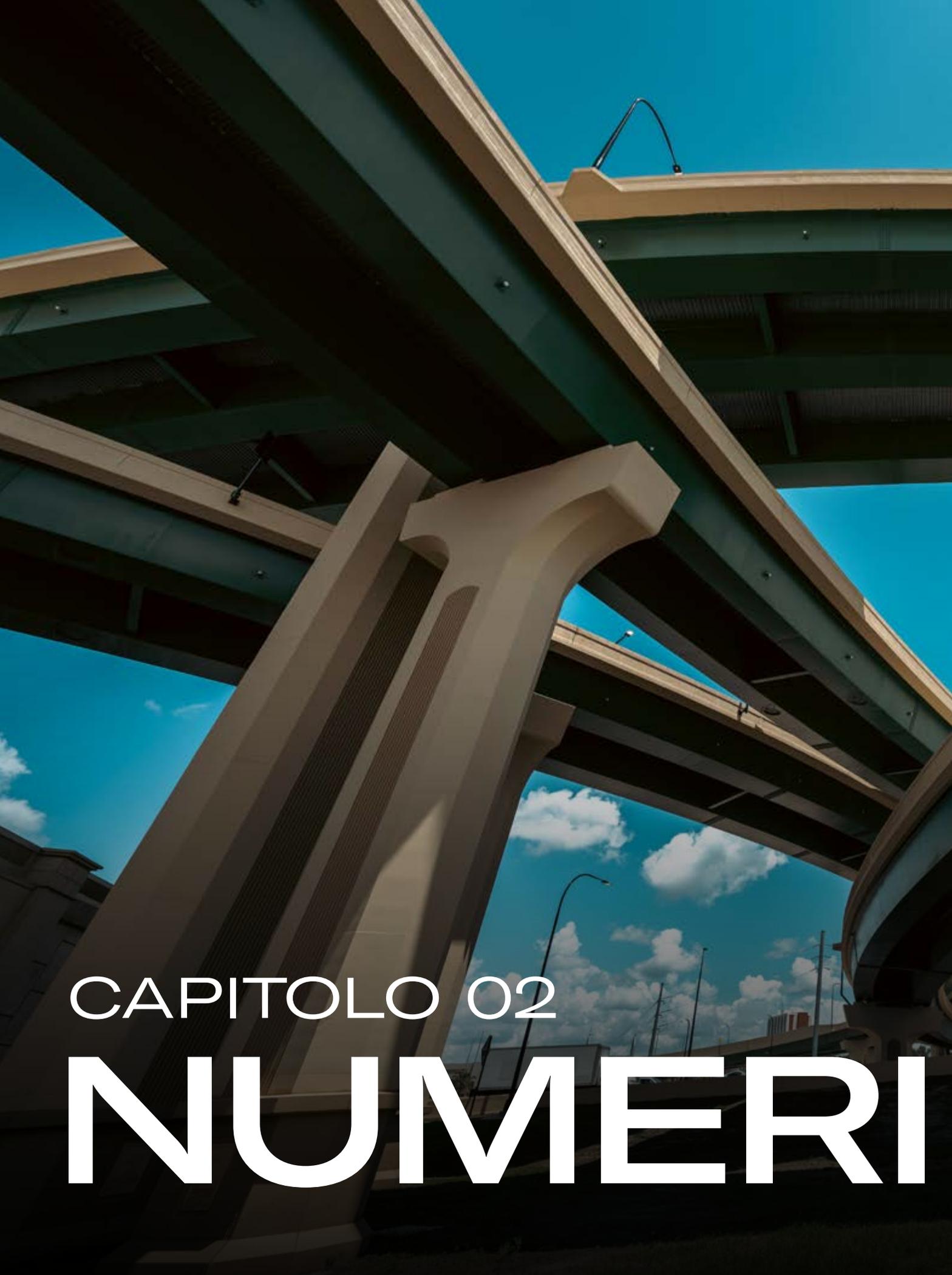
CLEAN WATER

- Impianti di dissalazione e trattamento acque
- Impianti per la gestione delle acque reflue
- Opere idrauliche
- Dighe a scopo irriguo



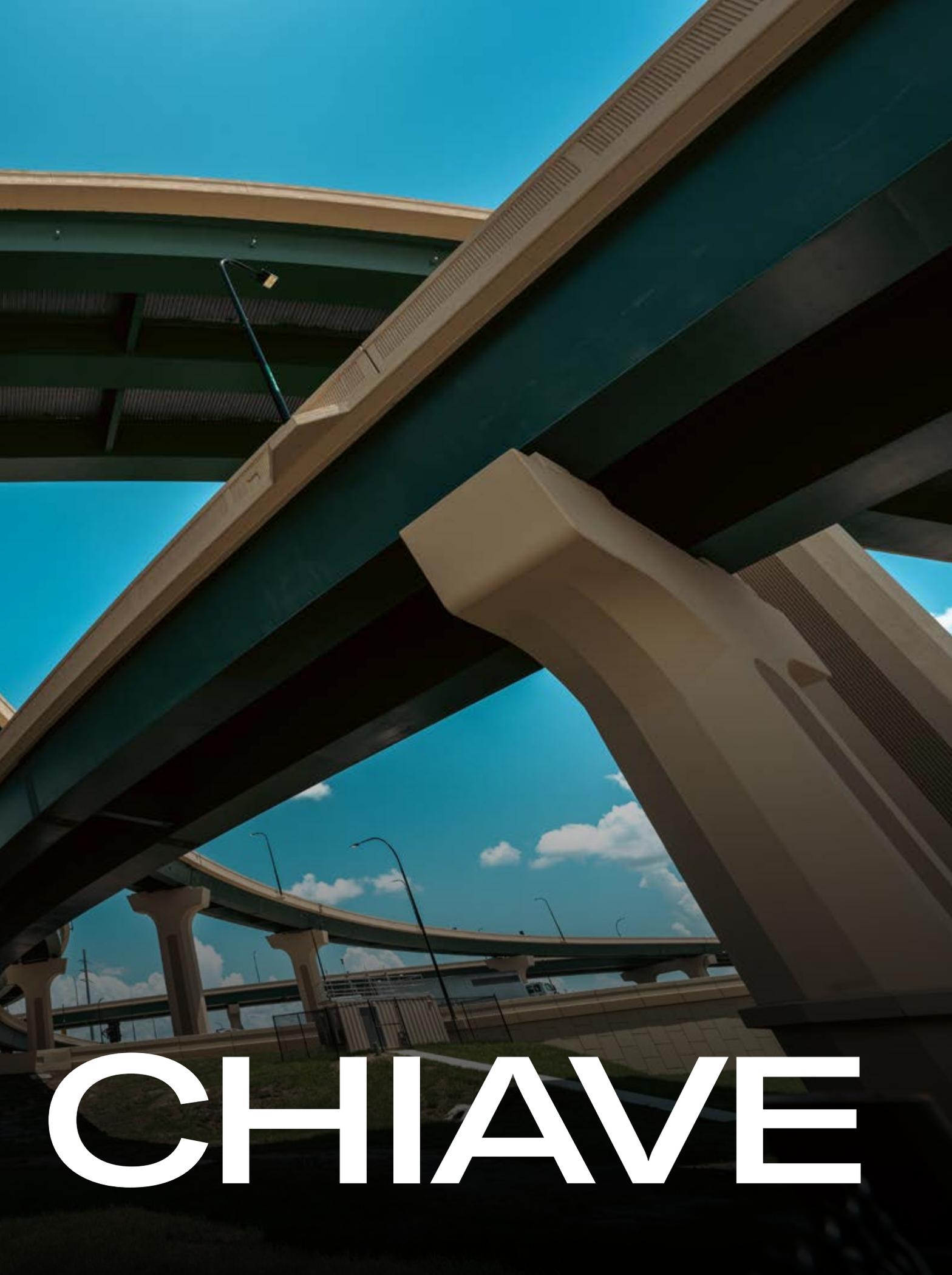
GREEN BUILDINGS & OTHER

- Edifici civili e industriali
- Stadi
- Ospedali
- Aeroporti
- Progetti per la Transizione Energetica



CAPITOLO 02

NUMERI



CHIAVE

NUMERI CHIAVE
IL NOSTRO VALORE IN CIFRE

RICAVI NEL 2024

€12 mld

ANNI DI INGEGNERIA E COSTRUZIONE

~120

FORZA LAVORO GLOBALE MEDIA DIRETTA
E DI TERZI

+92.000

NAZIONALITÀ

125

PORTAFOGLIO ORDINI TOTALE

€63 mld

CONSTRUCTION BACKLOG

>€54 mld

PERCENTUALE DI NUOVI PROGETTI ACQUISITI NEL
2024, IN GEOGRAFIE A BASSO PROFILO DI RISCHIO

>95%

CONSTRUCTION BACKLOG LEGATO A PROGETTI CHE
CONTRIBUISCONO ALL'AVANZAMENTO DEGLI SDGs

~90%



CAPITOLO 03

PUNTI D



I FORZA

PUNTI DI FORZA

I PILASTRI DEL NOSTRO VANTAGGIO COMPETITIVO



ECCELLENZA OPERATIVA

- Gruppo globale focalizzato su progetti di ingegneria civile di grandi dimensioni.
- Competenze e qualifiche di eccellenza in segmenti e progetti iconici chiave in tutto il mondo.
- Lungo track record di successo con circa 120 anni di storia.
- Comprovata capacità di generare valore condiviso nei mercati locali, lavorando a stretto contatto con tutti gli stakeholder coinvolti.

AGGREGAZIONE DI FILIERA

- Capacità di aggregare e coordinare una filiera strutturata e innovativa, ottimizzando le sinergie tra partner, fornitori e stakeholder, per garantire la massima efficienza e il massimo valore aggiunto.
- Promozione di un ecosistema collaborativo, favorendo lo sviluppo di competenze locali e il trasferimento di conoscenza tra i diversi attori della filiera, con benefici per l'intero settore.
- Focus sull'innovazione condivisa, sfruttando tecnologie avanzate e metodologie all'avanguardia per massimizzare l'efficienza, la qualità e la sostenibilità dei progetti.
- Sostegno alla crescita dei partner locali, rafforzando il tessuto industriale nei mercati di riferimento attraverso investimenti strategici e collaborazioni di lungo termine.
- Focus sulla creazione di una cultura condivisa di qualità e sicurezza sul lavoro.

EFFICACE STRATEGIA COMMERCIALE

- Piano di sviluppo commerciale innovativo basato sulla valutazione di affidabilità e capacità realizzative del Gruppo.
- Forte attenzione alle opportunità di mercato e alla gestione del rischio.
- Capacità di competere in modo selettivo, con focus su progetti con il miglior equilibrio tra risorse disponibili e profilo rischio/rendimento.
- Rigorosa selezione di partner/fornitori di alta qualità.
- Strategia commerciale e selezione dei progetti incentrate su una visione strategica di lungo termine, con un approccio di offerta rigoroso basato su una attenta analisi a 360° di ogni singolo progetto di interesse.

COMPORAMENTO RESPONSABILE: SOLIDI STANDARD ESG

- Solidi principi etici: integrità, legalità, correttezza, trasparenza e sostenibilità.
- Framework di politiche e sistemi di governance conformi ai più elevati standard.
- Norme e procedure a tutela delle persone, dell'ambiente e della società in generale.
- Comunicazione chiara e trasparente verso i diversi stakeholder.
- Tutela dei diritti del lavoro e promozione di ambienti di lavoro sicuri e protetti per tutti i lavoratori.

SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA

- Forte liquidità e grande attenzione alla redditività operativa e alla generazione di cassa.
- Uso efficiente del capitale.
- Focus sul mantenimento di una leva finanziaria adeguata.

SIGNIFICATIVA DIVERSIFICAZIONE GEOGRAFICA

- Ampio portafoglio di ordini a lungo termine.
- Significativa presenza in mercati in forte crescita: Italia, Australia, Nord America, Europa e Middle East.
- Track record unico di progetti di grandi dimensioni, eseguiti in più di 100 paesi.
- Comprovata capacità di penetrazione di nuovi mercati.

EFFICIENTE ORGANIZZAZIONE, CHANGE MANAGEMENT, INNOVAZIONE

- Comprovata esecuzione di M&A (fusioni e acquisizioni) con integrazione e razionalizzazione delle competenze.
- Elevato livello di competenze e processi industriali ottimizzati, dalla selezione dei potenziali progetti alla preparazione delle offerte, dalla gestione della catena di fornitura all'esecuzione dei contratti.
- Processi innovativi e prodotti per la progettazione, pianificazione e costruzione 'best in class'.
- Processi innovativi per una maggiore competitività (costi, sicurezza, qualità, tempi di esecuzione e impronta ambientale).





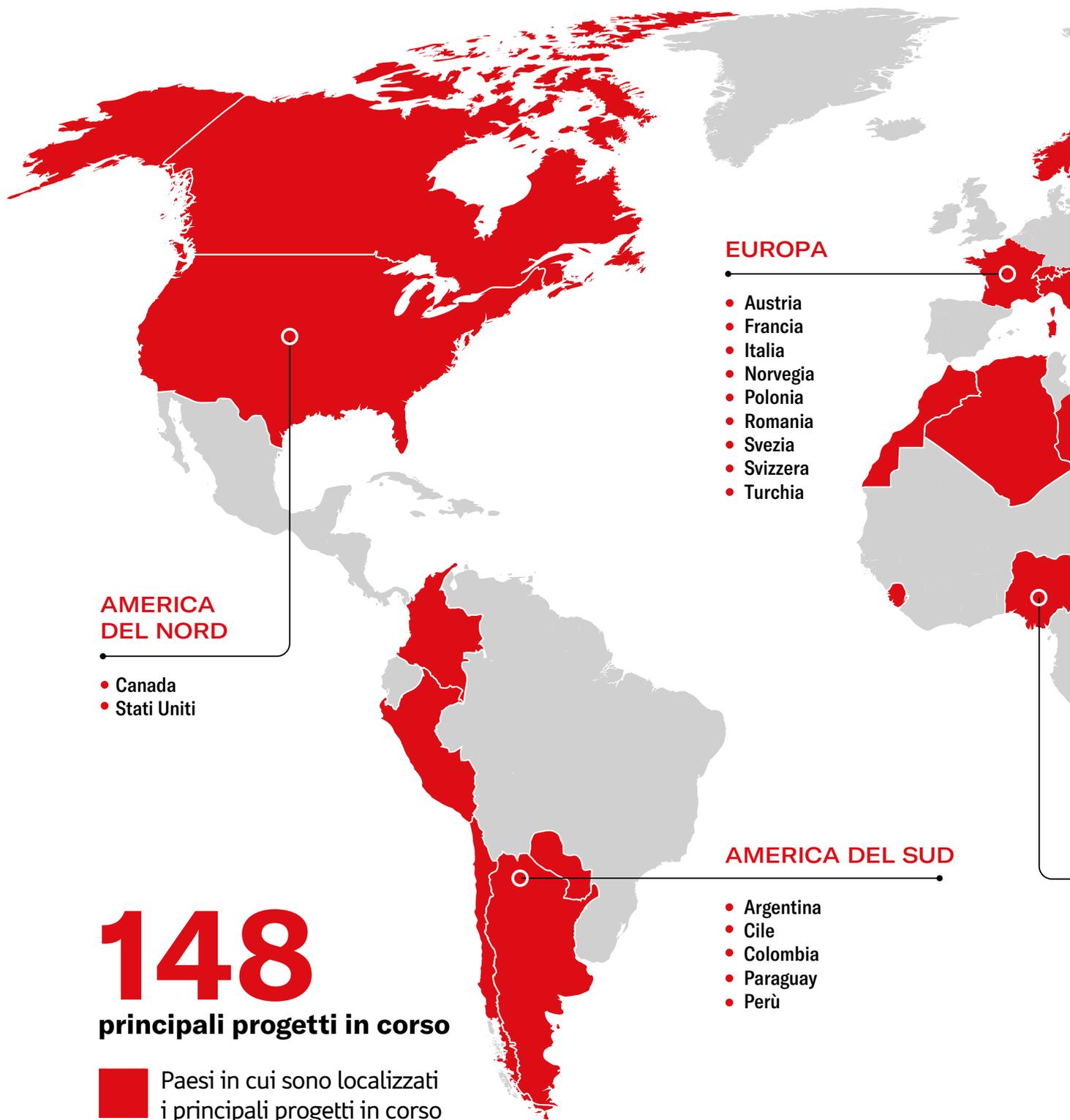
CAPITOLO 04

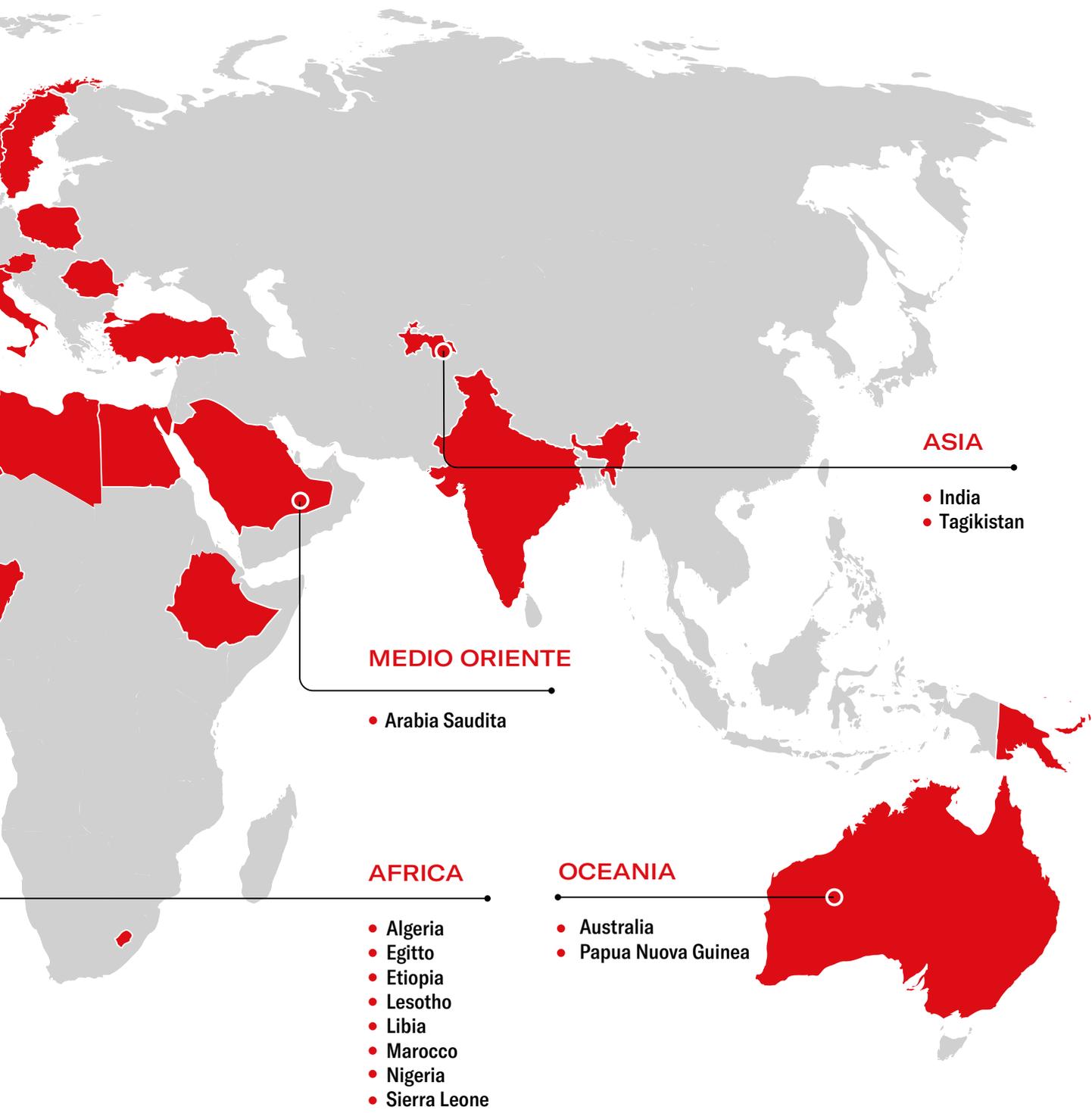
LA NOS IMPRON



STRA
NTA

LA NOSTRA IMPRONTA PRESENZA GLOBALE





ASIA

- India
- Tagikistan

MEDIO ORIENTE

- Arabia Saudita

AFRICA

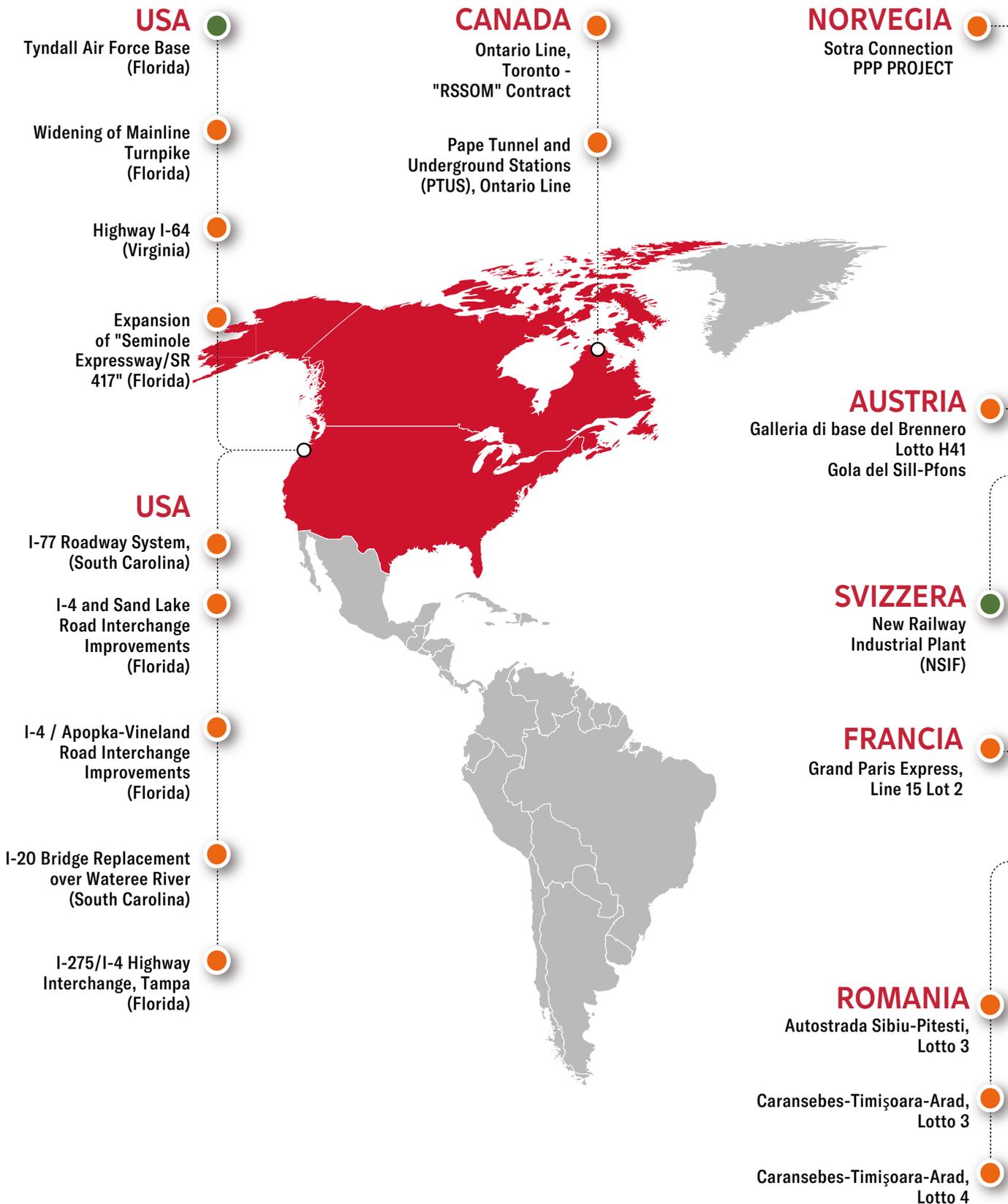
- Algeria
- Egitto
- Etiopia
- Lesotho
- Libia
- Marocco
- Nigeria
- Sierra Leone

OCEANIA

- Australia
- Papua Nuova Guinea

LA NOSTRA IMPRONTA

PRINCIPALI NUOVI CONTRATTI 2022 – 2024





LA NOSTRA IMPRONTA IL NOSTRO CONTRIBUTO AGLI SDGs DELLE NAZIONI UNITE

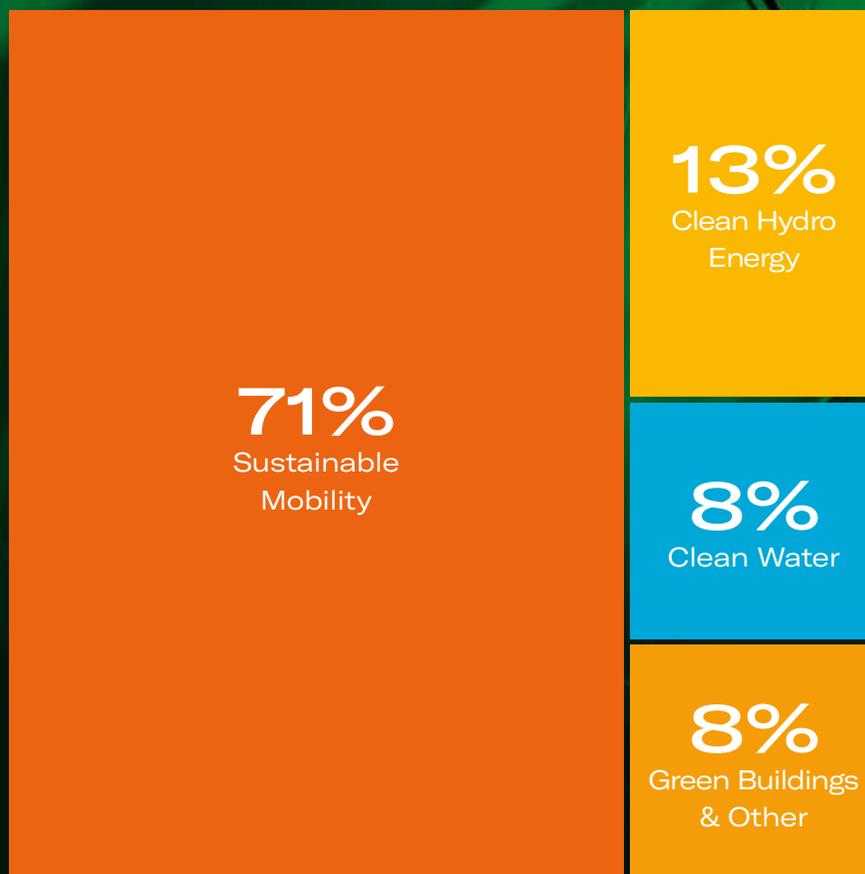
(OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE DELLE NAZIONI UNITE)



~90%

percentuale del construction backlog relativo a progetti che contribuiscono all'avanzamento degli SDGs delle Nazioni Unite

CONSTRUCTION BACKLOG PER AREE DI BUSINESS



IL NOSTRO CONTRIBUTO ALLA LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO



ALLINEAMENTO ALLA TASSONOMIA UE

67%
CapEx

51%
OpEx

40%
Ricavi

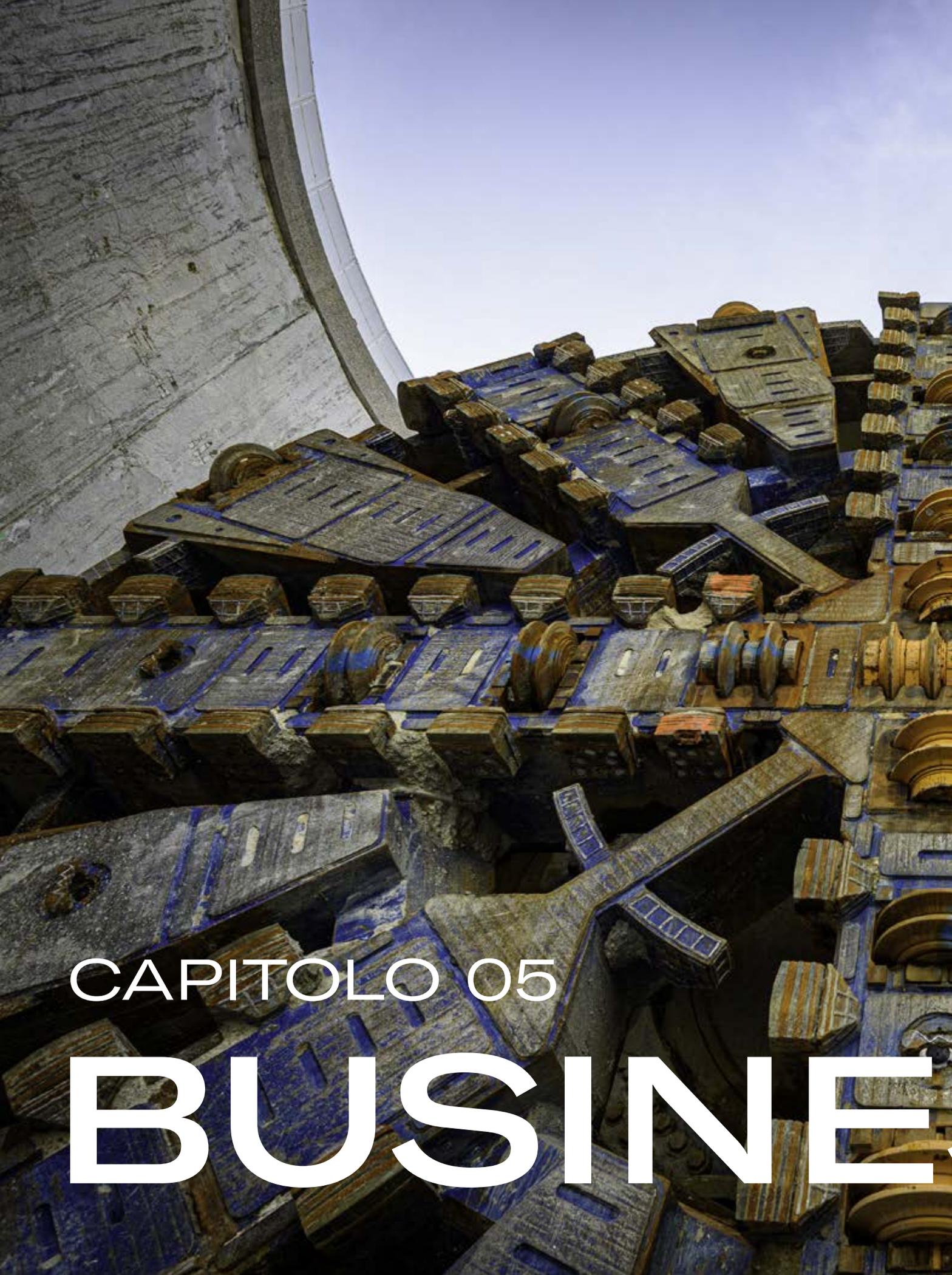
~95 milioni

persone nel mondo con migliore accesso a infrastrutture idriche, energetiche, di mobilità e di pubblica utilità grazie a progetti del Gruppo in corso di realizzazione

-28% emissioni di GHG

Intensità delle emissioni di gas serra Scope 1&2
(2024 vs. 2022)*

* Gli Scope 1&2 indicano le emissioni di CO₂ derivanti dal consumo di combustibili (Scope 1) ed elettricità (Scope 2)



CAPITOLO 05

BUSINE



SS

BUSINESS
IL NOSTRO TRACK RECORD

PROGETTI COMPLETATI

3.700

FERROVIE

13.648 km

GALLERIE

3.462 km

DIGHE E IMPIANTI IDROELETTRICI

318

STRADE E AUTOSTRADE

82.577 km

METRO

891 km

PONTI E VIADOTTI

1.022 km

POTENZA INSTALLATA

53.659 MW

BUSINESS

SUSTAINABLE MOBILITY

- Metro
- Ferrovie ad alta velocità
- Ferrovie
- Strade e Autostrade
- Ponti e Viadotti
- Porti e Lavori marittimi



Il settore della mobilità sostenibile è una delle aree di business più promettenti per il settore delle infrastrutture. Si prevede che il solo traffico passeggeri crescerà del 50% entro il 2030, per poi raddoppiare entro il 2050, mentre solo il 16% degli spostamenti urbani globali avviene attualmente con mezzi di trasporto pubblici.

Il trasporto ferroviario è fondamentale nei piani del governo per contrastare il cambiamento climatico. Altrettanto importante è il ruolo svolto dalle metro nei centri urbani. Le metro esistono in circa 200 città e trasportano più di 50 miliardi di persone all'anno, contribuendo così a togliere dalle strade l'equivalente di centinaia di milioni di veicoli al giorno.

I soli progetti di metropolitane in costruzione consentiranno di trasportare in modo rapido, efficiente e sostenibile

oltre 4 milioni di persone al giorno su infrastrutture all'avanguardia, con una potenziale riduzione delle emissioni di oltre 1,5 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno. I progetti ferroviari ad alta velocità ridurranno i tempi di percorrenza di una media del 40%, offrendo a circa 34 milioni di persone servizi sicuri, rapidi e con emissioni di carbonio ridotte pari a un nono rispetto agli aerei. I progetti ferroviari in corso porteranno a una riduzione potenziale delle emissioni annue pari a circa 6,6 milioni di tonnellate di CO₂.

Le opere infrastrutturali stradali continueranno a essere fondamentali per la movimentazione di merci e persone, sia nelle economie sviluppate (dove l'attenzione è rivolta principalmente alla modernizzazione e al decongestionamento del traffico), sia nei Paesi a basso reddito.



BUSINESS PRINCIPALI METRO

CANADA

Montreal Linea 1 ●
1975

Progetto Hurontario 
Light Rail Transit

FRANCIA

Metropolitana ●
di Parigi
Linee Eole e Meteor
1998

 Grand Paris
Express,
Linea 15 Ovest
Lotto 2

 Grand Paris
Express,
Linea 16 Lotto 2

STATI UNITI

San Francisco ●
Central Subway
2015

Metropolitana ●
di New York
1984

Prolungamento ●
della LYNX Blue Line,
Carolina del Nord
2017

Progetto di prolungamento ●
del Metromover
Miami, Florida
1993

PORTOGALLO

Porto ●
Metropolitana
leggera
2006

VENEZUELA

Metro De Caracas, ●
Linea 3 Sezione Plaza Venezuela el Valle
1995

PERÙ

Metropolitana 
di Lima

ITALIA

● Metro Milano, Linea 1
1985

● Metro Milano, Linea 2
1985

● Metro Milano, Linea 3
1990

● Metro Milano, Linea 4
2024

● Metro Milano, Linea 5
2015

Metro Genova ●
20122

Metro Roma, Linea C 

● Metro Roma, Linea A
1985

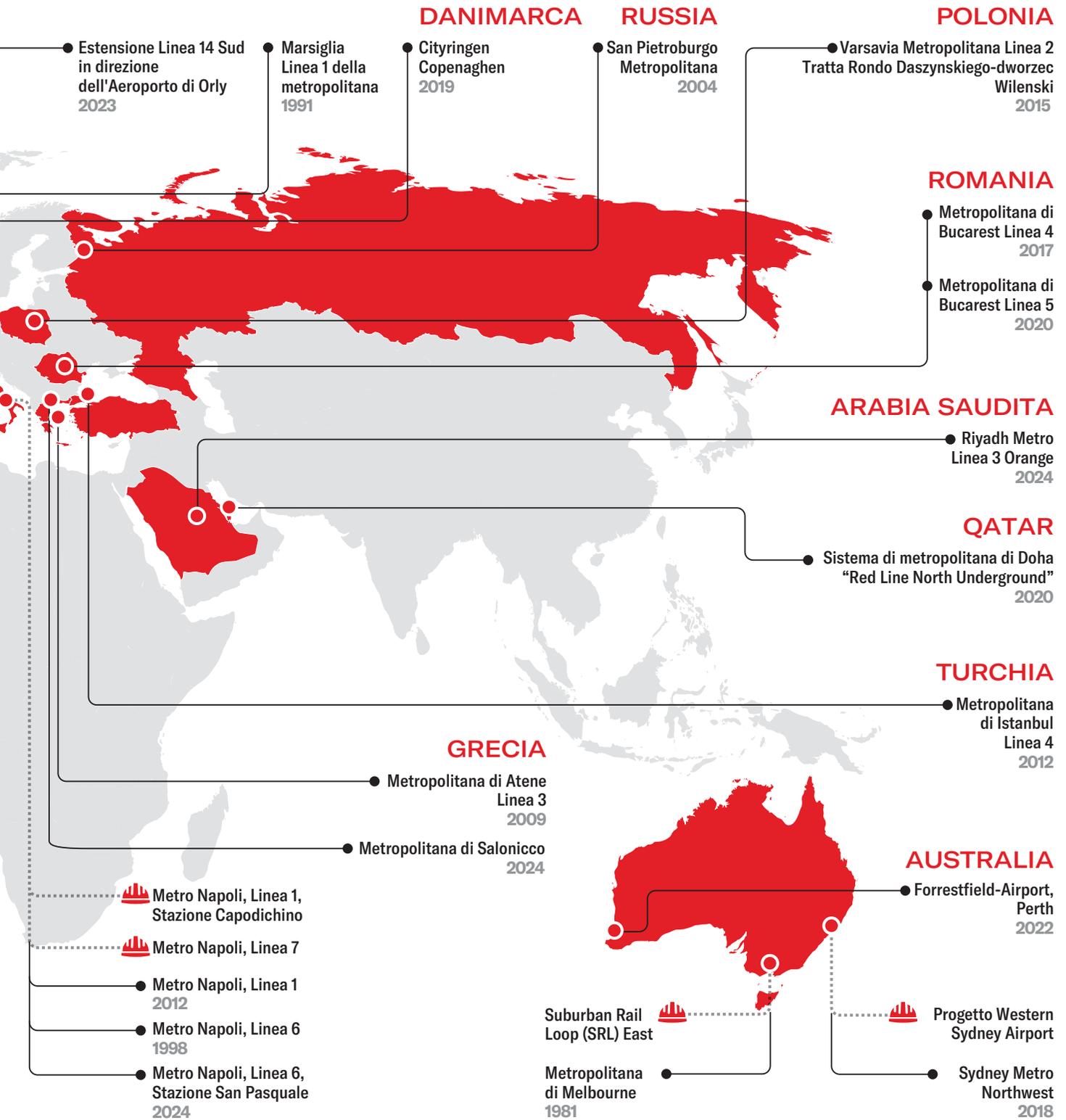
● Metro Roma, Linea B
1991

● Metro Roma, Linea B1
Sezioni Bologna-Conca d'Oro
e Conca d'Oro-Jonio
2015

- Metropolitana
- Trasporto di massa
- Transito ferroviario leggero

 ----- Progetti in corso

xxxx Data di completamento





METROPOLITANA DI ROMA LINEA C

La nuova linea metropolitana della capitale che unisce sostenibilità, cultura e innovazione

La Linea C è una sfida ingegneristica senza precedenti per il sottosuolo unico al mondo che caratterizza la città. Attraversa Roma da sud-est a nord-ovest, collegando la periferia al centro. Lunga 26 km, di cui 17 in sotterraneo e 9 in superficie, conta 29 stazioni, da Monte Compatri/Pantano a Clodio/Mazzini. La sua realizzazione procede per tratte funzionali. La tratta da Pantano, capolinea sud-est, a San Giovanni è già operativa: 19 km di linea con 22 stazioni e 1 deposito officina. Le prossime stazioni collegate saranno Porta Metronia e Colosseo/Fori Imperiali, a cui si aggiunge stazione Venezia, nel centro storico e oggi in costruzione. Seguiranno Chiesa Nuova, San Pietro, Ottaviano, Clodio/Mazzini, oggi in fase di progettazione. Aspetto unico sono le archeostazioni, veri e propri musei diffusi che collegheranno le principali aree culturali della città attraverso un percorso arricchito dai reperti archeologici rinvenuti durante gli scavi: oltre a San Giovanni, operativa, saranno archeostazioni Porta Metronia, Colosseo/Fori Imperiali, Venezia.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

1.830.000 m³
calcestruzzo*

285.000 t
acciaio*

4.400.000 m³
scavi in sotterraneo*

KPI DI SOSTENIBILITÀ

800.000
passeggeri al giorno (capacità massima)

-310.000 t/anno
di emissioni di CO₂

585.000 m³
scavi in modalità archeologica

* Dati stimati relativi al tracciato fondamentale Monte Compatri/Pantano - Clodio Mazzini





ITALIA

STAZIONE CAPODICHINO (METROPOLITANA DI NAPOLI LINEA 1)

Un nuovo hub per la mobilità della città di Napoli

La stazione è parte del progetto di potenziamento della Metro di Napoli Linea 1. Una volta ultimata, contribuirà a rendere Napoli una delle prime città al mondo a godere di un collegamento metropolitano diretto tra porto, aeroporto e rete ferroviaria, inclusa l'alta velocità, con notevoli benefici per tempi di percorrenza e livelli di traffico. Il progetto prevede la costruzione di una nuova stazione al servizio dell'aeroporto di Capodichino e la riqualificazione dell'area urbana circostante. Realizzata su progetto di Ivan Harbour (Studio RSHP) e ispirata al Pozzo di San Patrizio di Orvieto, nelle aree che saranno aperte al pubblico la stazione ha una pianta circolare di circa 33m di diametro e raggiunge circa 50 m di profondità. La parte circolare è un unico spazio aperto con 8 ascensori centrali e 4 scale elicoidali che risalgono su lungo le pareti fino all'atrio a vista del piano stradale. La copertura della stazione, in acciaio, vetro e calcestruzzo, ricorda un hangar e pesa 450 t.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

70.000 m³

calcestruzzo impiegato per l'intera struttura

8.000 t

acciaio impiegato per l'intera struttura

KPI DI SOSTENIBILITÀ

9 min

tempi di collegamento aeroporto-centro città

15.000.000

passaggeri attesi all'anno

+200.000 m³

terre riutilizzate per riqualificare il territorio



Courtesy of Victoria Government

AUSTRALIA

SUBURBAN RAIL LOOP EAST PROJECT LOTTO “TUNNELS NORTH”

Progetto destinato a trasformare il trasporto pubblico di Melbourne, a supporto della forte crescita attesa

Webuild guida la joint-venture che progetterà e realizzerà i lavori del lotto Tunnels North del Suburban Rail Loop East Project, progetto destinato a trasformare il trasporto pubblico della città di Melbourne in considerazione della forte crescita attesa per la popolazione. Il progetto è parte del più ampio Suburban Rail Loop, infrastruttura programmata per migliorare l'efficienza dei trasporti della città, di cui potranno beneficiare l'80% e oltre dei cittadini e che toglierà dalle strade oltre 600.000 veicoli al giorno. I lavori eseguiti da Webuild includono lo scavo di due tunnel paralleli, lunghi ognuno circa 10 km, tra le future stazioni Box Hill e Glen Waverley, la realizzazione di 39 tunnel secondari di collegamento e di due strutture funzionali alla realizzazione di due future stazioni, lo scavo di due pozzi di accesso e di un pozzo di emergenza e per la ventilazione. Per lo scavo delle gallerie è previsto l'impiego di TBM (Tunnel Boring Machine).

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

2

tunnel paralleli

39

tunnel secondari di collegamento

2

strutture funzionali alla realizzazione di future stazioni

KPI DI SOSTENIBILITÀ

>80%

cittadini di Melbourne che beneficeranno del progetto *

>600.000

veicoli in meno in circolazione al giorno*

* Dati riferiti all'intero progetto Suburban Rail Loop



FRANCIA

GRAND PARIS EXPRESS LINEA 15 OVEST LOTTO 2

Parte del più innovativo progetto di mobilità sostenibile in Europa

Webuild, in joint venture, sta eseguendo il contratto per la progettazione e la realizzazione di 4 stazioni sotterranee, 7 km di gallerie e 6 opere funzionali, per la Linea 15 Ovest del Grand Paris Express, oggi il più importante e innovativo progetto di mobilità sostenibile in Europa. Il tracciato della linea si estenderà tra le stazioni Pont de Sèvres e Saint-Denis Pleyel. La sua realizzazione sarà guidata da principi di eco-design e di riduzione dell'impatto ambientale delle opere. Saranno impiegati calcestruzzo da costruzione a minore intensità di carbonio e materiali a basso impatto ambientale. Sarà garantito il controllo dei consumi energetici con recupero energetico degli impianti, delle apparecchiature tecniche e della frenatura del treno. Sul tetto delle stazioni saranno previste terrazze verdi, con il 50% degli alberi costituito da specie autoctone per garantire la biodiversità. Per lo scavo dei tunnel, è previsto l'impiego di 1 TBM (Tunnel Boring Machine) con testa fresante di 9,86 m di diametro e lunga più di 100 m.



KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

7 km
gallerie

500.000 m³
volume totale degli scavi (stima)

79%
percentuale dei conchi prefabbricati
realizzati in calcestruzzo fibrorinforzato

KPI DI SOSTENIBILITÀ

240.000
passeggeri/giorno attesi per le 4 nuove
stazioni

19' vs. 46' attuali
riduzione dei tempi di percorrenza tra La
Defense e Saint-Denis Pleyel

800.000
residenti coinvolti



FRANCIA

METROPOLITANA GRAND PARIS EXPRESS LINEA 16 LOTTO 2

Parte del più grande progetto di mobilità sostenibile in Europa

La futura Linea 16 del Grand Paris Express servirà diversi comuni nella parte settentrionale e orientale dell'area metropolitana di Parigi. Il Lotto 2 include lo scavo di 11,1 km di tunnel, già ultimato, e la costruzione di 4 delle 10 stazioni previste sull'intera linea (Aulnay-sous-Bois, Sevran-Beaudottes, Sevran-Livry, Clichy-Montfermeil), oltre a 11 opere connesse. L'intera linea servirà il dipartimento di Seine-Saint-Denis, che include 16 comuni, e si stima trasporterà 200 mila passeggeri al giorno, contribuendo a ridurre il traffico stradale e ad evitare l'emissione di 52 mila tonnellate di CO₂ ogni anno.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

810.000 m³
scavi effettuati con TBM

2.481 m³
scavi effettuati con metodo tradizionale

~49.000 kg
centine in acciaio impiegate per il rivestimento delle gallerie

KPI DI SOSTENIBILITÀ

200.000
passeggeri al giorno*

-154.000
auto sulle strade ogni giorno*

-52.000 t
emissioni di CO₂ all'anno*

* Dati stimati riferiti all'intera Linea 16



CANADA

HURONTARIO LIGHT RAIL TRANSIT

Mobilità urbana sostenibile per una città in crescita

L'HuLRT è un sistema di metropolitana leggera lungo 18 km e con 19 fermate che corre lungo Hurontario Street da Port Credit a Mississauga fino al Brampton Gateway Terminal. L'HuLRT correrà in una carreggiata separata con priorità di traffico lungo la maggior parte del tracciato, ospitando una doppia pista ciclabile e diventando un corridoio people-oriented in grado di collegare le comunità e accogliere la crescita prevista nei prossimi 30 anni. Il progetto comprende anche l'aggiornamento e la messa in funzione di infrastrutture collegate, il rifacimento e l'ampliamento delle strade, la costruzione, la modifica e il risanamento di ponti, la gestione del traffico e delle deviazioni, la segnaletica e l'illuminazione stradale, le aree di parcheggio e un edificio per le attività di gestione e la manutenzione del materiale rotabile.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

49.866 m³
calcestruzzo

253.285 t
asfalto

531.143 m³
scavi

KPI DI SOSTENIBILITÀ

14.000.000
passeggeri all'anno

-8.573 t/anno
gas a effetto serra (CO₂ equivalente)

-30.000
viaggi in auto al giorno



ITALIA

METROPOLITANA DI MILANO LINEA 4

Con la sua entrata in funzione, l'intera rete metro della città ha raggiunto i 118 km, diventando così la sesta in Europa per estensione

La M4, aperta nella sua interezza a ottobre 2024, collega Milano da ovest ad est, passando per il centro storico fino ad arrivare all'aeroporto di Linate. Si estende tra i due capolinea di Linate e San Cristoforo per 15 km con 21 stazioni, coperti in soli 30 minuti di viaggio, ed è in grado di trasportare 24.000 persone/ora per direzione di marcia. La M4 è stata un'opera ingegneristica complessa da realizzare e per la sua costruzione sono state impiegate tecniche all'avanguardia. Per lo scavo delle gallerie sono state utilizzate 6 TBM (Tunnel Boring Machine) che hanno scavato a una profondità media di 20 m dal piano stradale, con un massimo di 30 m. Il consolidamento del terreno è avvenuto con la tecnica del jet grouting, che consiste nell'iniezione nel terreno di miscele cementizie per stabilizzarlo e prevenire infiltrazioni. Altra tecnica all'avanguardia impiegata è il congelamento artificiale dei terreni con impiego di azoto liquido, che previene i cedimenti durante lo scavo.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

+240.000 m²

diaframmi (pareti perimetrali delle stazioni)

+170.000 m³

conci prefabbricati per costruire le gallerie

~1.000.000 m³

calcestruzzo in opera

KPI DI SOSTENIBILITÀ

86.000.000

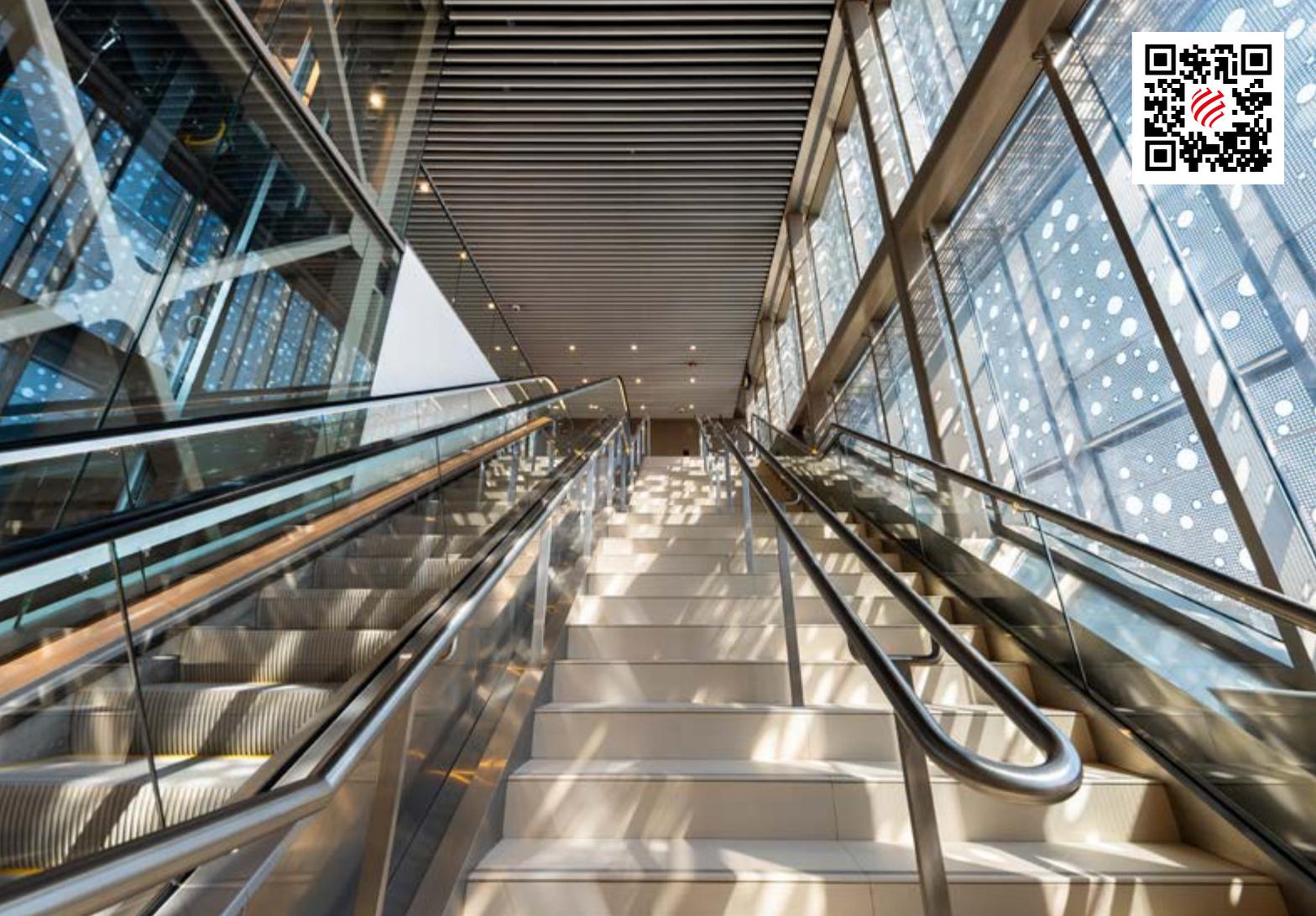
passaggeri attesi in un anno

-180.000

veicoli al giorno

-75.000 t/anno

emissioni di CO₂



ARABIA SAUDITA

METROPOLITANA DI RIYADH - ORANGE LINE (LINEA 3)

La linea più lunga dell'intera rete metropolitana della capitale saudita

Con i suoi 41 km circa, la Orange Line (Linea 3) della Metro di Riyadh è la più lunga dell'intera rete metropolitana della capitale saudita. Mette in comunicazione la città da est a ovest e rappresenta una risposta importante alle sue crescenti esigenze di mobilità sostenibile. La sua realizzazione ha rappresentato una grande sfida tecnica. Il tracciato attraversa un'area densamente popolata e per lo scavo dei tunnel sono state impiegate 2 TBM (Tunnel Boring Machine). La Orange Line (Linea 3) offre sistemi di controllo automatizzati, treni ad alta efficienza energetica e soluzioni per la riduzione delle emissioni di CO₂, garantendo una modalità di trasporto sicura, veloce e confortevole per milioni di persone. Con le sue 22 stazioni, la nuova linea sarà un asse fondamentale dell'intero sistema di trasporto della città. Tra le stazioni, Downtown Station rappresenta un capolavoro di architettura moderna, ma anche un campione di sostenibilità, in quanto certificato LEED.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

~41 km

estensione della linea

11 km

tratta in galleria

22

stazioni

KPI DI SOSTENIBILITÀ

3,6 milioni

passengeri/giorno*

* Dato riferito all'intera rete metro



GRECIA

METROPOLITANA DI SALONICCO

La prima linea metropolitana e il più grande scavo archeologico della città

La nuova metro driverless di Salonicco si estende per 9,6 km e scorre in sotterraneo in corrispondenza dei principali assi stradali e nelle zone centrali della città, garantendo una capacità di trasporto di 18.000 passeggeri/ora per senso di marcia. Il tracciato include 13 stazioni, un deposito di 50.000 mq per il materiale rotabile, un'officina per la manutenzione e la riparazione di equipaggiamenti meccanici ed elettrici. La linea è completamente automatizzata con sistema di segnalazione CBTC. Durante la costruzione, sono stati rinvenuti importanti reperti archeologici, tra cui lastre di marmo del Decumanus Maximus, l'antica strada che attraversava la città. Lo scavo archeologico ha coinvolto una superficie di 30.000 mq, il più esteso della città. Per preservare e valorizzare i reperti, i tunnel sono stati scavati a circa 20 m di profondità e alcune stazioni sono state riprogettate, come la stazione Venizelos che ha subito modifiche progettuali e la stazione Demokratias che è stata spostata di 10 m. Gli scavi delle gallerie sono stati realizzati con impiego di 2 TBM per 14,6 km.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

9,6 km
lunghezza della linea

13
stazioni

KPI DI SOSTENIBILITÀ

315.000
passeggeri attesi al giorno

-212 t/giorno
emissioni CO₂

-60.000
veicoli sulle strade al giorno



FRANCIA

ESTENSIONE LINEA 14 SUD IN DIREZIONE AEROPORTO DI ORLY (LOTTO 4)

La linea metropolitana che collega il cuore di Parigi all'Aeroporto di Orly

Il prolungamento della Linea 14 Sud in direzione Aeroporto di Orly è stato inaugurato a giugno 2024. Per questa linea, Webuild nel 2023 ha completato il Lotto 4, una tratta in galleria di circa 4 km che congiunge la stazione di Pont de Rungis all'aeroporto. Lo scavo dei tunnel è avvenuto mediante impiego di TBM (Tunnel Boring Machine). La linea 14 Sud unisce la stazione Saint-Denis, a nord di Parigi, con l'aeroporto di Orly ed è parte del Grand Paris Express, la nuova rete metropolitana dell'Île de France che rappresenta oggi una delle iniziative più importanti e innovative in Europa per la mobilità sostenibile. La nuova linea, con i suoi 28 km di lunghezza, 8 nuove stazioni e 11 comuni attraversati, si stima porterà benefici ai 260 mila residenti a sud di Parigi, nei dipartimenti Val de Marne ed Essonne, e si prevede trasporterà fino a 1 milione di passeggeri al giorno entro metà 2025.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

10.940 m³

calcestruzzo strutturale impiegato

2.207 t

acciaio per cemento armato impiegato

4.026 m

lunghezza tunnel scavato

KPI DI SOSTENIBILITÀ

300.000

passeggeri al giorno

-230.000

viaggi in auto al giorno

-15.000 t

emissioni di CO₂ all'anno



FORRESTFIELD-AIRPORT LINK (AIRPORT LINE)

Una nuova infrastruttura destinata a togliere dalle strade 15.000 veicoli al giorno, riducendo le emissioni di CO₂ fino a 2.000 tonnellate all'anno

Il progetto ha previsto la progettazione, costruzione e manutenzione per 10 anni del Forrestfield-Airport Link, per il collegamento della periferia orientale di Perth con la rete ferroviaria suburbana esistente e con l'aeroporto. Completata nell'ottobre 2022, la linea è destinata a garantire ogni giorno 20.000 viaggi ai passeggeri sulla rete, riducendo il traffico stradale e garantendo tempi di percorrenza per raggiungere il centro ridotti di oltre il 50% (da 45 a 20 minuti). Ogni galleria è lunga 8 km e per realizzarle sono state appositamente progettate due TBM. Nel 2019, Webuild ha ricevuto il Concrete Institute of Australia (WA) Award, nella categoria "Excellence in the Technology and Innovation" per aver progettato e prodotto i conci prefabbricati in calcestruzzo utilizzati per le gallerie del Forrestfield Airport Link. Nel 2023, la Airport Central Station ha ricevuto l'Award for Public Architecture (Chapter Western Australia) dell'Australian Institute of Architects, a riconoscimento dell'eccellenza nel campo della progettazione e dell'architettura.

7 m
diametro degli scavi

3
stazioni

-2.000 t
emissioni di CO₂ all'anno

20.000
passeggeri al giorno







QATAR

METROPOLITANA DI DOHA, RED LINE NORTH UNDERGROUND

La prima metropolitana sotterranea del Qatar

La Red Line North Underground fa parte del progetto complessivo per la costruzione del nuovo sistema di mobilità promosso dal Qatar. Il percorso complessivo si sviluppa interamente in ambiente urbano e attraversa il distretto finanziario di Doha West Bay per una lunghezza totale di 13 km e 7 nuove stazioni. Il progetto ha previsto lo scavo di due gallerie parallele, una per direzione, lunghe circa 11,6 km e con un diametro interno di 6,17 m, rivestite con conci prefabbricati fibrorinforzati. Per lo scavo delle gallerie sono state utilizzate 4 TBM EPB (Earth Pressure Balance). Il progetto ha vinto nel 2017 il Qatar Sustainability Award e nel 2018 il RoSPA (Royal Society for the Prevention of Accidents) Silver Award per le ottime performance in materia di salute e sicurezza, qualificandosi come uno dei progetti di riferimento per il settore.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

2.700.000 m³
scavi

530.000 m³
materiali di scavo recuperati

725.000 m³
calcestruzzo convenzionale

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-215.000
viaggi in auto al giorno

-45.000 t
emissioni di CO₂ all'anno



ROMANIA

METROPOLITANA DI BUCAREST LINEA 5 LOTTO 1

Un passo avanti per la mobilità sostenibile della città

Il progetto per il Lotto 1 della Linea 5 della Metropolitana di Bucarest ha previsto la progettazione e la realizzazione di 2 tunnel a binario singolo, ciascuno lungo 4,2 km, e 9 stazioni, nella tratta che corre tutta in sotterraneo tra le stazioni Raul Doamnei ed Eroilor (PS Opera). I lavori nel complesso hanno portato allo scavo di poco più di 8km di tunnel con impiego di TBM (Tunnel Boring Machine) di tipo EPB (Earth Pressure Balance), con caratteristiche particolarmente idonee a scavare sottosuoli che passano sotto aree urbanizzate. La stazione Eroilor garantisce un collegamento diretto con la restante rete metropolitana, tramite un sottopasso pedonale che garantisce l'accesso alle Linee 1 e 3 esistenti. Le altre stazioni sono state posizionate lungo arterie stradali servite da mezzi pubblici di superficie, per facilitare l'intermodalità dei trasporti e un più agevole trasferimento tra trasporto sotterraneo e di superficie.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

383.000 m³
calcestruzzo

34.500 t
acciaio

385.000 m³
scavi in sotterraneo

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-5.400 kg
emissioni di CO₂ al giorno

-293 kg
emissioni di NO_x al giorno

-541 kg
emissioni di composti organici volatili
al giorno



DANIMARCA

CITYRINGEN DI COPENAGHEN

L'anello metropolitano che guida la città verso la carbon neutrality

Il Cityringen, consegnato nel 2019, è una infrastruttura moderna e sostenibile che circumnaviga la città di Copenaghen. Per la sua realizzazione, sono stati scavati 31 km di tunnel, che collegano 17 eleganti stazioni sotto il centro storico della città. Gli scavi sono stati eseguiti con TBM (Tunnel Boring Machine), grandi talpe meccaniche che si sono fatte largo attraverso le antiche fondazioni in legno degli edifici, senza metterle a rischio ed evitando di intralciare la quotidianità dei cittadini con il rumore delle scavatrici, il traffico di mezzi pesanti, il carico e scarico merci. Una impresa ingegneristica che ha permesso di mantenere intatta la serenità urbana. Il Cityringen è stato progettato con una grande ambizione: supportare la città nell'obiettivo di diventare prima capitale carbon neutral al mondo. Con l'85% dei cittadini che oggi hanno una stazione a meno di 600 m dalla propria casa, l'uso dell'auto è drasticamente ridotto, contribuendo significativamente alla riduzione delle emissioni di CO₂.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

428.000 m³
calcestruzzo

115.000 t
acciaio

862.000 m³
scavi in sotterraneo

KPI DI SOSTENIBILITÀ

240.000
passeggeri/giorno

-96.000
viaggi in auto al giorno

-50.000 t
emissioni di CO₂ all'anno





ITALIA

METROPOLITANA DI NAPOLI LINEA 1

Un gioiello di ingegneria con le più belle Stazioni dell'Arte di Napoli

La Linea 1 della Metro di Napoli, costruita in più fasi e parte del progetto di potenziamento del trasporto sotterraneo della città, è un gioiello di ingegneria e arte. Le opere rientrano nel programma Stazioni dell'Arte che, con il coinvolgimento di architetti e artisti di fama internazionale, punta a trasformare tradizionali luoghi di transito in vere gallerie d'arte. Webuild ha costruito 10 delle 20 stazioni della Linea 1 attualmente in esercizio, tra cui alcune delle più iconiche Stazioni dell'Arte: Toledo, Università, Dante, Materdei, Museo. Toledo, progettata dall'architetto spagnolo Oscar Tusquets Blanca e inaugurata nel 2012, ha ricevuto numerosi premi per la bellezza e l'innovativo utilizzo dello spazio sotterraneo, tra cui l'Emirates Glass LEAF Award 2013 e l'ITA International Tunnelling Award 2015. Nel 2014 è stata eletta anche stazione più bella d'Europa dal The Telegraph, mentre è stata considerata tra le stazioni più belle del mondo secondo la classifica stilata dall'emittente americana CNN. Sulla Linea 1, Webuild sta attualmente realizzando la stazione Capodichino.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

50 m

profondità della stazione Toledo

43.000 m³

volume della stazione Toledo

20,7 km

linea metropolitana attualmente in funzione*

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Emirates Glass LEAF Award 2013 per il design

ITA International Tunnelling Award 2015 per l'innovativo uso dello spazio in sotterraneo

* Dato aggiornato ad aprile 2025

BUSINESS PRINCIPALI FERROVIE AD ALTA VELOCITÀ

SVIZZERA

Galleria del San Gottardo,
Lotti Bodio e Faido
2014

FRANCIA

TGV Nord Aronde (Lotto 19-16)
1992

TGV Lille e viadotto A5
1992

Linea TGV Rhone-Alps, Viadotto "Rhone"
1992

Linea AV Torino - Lione 
Galleria di base - Lotto 2

Linea AV Torino - Lione 
Sito di sicurezza di Modane,
Lotto 5A

ITALIA

 Progetto
unico Terzo
Valico dei Giovi -
Nodo di Genova

● Linea AV Torino - Milano
2009

 Linea AV Torino - Lione
Galleria di base - Lotto 2

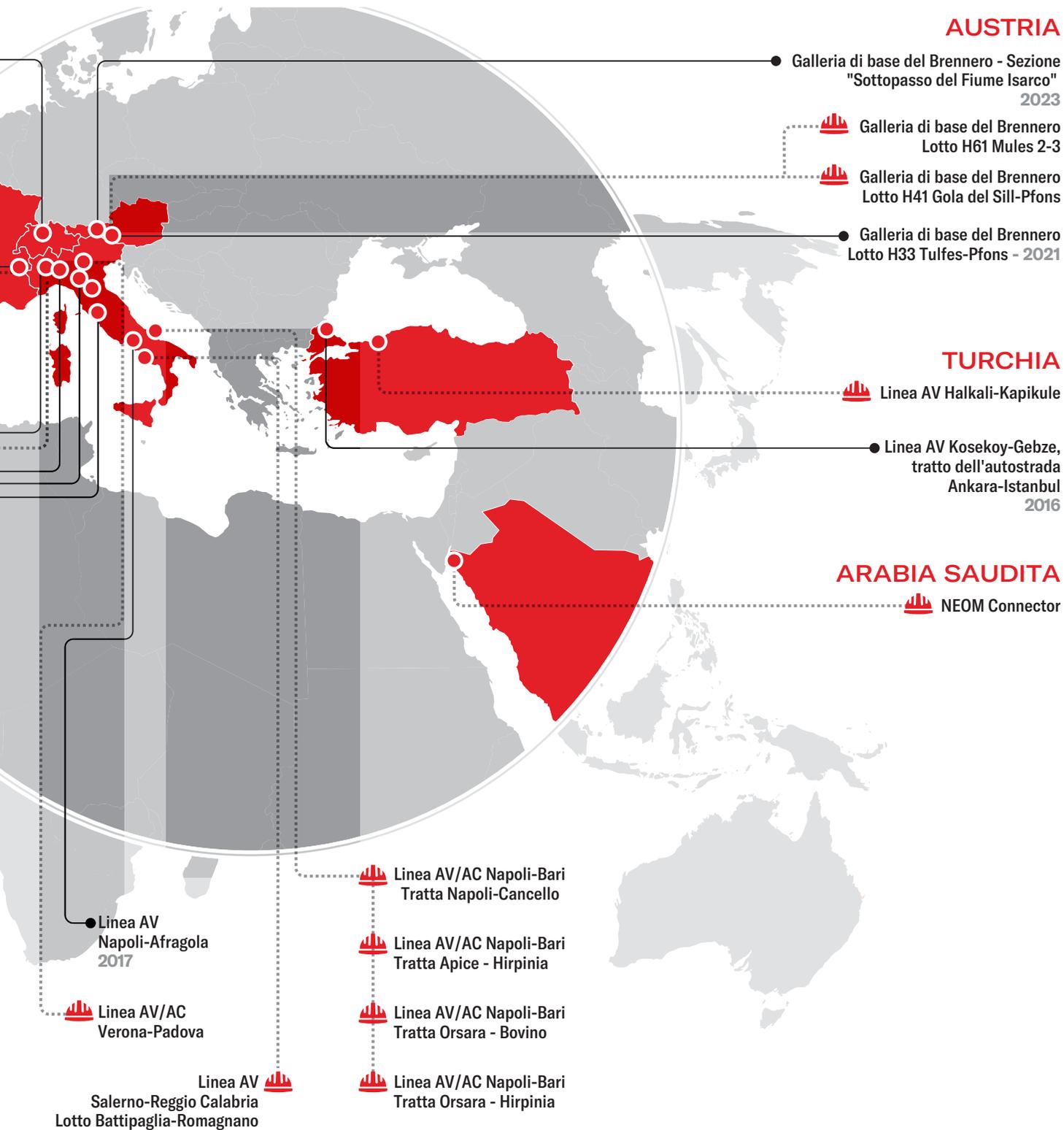
● Linea AV Bologna-Firenze
2010

● Deposito ferroviario
polifunzionale "Fiorenza",
Milano
2000

● Linea AV "Direttissima"
Firenze-Roma
1983

 - - - - - Progetti in corso

xxxx Data di completamento



AUSTRIA

- Galleria di base del Brennero - Sezione "Sottopasso del Fiume Isarco" 2023
- Galleria di base del Brennero Lotto H61 Mules 2-3
- Galleria di base del Brennero Lotto H41 Gola del Sill-Pfons
- Galleria di base del Brennero Lotto H33 Tulfes-Pfons - 2021

TURCHIA

- Linea AV Halkali-Kapikule
- Linea AV Kosekoy-Gebze, tratto dell'autostrada Ankara-Istanbul 2016

ARABIA SAUDITA

- NEOM Connector

● Linea AV Napoli-Afragola 2017

■ Linea AV/AC Verona-Padova

Linea AV Salerno-Reggio Calabria Lotto Battipaglia-Romagnano ■

■ Linea AV/AC Napoli-Bari Tratta Napoli-Cancello

■ Linea AV/AC Napoli-Bari Tratta Apice - Hirpinia

■ Linea AV/AC Napoli-Bari Tratta Orsara - Bovino

■ Linea AV/AC Napoli-Bari Tratta Orsara - Hirpinia





ITALIA

PROGETTO UNICO TERZO VALICO DEI GIOVI – NODO DI GENOVA

La linea veloce Genova-Milano che porta l'Italia al centro dell'Europa, migliorando i servizi ferroviari destinati a persone e merci

Terzo Valico dei Giovi e Nodo di Genova sono le due parti essenziali del Progetto Unico per la realizzazione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità e alta capacità che da Genova arriva a Milano. Una volta ultimato, sarà il percorso ferroviario sotterraneo più lungo d'Italia. L'opera rappresenta la prima parte del Corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi e potenzierà i collegamenti fra il sistema portuale ligure, i porti del Mar Tirreno settentrionale, il Nord Italia e il resto d'Europa. Il tracciato è lungo 53 km, sviluppati per il 70% in galleria. Considerando le gallerie a singola e doppia canna e le interconnessioni secondarie, il progetto prevede lo scavo di 90 km di tunnel. Il Terzo Valico si collega al nodo di Genova in corrispondenza del nodo di Fegino, per poi entrare, in successione, nella Galleria Campasso (700 m, già ultimata), nella Galleria di Valico (27 km), nella Galleria di Serravalle (7 km) e nella Galleria Pozzolo (2 km). Nel 2024 sono stati aperti al traffico i primi 8,5 km di linea, tra Rivalta Scrivia e Pozzolo/Tortona.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

15 milioni m³
materiali di scavo

3,5 milioni m³
calcestruzzo (stima per l'intera opera)

136.000 t
acciaio di armatura per cemento armato
(stima per l'intera opera)

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-33%
tempo di percorrenza Genova-Milano

+3,5 milioni
passeggeri serviti ogni anno (stima)

-55%
emissioni di CO₂ vs. trasporto su gomma



ITALIA/AUSTRIA

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO (QUATTRO LOTTI)

Un progetto infrastrutturale strategico per una mobilità sempre più integrata e sostenibile in Europa

La Galleria di Base del Brennero è l'elemento centrale del Corridoio europeo TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, di cui è anche il progetto più importante in quanto consentirà di superare la barriera naturale delle Alpi. L'opera è parte dell'asse Monaco-Verona e si estende per 64 km, incluso il nodo di Innsbruck. Una volta completato, sarà il collegamento ferroviario sotterraneo più lungo del mondo e sulla nuova linea i treni passeggeri potranno viaggiare a una velocità massima di 250 km/h, riducendo i tempi di percorrenza Fortezza-Innsbruck dagli attuali 80 min a soli 25 min. Per quest'opera, Webuild è impegnata su due lotti, Mules 2-3 sul versante italiano e Gola del Sill-Pfons su quello austriaco, e ha già completato i lotti Tulfes-Pfons in Austria e Sottoattraversamento Isarco in Italia. Per la realizzazione, sono state utilizzate avanzate tecniche di consolidamento del terreno, come il jet grouting e il congelamento.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE
LOTTO ISARCO

64 km

lunghezza galleria per collegare Innsbruck a Fortezza

>50 km

lunghezza lotti Webuild (realizzati o in esecuzione)

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-69%

riduzione tempi di percorrenza Fortezza-Innsbruck per i passeggeri

500

persone impiegate*

+1.100

fornitori diretti coinvolti**

* Dati aggiornati a gennaio 2025

** Dato da inizio lavori a dicembre 2024



ITALIA

LINEA AV/AC VERONA-PADOVA

Un progetto fondamentale per l'integrazione dell'Italia nel Corridoio Mediterraneo della rete europea TEN-T

La linea AV/AC Verona-Padova è parte della linea AV/AC Torino-Milano-Venezia e si estenderà per 76,5 km attraverso le province di Verona, Vicenza e Padova. L'opera è parte del Corridoio europeo TEN-T Mediterraneo e quadruplicherà la linea esistente, aumentando la qualità dell'offerta ferroviaria italiana e la sua integrazione con la rete ferroviaria europea. La linea è suddivisa in tre lotti funzionali. Il Primo Lotto Funzionale, la tratta Verona-Bivio Vicenza, è in costruzione e si estende per 44,2 km attraverso 13 comuni (8 in provincia di Verona, 5 in provincia di Vicenza). Il Secondo Lotto Funzionale, in costruzione, si riferisce all'Attraversamento di Vicenza e si svilupperà per circa 6,2 km, dal comune di Altavilla Vicentina alla stazione di Vicenza (una sfida dal punto di vista ingegneristico per l'attraversamento del tessuto urbanizzato di Vicenza). Il Terzo Lotto Funzionale, per cui è in fase di sviluppo il progetto definitivo, si riferisce alla tratta Vicenza-Padova e coprirà più di 26 km.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

42 km

trincee e rilevati ferroviari*

2,4 km

gallerie artificiali*

10,2 km

viadotti e cavalcaferrovia*

KPI DI SOSTENIBILITÀ

4.000

posti di lavoro previsti per l'intero progetto (diretti e di terzi)

3 milioni

passaggeri attesi all'anno

-300.000 t/anno

emissioni di CO₂ evitate

* Dato cumulato del Primo Lotto Funzionale (Verona-Bivio Vicenza) e del Secondo Lotto Funzionale (Attraversamento di Vicenza)



ITALIA

LINEA AV/AC NAPOLI-BARI LOTTO APICE-HIRPINIA

Un progetto strategico per il Sud Italia, parte della rete europea TEN-T

Webuild è all'opera su quattro lotti della linea AV/AC Napoli-Bari (Orsara-Bovino, Hirpinia-Orsara, Apice-Hirpinia, Napoli-Cancello) nei quali sta realizzando oltre 74 km di nuova linea ferroviaria dei 145 km complessivi, pari a circa la metà dell'intera opera. Il lotto Apice-Hirpinia prevede la realizzazione di 18,7 km di linea, con 3 gallerie naturali a doppio binario (Grottaminarda, Melito, Rocchetta) e 4 viadotti, in un territorio compreso tra le province di Avellino e Benevento che presenta elevata complessità strutturale e geomorfologica. Il progetto include anche la costruzione della stazione Hirpinia. Per lo scavo delle gallerie è previsto l'impiego di 2 delle 8 TBM green e di ultima generazione che Webuild ha destinato all'intera opera. La TBM Aurora, che ha già scavato la Galleria Grottaminarda (lunga 1.965 m), scaverà anche la Galleria Melito (4.413 m), mentre la TBM Futura sta scavando la Galleria Rocchetta (6.455 m). I viadotti permetteranno lo scavalco del fiume Ufita e saranno lunghi tra i 705 e i 230 m.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

18,7 km

lunghezza tratta

13 km

lunghezza totale gallerie

2

TBM impiegate

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Da 4 a 2 ore

riduzione tempi di percorrenza Napoli-Bari*

2,3 milioni/anno

passenger attesi*

-3 milioni t

emissioni CO₂ evitate nel periodo 2023-2047*

* Dato stimato riferito all'intera linea Napoli-Bari



ITALIA

LINEA AV/AC NAPOLI-BARI LOTTO ORSARA-BOVINO

Un progetto strategico per il Sud Italia, parte della rete europea TEN-T

Webuild è all'opera su quattro lotti della linea AV/AC Napoli-Bari (Orsara-Bovino, Hirpinia-Orsara, Apice-Hirpinia, Napoli-Cancello) nei quali sta realizzando oltre 74 km di nuova linea ferroviaria dei 145 km complessivi, pari a circa la metà dell'intera opera. Il lotto Orsara-Bovino interessa il raddoppio della tratta terminale della linea, prima della riconnessione sulla linea Bovino-Foggia- Bari, già attiva dal 2017. La tratta si sviluppa per circa 12 km in gran parte in territorio pugliese, di cui circa 10 km riferiti alla Galleria Orsara, l'opera principale dell'intero lotto. La galleria ha una configurazione a doppia canna singolo binario a partire dall'imbocco lato Bari; per esigenze di tracciato, la configurazione diventa a singola canna doppio binario nel tratto che precede l'uscita lato Napoli e la transizione è garantita da un camerone di diramazione. Per lo scavo delle due canne del tunnel è previsto l'impiego di 2 TBM green e di ultima generazione.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

~12 km
lunghezza intera tratta

~10 km
lunghezza tratta in galleria

2
TBM impiegate

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Da 4 a 2 ore
riduzione tempi di percorrenza Napoli-Bari*

2,3 milioni/anno
passeggeri attesi*

-3 milioni t
emissioni CO₂ evitate nel periodo
2023-2047*

* Dato stimato riferito all'intera linea
Napoli-Bari



ITALIA

LINEA AV/AC NAPOLI-BARI LOTTO HIRPINIA-ORSARA

Un progetto strategico per il Sud Italia, parte della rete europea TEN-T

Webuild è all'opera su quattro lotti della linea AV/AC Napoli-Bari (Orsara-Bovino, Hirpinia-Orsara, Apice-Hirpinia, Napoli-Cancello), nei quali sta realizzando oltre 74 km di nuova linea ferroviaria dei 145 km complessivi, pari a circa la metà dell'intera opera. Il lotto Hirpinia-Orsara è il secondo lotto funzionale della tratta Apice-Orsara (il primo lotto è la tratta Apice-Hirpinia) e si estende per 28 km tra la Campania e la Puglia. La tratta interessa la parte centrale della direttrice Napoli-Bari e il tracciato si sviluppa quasi tutto in galleria, con la Galleria Hirpinia che si estende per 27 km e si contenderà il primato di galleria più lunga d'Italia con la Galleria di Valico a Genova (realizzata anche questa da Webuild). La Galleria Hirpinia è un'opera di grande complessità, non solo per la lunghezza, ma anche perché attraversa i rilievi dell'Appennino Meridionale. Per lo scavo della galleria saranno impiegate 4 TBM di tipo EPB (Earth Pressure Balance) che lavoreranno in contemporanea. Il progetto prevede anche la realizzazione di un viadotto di 314 m di lunghezza.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

28 km
lunghezza tratta complessiva

27 km
tratta in galleria

4
TBM impiegate

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Da 4 a 2 ore
riduzione tempi di percorrenza Napoli-Bari*

2,3 milioni/anno
passenger attesi*

-3 milioni t
emissioni CO₂ evitate nel periodo
2023-2047*

* Dato stimato riferito all'intera linea
Napoli-Bari



ITALIA

LINEA AV/AC NAPOLI-BARI LOTTO NAPOLI-CANCELLO

Un progetto strategico per il Sud Italia, dove si scava in modalità iperbarica

Webuild è all'opera su quattro lotti della linea AV/AC Napoli-Bari (Orsara-Bovino, Hirpinia-Orsara, Apice-Hirpinia, Napoli-Cancello), nei quali sta realizzando oltre 74 km di nuova linea ferroviaria dei 145 km complessivi, pari a circa la metà dell'intera opera. Il lotto Napoli-Cancello interessa il primo tratto della direttrice Napoli-Bari ed è strategico per il riassetto dei collegamenti metropolitani, regionali e a lunga percorrenza dell'intera area in quanto consente di portare i binari della linea AV/AC al servizio della stazione AV Napoli-Afragola (realizzata anche questa dal Gruppo). Il lotto, lungo circa 15,6 km, si sviluppa tutto in variante rispetto alla linea storica e attraversa un territorio fortemente urbanizzato. Fanno parte del tracciato 4 viadotti, di cui 3 ponti in acciaio ad arco, oltre 3 km di galleria artificiale, 2 stazioni, 1 fermata. Un elemento di innovazione di rilievo per questo lotto è la realizzazione di un tratto della galleria Casalnuovo, che si sviluppa parzialmente sottofalda, con la tecnica dello scavo in atmosfera iperbarica, primo esempio in Italia nell'ambito della costruzione di gallerie che interagiscono con la falda acquifera.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

15,6 km
lunghezza tratta complessiva

3,3 km
lunghezza della galleria artificiale

0,65 km
lunghezza scavo in modalità iperbarica

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Da 4 a 2 ore
riduzione tempi di percorrenza Napoli-Bari*

2,3 milioni/anno
passeggeri attesi*

-3 milioni t
emissioni CO₂ evitate nel periodo 2023-2047*

* Dato stimato riferito all'intera linea Napoli-Bari



LIEBHERR

LIEBHERR

webuild

ELEVATEUR

LINEA AV SALERNO-REGGIO CALABRIA LOTTO 1A BATTIPAGLIA-ROMAGNANO

Un itinerario strategico per il trasporto passeggeri e merci lungo l'asse nord-sud della penisola

L'AV Salerno-Reggio Calabria è un'opera strategica per il trasporto passeggeri e merci lungo l'asse nord-sud dell'Italia. Una volta ultimata, garantirà l'accesso all'alta velocità ferroviaria ad aree che oggi ne sono escluse, come il Cilento e il Vallo di Diano, la costa jonica, l'alto e il basso cosentino. Il Lotto 1A è il primo tassello di questa nuova infrastruttura e prevede la realizzazione di 35 km di nuova linea ferroviaria su cui si viaggerà fino a 300 km/h. Il tracciato si sviluppa nella provincia di Salerno, nei comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni e Buccino. Prevista anche la realizzazione a Romagnano di un bivio per l'interconnessione alla futura linea AV della linea esistente Potenza-Metaponto. Il tracciato sviluppa per 18 km in sotterraneo e prevede 8 gallerie artificiali per 4 km e 12 gallerie naturali, di cui 8 saranno scavate con metodo meccanizzato con l'impiego di 4 TBM, di cui 3 con una testa fresante di oltre 13 metri sono le più grandi utilizzate in Europa da Webuild. Sono previsti infine 19 viadotti per una lunghezza totale pari a circa 6 km.

35 km

lunghezza intera tratta

18 km

sviluppo della tratta in sotterraneo

4

TBM impiegate

Da 5h a 3h40

riduzione tempi di percorrenza sulla tratta Salerno-Reggio Calabria





STAZIONE AV NAPOLI-AFRAGOLA

La futuristica e sinuosa stazione alta velocità realizzata su progetto dell'archistar Zaha Hadid

La stazione, aperta al pubblico nel 2017, è un hub di trasporto moderno che integra i collegamenti di Napoli Centrale. Ha la forma di un ponte sinuoso che sovrasta i binari, con un corpo centrale lungo 400 m e largo 44 m. Con i piazzali esterni, occupa una superficie di 60.000 mq. Progettata dall'archistar Zaha Hadid, la stazione è caratterizzata da forme curvilinee che hanno influenzato la scelta dei materiali (acciaio, vetro, Corian) e accresciuto la complessità realizzativa. Alla data di ultimazione, l'opera vantava il più alto quantitativo di pannelli Corian utilizzato in una sola opera in Italia: 20.000 mq. Il risparmio energetico ha guidato progettazione e realizzazione dell'opera. La stazione, ad esempio, è dotata di un sistema solare termico da circa 200 kW termici per il riscaldamento invernale, e di gruppi frigoriferi di tipo polivalente, soluzioni che ne riducono l'impatto ambientale e generano benefici in termini di emissioni di CO₂.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

25 mesi

tempi di realizzazione

5.000 t

acciaio impiegato per la realizzazione degli impalcati e delle coperture curvilinee

5.000 m²

vetro impiegato per la copertura trasparente

KPI DI SOSTENIBILITÀ

55 min

tempi di percorrenza Napoli-Afragola – Roma Termini

3.000.000

utenti serviti nelle province a nord di Napoli e di Caserta

25 t/anno

emissioni di CO₂ evitate





ITALIA

LINEA AV/AC TORINO-MILANO TRATTE TORINO-NOVARA E NOVARA-MILANO

Una connessione veloce per soddisfare le crescenti esigenze di traffico e mobilità

La tratta Torino-Milano è lunga 125 km. La progettazione e la costruzione hanno risposto all'esigenza di rendere il progetto adatto ad un ambiente fortemente antropizzato, caratterizzato dalla presenza di alcune aree naturali protette. La nuova linea ferroviaria, collegata alla linea esistente attraverso tre interconnessioni, corre lungo il corridoio infrastrutturale accanto all'autostrada esistente. La linea ferroviaria a doppio binario comprende ponti e viadotti per una lunghezza totale di 22 km, a cui si aggiungono 95,3 km di rilevati, 4,3 km di trincee e 3,4 km di gallerie artificiali. I lavori hanno inoltre incluso deviazioni autostradali e adeguamenti della viabilità esistente; oltre 100 bypass e sovrappassi; circa 40 km di piste di servizio per la protezione civile; più di 200.000 mq di barriere antirumore.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

3.239.000 m³
calcestruzzo impiegato

289.000 t
acciaio impiegato

14.866.000 m³
scavi a cielo aperto

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-47%
riduzione tempi di percorrenza



ITALIA

LINEA AV/AC BOLOGNA-FIRENZE

Da Bologna a Firenze in soli 35 minuti

Per le dimensioni dell'opera, le sfide ingegneristiche, la quantità di manodopera coinvolta, l'importanza dell'impegno finanziario e le caratteristiche orografiche e idrogeologiche dell'Appennino tosco-emiliano attraversato, la linea ferroviaria ad alta velocità e ad alta capacità Bologna-Firenze ha rappresentato una grande sfida per l'Italia e, al momento del suo completamento, si identificava come uno dei progetti più importanti d'Europa. Per attraversare la catena appenninica, il tracciato di 79 km ha richiesto la costruzione di 72 km di gallerie naturali e 5,2 km di opere a cielo aperto, tra cui 4 km di rilevati e 6 viadotti per una lunghezza complessiva di 1,2 km.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

3.640.000 m³
calcestruzzo impiegato

30.000 t
acciaio impiegato

9.920.000 m³
scavi in sotterraneo

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-49%
tempo di percorrenza

BUSINESS PRINCIPALI FERROVIE

CANADA

Canadian Pacific
Railroad - Galleria del Rogers Pass
1988

Canadian Pacific
Limited, CP Railroad
1983

FRANCIA

Linea Ferroviaria del Sempione ●
1910

Linea Ferroviaria ●
Marsiglia - Ventimiglia
1991

NORVEGIA

Linea Ferroviaria 
Nykirke-Barkaker

SVIZZERA

Linea Ferroviaria ●
Rorschach-San Gallo
e Ponte di Galgetobel
1981

ALGERIA

Linea Ferroviaria ●
El Gourzi-El Khroub
e Ramdane-Djamel
Constantine
1985

CAMERUN

Ferrovia ●
Transcamerunense
1987

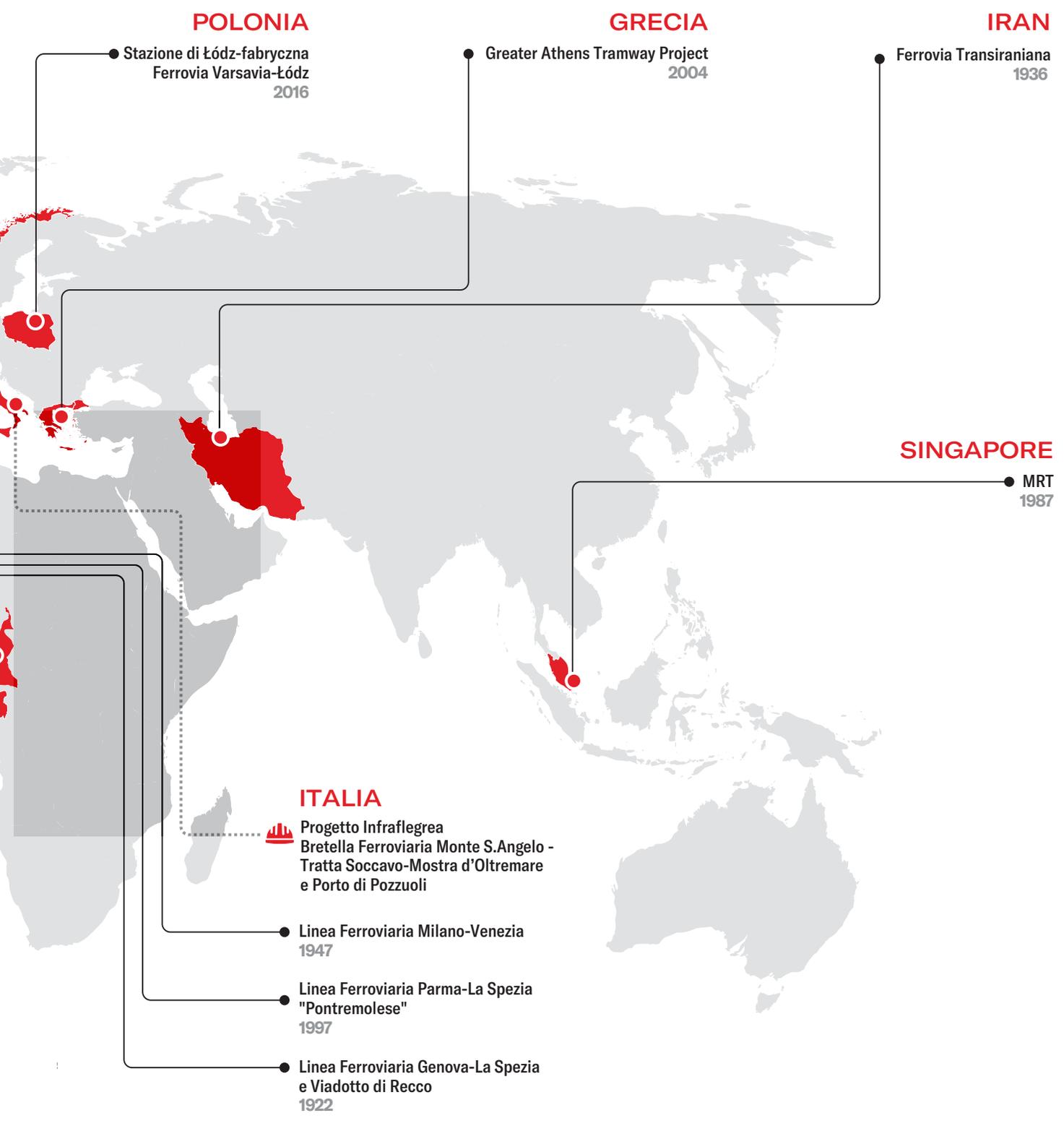
GABON

Ferrovia ●
Transgabonense
1986



----- Progetti in corso

xxxx Data di completamento



POLONIA

● Stazione di Łódź-fabryczna
Ferrovie Varsavia-Łódź
2016

GRECIA

● Greater Athens Tramway Project
2004

IRAN

● Ferrovie Transiraniana
1936

SINGAPORE

● MRT
1987

ITALIA

●  Progetto Infraclegria
Bretella Ferroviaria Monte S. Angelo -
Tratta Soccavo-Mostra d'Oltremare
e Porto di Pozzuoli

● Linea Ferroviaria Milano-Venezia
1947

● Linea Ferroviaria Parma-La Spezia
"Pontremolese"
1997

● Linea Ferroviaria Genova-La Spezia
e Viadotto di Recco
1922



ITALIA

LINEA AC MESSINA-CATANIA LOTTO 1 FIUMEFREDDO-TAORMINA/ LETOJANNI

Progetto fondamentale per lo sviluppo della mobilità sostenibile nel Sud Italia

Webuild sta realizzando 7 tratte dell'alta capacità Palermo-Catania-Messina. Il Lotto 1 Fiumefreddo-Taormina/Letojanni è parte della direttrice Messina-Catania e si sviluppa sul versante orientale della Sicilia, a due passi dall'Etna e dallo Stretto di Messina. Il progetto prevede il raddoppio di 15,4 km di linea, inclusi circa 11 km di gallerie (scavati in parte con TBM), la stazione Taormina (tutta in sotterraneo), 2 fermate e nuovi viadotti. Tra questi, il viadotto sulla valle dell'Alcantara, lungo 928 m con un arco con luce di 120 m, sarà uno dei ponti ad arco più lunghi d'Italia. Lo scavo delle due gallerie Taormina è uno degli snodi della tratta. Lo scavo del binario dispari è stato avviato con la TBM Lucia, in corrispondenza dell'imbocco lato Catania. Una volta completato, il raddoppio contribuirà a ridurre i tempi di percorrenza tra Messina e Catania a 45', rispetto agli attuali 75'.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

15,4 km

lunghezza totale della tratta

~11 km

gallerie

9,16 m

diametro di scavo delle gallerie Taormina

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Da 75' a 45'

riduzione dei tempi di percorrenza tra Messina e Catania*

* Dato riferito all'intera linea Messina-Catania



ITALIA

LINEA AC MESSINA-CATANIA LOTTO 2 TAORMINA-GIAMPILIERI

Progetto fondamentale per lo sviluppo della mobilità sostenibile nel Sud Italia

Webuild sta realizzando 7 tratte dell'alta capacità Palermo-Catania-Messina. Il Lotto 2 Taormina-Giampilieri è parte della direttrice Messina-Catania e prevede la realizzazione di circa 28,3 km di nuova linea a doppio binario. Il tracciato si sviluppa quasi tutto in galleria e a una distanza maggiore dalla costa rispetto alla linea esistente. Il progetto include 6 gallerie a doppia canna (in parte scavate con TBM), 2 gallerie a canna singola e 7 viadotti. Tra le opere principali della tratta figura la galleria Sciglio che, con una lunghezza di oltre 9km, si estende anche sull'adiacente lotto Taormina-Fiumefreddo e sarà la più lunga dell'intera tratta Giampilieri-Fiumefreddo. Una volta completato, il progetto contribuirà a ridurre i tempi di percorrenza tra Messina e Catania a 45', rispetto agli attuali 75'.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

28,3 km

lunghezza totale della tratta

6

gallerie a doppia canna

2

gallerie a canna singola

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Da 75' a 45'

riduzione dei tempi di percorrenza tra Messina e Catania*

* Dato riferito all'intera linea Messina-Catania



ITALIA

LINEA AC PALERMO-CATANIA LOTTO 1+2 FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE

Una nuova linea ad alta capacità per favorire la mobilità sostenibile in Sicilia

Webuild sta realizzando 7 tratte dell'alta capacità Palermo-Catania-Messina. Gli interventi programmati per questa direttrice puntano a garantire l'interconnessione e l'interoperabilità della linea grazie al suo adeguamento agli standard europei, un migliore collegamento tra le aree interne dell'isola e le tre città costiere, una maggiore capacità e velocità di trasporto per le merci. Il Lotto 1+2 Fiumetorto-Lercara Diramazione è parte della direttrice Palermo-Catania e prevede un tracciato che si estende per 30 km, comprensivi di 20 km di gallerie, a doppia canna a binario singolo, che saranno scavati con impiego di 4 TBM, e più di 2 km di viadotti. Il progetto include 7km di strade di collegamento e 3 stazioni, di cui una (Valle del Torto) da realizzare e le altre due (Cerde e Lercara) da ammodernare.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

- 30 km**
lunghezza complessiva della tratta
- 20 km**
gallerie
- 3**
stazioni

KPI DI SOSTENIBILITÀ

- 33%**
riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo e Catania*

* Dato riferito all'intera linea Palermo-Catania



ITALIA

LINEA AC PALERMO-CATANIA LOTTO 4A CALTANISSETTA XIRBI- NUOVA ENNA

Una nuova linea ad alta capacità per favorire la mobilità sostenibile in Sicilia

Webuild sta realizzando 7 tratte dell'alta capacità Palermo-Catania-Messina. Gli interventi programmati per questa direttrice puntano a garantire l'interconnessione e l'interoperabilità della linea grazie al suo adeguamento agli standard europei, un migliore collegamento tra le aree interne dell'isola e le tre città costiere, una maggiore capacità e velocità di trasporto per le merci.

Il Lotto 4A Caltanissetta Xirbi-Nuova Enna è parte della direttrice Palermo-Catania e prevede la progettazione esecutiva e la realizzazione di 27 km di nuova linea ad alta capacità. L'opera sviluppa per lo più in variante e include lo scavo di 20 km di tunnel (comprese le interconnessioni), per la maggior parte scavati con TBM, e la realizzazione di 3 km di viadotti. È prevista anche la realizzazione di una nuova stazione (Caltanissetta Xirbi) e di un posto di movimento (Villarosa).

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

27 km

lunghezza totale della tratta

20 km

gallerie (incluse le interconnessioni)

3 km

viadotti

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-33%

riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo e Catania*

* Dato riferito all'intera linea Palermo-Catania



ITALIA

LINEA AC PALERMO-CATANIA LOTTO 3 LERCARA-CALTANISSETTA XIRBI

Una nuova linea ad alta capacità per favorire la mobilità sostenibile in Sicilia

Webuild sta realizzando 7 tratte dell'alta capacità Palermo-Catania-Messina. Gli interventi programmati per questa direttrice puntano a garantire l'interconnessione e l'interoperabilità della linea grazie al suo adeguamento agli standard europei, un migliore collegamento tra le aree interne dell'isola e le tre città costiere, una maggiore capacità e velocità di trasporto per le merci. Il Lotto 3 Lercara-Caltanissetta Xirbi è parte della direttrice Palermo-Catania e prevede 47 km di nuova linea ad alta capacità. Il progetto include lo scavo di circa 22 km di gallerie (incluse le interconnessioni), per cui saranno impiegate 5 TBM (Tunnel Boring Machine). È prevista anche la realizzazione di 11 km di viadotti e di 32 km di strade di collegamento e l'ammodernamento della stazione Vallenga e di 3 posti di movimento (Marcatobianco, Marianopoli, San Cataldo).

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

47 km
lunghezza totale della tratta

~22 km
gallerie (incluse le interconnessioni)

5
TBM

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-33%
riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo e Catania*

* Dato riferito all'intera linea Palermo-Catania



ITALIA

LINEA AC PALERMO-CATANIA LOTTO 6 BICOCCA-CATENANUOVA

Una nuova linea ad alta capacità per favorire la mobilità sostenibile in Sicilia

Webuild sta realizzando 7 tratte dell'alta capacità Palermo-Catania-Messina. Gli interventi programmati per questa direttrice puntano a garantire l'interconnessione e l'interoperabilità della linea grazie al suo adeguamento agli standard europei, un migliore collegamento tra le aree interne dell'isola e le tre città costiere, una maggiore capacità e velocità di trasporto per le merci. Il Lotto 6 Bicocca-Catenanuova è parte della direttrice Palermo-Catania e prevede il raddoppio di circa 38 km di linea, sviluppato in parte in affiancamento alla linea storica, oggi a binario singolo, e in parte mediante realizzazione di un doppio binario. Il tracciato contribuirà a migliorare il servizio ferroviario tra Enna e Catania e rappresenta un tassello importante per il potenziamento dei collegamenti ferroviari con i porti di Catania, Augusta, Palermo, e gli aeroporti di Palermo e Catania. Per questo lotto, è stata ultimata la posa dei binari.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

~38 km

lunghezza totale della tratta

17

viadotti ferroviari

160 km/h

velocità massima garantita

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-33%

riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo e Catania*

* Dato riferito all'intera linea Palermo-Catania



ITALIA

LINEA AC PALERMO-CATANIA LOTTO 4B NUOVA ENNA-DITTAINO

Una nuova linea ad alta capacità per favorire la mobilità sostenibile in Sicilia

Webuild sta realizzando 7 tratte dell'alta capacità Palermo-Catania-Messina. Gli interventi programmati per questa direttrice puntano a garantire l'interconnessione e l'interoperabilità della linea grazie al suo adeguamento agli standard europei, un migliore collegamento tra le aree interne dell'isola e le tre città costiere, una maggiore capacità e velocità di trasporto per le merci. Il Lotto 4B Nuova Enna-Dittaino è parte della direttrice Palermo-Catania e prevede la progettazione esecutiva e la realizzazione di circa 15 km di nuova linea ad alta capacità, sviluppati per 8,5 km in galleria e per 2 km in viadotto, tra le città di Enna e Dittaino, in provincia di Catania. Il progetto include la realizzazione della stazione Enna Nuova e l'ammodernamento della stazione Dittaino.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

~15 km

lunghezza totale della tratta

8,5 km

gallerie

2 km

viadotti

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-33%

riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo e Catania*

* Dato riferito all'intera linea Palermo-Catania



NORVEGIA

LINEA FERROVIARIA NYKIRKE-BARKAKER

Una nuova linea per facilitare il trasporto veloce e sostenibile lungo la costa est del Paese

Il progetto consiste nell'ammodernamento della tratta di 13,6 chilometri di una linea ferroviaria tra le città di Nykirke e Barkaker, a sud di Oslo. Una linea a doppio binario, comprendente due ponti, tre gallerie (scavate due in drill&blast, una in cut&cover) e una stazione nei pressi della città di Skoppum. Il progetto riguarda una sezione della cosiddetta Vestfold Line, in fase di ammodernamento per ridurre i tempi di viaggio e aumentare la capacità del trasporto ferroviario passeggeri. La Norvegia ha tra le sue priorità la realizzazione di una linea ferroviaria continua a doppio binario tra Oslo e Tønsberg, e il potenziamento del tratto tra Nykirke e Barkaker è necessario per raggiungere questo obiettivo. Una volta ultimati i lavori, viaggiare tra le due città richiederà circa un'ora, con una frequenza oraria di fino a quattro treni all'ora, per senso di marcia. Il progetto favorirà lo sviluppo economico dell'area, anche oltre la capitale norvegese.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

87.719 m³
calcestruzzo

39.314 t
acciaio rinforzato

1.482.354 m³
scavi a cielo aperto

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-20%
tempo di percorrenza tra Oslo e Tønsberg

-35%
tempo di percorrenza tra Skien e Oslo

BUSINESS

PRINCIPALI STRADE E AUTOSTRADE

STATI UNITI

I-95 Express Lanes, Virginia ●
2014

I-495 Capital Beltway Express Lanes, Virginia ●
2013

Autostrada I-405, 
California

I-10 Corridor 
Express Lanes,
California

I-77 Roadway 
System,
South Carolina

FRANCIA

Tunnel Autostradale
del Frejus ●
1980

BRASILE

Sistema autostradale
Anchieta - Imigrantes ●
2002

CILE

Autostrada est-ovest a Santiago del Cile ●
2005

ARGENTINA

Autostrada "Acceso Nord", Buenos Aires ●
2001

ITALIA

Autostrada ●
Pedemontana
Lombarda
2015

Autostrada 
Pedemontana
Lombarda, Lotti B,C2

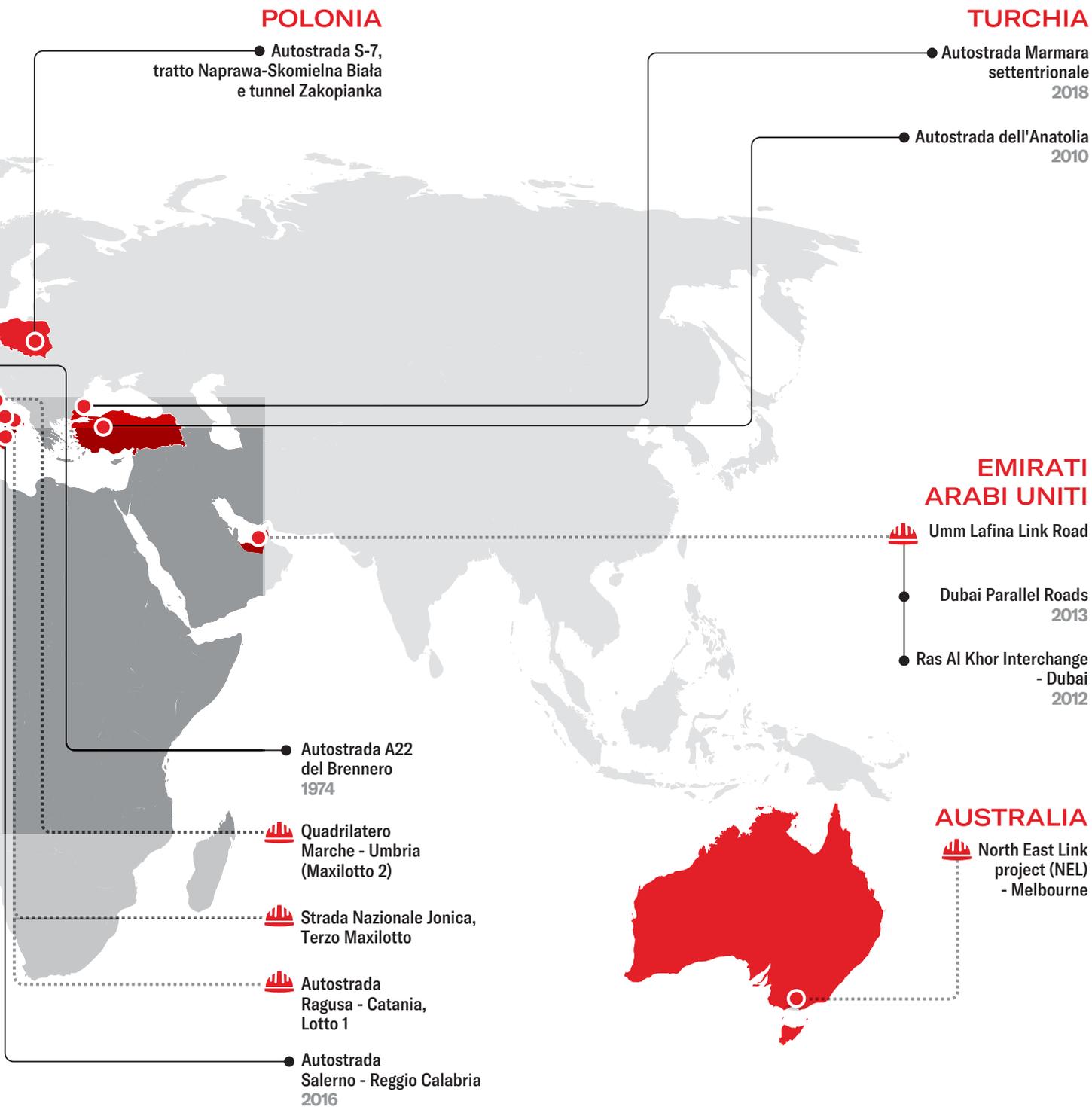
Autostrada A1 ●
"Autostrada del Sole"
1964

Tunnel autostradale
del Gran Sasso ●
1982



----- Progetti in corso

xxxx Data di completamento





USA

I-10 CORRIDOR EXPRESS LANES, CONTRACT 1, CA

Una nuova infrastruttura per rispondere alla crescita demografica nella Contea di San Bernardino

Il corridoio I-10 serve in media 265.000 utenti, includendo i transiti dei pendolari, i residenti e il traffico interstatale, e rappresenta una via di comunicazione fondamentale all'interno della regione dell'Inland Empire, ma anche per i collegamenti tra la California meridionale e il resto del Paese. Il progetto include la progettazione e costruzione di 11 miglia (circa 18 km) di strada a scorrimento veloce con due corsie per senso di marcia lungo la I-10 da Los Angeles/Contea di San Bernardino fino a est dello svincolo I-10/I-15. Il progetto comprende l'ampliamento dell'autostrada esistente e il ripristino parziale della pavimentazione, nonché i lavori relativi a ponti, drenaggi e opere connesse.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

570.000 t
calcestruzzo PCCP

200.000 t
calcestruzzo strutturale

2.177.450 m³
movimenti terra

KPI DI SOSTENIBILITÀ

50%
riduzione tempi di percorrenza nelle ore di punta



ITALIA

QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA (MAXILOTTO 2)

Tra i maggiori progetti infrastrutturali stradali in Italia

Il progetto Quadrilatero Marche-Umbria punta a migliorare la mobilità tra le due regioni e con il resto dell'Italia. Prevede la realizzazione di opere infrastrutturali viarie, i cui assi rappresentano idealmente un quadrilatero. Nel complesso, il progetto prevede il completamento e l'adeguamento di due arterie principali, il Maxilotto 1 (relativo all'asse Foligno-Civitanova Marche SS77) e il Maxilotto 2 (relativo all'asse Perugia-Ancona SS76 e SS318, circa 31 km in totale, a doppia carreggiata, di cui 22 km in galleria, e alla Pedemontana delle Marche per la tratta Fabriano-Muccia/Sfercia, circa 36 km totali, a carreggiata singola, di cui 5 km in galleria). Il Gruppo Webuild sta realizzando il Maxilotto 2. Il tracciato del Maxilotto 2, suddiviso in due distinti lotti, si estende per 67 km, inclusi 25 km di tunnel e 55 viadotti. Attualmente sono stati già completati e aperti al traffico 47 km.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

+1.000.000 m³
calcestruzzo impiegato

+9.100.000 m³
movimento di terra effettuati

+90.000 t
acciaio impiegato

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-20%
riduzione degli attuali tempi di percorrenza sulla direttrice Perugia-Ancona

-30/80%
riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree abitate attraversate



ITALIA

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA (TRATTE B2 E C)

Nuove smart road sostenibili nel Nord dell'Italia

Le Tratte B2 e C dell'Autostrada Pedemontana Lombarda saranno vere e proprie smart road sostenibili. La Tratta B2 si snoderà tra Lentate sul Seveso e Cesano Maderno, collegandosi alla Tratta B1 esistente. La Tratta C unirà Cesano Maderno a Usmate-Velate, integrandosi con la Tangenziale Est di Milano A51. Il progetto include la costruzione di circa 25 km di autostrada per migliorare i collegamenti nel quadrante Varese-Como-Bergamo-Milano. Per minimizzare l'impatto ambientale e per attraversare una delle aree più edificate d'Europa, circa l'85% del tracciato è interrato. Il progetto mira a decongestionare il traffico della A4 e delle aree urbane attraversate, potenziando l'asse Est-Ovest del Corridoio V della rete TEN-T. Le smart road saranno dotate di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS) e tecnologie per veicoli a guida autonoma e di un sistema di diagnostica continua delle strutture portanti. È prevista anche la bonifica delle aree colpite dall'incidente del Seveso del 1976.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

1.100.000 m³
calcestruzzo (stima)

90.000 t
acciaio (stima)

9.100.000 m³
scavi (stima)

KPI DI SOSTENIBILITÀ

5
province collegate

120.000 m²
aree bonificate (stima)



ITALIA

STRADA STATALE JONICA (MEGALOTTO 3)

Un tassello strategico per la viabilità del Sud Italia

Il Megalotto 3 della Strada Statale Jonica (SS106) è elemento essenziale del progetto di trasformazione del Corridoio Jonico in un'infrastruttura di grande comunicazione per collegare i litorali jonici di Calabria, Basilicata, Puglia. Completerà l'anello di raccordo tra Autostrada del Mediterraneo A2 e A14 Adriatica, potenziando la mobilità nel Sud Italia e l'accessibilità dei comuni calabresi, riducendo i tempi di viaggio e aumentando la sicurezza stradale. Il Megalotto 3 è il principale intervento previsto lungo la tratta calabrese della SS106 e prevede 38 km di strada extraurbana principale, 14 gallerie, 15 viadotti per 7 km di lunghezza totale, 4 svincoli e opere minori. I primi 18 km del tracciato corrono lungo la Piana di Sibari; i restanti 20 km attraversano gli Appennini e richiedono lo scavo di 11 km di gallerie e viadotti con pile alte fino a oltre 40 m e campate lunghe fino a 120 m. Il progetto si distingue per innovazione e modernità, con soluzioni su misura per affrontare la complessità del territorio. L'area include il sito archeologico di Sibari e il Castello di Roseto.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

39

cantieri in contemporanea

14

gallerie

15

viadotti

KPI DI SOSTENIBILITÀ

99%

indice di recupero dei rifiuti nel 2022

Da 36' a 20'

riduzione dei tempi di viaggio tra Sibari e Capo Spulico



AUSTRALIA

NORTH EAST LINK (NEL)

Il più grande partenariato pubblico-privato (PPP) per un progetto infrastrutturale in Australia

Parte del programma di investimenti infrastrutturali Big Build dello Stato di Victoria, il North East Link è il più grande progetto stradale dello Stato. Oltre ai tunnel, il progetto comprenderà interconnessioni con M80 Ring Road, Grimshaw Street, Lower Plenty Road, Manningham Road e Bulleen Road. La tratta sarà attrezzata con corsia preferenziale per gli autobus, la prima a Melbourne lungo la Eastern Freeway. Si stima che fino a 135.000 veicoli al giorno utilizzeranno il North East Link, che potrà così contribuire a ridurre il traffico e l'inquinamento nell'area nord-est della città.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

6,5 km
gallerie gemelle

KPI DI SOSTENIBILITÀ

+25 km
percorsi pedonali e ciclabili

15.000
camion in meno sulle strade ogni giorno



EMIRATI ARABI UNITI

DUBAI PARALLEL ROADS

Una arteria di comunicazione per l'area finanziaria di Dubai

Il progetto ha previsto la costruzione di due tratte stradali a Dubai. La prima, vicino al World Trade Center, collega la Second Zabeel Road alla Sheikh Rashid Road, mentre la seconda tratta consiste in una serie di strade e ponti che hanno contribuito a migliorare il flusso del traffico nell'area delle Jumeirah Lake Towers. La costruzione dei 24 ponti previsti dai due lotti del progetto ha richiesto soluzioni studiate ad hoc, incluso l'utilizzo di carriponte con un'innovativa metodologia ("Combo") applicata al primo lotto, che ha permesso di realizzare i lavori in tempi rapidi e ridurre le interruzioni del traffico. Il progetto ha previsto la costruzione di nuove strade, l'ampliamento di quelle esistenti, la realizzazione di rampe di accesso e l'installazione di segnaletica verticale e orizzontale, la realizzazione del sistema di illuminazione stradale e il riposizionamento di un elevato numero di sottoservizi.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

100.000 m³
calcestruzzo

250.000 m²
aree asfaltate

KPI DI SOSTENIBILITÀ

**Decongestionamento del traffico
nella città**

BUSINESS PRINCIPALI PONTI E VIADOTTI

STATI UNITI

Ponte di Unionport, New York 

Sostituzione del ponte Max Brewer
2013

Sostituzione del ponte sul fiume Halls
2017

Long Beach International Gateway
2020

NORVEGIA

Sotra Connection PPP Project 

COLOMBIA

Ponte di Barranquilla
1974

ARGENTINA

Ponte Posadas-Encarnacion
1990

Ponte Chaco Corrientes
1973

Ponti di Brazo Largo
1976

Ponte autostradale Rosario-Victoria
2003

ITALIA

Ponte "San Giorgio", Genova
2020

Viadotto di Recco
1922

Ponte sul fiume Trebbia, Travo
1925

Ponte sul fiume Taro, Fornovo
1911

Viadotto Favazzina
2014

 Progetti in corso

xxxx Data di completamento

RUSSIA

- Ponti Petrovski, progetto WHSD
2016
- Ponti Korabelny, progetto WHSD
2016

ROMANIA

- Ponte sul Danubio a Braila
2023

TURCHIA

- Secondo ponte sul Bosforo
1994
- Ponte di attraversamento
della metropolitana di Haliç
2014
- Ponte Yavuz Sultan Selim
Terzo ponte sul Bosforo
2016
- Ponte Osman Gazi
2016

AUSTRALIA

- Viadotto
dello Skytrain,
Sydney Metro
Northwest
2018

LIBIA

- Ponte di Wadi-El Kuf
1971



ITALIA

PONTE GENOVA SAN GIORGIO

Un ponte smart e sostenibile per i collegamenti e i trasporti in Liguria e in Italia

Il ponte ha un impalcato continuo in acciaio lungo 1.067 metri con 19 campate sostenute da 18 pile di forma ellittica in cemento armato, la maggior parte delle quali posizionate a 50 metri l'una dall'altra. Grazie all'energia solare raccolta attraverso i pannelli fotovoltaici, la struttura riuscirà a produrre l'energia necessaria per il funzionamento notturno e diurno di tutti i suoi sistemi (illuminazione, sensori e impianti). L'alta qualità della struttura in acciaio e cemento ne garantirà la longevità mantenendo i massimi livelli di sicurezza grazie a uno speciale sistema che deumidificherà l'interno della struttura per evitare condensa e corrosione. La realizzazione del ponte, avvenuta in tempi record, è diventata il simbolo della rinascita della città, ferita dal crollo del Ponte Morandi, ma anche di una nuova fase di sviluppo dell'Italia. Alla base del successo della sua realizzazione, c'è un modello di collaborazione tra grandi aziende complementari tra loro e con il pubblico.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

67.000 m³
calcestruzzo

24.000 t
acciaio

80.000 m³
scavi a cielo aperto

KPI DI SOSTENIBILITÀ

100%
rifiuti di scavo riutilizzati

95%
fabbisogno energetico del ponte coperto da energia fotovoltaica



USA

LONG BEACH INTERNATIONAL GATEWAY, CA

Progetto iconico per la città di Long Beach, ha contribuito a migliorare il flusso del traffico e la sicurezza delle strade

Il ponte strallato Long Beach International Gateway è uno snodo strategico per i collegamenti della città e del porto di Long Beach, di cui ha contribuito a ridefinire lo skyline. Ha una lunghezza totale di 2.680 m, con una campata principale di 330 m e viadotti di accesso lunghi circa 2 km. La sua realizzazione ha comportato la sostituzione di una struttura preesistente, il Gerald Desmond Bridge, con una infrastruttura più moderna e adeguata ai criteri antisismici, anche al fine di migliorare e potenziare i flussi di traffico. Il precedente ponte, costruito negli anni '60, non aveva più la capacità di sostenere i volumi di traffico in continua crescita della città. Il progetto del nuovo Desmond si è distinto per le soluzioni tecniche e organizzative adottate, tipiche di infrastrutture strategiche, laddove si costruisce il nuovo senza ostacolare l'esistente. Lavorare senza fermare il traffico ferroviario, stradale, navale, è stata condizione essenziale per il successo della sua realizzazione.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

7.650 t
acciaio strutturale

23.500 t
acciaio rinforzato

190.000 m³
cemento armato

KPI DI SOSTENIBILITÀ

1.200
veicoli all'ora

100 anni
vita attesa

Possibilità di accesso all'area portuale per le navi da carico di ultima generazione



TURCHIA

NORTHERN MARMARA MOTORWAY E YAVUZ SULTAN SELIM BRIDGE - TERZO PONTE SUL BOSFORO

Europa e Asia sempre più vicine grazie
al ponte dei record

La costruzione di 150 km della Northern Marmara Motorway ha previsto anche la realizzazione del Terzo Ponte sul Bosforo (ora denominato Yavuz Sultan Selim Bridge) che è:

- il ponte ibrido più lungo e più largo al mondo (larghezza di 59 m e campata principale di 1.408 m);
- il primo ponte progettato per ospitare sullo stesso impalcato un'autostrada a 8 corsie e una ferrovia a doppio binario;
- il ponte con le torri più alte al mondo, oltre i 320 m.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

241.000 m³
calcestruzzo

5.000 t
acciaio

897.000 m³
scavi a cielo aperto

KPI DI SOSTENIBILITÀ

39.000.000
persone (bacino di utenza)

3,5%
consumo di energia da fonti rinnovabili
(durante la fase di esercizio)



ROMANIA

PONTE SUL DANUBIO A BRĂILA

Il secondo ponte sospeso più lungo dell'Europa continentale

Con i suoi 1.975 m di lunghezza, il Ponte sul Danubio a Brăila è il più lungo della Romania e il secondo ponte sospeso più lungo dell'Europa continentale. La campata centrale misura 1.120 m, con una larghezza di 31,7 m e 2 torri alte poco più di 192 m. Il progetto include 23 km di viabilità collegata. Negli ultimi due anni, la costruzione ha richiesto lavorazioni complesse. Come l'assemblaggio dei 2 cavi portanti, generati dall'intreccio di oltre 18.000 fili di acciaio (più di 9.000 per ogni cavo), per un peso totale di 6.775 t. O il montaggio dell'impalcato in acciaio: oltre 250 operai e tecnici specializzati hanno installato gli 86 segmenti dell'impalcato, di peso medio di 260t ciascuno, con una modalità di varo e posa in opera studiata ad hoc. Il ponte collega le sponde del Danubio nell'area di Galati e Brăila, riducendo i tempi di attraversamento per circa 7.000 veicoli al giorno da almeno 45' a soli 2' nei giorni lavorativi.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

297.000 m³
calcestruzzo

52.360 t
acciaio

19.000 m²
diaframmi con spessore di 1m

KPI DI SOSTENIBILITÀ

7.000
veicoli al giorno

Da 45' a 2'
riduzione dei tempi di attraversamento del fiume nei giorni lavorativi

Riduzione delle emissioni di CO₂



AUSTRALIA

SKYTRAIN – SYDNEY METRO NORTHWEST

Elegante, innovativo, sostenibile per l'ambiente e unico nel suo genere in Australia

Il progetto Skytrain della linea ferroviaria Sydney Metro Northwest ha previsto la costruzione di 8 stazioni e circa 15,5 km di gallerie da Epping a Bella Vista e la realizzazione di un viadotto lungo 4,5 km, dotato di un ponte strallato e curvo di 270 m, che collega le zone di Bella Vista e Rouse Hill. L'eccellenza dell'opera è in ogni sua caratteristica, cominciando dai macchinari impiegati per realizzarla. È il caso delle gru orizzontali, 2 giganti lunghi 150 m del peso di 600 t, impiegate per posizionare i 1.200 segmenti prefabbricati di calcestruzzo che hanno dato vita al viadotto. Una delle maggiori sfide ingegneristiche di questo progetto è stato il superamento del significativo effetto torsionale dovuto alla curvatura dell'impalcato, in presenza di carichi ferroviari e stralli. Elegante, innovativo, sostenibile per l'ambiente, unico nel suo genere in Australia, il ponte ha ricevuto tanti riconoscimenti, tra cui il premio "2018 Project of the Year" di Engineering News-Record (ENR).

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

4.500 m

lunghezza totale del viadotto

270 m

lunghezza del ponte strallato

1.200

segmenti prefabbricati di calcestruzzo che compongono il viadotto

KPI DI SOSTENIBILITÀ

2018 Project of the Year per ENR



TURCHIA

OSMAN GAZI BRIDGE

Sesto ponte sospeso più lungo al mondo al momento della sua realizzazione

L'Osman Gazi Bridge è un ponte sospeso e strallato, parte del più ampio progetto di realizzazione dell'Autostrada Gebze-Orhangazi-Izmir. È stato realizzato sulla Baia di Izmit, sul versante orientale del Mar di Marmara, nei pressi della città di Izmit e a circa 50 km a sud-est di Istanbul, in Turchia. Il ponte è lungo complessivamente 3.300 m e, al momento della sua realizzazione, era il sesto ponte sospeso più lungo al mondo (oggi è il settimo) per lunghezza della campata principale, che misura 1.550 m. Il ponte è sospeso a 64 m sul livello del mare, con piloni di acciaio alti fino a 230 m. Dotato di sei corsie (tre corsie per senso di marcia), la sua realizzazione ha portato a 6', dai precedenti 60', i tempi di attraversamento della baia. Il ponte è stato realizzato in una delle aree più soggette a terremoti nel mondo e, per rendere il ponte ancora più resistente, i piloni sono stati costruiti su un basamento di cemento, che poggia su un ampio letto di ghiaia e consente lo scorrimento dei piloni in caso di forti fenomeni sismici.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

3.000 m

lunghezza del ponte

1.550 m

lunghezza della campata principale

230 m

altezza massima delle torri

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Da 60' a 6'

riduzione dei tempi di attraversamento della baia

BUSINESS

PRINCIPALI PORTI E LAVORI MARITTIMI

ITALIA

Porto di Pozzuoli ●
2006

Porto di Napoli ●
1996

Nuova Diga Foranea di Genova 

Porto di Civitavecchia ●
Banchina delle navi da crociera
2000

Porto industriale di Olbia
e Bacino di Isola Bianca ●
1999

Porto di Porto Torres ●
Aggiornamento
tecnico
2007

Porto di Santa Teresa
di Gallura (Sassari) ●
1999

Porto di Palermo ●
1948

Porto di Gioia Tauro ●
1987

MAROCCO

Lavori ●
di ampliamento del porto
di Mohammedia
1985

HONDURAS

Porto di San Lorenzo ●
1979

PANAMA

Il nuovo Canale di Panama ●
2016

GUINEA

Porto di Kamsar ●
1973

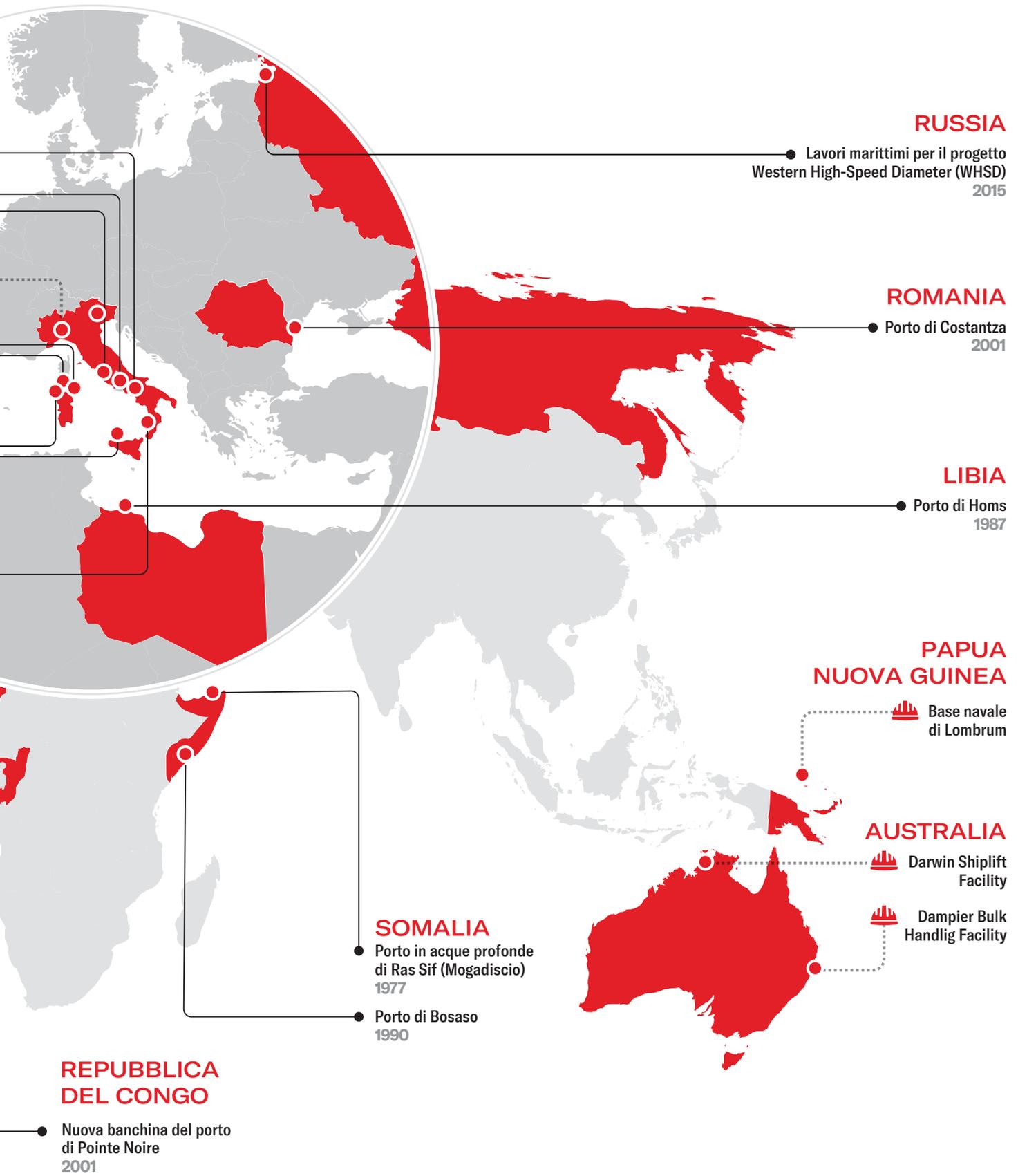
NIGERIA

Porto di Apapa ●
Prolungamento
del secondo molo
1966



----- Progetti in corso

xxxx Data di completamento





PANAMA

AMPLIAMENTO DEL CANALE DI PANAMA

Il progetto che ha riscritto le rotte marittime globali e che garantisce un importante risparmio idrico e riutilizzo dell'acqua

Con 74 milioni di metri cubi di scavi, 5 milioni di metri cubi di calcestruzzo, 1,6 milioni di tonnellate di cemento e 7,1 milioni di metri cubi di dragaggi, il progetto della terza serie di chiuse ("Third Set of Locks Project") è la più grande opera di ingegneria realizzata in diversi decenni. Un complesso sistema di bacini interconnessi garantisce il minimo impatto sull'ambiente, riducendo inoltre al minimo la dispersione dell'acqua dolce che scorre nei bacini artificiali. Il Nuovo Canale di Panama è una rivoluzione per il commercio globale. Le circa 12 mila navi che lo attraversano ogni anno potranno collegarsi a 1.700 porti di 150 paesi e a 144 rotte marittime.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

290.000 t

acciaio rinforzato

3.300 t/ora

produzione di aggregati di calcestruzzo

1.240 m³/ora

produzione di calcestruzzo

KPI DI SOSTENIBILITÀ

60%

risparmio idrico generato dall'innovativo "Water Saving Basins System"

+100

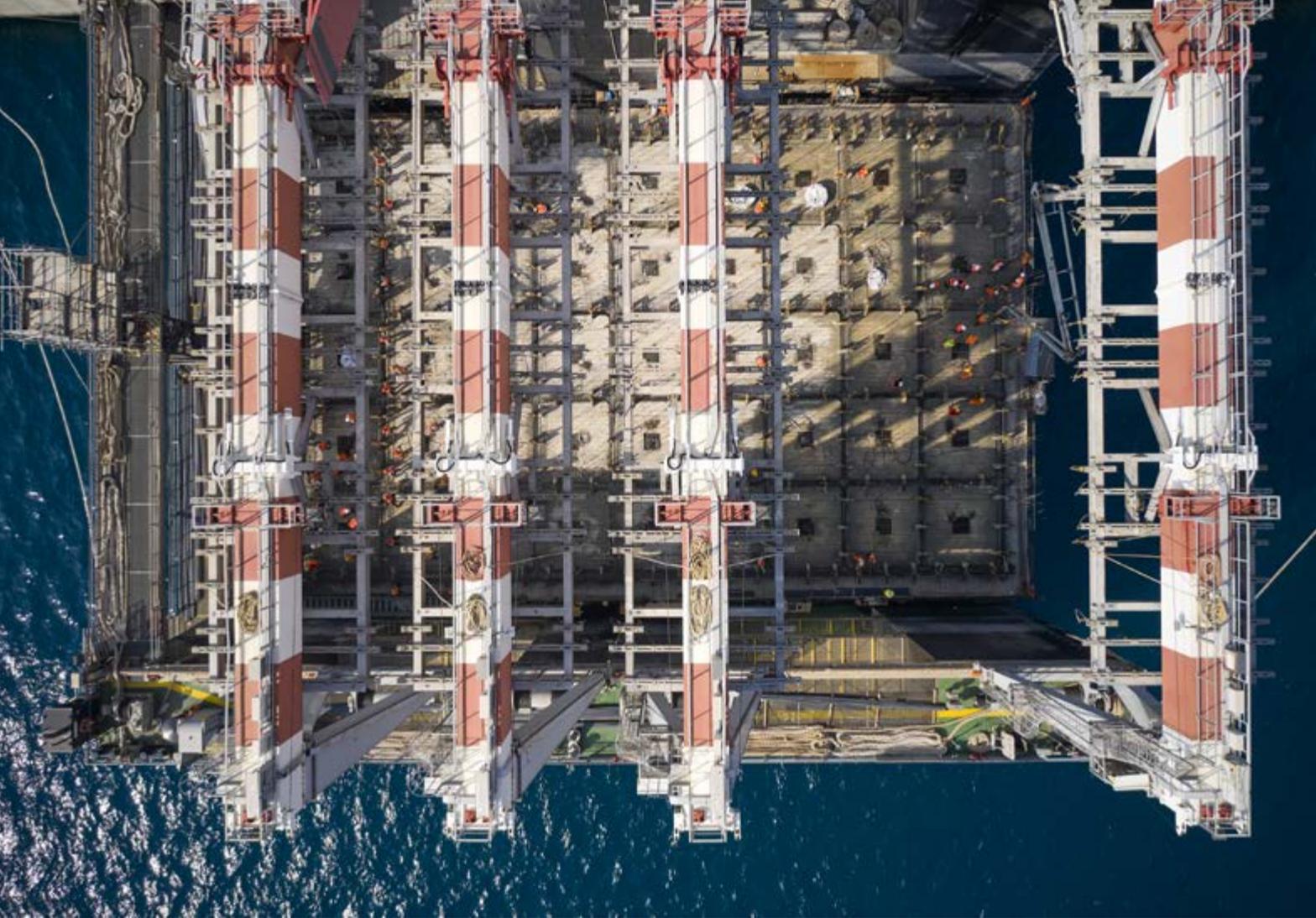
specie tipiche dell'habitat tropicale che sono state salvaguardate durante tutta la fase di costruzione

-16.000.000 t

emissioni di CO₂ all'anno







ITALIA

NUOVA DIGA FORANEA DI GENOVA

Un esempio di grande innovazione ingegneristica

La Nuova Diga Foranea di Genova è un elemento chiave del piano di investimenti infrastrutturali previsti per la città. Il progetto è destinato a consolidare il ruolo del porto di Genova nel Corridoio Reno-Alpi della rete transeuropea TEN-T, di cui è parte anche il Progetto Unico Terzo Valico dei Giovi-Nodo di Genova, realizzato anche questo da Webuild. Grazie a questa nuova infrastruttura, sarà possibile veicolare in tutta Europa le merci che arrivano dal bacino del Mediterraneo, riducendo i tempi di trasporto. La nuova diga sarà più lunga e più larga dello sbarramento attuale e consentirà l'accesso al porto anche a navi di ultima generazione, lunghe fino a 400 m. Sarà il risultato di un progetto unico nel suo genere, per dimensioni e complessità ingegneristica. Sarà realizzata in mare aperto, con tecniche innovative, senza interruzioni per le attività del porto. Sarà basata su un fondale a profondità variabile, fino a 50 m, e sarà costituita da circa 90 cassoni prefabbricati in cemento armato (per i primi 4 km dei lavori), posizionati uno accanto all'altro.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

~6.000 m

lunghezza complessiva della nuova diga foranea

800 m

diametro del nuovo bacino di evoluzione

50 m

profondità massima

KPI DI SOSTENIBILITÀ

~1.000

occupati (picco massimo, diretti e di terzi)

Consorzio tutto italiano

BUSINESS

CLEAN HYDRO ENERGY

- Dighe a scopo energetico e Impianti Idroelettrici
- Impianti di stoccaggio con pompaggio

La grande affidabilità e flessibilità dell'energia idroelettrica è fondamentale per la transizione energetica globale, in quanto può bilanciare e stabilizzare l'energia immessa nella rete da altre fonti rinnovabili intermittenti come l'energia eolica e solare.

L'energia idroelettrica è una delle fonti rinnovabili con il costo unitario più basso, il che la rende particolarmente adatta a quelle aree del mondo in cui la maggior parte della popolazione non dispone ancora di elettricità, come alcune delle economie emergenti.

I progetti idroelettrici che Webuild ha in corso avranno una capacità di oltre 14.000 MW e forniranno energia pulita

a basso costo all'equivalente di oltre 23 milioni di abitanti in tutto il mondo, soprattutto nel Corno d'Africa (Etiopia e paesi limitrofi), in Asia centrale (Tagikistan e paesi limitrofi) e in Australia. Questo permetterà di evitare potenzialmente l'emissione di circa 13 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno.

Webuild ha una grande esperienza nei vari metodi di costruzione e nei più diversi contesti ambientali, grazie ai numerosi progetti realizzati nel settore in Europa, Nord e Sud America, Africa, Asia e Oceania. Lavorando sempre nel pieno rispetto degli standard internazionali, in ambito ambientale e sociale, le nostre opere sono un punto di riferimento in tutto il mondo.

BUSINESS

PRINCIPALI PROGETTI CLEAN HYDRO ENERGY

CANADA

Progetto idroelettrico
James Bay sul fiume La Grande
1982

ISLANDA

Centrale idroelettrica
di Kárahnjúkar
2008

SVIZZERA

Diga della Val di Lei
1960

STATI UNITI

Ship Canal 
Progetto di Qualità
delle acque -
Progetto di Tunnel
di stoccaggio

ITALIA

Centrale idroelettrica
di Valdo
1922
Diga di Morasco
1940
Diga del Togggia
1932
Diga di Mignano
1933

COLOMBIA

Progetto idroelettrico di Sogamoso
2015

PERÙ

Progetto idroelettrico di Huanza
2013

Progetto idroelettrico di Mantaro
1968

PARAGUAY

Progetto idroelettrico di Yaciretà
1998

Centrale idroelettrica di Yaciretà 
(Progetto Brazo Aña Cuá)

GHANA

Centrale idroelettrica
di Akasombo
1966

UGANDA

Centrale idroelettrica di Bujagali
2013

ZAMBIA

Centrale idroelettrica di Kariba
1960

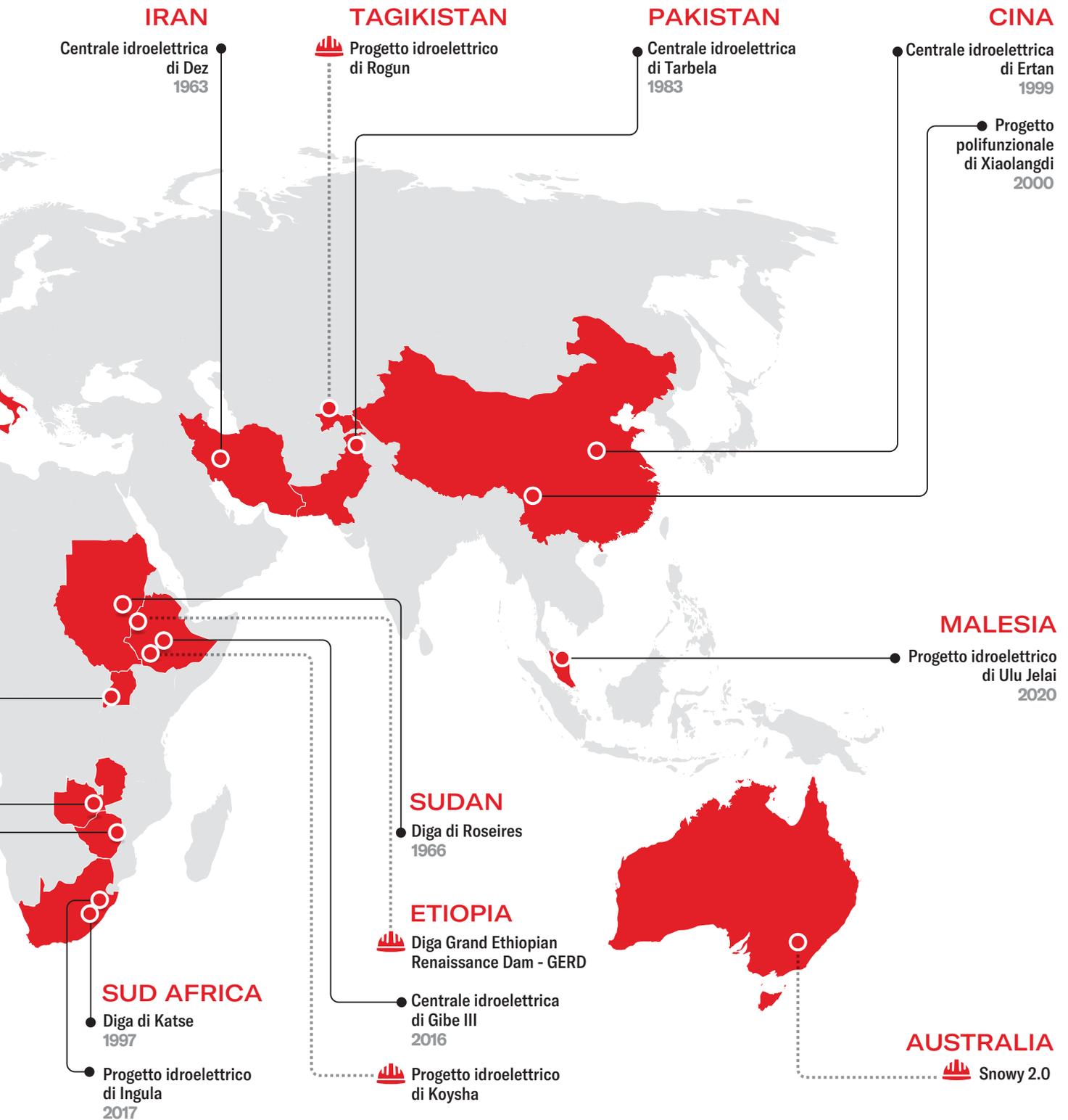
ZIMBABWE

Diga di Osborne
1994



----- Progetti in corso

xxxx Data di completamento





AUSTRALIA

SNOWY 2.0

Un progetto per produrre energia pulita per la transizione energetica dell'Australia

Snowy 2.0 è un impianto di tipo "Pumped Storage". Si tratta del più grande progetto di energia rinnovabile sviluppato in Australia. Snowy 2.0 sosterrà la transizione sicura e stabile del Paese verso un futuro a basse emissioni di carbonio al costo più basso per i consumatori. Il progetto prevede il collegamento di due bacini esistenti, Tantangara e Talbingo, attraverso circa 30 km di tunnel, da scavare con impiego di 3 TBM (Tunnel Boring Machine), e la costruzione di una nuova centrale elettrica sotterranea con impianti di pompaggio, che sarà realizzata a circa 1km di profondità e sarà tra le più profonde al mondo. Il progetto Snowy 2.0 aumenterà di 2.200 MW (a valori aggiornati) la capacità di generazione di energia elettrica del sistema Snowy Mountains Hydro-electric Scheme, che ha oggi una capacità di 4.100 MW. Il nuovo impianto potenzierà la capacità di pompaggio del sistema, impiegato per coprire il fabbisogno energetico in caso di picchi di domanda o di carenza di approvvigionamento da fonti rinnovabili, come quella eolica o solare, assicurando 350.000 MWh di stoccaggio su larga scala, pari a 160 ore.



KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

29 km
di gallerie scavate con TBM

485.000 m³
scavi effettuati per realizzare
la Power House

3.000.000 m³
movimento terra

KPI DI SOSTENIBILITÀ

350.000 MWh
capacità di stoccaggio di energia

160
ore di fornitura energetica garantita
dall'impianto prima di ricaricarsi

>4.000
posti di lavoro (diretti e di terzi) creati
nella regione delle Snowy Mountains



TAGIKISTAN

PROGETTO IDROELETTRICO DI ROGUN

La diga più alta del mondo, destinata a raddoppiare la produzione energetica del Tagikistan

Il progetto prevede la costruzione di una diga in rockfill alta 335 metri, la più alta al mondo, sul fiume Vakhsh. La diga sarà situata nel Pamir, una delle principali catene montuose dell'Asia centrale. Una volta completato, l'impianto avrà 6 turbine da 600 MW ciascuna con una potenza installata totale di 3.600 MW (l'equivalente di tre centrali nucleari). Il progetto prevede una fase di early generation, ad oggi già conclusa, con l'attivazione delle prime due turbine, mentre la messa in funzione delle successive quattro turbine è prevista entro il 2026.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

74.000.000 m³
rilevato diga

2.600.000 m³
scavi a cielo aperto

100.000 m³
scavi in sotterraneo

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-1.200.000 t
emissioni di CO₂ all'anno



ETIOPIA

GRAND ETHIOPIAN RENAISSANCE DAM PROJECT (GERDP)

La diga che contribuirà a trasformare l’Etiopia nel “polmone” dell’Africa

Il GERDP è una straordinaria opera ingegneristica che promette di trasformare il futuro energetico dell’Etiopia. A lavori ultimati, sarà la diga più grande d’Africa e contribuirà in modo sostenibile allo sviluppo energetico del Paese, supportandolo nel percorso di avvicinamento alla neutralità carbonica entro il 2025 e contribuendo ad evitare l’emissione nell’atmosfera di oltre 2 milioni di tonnellate di CO₂ all’anno. Da febbraio 2022, l’impianto è in parte operativo. GERDP è realizzato a circa 700km a nord-ovest di Addis Abeba, lungo le acque del Nilo Azzurro. L’opera principale è una diga imponente in calcestruzzo rullato compattato (RCC): 1.800m di lunghezza e 170m di altezza. Per realizzarla, sono stati necessari 10,7 milioni mc di RCC. La diga forma un bacino idrico che copre un’area di 172.500 kmq e può contenere fino a 74 miliardi mc d’acqua. Ai suoi piedi, sono in fase di completamento 2 centrali idroelettriche, che ospitano in totale 13 turbine Francis.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

170 m

altezza

5.150 MW

potenza installata complessiva

15.700 GWh

produzione annuale media di energia elettrica attesa

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-2.000.000 t

emissioni di CO₂ evitate all’anno



MALESIA

PROGETTO IDROELETTRICO ULU JELAI

Un progetto idroelettrico sostenibile per migliorare la produzione energetica del Paese

L'impianto di Ulu Jelai è parte di un programma promosso per sviluppare l'energia idroelettrica in cinque siti, per aumentare la capacità di produzione idroelettrica della Malesia da 1.900 MW a più di 3.000 MW entro il 2020. Per la sua realizzazione, sono state sviluppate soluzioni per l'ottimizzazione dell'impatto ambientale del progetto e l'efficientamento della sua capacità di produrre energia: secondo un rapporto delle Nazioni Unite, Ulu Jelai, infatti, genera una grande quantità di energia seppur con un bacino di dimensioni ridotte.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

4.037.000 m³

scavi e movimento terra

729.000 m³

volume della diga in RCC

950.000 m³

scavi di roccia in sotterraneo

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-250.000 t

emissioni di CO₂ all'anno



COLOMBIA

PROGETTO IDROELETTRICO DI SOGAMOSO

Un progetto in grado di coprire una quota importante del fabbisogno energetico medio annuo del Paese

La diga idroelettrica di Sogamoso sorge molto al di sopra del fiume omonimo, e ne utilizza le sue acque per far girare le sue massicce turbine e produrre circa il 10% dell'elettricità del Paese. Inaugurata nel 2015, è la quarta diga più grande della Colombia con 820 megawatt di capacità installata. L'opera ha previsto la costruzione di una diga alta 190 m e lunga 300 m, di una centrale in caverna che alloggia tre turbine, di due tunnel di deviazione lunghi circa 870 metri e la realizzazione del sistema di strade e tunnel di accesso alla centrale sotterranea.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

493.000 m³
calcestruzzo

20.200 t
acciaio

8.350.000 m³
rilevato diga

KPI DI SOSTENIBILITÀ

10%
della produzione totale di elettricità
del Paese



ETIOPIA

PROGETTO IDROELETTRICO GIBE III

Un progetto destinato ad incrementare dell'85% la produzione energetica del Paese e a soddisfarne la crescente domanda di energia

I lavori hanno comportato la progettazione e la costruzione della diga in RCC più alta del mondo al momento del suo completamento e di una centrale elettrica a cielo aperto con 10 turbine Francis, per una potenza installata totale di 1.870 MW e una produzione energetica prevista di 6.500 GWh all'anno. Il progetto ha previsto anche la realizzazione di tre gallerie di deviazione e due gallerie gemelle di adduzione, due opere di presa, due gallerie orizzontali, quattro pozzi verticali e due distributori. Il progetto è la naturale estensione del più grande complesso idroelettrico, realizzato lungo il corso del fiume Gilgel Gibe con le altre due dighe idroelettriche Gibe I (completata e operativa dal 2004) e Gibe II (operativa dal 2010).

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

6.214.000 m³

calcestruzzo rollato compattato (RCC)

1.270.000 m³

scavi effettuati per i tunnel di deviazione del fiume (x3)

1.500.000 m³

scavi per i tunnel gemelli di adduzione

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-2.500.000 t

emissioni di CO₂ all'anno



ISLANDA

CENTRALE IDROELETTRICA DI KÁRAHNJÚKAR

Energia idroelettrica pulita generata dalle acque glaciali

La diga in roccia rivestita in cemento di Kárahnjúkar, situata a meno di 200 km dal Circolo Polare Artico, con i suoi 193 m di altezza, è la più alta dell'Area dei Paesi Nordici e la prima del suo genere in Europa. Riceve le acque glaciali del fiume Jokulsa a Dal, trasferendole ad una centrale sotterranea da 690 MW. Il sistema di tunnel di adduzione, con una lunghezza totale di circa 50 km, è stato scavato utilizzando tre TBM.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

254.000 m³

calcestruzzo

8.870.000 m³

rilevato della diga in rockfill

396.000 m³

scavi a cielo aperto

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Il principale impianto idroelettrico dell'Islanda, che contribuisce a mantenere il paese leader mondiale nel settore delle energie rinnovabili



PARAGUAY

CENTRALE IDROELETTRICA DI YACIRETÀ

Potenziamento dell'impianto esistente sul Rio Paraná

La diga esistente fu completata nel 1998. Misura quasi 70 km in lunghezza e si estende per 18,7 km lungo le sponde argentine e paraguaiane del fiume Paraná. Il bacino della diga di questo progetto binazionale ha una superficie di 1.600 km² e un volume totale di acqua di 21 miliardi di m³. La centrale ospita attualmente 20 turbine Kaplan per una capacità installata totale di 3.200 MW in grado di fornire circa il 60% dell'energia idroelettrica argentina e coprire il 22% del fabbisogno energetico nazionale. Il nuovo contratto in corso comprende tutte le opere civili e alcune opere elettromeccaniche per l'installazione di tre turbine Kaplan aggiuntive. Una volta completato, l'impianto registrerà un aumento di potenza installata pari a 270 MW, con una produzione energetica media annuale di 1.700 GWh. I lavori di potenziamento verranno principalmente effettuati nel Paraguay.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

265.000 m³
calcestruzzo

11.500 t
acciaio

1.386.000 m³
scavi a cielo aperto

KPI DI SOSTENIBILITÀ

9%
incremento potenza installata

-265.000 t
emissioni di CO₂ all'anno



CANADA

PROGETTO IDROELETTRICO JAMES BAY

Un progetto estremamente impegnativo per costruire il più grande progetto idroelettrico del Canada

Il James Bay è un progetto complesso per lo sfruttamento delle risorse idriche dei fiumi a est di James Bay per la produzione di energia elettrica. Il sistema produce annualmente circa 83 miliardi di kWh di elettricità. L'elemento più critico nella realizzazione del progetto, nel suo complesso, è stato il dover fare i conti con le condizioni climatiche estreme durante i lunghi inverni. Insieme a Cina e Brasile, oggi il Canada è uno dei principali produttori mondiali di energia idroelettrica (con una quota di esportazione che raggiunge il 30%). Quello di James Bay è il più grande complesso idroelettrico canadese, con una capacità di generazione complessiva pari a 16.021 MW.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

160 m
altezza

25.000.000 m³
volume della diga

2.896 m
lunghezza dello sfioratore

KPI DI SOSTENIBILITÀ

50%
del consumo totale del Quebec
soddisfatto dell'energia pulita prodotta
dall'impianto

BUSINESS

CLEAN WATER

- Impianti di dissalazione e trattamento acque
- Impianti per la gestione delle acque reflue
- Opere idrauliche
- Dighe a scopo irriguo

Il Gruppo è leader mondiale nel settore delle infrastrutture idriche e opera nell'intero ciclo dell'acqua, dalla fornitura di acqua potabile all'irrigazione e al trattamento finale delle acque reflue.

Ai vertici nelle classifiche mondiali nel settore acqua da oltre un decennio, con Fisia Italmimpianti controllata del Gruppo e leader nel settore della dissalazione, dell'acqua potabile e del trattamento delle acque, Webuild è un partner strategico per clienti pubblici e privati in aree soggette a stress idrico, in particolare in Medio Oriente, dove ha realizzato infrastrutture idriche essenziali per milioni di persone.

Webuild ha anche una rilevante esperienza nella costruzione di impianti di stoccaggio dell'acqua per uso potabile e/o irriguo, nel recupero ambientale, e in progetti e opere di potenziamento delle infrastrutture di gestione delle acque reflue urbane finalizzate a renderle più resilienti ai sempre più frequenti eventi meteorologici estremi.

Ogni giorno, oltre 20 milioni di persone sono servite dai soli impianti di dissalazione costruiti da Fisia Italmimpianti, mentre altri 15 milioni circa beneficeranno delle infrastrutture idrauliche in corso di realizzazione da parte del Gruppo.

BUSINESS

PRINCIPALI IMPIANTI DI DISSALAZIONE E IMPIANTI PER LA GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE

CANADA

Ashbridges Bay Treatment Plant Outfall 

ITALIA

Impianto per il trattamento delle acque reflue di San Colombano 2010

NIGERIA

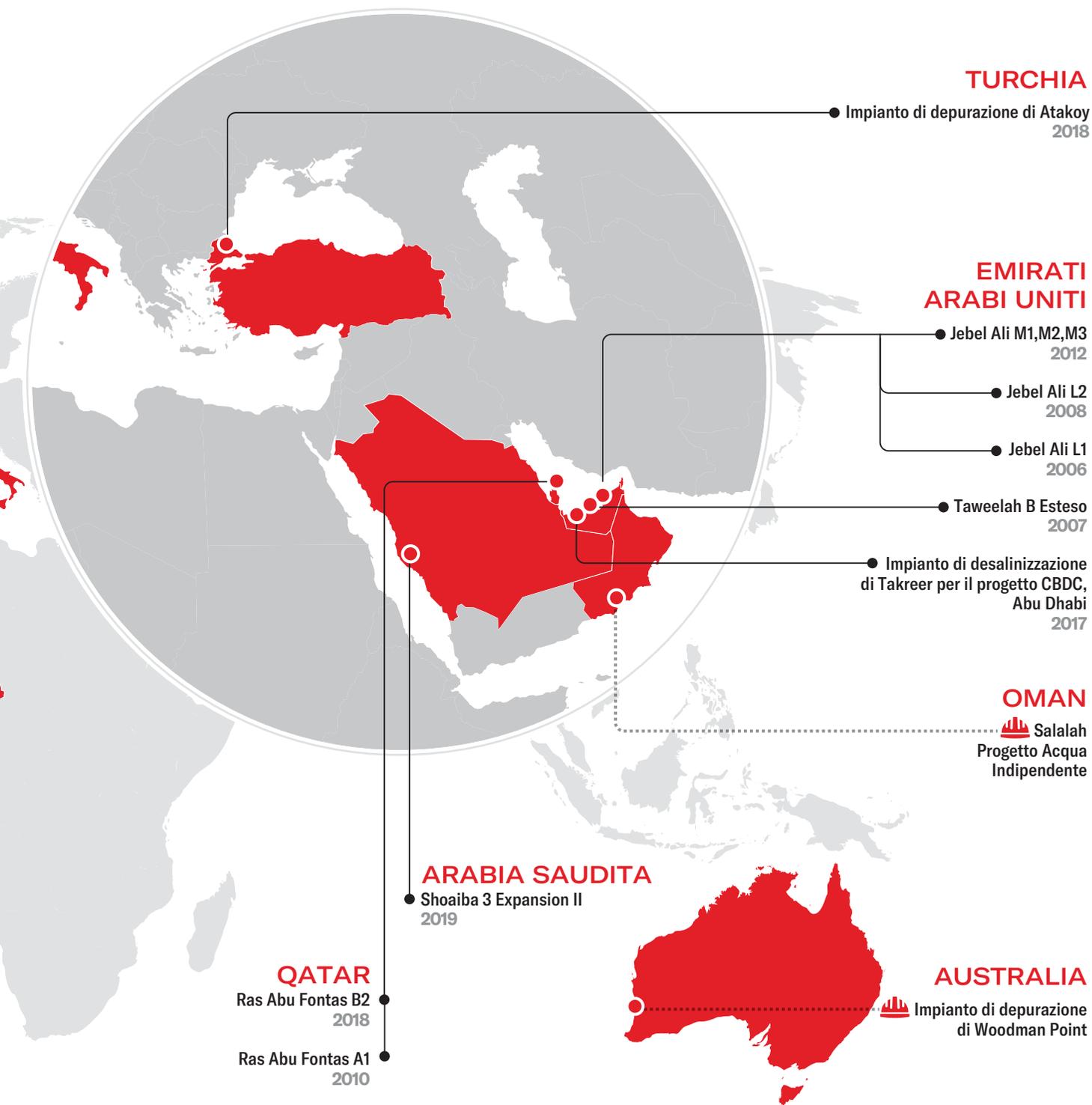
Adiyan - Acquedotto Fase II 

ARGENTINA

Impianto di recupero ambientale di Riachuelo Lotto 2

 ----- Progetti in corso

xxxx Data di completamento



TURCHIA

● Impianto di depurazione di Atakoy
2018

EMIRATI ARABI UNITI

● Jebel Ali M1,M2,M3
2012

● Jebel Ali L2
2008

● Jebel Ali L1
2006

● Taweelah B Esteso
2007

● Impianto di desalinizzazione di Takreer per il progetto CBDC, Abu Dhabi
2017

OMAN

● Salah
Progetto Acqua Indipendente

ARABIA SAUDITA

● Shoiba 3 Expansion II
2019

QATAR

● Ras Abu Fontas B2
2018

● Ras Abu Fontas A1
2010

AUSTRALIA

● Impianto di depurazione di Woodman Point



IMPIANTO DI DISSALAZIONE JEBEL ALI M

Un grande progetto per produrre acqua potabile e per usi domestici per la popolazione di Dubai

Jebel Ali M è un'opera iconica per il settore della desalinizzazione: alla data di ultimazione, il progetto si distingueva come il più grande impianto di desalinizzazione degli Emirati Arabi Uniti. Costruito da Fisia Italmimpianti, parte del Gruppo Webuild, produce 636.400 m³ di acqua al giorno grazie alle sue otto unità di dissalazione.

8x17.5 MIGD

unità

9

perf. ratio

112°C

temperatura massima della salamoia

636.000 m³

acqua prodotta al giorno

2.500.000

persone servite





TURCHIA

IMPIANTO DI DEPURAZIONE DI ATAKOY

Un impianto in grado di trattare complessivamente 20.000 metri cubi di acqua al giorno, al servizio di un distretto di circa 1 milione di persone

Situato nella parte sud-occidentale di Istanbul, sul lato europeo, l'impianto utilizza metodi biologici avanzati per trattare le acque reflue prima di riversarle nel Mar di Marmara. Fisia Italimpianti, parte del Gruppo Webuild, nel 2018 ha completato i lavori di ammodernamento di prima fase e la costruzione della seconda fase aggiuntiva. Inoltre, è stata aggiunta una nuova sezione con una capacità di trattamento di 20.000 metri cubi al giorno che utilizza la tecnologia Membrane Bio Reactor (MBR). La tecnologia MBR, una soluzione innovativa per la Turchia, è stata aggiunta per consentire il riutilizzo dell'acqua trattata per la pulizia delle strade e l'irrigazione dei giardini.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

100.000 m²
area totale

240.000 m³/g
acque reflue trattate con stadio biologico

KPI DI SOSTENIBILITÀ

20.000 m³/g
acque reflue trattate

1.000.000
persone servite dall'impianto



CANADA

ASHBRIDGES BAY TREATMENT PLANT OUTFALL

L'impianto di gestione idrico più grande e importante di Toronto

L'Ashbridges Bay Treatment Plant (ABTP), a Toronto, prevede la costruzione di una nuova linea per lo scarico nel lago Ontario di acque reflue trattate. ABTP è tra i più grandi impianti storici di trattamento delle acque reflue nel Canada. Il contratto prevede un pozzo onshore di 85 m di profondità e 16 m di diametro interno, nei pressi della costa; una galleria lunga 3,5 km (diametro interno di 7 m), realizzata sotto il fondale del lago Ontario, utilizzando una Tunnel Boring Machine; 50 riser (diffusori), installati in linea con il tunnel, per lo scarico dell'acqua nel lago; un nuovo canale che trasporterà l'acqua trattata dall'impianto di depurazione al pozzo. Una volta completato, sarà in grado di gestire fino a 3.923 megalitri al giorno.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

~49.465 m³

calcestruzzo totale da gettare

212.480 m³

scavi a cielo aperto

538.510 m³

scavi in sotterraneo

KPI DI SOSTENIBILITÀ

+23%

potenziamento capacità di scarico

1.400.000

persone servite dall'impianto

BUSINESS

PRINCIPALI OPERE IDRAULICHE

STATI UNITI

Three Rivers Protection
& Overflow Reduction Tunnel,
Fort Wayne (Indiana)
2023

West Side CSO Tunnel Project
Portland
2006

Lake Mead Intake
Hydraulic Tunnel,
Las Vegas
2016

Kansas City's Levees
Flood Protection
Project

Cleveland, OH Dugway
Storage Tunnel
2020

Anacostia River Tunnel,
Washington, D.C.
2018

Northeast Boundary
Tunnel (NEBT),
Washington D.C.

ARGENTINA

Riachuelo Environmental
Restoration Project
(Lot 3 Hydraulic Tunnel)

 ----- Progetti in corso

xxxx Data di completamento

**ARABIA
SAUDITA**



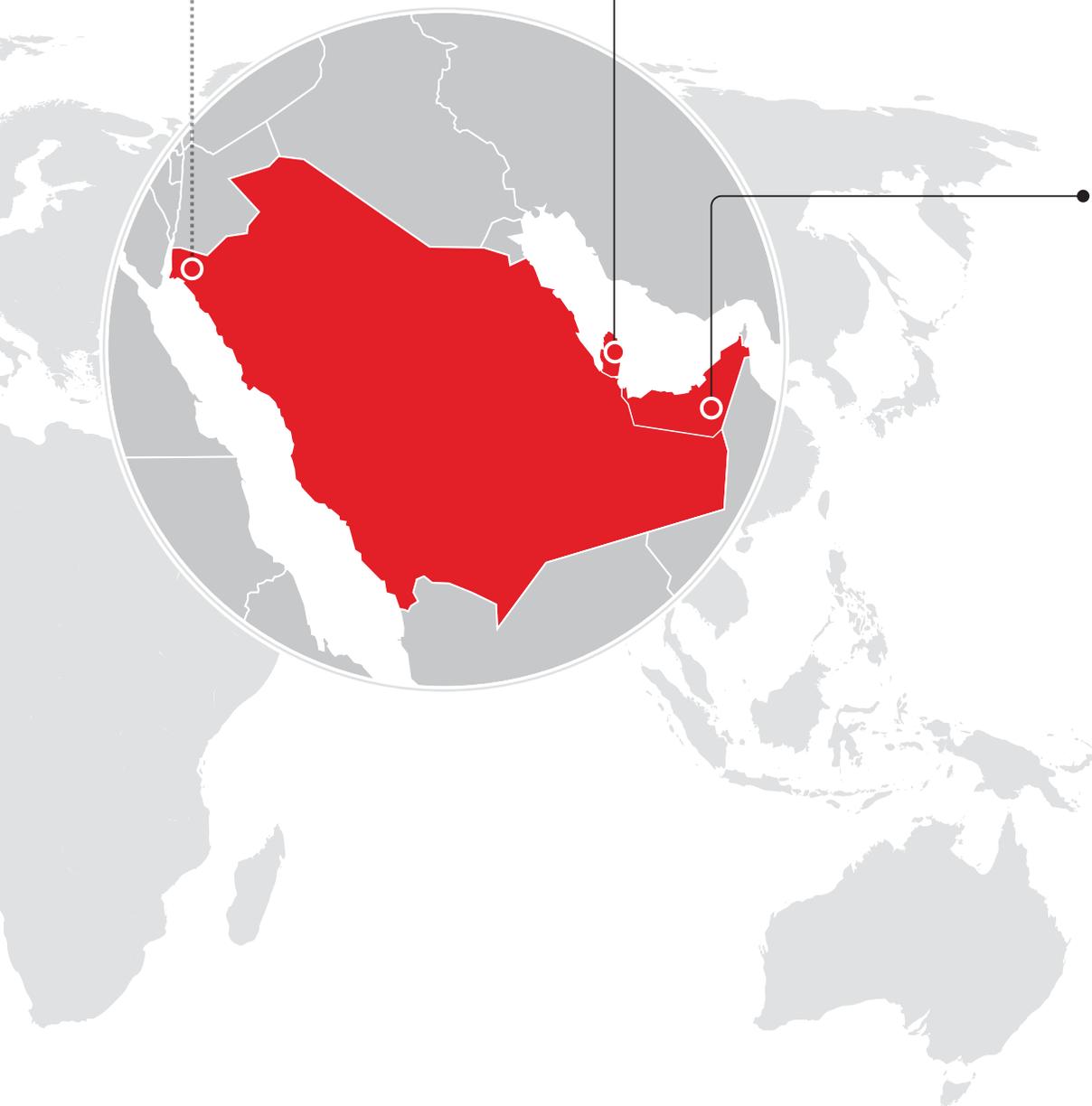
Neom Project,
Dam System in Trojena

QATAR

● Progetto idraulico
di Abu Hamour
2018

**EMIRATI
ARABI UNITI**

● Tunnel fognario profondo
di Abu Dhabi
2014



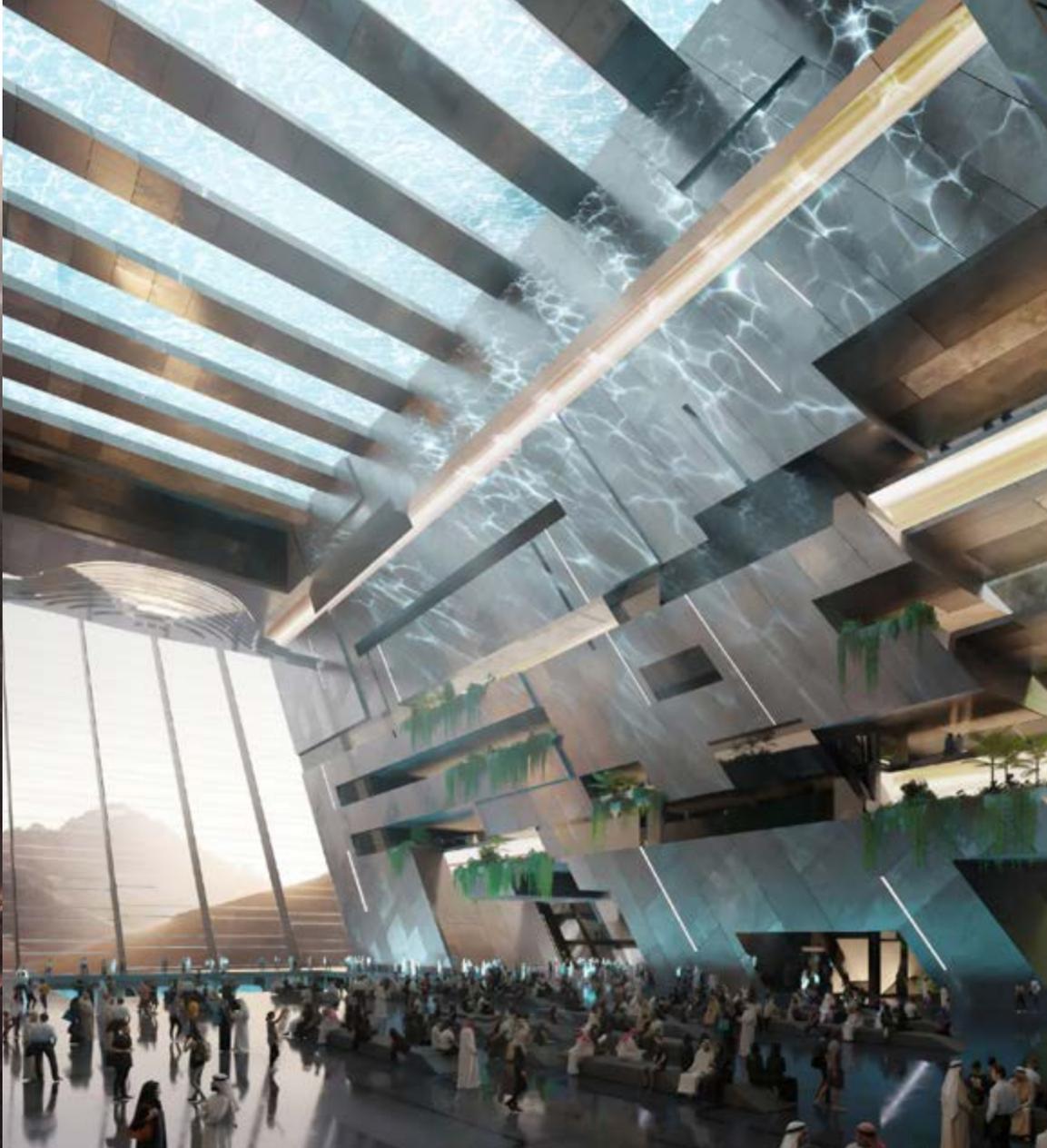


ARABIA SAUDITA

NEOM – SISTEMA DI DIGHE DI TROJENA

Innovazione e sostenibilità
nel deserto saudita

Il progetto prevede la realizzazione di 3 dighe e un lago artificiale nel deserto, a servizio di Trojena, città a emissioni zero alimentata solo con energia rinnovabile, parte del progetto NEOM, che sta nascendo tra le vette più alte dell'Arabia Saudita e sarà modello di eccellenza tecnologica e sostenibilità. Per Trojena, Webuild realizzerà anche The Bow, struttura innovativa a forma di prua di nave destinata a ospitare strutture ricettive e ricreative. La diga principale, in calcestruzzo rullato e compattato (RCC), sarà alta 145 m, lunga 475 m, con un volume di circa 2,7 milioni mc. Le altre 2 dighe, una in roccia, l'altra in RCC, avranno volumi rispettivamente di 4,3 milioni e 1 milione mc. Il lago, con una superficie di 1,5kmq, sarà incastonato tra la diga principale e quella in roccia. The Bow, la parte più complessa, estenderà la superficie del lago per 75 mila mq oltre il fronte della diga principale e avrà altezza massima interna di 120 m. Per la sua realizzazione, saranno impiegati circa 1,5 milioni mc di calcestruzzo e circa 40 mila t di carpenteria metallica.



KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

2,7 milioni di m³

volume diga principale in RCC

4,3 milioni di m³

volume diga secondaria in roccia

1 milione m³

volume diga secondaria in RCC

KPI DI SOSTENIBILITÀ

>10.000

posti di lavoro attesi (diretti e di terzi)



USA

NORTHEAST BOUNDARY TUNNEL (NEBT)

La sezione più importante del DC Water's Clean Rivers Project, Washington D.C.

Il Northeast Boundary Tunnel (NEBT), parte principale del progetto "DC Water's Clean Rivers Project" di Washington D.C., è un tunnel in grado di aumentare la capacità dell'attuale sistema fognario cittadino e ridurre frequenza, forza e impatto delle inondazioni, migliorando la qualità delle acque dell'Anacostia River. Il NEBT si estende per 26.700 piedi (8,2 km). Il progetto include anche la costruzione di strutture per il controllo della ventilazione e prese d'acqua piovana.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

8,2 km

lunghezza del tunnel

27-54 (15-48) m

profondità

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-86%

probabilità di inondazioni nelle aree servite ogni anno

-98%

acque reflue non trattate e acque piovane (acque reflue combinate) scaricate nel fiume Anacostia all'anno



USA

ANACOSTIA RIVER TUNNEL

Un progetto pluripremiato per ripulire i fiumi di Washington D.C.

Il progetto Anacostia River Tunnel, parte del progetto "Clean Rivers" della DC Water Authority, ha previsto la costruzione di un tunnel idraulico lungo 3,8 km che, collegato alla rete del distretto, contribuisce a ridurre del 98% il volume delle acque reflue e di dilavamento che confluiscono nel fiume Anacostia. La TBM impiegata per lo scavo del tunnel è stata interamente assemblata in superficie e calata in fondo al pozzo tramite un sistema a carroponne e l'utilizzo di martinetti idraulici. Questa soluzione ha permesso di sovrapporre le attività di assemblaggio della macchina con altre lavorazioni, con un risparmio di tempo e risorse. Nel 2017, il progetto ha ricevuto il premio come iniziativa di sostenibilità dell'anno dalla International Tunneling and Underground Space Association. Il progetto ha previsto numerose innovazioni, come l'impiego di conci in calcestruzzo rinforzato solo con fibre, o anche guarnizioni innovative per i conci di rivestimento delle gallerie, che si ancorano direttamente al concio durante il getto, risparmiando materiale e manodopera rispetto a soluzioni tradizionali.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

3,8 km

lunghezza del tunnel

6

pozzi di diametro compreso tra 9 e 22 m e profondi circa 30 m

1

galleria di diametro interno minimo pari a 7 m

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-86%

probabilità di inondazione delle aree servite ogni anno

-98%

acque reflue non trattate e acque piovane (acque reflue combinate) scaricate nel fiume Anacostia all'anno



ARGENTINA

IMPIANTO DI RECUPERO AMBIENTALE RIACHUELO, LOTTI 2 E 3

Un progetto di sanificazione per garantire una rete fognaria al servizio di oltre 4 milioni di persone

Il sistema Riachuelo a Buenos Aires è un mega progetto infrastrutturale e ingegneristico per la riduzione dell'inquinamento organico nel Rio de la Plata, dove scorre il fiume più contaminato dell'Argentina, il Riachuelo. Con i suoi 12 km, il progetto si colloca tra i 10 tunnel subfluviali più lunghi nel mondo. Il tunnel subfluviale consentirà la diffusione delle acque reflue trattate presso un nuovo impianto e servirà a migliorare la qualità dell'acqua. Il tunnel sarà collegato idraulicamente al fiume per mezzo di diffusori verticali da 34 m, realizzati con una tecnologia innovativa denominata "Riser Concept". In corrispondenza di ciascun diffusore (riser) è stata montata una coppia di anelli speciali per consentire, dall'interno del tunnel, l'installazione del riser in una seconda fase. Nel 2021, il Riser Concept ha vinto il prestigioso premio ITA Tunnelling Award nella categoria Innovazione tecnica dell'anno.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

314.000 m³
calcestruzzo

19.000 t
acciaio

900
occupati

KPI DI SOSTENIBILITÀ

4.300.000
persone servite

2.300.000 m³/g
acque reflue trattate



USA

TUNNEL IDRAULICO LAKE MEAD

Il tunnel sotto il lago che rifornisce Las Vegas di acqua dolce

Il progetto rappresenta una delle più grandi sfide nelle opere sotterranee: dissetare Las Vegas garantendo 4.500.000 m³ di acqua potabile e per uso domestico all'area urbana della città. L'approvvigionamento idrico è garantito anche in caso di grave siccità. L'opera ha previsto la realizzazione di un pozzo di accesso, scavato nella roccia sulla riva del lago, profondo circa 200 m e con un diametro interno di 9,15 m. Alla base del pozzo è stata realizzata una galleria, che corre sotto il fondo del lago, lunga circa 4.600 m e con un diametro di scavo di 7,22 m. La struttura di presa è situata alla fine della galleria, a circa 100 m sotto la superficie del lago, ed è costituita da una struttura in cemento armato con sopra una struttura tubolare in acciaio, con un diametro di 6 m, un'altezza di 30 m e un peso di circa 1.250 tonnellate.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

4,6 km
lunghezza del tunnel

30.000 m³
scavi subacquei

7,22 m
diametro di scavo del tunnel

KPI DI SOSTENIBILITÀ

90%
acqua del Nevada meridionale
proveniente dal Lake Mead

25.000.000
persone in Nevada, Arizona e California
fornite dall'acqua del Lake Mead

BUSINESS

PRINCIPALI DIGHE A SCOPO IRRIGUO

ITALIA

Diga di Gela, ●
Caltanissetta
1948

Diga di Ancipa, ●
Enna
1952

Diga di Ridracoli ●
1989

Diga di Mignano ●
1933

STATI UNITI

Diga Merriman ●
per l'approvvigionamento
idrico, Lackawack, NY
1950

Diga di Neversink ●
per l'approvvigionamento
idrico, NY
1950

Diga di Manasquan ●
1990

MAROCCO

Diga di Asfalou ●
2000

ALGERIA

Diga di Kramis ●
2005

SPAGNA

Diga di Alcantara ●
1968

NIGERIA

Diga di Gurara 

CAMERUN

Diga di Mape ●
1987

NAMIBIA

Diga di Neckartal ●
2020

LESOTHO

Diga di Mohale ●
2003



----- Progetti in corso

xxxx Data di completamento

GIORDANIA

Diga di Karameh
1997

Diga di Kafrein
1996

IRAN

Diga di Lar
1981

PAKISTAN

Progetto del bacino dell'Indo
Sbarramento di Rasul sul fiume Jhelum
1968

TUNISIA

Diga di Siliana
1987

ETIOPIA

Progetto Tana Beles
1992

Diga di Legadadi
1971

ZAMBIA

Diga di Itezihitezhi
1977

ZIMBABWE

Diga di Tokwe Mukosi
2017

Diga di Osborne
1995

Diga di Zhovhe
1994



NAMIBIA

DIGA DI NECKARTAL

La più grande diga della Namibia per scopo irriguo destinata a favorire lo sviluppo agricolo

Il progetto, sviluppato nel sud del Paese nella regione di Karas lungo il Fish River, costituisce la prima fase del Neckartal Irrigation Scheme. Realizzata in calcestruzzo rullato compattato (RCC), alta 78,5 metri, lunga 518 metri e con un volume di 850.000 metri cubi, la diga di Neckartal ha lo scopo di sfruttare l'acqua del fiume Fish per produrre energia e creare un bacino con una capacità di 857 milioni di metri cubi, in grado di irrigare fino a 5.000 ettari di terreno per lo sviluppo agricolo della zona. A valle della diga, ad una distanza di 13 km, sono stati realizzati uno sbarramento (lungo 360 metri e alto 9 metri) ed una stazione di pompaggio con relative opere di presa. Tramite una condotta in acciaio del diametro di 1.100 mm e di 8,7 km di lunghezza, l'acqua raggiunge un bacino di accumulo con una capacità di 90.000 metri cubi, anch'esso parte del progetto.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

78,5 m
altezza diga

850.000 m³
volume della diga

857.000.000 m³
capacità di stoccaggio del bacino

KPI DI SOSTENIBILITÀ

5.000 ettari
terreni irrigati per lo sviluppo agricolo dell'area



ZIMBAWE

DIGA DI TOKWE MUKOSI

La diga più alta dello Zimbabwe

La diga, con oltre 90 m di altezza dalla fondazione, è la più alta del Paese. Grazie al suo sbarramento genera il più grande lago artificiale dello Zimbabwe con una capacità di 1,8 miliardi mc ed un'estensione del bacino artificiale di oltre 40 km di lunghezza. La diga, destinata principalmente a scopi irrigui, può irrigare circa 25.000 ettari di terreni agricoli, nelle aree a valle, contribuendo allo sviluppo agricolo e dell'industria agroalimentare in una delle zone più povere del Paese. Il progetto ha previsto la costruzione di una diga in rockfill (Concrete Faced Rockfill Dam - CFRD). Le opere di presa includono una torre alta 35 m dotata di griglie che convogliano l'acqua verso ad una galleria di 6 m di diametro lunga 350 m, equipaggiata con una torre di regolazione e con due paratoie di chiusura. Il rilascio dell'acqua nell'alveo avviene con due tubi in acciaio di 2 m di diametro. Gli sfioratori sono 2, a calice in spalla sinistra e destra con galleria di scarico di 6 m di diametro e lunga circa 200 m. Su indicazione di Webuild, per proteggere e salvaguardare la sicurezza del piede della diga, è stata aggiunta una Plunge Pool.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

1,8 miliardi m³
capacità di stoccaggio del bacino

1.390.505 m³
scavi diga principale

95.000 m³
calcestruzzo

KPI DI SOSTENIBILITÀ

~25.000 ettari
terreni agricoli irrigati

BUSINESS

GREEN BUILDINGS & OTHER

- Edifici civili ed Industriali
- Stadi
- Ospedali
- Aeroporti
- Progetti per la Transizione Energetica



Green Buildings & Other: costruire il futuro in maniera sostenibile. Questa è la visione di Webuild, un Gruppo che da anni investe nella progettazione eco-responsabile per migliorare la vivibilità delle città. Di fronte a sfide come l'urbanizzazione e l'inquinamento crescenti, Webuild risponde con edifici civili, industriali, commerciali, culturali, sportivi e religiosi, che riducono l'impronta ambientale o favoriscono la transizione energetica.

Webuild ha realizzato oltre 200 strutture sanitarie, più di 80 infrastrutture aeroportuali e numerosi altri progetti "green" in tutto il mondo. Si tratta di opere iconiche che in molti casi hanno contribuito a rigenerare i territori, combinando l'estetica con l'ingegneria, la funzionalità e l'innovazione con la sostenibilità.

Tra le opere più rappresentative delle capacità realizzative del Gruppo, spiccano il Centro Culturale della Fondazione Stavros Niarchos ad Atene, lo Stadio Al-Bayt di Doha, il nuovo Centro Direzionale ENI a San Donato Milanese, l'Ospedale dell'Angelo di Venezia-Mestre, il Kingdom Centre di Riyadh. Sono progetti, spesso realizzati

in collaborazione con studi di architettura di prestigio internazionale, guidati dai più avanzati criteri di sostenibilità e che si distinguono per l'innovazione.

L'adozione di schemi di certificazione delle caratteristiche green, come il LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), uno dei sistemi di valutazione della sostenibilità più riconosciuti a livello globale, consente ad esempio di ridurre l'impronta ambientale durante la costruzione, grazie all'impiego di materie prime a basso impatto ambientale e all'ottimizzazione dei processi produttivi e logistici, e anche di massimizzare le prestazioni ambientali dell'edificio nel corso della sua vita utile, in termini di minori consumi energetici e idrici e di minori emissioni.

I benefici ambientali derivanti dall'utilizzo di sistemi di Eco-design & Construction sono tangibili: vari studi ufficiali, evidenziano che in media un edificio green richiede fra il 15% e il 40% in meno di energia, rispetto ad un omologo tradizionale, contribuendo a ridurre l'emissione di gas climalteranti e di conseguenza l'impatto ambientale.

BUSINESS PRINCIPALI PROGETTI GREEN BUILDINGS & OTHER

ITALIA

Metro di Milano 
Linea 4 - Stazioni
(n.7 stazioni e n.1 deposito)

Nuova sede ENI, Milano ●
2023

Palazzo Lombardia, Milano ●
2006

Expo di Milano ●
Centro Fiera
di Rho-Però
2005

Nuovo ospedale ●
a Venezia-Mestre
("Ospedale dell'Angelo")
2008

Nuovo Auditorium, ●
Roma
2002

Nuovo ospedale a Napoli ●
("Ospedale Del Mare")
2015

Stazione ferroviaria ●
Afragola Alta Velocità
2017

Ospedale di Monopoli-Fasano 

Amendola (Foggia) ●
Hangar base aerea
2015

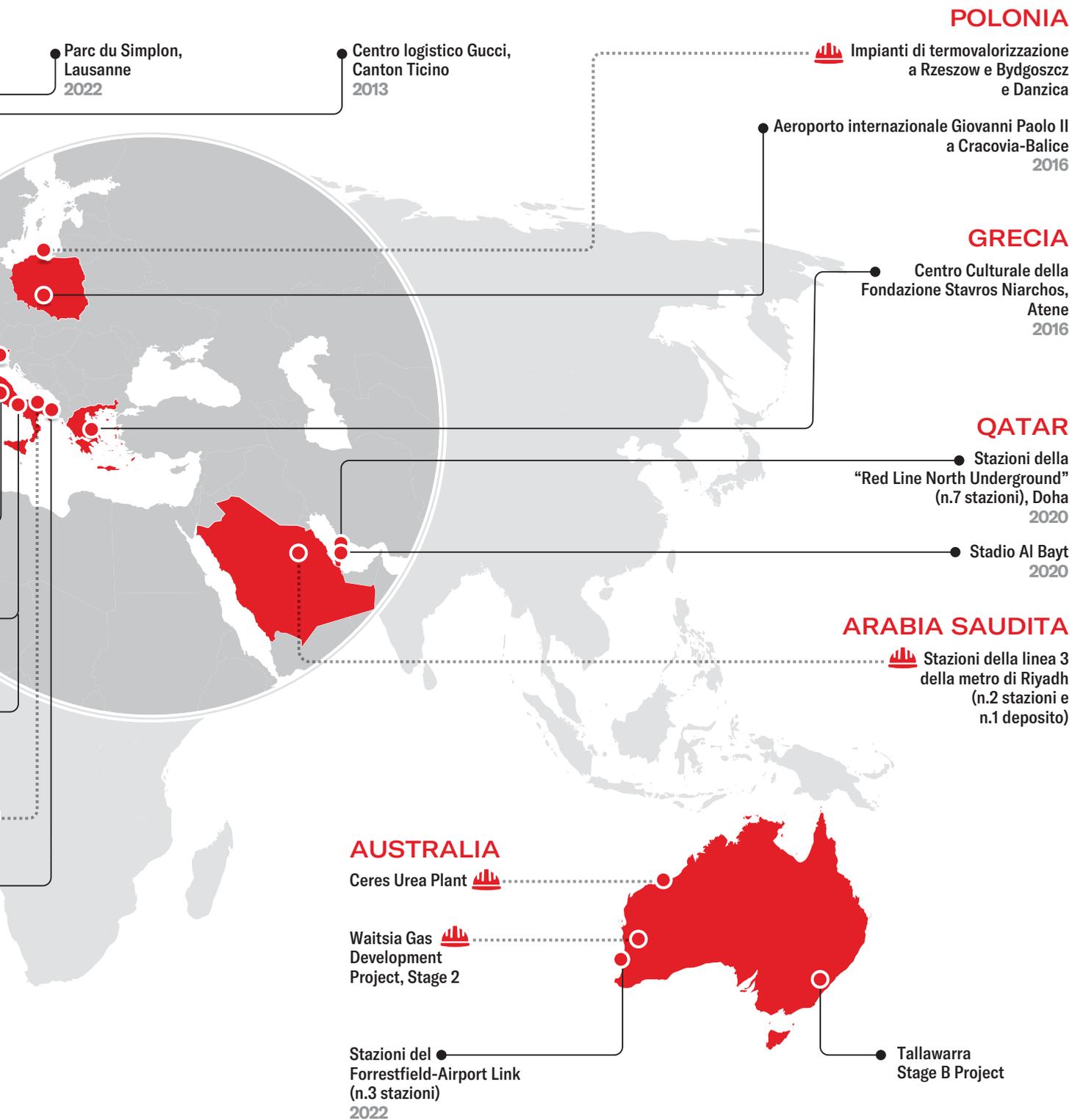
SVIZZERA

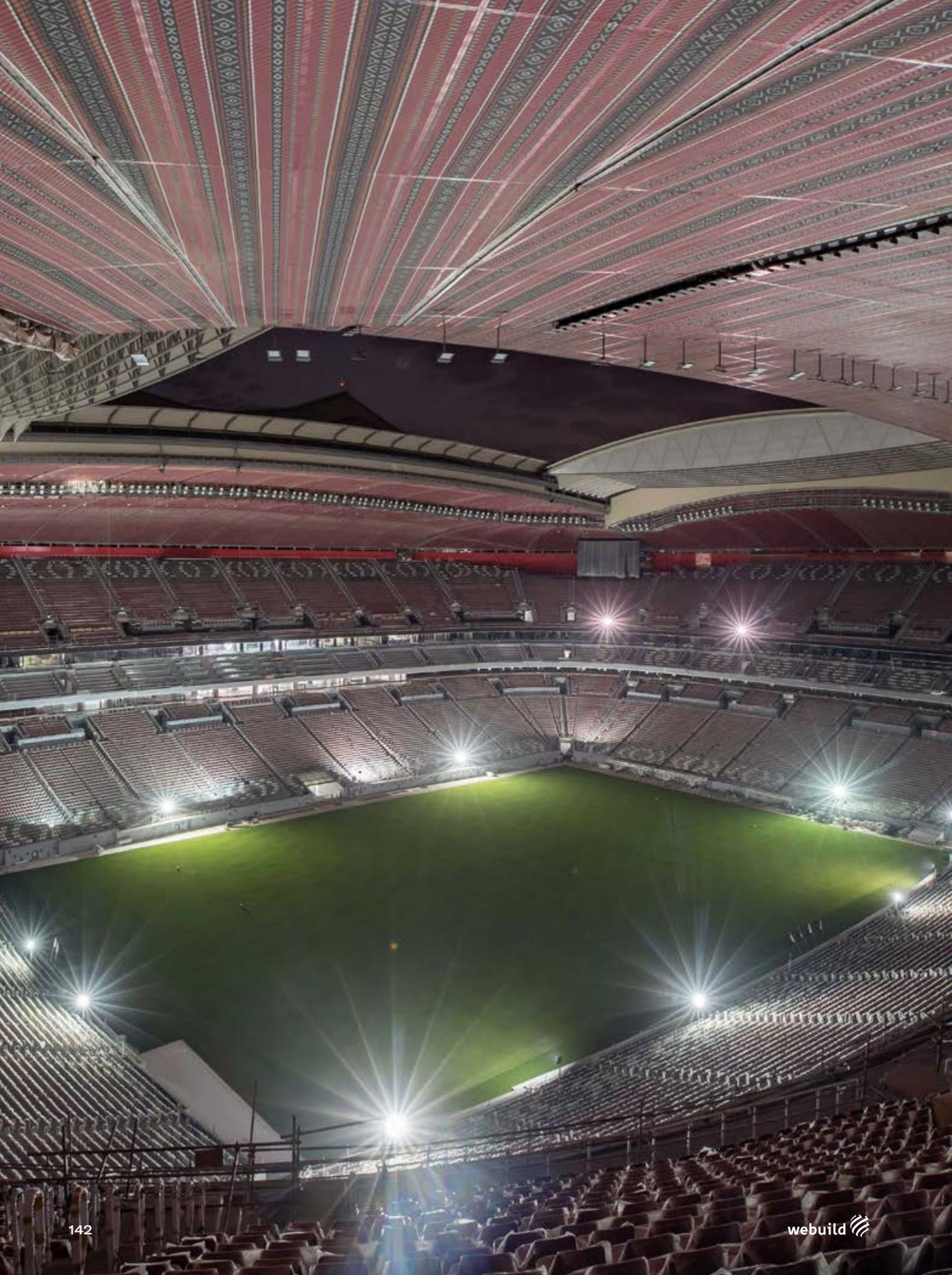
 Uffici delle Nazioni Unite,
Ginevra

 Residenza Le Bolle,
Agno

 ----- Progetti in corso

xxxx Data di completamento





QATAR

STADIO AL-BAYT DI AL KHOR, DOHA

Una “tenda” ipertecnologica e sostenibile nel deserto e tra le maggiori e più innovative strutture sportive al mondo

Una tenda nel deserto che può ospitare 60.000 spettatori è la visione che ha ispirato la costruzione dello stadio Al-Bayt, struttura ipertecnologica che ha ospitato la Coppa del Mondo FIFA 2022. Realizzato a 40 km a nord di Doha, Al-Bayt è una delle maggiori e più innovative strutture sportive al mondo e modello di riferimento per il settore, per le tecniche di costruzione adottate e la capacità di combinare eredità culturale locale, sostenibilità e tutela ambientale. Concepito per accogliere attività ricreative e commerciali, lo stadio ricorda una tenda beduina, simbolo della cultura di accoglienza e ospitalità del Paese. Il tetto caratteristico evita la dispersione dei suoni e amplifica l'esperienza. Tante soluzioni adottate, come l'installazione di componenti a basso consumo di acqua, lo rendono un campione di sostenibilità. Nel 2020, ha ottenuto due certificazioni GSAS (Design & Build e Construction Management) con rating 5 stelle, andando anche oltre i requisiti stabiliti dalla FIFA.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

286.000 m³
volume totale calcestruzzo

52.000 t
acciaio per cemento armato

30.000 t
acciaio totale per la copertura

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Utilizzo di materiali da costruzione a basso impatto

Basso consumo energetico grazie al design a forma di tenda

Rating “Classe A” da GSAS (Global Sustainability Assessment System)







GRECIA

CENTRO CULTURALE DELLA FONDAZIONE STAVROS NIARCHOS, ATENE

Un centro multifunzionale, ultramoderno e sostenibile, frutto del connubio tra l'ingegneria e la tecnica

Il Centro Culturale della Fondazione Stavros Niarchos, realizzato su progetto dell'architetto Renzo Piano e aperto al pubblico nel 2016, è un centro multifunzionale ultramoderno e sostenibile. La struttura, che ospita la Greek National Opera (33.000 m²) e la Biblioteca Nazionale (24.000 m²), ha vinto numerosi premi ed è stata progettata e realizzata secondo rigorosi principi di sostenibilità in linea con i requisiti LEED Platinum. Costruito su una collina artificiale, di fronte al mare, a poca distanza dal cuore di Atene, il centro si sviluppa su un'area complessiva di 230.000 m², in gran parte destinata a parco. L'elemento caratteristico è il Canopy, un capolavoro architettonico e ingegneristico, un guscio sospeso di 10.000 m² che sovrasta il centro e che, grazie a una sofisticata tecnologia, si muove seguendo il vento e le escursioni termiche. La superficie superiore del Canopy è ricoperta di pannelli fotovoltaici, che rendono il centro indipendente energeticamente.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

230.000 m²

area complessiva

210.000 m²

area destinata a parco pubblico

10.000 m²

superficie del Canopy

KPI DI SOSTENIBILITÀ

5.560

pannelli fotovoltaici

-40%

risparmio energetico garantito rispetto a strutture simili

European Solar Prize 2017, per le soluzioni innovative adottate per rispondere al fabbisogno energetico dell'edificio



ITALIA

NUOVO CENTRO DIREZIONALE ENI DI SAN DONATO MILANESE, MILANO

Un'opera efficiente, innovativa e rispettosa
dell'ambiente

Realizzato su progetto dello studio statunitense Morphosis Architects, il complesso si sviluppa su 65.000 m² di superficie ed è costituito da 3 edifici direzionali, organizzati intorno a una piazza centrale e collegati tra loro da ponti aerei. Gli edifici affacciano sugli spazi comuni attraverso vetrate a tutta altezza. La piazza è caratterizzata da un lago artificiale. Il disegno della facciata è ispirato alla Terra, visibile nell'effetto ottico dei rivestimenti esterni in lamiera metallica microforata e nelle forme stratificate degli edifici che sembrano emergere dal sito. I piani alti garantiscono flessibilità di utilizzo, massimizzando la luce naturale e le risorse per gli impianti di riscaldamento e raffrescamento. Il complesso è stato progettato e realizzato secondo criteri innovativi di sostenibilità in linea con i requisiti LEED Gold. L'impiego della tecnologia BIM ha permesso di ottenere un progetto estremamente dettagliato a livello architettonico, strutturale e impiantistico.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

65.000 m²
superficie lorda complessiva

11.684 m²
aree destinate al verde

650 t
acciaio strutturale impiegato

KPI DI SOSTENIBILITÀ

3.000
persone coinvolte (diretti e di terzi) per la
realizzazione

~400
imprese coinvolte

Certificato LEED Gold





SVIZZERA

PALAZZO DELLE NAZIONI, GINEVRA

Un complesso progetto di ristrutturazione che punta a rendere sicuri e sostenibili gli uffici storici delle Nazioni Unite a Ginevra

Il Palazzo delle Nazioni (Palais des Nations) è la sede storica a Ginevra delle Nazioni Unite, la più grande in Europa per estensione (100.000 m²). Il complesso è uno dei centri diplomatici più attivi al mondo, ospita ogni anno circa 12.000 incontri, 75.000 delegati e 100.000 visitatori, e si colloca nel Parc de l'Ariana, uno dei più grandi parchi della città. CSC Costruzioni (Gruppo Webuild) sta eseguendo parte dello Strategic Heritage Plan, programma di ristrutturazione approvato dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite per rendere più sicuri e sostenibili gli edifici storici, costruiti prima del 1950. Il progetto abbraccia l'integrale ristrutturazione, con adeguamento degli aspetti di sicurezza e accessibilità, modernizzazione dei sistemi di supporto alle conferenze, ottimizzazione degli spazi e miglioramento dell'efficienza energetica. I lavori sono eseguiti senza interruzione dell'operatività del centro e nel pieno rispetto del patrimonio storico del Palais des Nations.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

100.000 m²

superficie complessiva del complesso

1.000 km

lunghezza cavi posati

KPI DI SOSTENIBILITÀ

60%

incidenza del personale locale

40%

incidenza delle donne sulle figure di staff

100%

energia da fonti rinnovabili



SVIZZERA

SH2 DATA CENTER DI GLAND

Una delle più grandi e all'avanguardia strutture di colocation in Svizzera, servita al 100% da energie rinnovabili

SH2 è una delle più grandi e all'avanguardia strutture di colocation in Svizzera e sta sorgendo a Gland, Canton Vaud. Garantirà affidabilità, efficienza energetica e spazio, e completerà una rete di data center che include anche i centri come SH1, SH3 e SH4. SH2 avrà una capacità IT di 18 MW, con una efficienza energetica elevata e un PUE (Power Usage Effectiveness) tra 1,3 e 1,8. Una doppia alimentazione elettrica della rete garantirà una maggiore affidabilità e ridondanza. Le sale dati saranno raffreddate tramite CRAC (Computer Room Air Conditioning) alimentati con acqua refrigerata. Grazie alla sua vicinanza alla linea ferroviaria Losanna-Ginevra, offrirà una bassa latenza verso Ginevra e Zurigo. A lavori ultimati, avrà una capacità totale di 40 MW, con 14.000 m² di spazio tecnico e 9.000 m² destinati ad uffici. Il contratto è eseguito da CSC Costruzioni (Gruppo Webuild).

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

18 MW

capacità IT

14.000 m²

superficie spazio tecnico

9.000 m²

superficie spazio destinato ad uffici

KPI DI SOSTENIBILITÀ

1,3-1,8

PUE (Power Usage Effectiveness)



SVIZZERA

CENTRO LOGISTICO GUCCI DI SANT'ANTONINO (CANTON TICINO)

Edificio eco-compatibile progettato e realizzato secondo i più avanzati standard LEED

Il Nuovo Centro Logistico Gucci di Sant'Antonino, realizzato da CSC Costruzioni (Gruppo Webuild), è un centro di distribuzione e stoccaggio dedicato al mondo del lusso, che si estende su una superficie di circa 40.000 m². Ultimato nel 2013, il centro è certificato LEED Platinum, in considerazione dell'efficienza energetica garantita dagli impianti e dei materiali impiegati per la sua realizzazione, essenzialmente a bassa emissione e di provenienza locale, che ne riducono l'impronta ambientale. Il complesso è stato progettato per essere bene integrato nel contesto e con il passaggio circostante.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

40.000 m²
superficie complessiva

5
piani (di cui uno interrato)

20
bocche di carico

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Certificato LEED Platinum

30%
incidenza aree destinate al verde

80%
incidenza subappaltatori locali



ARABIA SAUDITA

RIYADH DIRIYAH SQUARE – PACKAGE 2 SUPER-BASEMENT WORKS

Fulcro del programma di sviluppo urbano che punta a creare la futura “Beverly Hills” di Riyadh

Il progetto è parte del programma di sviluppo urbano Diriyah Gate per valorizzare Al Diriyah, sito Unesco, in linea con gli obiettivi di Saudi Vision 2030: diversificare l'economia, creare lavoro e lanciare progetti di grande impatto che diano visibilità al Paese sulla scena globale. Il Diriyah Gate rientra tra i giga-progetti del Regno ispirati ai più avanzati principi di sostenibilità, realizzati per costruire città sempre più green e a misura d'uomo. Porterà alla nascita di un quartiere lungo la Western Ring Road, a nord-ovest di Riyadh, che si estenderà su una superficie di 7 km² e avrà uno stile architettonico Najdi, per coniugare le esigenze di sviluppo con la volontà di preservare l'identità storica del sito. Sarà tutto pedonale, con piazze, cortili, souk e bazar. Il contratto Webuild è il cuore dell'intero Diriyah Gate. Prevede la costruzione di un parcheggio sotterraneo all'avanguardia da 10.500 posti, su 3 livelli, inclusa una rete intricata di strade e oltre 2 km di tunnel.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

~1.000.000 m²
area edificata complessiva

700.000 m²
calcestruzzo (stima complessiva)

90.000 t
acciaio rinforzato (stima complessiva)

KPI DI SOSTENIBILITÀ

9.000
stima occupati (diretti e di terzi)
per la costruzione

13.650
potenziali utenti (stima)



ITALIA

NUOVO OSPEDALE DI MONOPOLI-FASANO ("OSPEDALE DEL SUD-EST BARESE")

Un nuovo presidio sanitario di eccellenza per il Sud Italia, realizzato secondo i principi dell'eco-design

Il Nuovo Ospedale di Monopoli-Fasano è un progetto innovativo, sostenibile e rispettoso dell'eredità culturale del territorio. Concepita come un vero e proprio "ospedale in un parco", la struttura è inserita in una piana di ulivi e rende disponibili 299 posti letto e 9 sale operatorie, con le principali discipline mediche e chirurgiche, tutte le terapie intensive e i servizi ambulatoriali e diagnostici di supporto, un pronto soccorso e un parcheggio da oltre 740 posti. Tecnologie sostenibili e materiali innovativi sono elementi predominanti del progetto. La struttura risponde a criteri di progettazione bioclimatica (pareti ventilate, accumulo e trasformazione di energia solare e acque piovane, ecc.). Sono stati preferiti materiali eco-compatibili e di origine locale. La progettazione impiantistica è stata ispirata da solidi criteri di risparmio energetico e da un elevato grado di affidabilità, per garantire continuità, flessibilità e sicurezza al servizio.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

178.000 m²
area di intervento complessiva

55.000 m³
calcestruzzo

6.500 t
acciaio

KPI DI SOSTENIBILITÀ

915 kWp
capacità dell'impianto fotovoltaico

260.000
potenziali utenti

~200
alberi secolari reimpiantati nell'area di progetto



ITALIA

PALAZZO LOMBARDIA, MILANO

Premiato come miglior grattacielo d'Europa nel 2012, per la capacità di coniugare design, innovazione e sostenibilità

Palazzo Lombardia a Milano è la nuova sede della Regione. Concepito per razionalizzare gli uffici del sistema amministrativo, il complesso è stato realizzato nell'ottica di coniugare qualità e bellezza estetica, con funzionalità e risparmio energetico. Presenta edifici curvilinei di 9 piani e una torre centrale alta 161 m di 39 piani, con spazi aperti al pubblico destinati ad attività culturali, di rappresentanza e ricreative, un centro congressi, archivi, biblioteche, servizi e migliaia di metri quadrati di verde, con giardini pensili. È parte del complesso una pista di atterraggio per elicotteri di portanza massima di 6,4 t. L'edificio incorpora una serie di soluzioni innovative per il funzionamento degli impianti energetici e di riscaldamento. Per la capacità di coniugare design, innovazione e sostenibilità ambientale, nel 2012 è stato premiato dal Council on Tall Buildings and Urban Habitat (CTBUH) di Chicago come miglior grattacielo d'Europa.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

94.000 m³
calcestruzzo

19.000 t
acciaio

272.000 m³
scavi a cielo aperto

KPI DI SOSTENIBILITÀ

6.000 m²
aree destinate al verde

100%
riscaldamento con acqua di falda

**Riduzione delle emissioni grazie
agli impianti fotovoltaici su
facciate e tetti**



ITALIA

STADIO SAN SIRO, MILANO

Il "Tempio del Calcio" da 85.000 posti, tutti a sedere

Il San Siro di Milano, attualmente lo stadio più grande d'Italia, è un capolavoro architettonico, con le travi rosse e il tetto apparentemente sospeso che gli conferiscono un aspetto distintivo. Intitolato nel 1980 alla memoria del calciatore Giuseppe Meazza, il San Siro è conosciuto dagli appassionati di questo sport come il "Tempio del Calcio". La sua costruzione risale al 1925, con la realizzazione delle prime 4 tribune rettilinee. Nel 1935, una prima operazione di ampliamento ha portato la capienza da 35.000 a 55.000 posti. Nel 1955, un nuovo intervento strutturale ha portato la capienza a 100.000 posti, poi ridotti a 85.000 per motivi di sicurezza. Webuild ha realizzato l'ultimo grande intervento di ristrutturazione, una radicale trasformazione eseguita in 2 anni in previsione dei Mondiali di Calcio 1990. La struttura oggi ha 85.000 posti, tutti a sedere, e si caratterizza per il tetto trasparente che può essere esteso per l'intero stadio (a esclusione del campo da gioco).

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

13.400 t

carpenteria metallica

6.000 t

acciaio per cemento armato

KPI DI SOSTENIBILITÀ

85.000 posti

capienza



ITALIA

STADIO OLIMPICO, ROMA

Struttura sportiva di riferimento nel panorama europeo

Lo Stadio Olimpico è lo stadio della capitale. Per questa struttura, Webuild ha curato un intervento di sostanziale ristrutturazione effettuato in poco meno di 3 anni in occasione dei Mondiali di Calcio 1990. Lo stadio è stato totalmente ricostruito in cemento armato, le curve sono state avvicinate al campo e tutta l'opera è stata coperta con una tensostruttura bianca. Ad esito dei lavori, nel 1990, il Nuovo Stadio Olimpico diventa moderno, funzionale e imponente nel design, con una capacità che passa da 54.000 a oltre 82.000 spettatori, rendendolo alla data uno dei primi 15 stadi al mondo per capienza. Oggi lo Stadio Olimpico è una struttura sportiva di riferimento nel panorama europeo, non solo per il calcio, ma anche per l'atletica leggera e per il rugby, che ha scelto questo stadio come palcoscenico di riferimento per il Sei Nazioni, il trofeo rugbistico più prestigioso del Vecchio Continente.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

5.700 t

acciaio

28.000 m³

calcestruzzo prefabbricato

42.000 m²

superficie totale della nuova copertura

KPI DI SOSTENIBILITÀ

+82.000 posti

capienza massima



CAPITOLO 06

INNOVA



15 L.

DATA: 2021-21-100
ANNO: 2023
PORTATA: 13 L.

K-4

ZIONE

INNOVAZIONE

LA NOSTRA CHIAVE PER IL FUTURO



- Impegno costante per garantire la sicurezza sul lavoro e ridurre i rischi nei cantieri
- Superamento delle sfide progettuali più complesse con soluzioni innovative
- Adozione di pratiche sostenibili per minimizzare l'impatto ambientale
- Ottimizzazione dei processi core e potenziamento dell'efficienza operativa
- Open Innovation e collaborazioni strategiche con start-up, università e partner della filiera globale

In un contesto caratterizzato da sfide tecnologiche e ambientali senza precedenti, Webuild fa dell'innovazione un pilastro strategico. L'impegno del Gruppo per l'innovazione si riflette nella costante ricerca e nello sviluppo di soluzioni volte a ottimizzare tempi e costi, potenziare la sicurezza sul lavoro, ridurre l'impatto ambientale e migliorare il controllo delle commesse. Investimenti mirati in ricerca e sviluppo garantiscono un'impronta sostenibile, tenendo conto delle esigenze ambientali, ingegneristiche e sociali, e consentono di sviluppare soluzioni tecnologiche, contrattuali e gestionali ad alto valore aggiunto, per accompagnare i clienti verso un futuro sempre più sostenibile e realizzare opere sempre più resilienti.

Ogni cantiere diventa così un laboratorio di sperimentazione, con tecniche e tecnologie adattate alla specificità delle opere, contribuendo all'avanzamento tecnologico e alla competitività dell'intero settore. Nel 2022, è nato Webuild Innovations, un polo interamente dedicato alla ricerca e allo sviluppo, a conferma della visione a lungo termine del Gruppo.

LA FILIERA GLOBALE: UNA RETE DI ECCELLENZA

Webuild è supportato da un ecosistema globale di oltre 17.500 partner di oltre 80 Paesi diversi. Attraverso piattaforme informatizzate e Supplier Meeting dedicati, il Gruppo promuove trasparenza e collaborazioni strategiche per favorire lo sviluppo di soluzioni innovative. I fornitori diventano così partner attivi, contribuendo con il loro know-how e le loro competenze all'identificazione di soluzioni innovative scalabili per l'intero settore. Il Gruppo investe nell'Open Innovation e promuove la propria strategia di innovazione attraverso interazioni con start-up e università.

TECNOLOGIE PER LA SICUREZZA SUL LAVORO

L'innovazione è centrale anche in materia di salute e sicurezza. Nei cantieri e nei processi produttivi, il Gruppo favorisce l'adozione di nuove tecnologie e dispositivi, anche mediati da altri settori, per accrescere la consapevolezza dei rischi e potenziare la sicurezza sul lavoro. Sistemi di Smart Safety integrati, già sperimentati nei cantieri del Ponte San Giorgio di Genova e dell'alta velocità/alta capacità Genova-Milano, riducono i rischi sul lavoro grazie a soluzioni all'avanguardia per l'interazione uomo-macchina, il monitoraggio delle aree pericolose e la gestione dei carichi sospesi.

TECNICHE COSTRUTTIVE INNOVATIVE

Webuild adotta i principi della Lean Construction per ottimizzare i processi, in particolare la pianificazione e il monitoraggio. Con uno dei più grandi parchi TBM al mondo – circa 60 talpe, tra quelle attive, in montaggio, ordinate e da ordinare, di cui 40 destinate a progetti italiani* – contribuisce a migliorare le tecniche di scavo meccanizzato, con macchine green e ad alta efficienza, in grado di operare anche in condizioni di alta pressione o di forti pendenze. Soluzioni innovative applicate al settore tunneling sono anche il Riser Concept, introdotto nel progetto Riachuelo in Argentina per ridurre tempi di costruzione e impatto ambientale della realizzazione di pozzi verticali; le fabbriche Roboplant, altamente robotizzate e che integrano innovazione, sicurezza, efficienza ed economia circolare, per la produzione di conci di rivestimento delle gallerie; il Force-Activated Coupling System (FACS), un sistema di assemblaggio dei conci di rivestimento per potenziare la tenuta dei

tunnel idraulici brevettato per il progetto Snowy 2.0 in Australia. Per la prima volta in Italia, Webuild ha introdotto tecniche di scavo in modalità iperbarica per la linea ad alta velocità Napoli-Bari, una best practice a livello europeo.

WEM (WEBUILD EQUIPMENT & MACHINERY)

Nel 2024, Webuild ha lanciato il progetto WEM, basato sui principi dell'economia circolare e dell'innovazione tecnologica, con l'avvio a Terni della prima fabbrica per la rigenerazione delle TBM usate, un modello di economia circolare unico nel suo genere. L'impianto ha inaugurato un processo che prolunga il ciclo di vita delle TBM e di altre apparecchiature, migliorando sostenibilità ed efficienza dei progetti.

DIGITALIZZAZIONE

La strategia di innovazione del Gruppo include processi di digitalizzazione avanzata e lo sviluppo di strumenti innovativi per facilitare l'elaborazione dei big data, per rendere disponibili in tempo reale output sintetici e dettagliati. Il progetto Connected Webuild ha trasformato l'infrastruttura IT del Gruppo in una piattaforma integrata, attraverso strumenti applicati o in fase sperimentale, di Big Data e Digital Twin per il monitoraggio in tempo reale dei cantieri, di Knowledge Management per valorizzare il know-how aziendale, di Fleet Management per una gestione avanzata dei macchinari, e Procurement Tool per ottimizzare il rapporto con i fornitori attraverso intelligenza artificiale e automazione. Strumenti come il Tunnel WeView applicato al progetto Snowy 2.0, utilizzano AI e IoT per assistere la gestione dei processi produttivi, consentendo di monitorare sicurezza, impatto ambientale e processi operativi in tempo reale, e ottimizzando la gestione dei progetti.

* Dato aggiornato al 31 dicembre 2024

MATERIALI INNOVATIVI ED ECOCOMPATIBILI

La ricerca del Gruppo sui materiali mira a ridurre i costi e l'impatto ambientale delle strutture, migliorando al contempo prestazioni ed efficienza. Come nel caso del calcestruzzo, per cui gli studi eseguiti dal Gruppo hanno permesso di creare miscele ottimizzate e additivi avanzati e di sostituire il cemento ad alte emissioni con materiali equivalenti a basse emissioni di carbonio.

EFFICIENZA ENERGETICA

Il Gruppo investe moltissime risorse nell'innovazione dei propri processi ad alta intensità energetica, con progetti specifici, come gli impianti elettrici di tipo Construction 4.0, capaci di monitorare i parametri elettrici dei cantieri e migliorare le prestazioni energetiche, ma anche sostituendo i processi ad alto consumo energetico con altri più ecologici. Soluzioni innovative, come il nastro trasportatore ad alta capacità sviluppato in Tagikistan per il trasporto automatizzato di materiali da costruzione, consentono di ridurre consumi, emissioni e rischi legati alla sicurezza.

I NOSTRI NUMERI CHIAVE PER L'INNOVAZIONE

>€177 mln

di investimenti in innovazione 2019-2024

>4.000

ingegneri nel mondo impegnati a pensare, disegnare e implementare soluzioni innovative

~430

dipendenti medi annui coinvolti in attività di innovazione e R&D (ricerca e sviluppo) (2019-2024)



CAPITOLO 07

LENOS PERSON



TRE
NE

LE NOSTRE PERSONE

IL NOSTRO ASSET PIÙ IMPORTANTE



-
- Leadership e Sviluppo
 - Salute e Sicurezza
 - Inclusione e Diversità
 - Nuove assunzioni e Formazione professionale

LEADERSHIP E SVILUPPO

Il Gruppo promuove una cultura di leadership con l'obiettivo di rafforzare un senso di responsabilità in ogni dipendente, valorizzare il talento e coltivare manager del futuro. Le capacità manageriali e i comportamenti necessari all'efficace raggiungimento degli obiettivi strategici del Gruppo sono espressi nel Group Leadership Framework, linea guida concreta e riferimento nel lavoro quotidiano di ogni dipendente.

Il Gruppo promuove la crescita delle proprie persone attraverso strumenti di sviluppo, quali il sistema di Performance Management, attività di assessment, percorsi di coaching e mentoring, e programmi di formazione dedicati al potenziamento delle competenze tecniche e manageriali. La crescita delle risorse più giovani e lo sviluppo delle risorse in ruoli chiave nell'intero Gruppo costituiscono inoltre l'elemento fondante del Piano di Successione a garanzia della continuità aziendale.

SALUTE E SICUREZZA

L'attenzione alla salute e alla sicurezza sul lavoro è uno dei valori fondamentali di Webuild e fa parte del nostro DNA. Il Gruppo, partendo da un chiaro impegno, ha implementato solidi programmi gestionali e di cambiamento culturale per garantire la tutela ed il benessere dei propri dipendenti, sia negli uffici che nei propri cantieri. Il datore di lavoro e a valle (in linea con l'organigramma e il relativo sistema di deleghe) i dirigenti, i supervisor ed i lavoratori garantiscono l'applicazione delle misure di gestione della salute e della sicurezza. Team specializzati supportano e supervisionano l'attuazione delle misure in ogni unità operativa. Particolare attenzione viene data alla formazione dei dipendenti sulle mansioni specifiche e ai controlli operativi sui processi di lavoro, svolti sia direttamente dai dipendenti del Gruppo sia dal personale dei subappaltatori.

VALYOU – OUR HEALTH AND SAFETY WAY

Il lancio del programma Safety Builders, avviato a dicembre 2017 e costantemente implementato in tutti i nuovi progetti, mira a incoraggiare una forte cultura della sicurezza aziendale, basata sul rafforzamento delle capacità di leadership a tutti i livelli di gestione. Una cultura della sicurezza in cui tutti hanno il diritto e la responsabilità di intervenire e in cui non si ha paura di parlare. Ci si aspetta che si parli, sia per correggere i comportamenti non sicuri che per fornire un feedback positivo sui comportamenti sicuri. Fa parte della strategia di comunicazione di più ampio respiro di Webuild, il programma "Valyou – Our Health and Safety Way", premiato nel 2020 con il Gold Award del RoSPA (Royal Society for the Prevention of Accidents). Come parte integrante del progetto "Valyou - Our Health and Safety Way" Webuild continua a promuovere le sue "Lifesaving Rules", un insieme di regole operative e gestionali ideate per integrare il processo di cambiamento culturale avviato con il programma Safety Builders e per incoraggiare il coinvolgimento attivo. Dal 2020 al 2024, sono state erogate oltre 2,8 milioni di ore di formazione sulla sicurezza. A partire dal 2016, i principali luoghi di lavoro della Società celebrano la Giornata mondiale per la sicurezza e la salute sul lavoro ("World Day for Safety and Health at Work") il 28 aprile, in linea con l'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO).

LE PERFORMANCE IN TEMA DI SOSTENIBILITÀ E SICUREZZA

Nel 2024, il Gruppo ha ribadito il proprio impegno nell'affrontare concretamente le sfide globali definendo, a inizio anno, nuovi ambiziosi obiettivi. Innovazione, salute e sicurezza, economia circolare, digitalizzazione e inclusività rappresentano i pilastri del nuovo Piano ESG, tracciando una chiara roadmap verso il futuro. Tra i principali risultati raggiunti, Webuild sta superando il target prefissato per la riduzione del tasso di intensità delle emissioni di gas serra (scope 1&2), registrando un calo del 25% rispetto alla baseline del 2022, ben oltre l'obiettivo del -10% previsto al 2025. Al 31 dicembre 2024, circa il 90% del construction backlog del Gruppo ha contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) delle Nazioni Unite. Il 2024 ha visto inoltre oltre 250 milioni di euro di investimenti destinati a progetti innovativi e cleantech, in linea con gli oltre 430 milioni di euro previsti entro fine 2025. In termini di sicurezza, in linea con i target del Piano, nel 2024 il tasso di infortuni – denominato LTIFR – è diminuito del 33% rispetto alla baseline del 2022 e importanti progressi si registrano in tema di inclusività, con una crescita del 6% della presenza di donne manager nel Gruppo.

VALYOU OUR HEALTH AND SAFETY WAY

valyou
Our Health and Safety Way

SAFETY BUILDERS PROGRAM 2018-2024

- 66 progetti raggiunti
- ~1.000 workshop e sezioni di training
- ~16.500 persone coinvolte
- +61.000 ore di formazione

valyou
Our Health and Safety Way

WORLD DAY FOR SAFETY AND HEALTH AT WORK 2016-2024

- +71.800 partecipanti
- +257 cantieri
- Migliaia di foto e video

#1

tra i peer europei (dati 2023)
per gli indici di infortunio

+800.000

ore di formazione in materia di salute
e sicurezza nel 2024

-33%

dell'indice LTIFR (2024 vs 2022)

~16.500

persone coinvolte nel nostro
programma Safety Builders

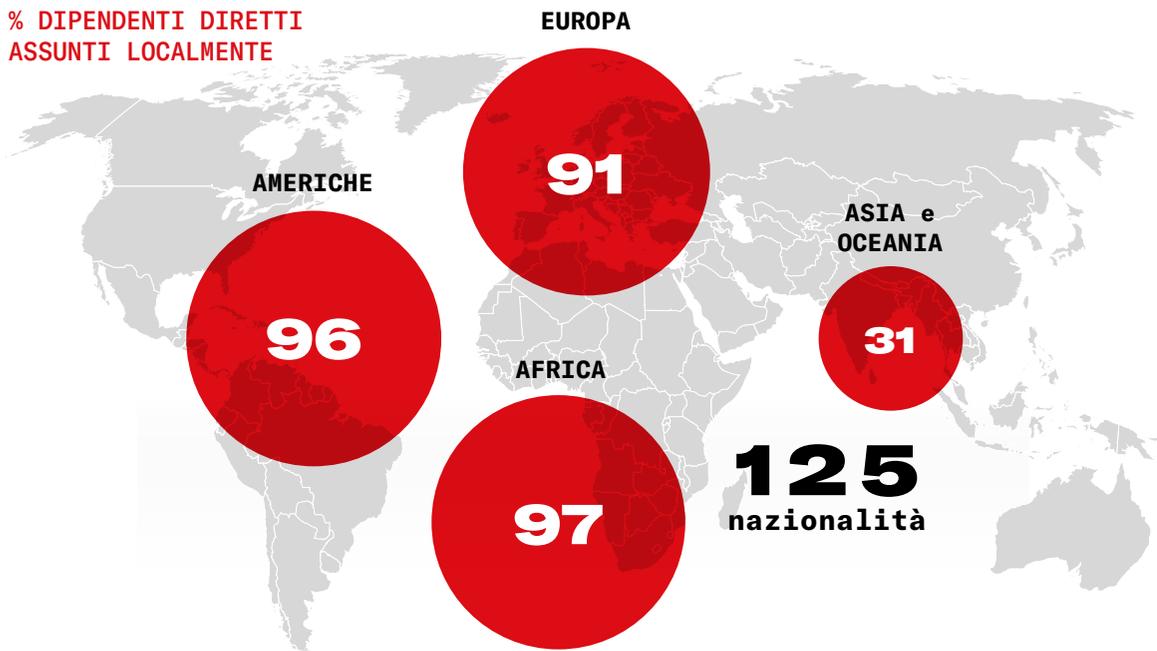


INCLUSIONE E DIVERSITÀ

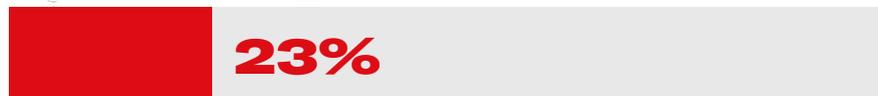
Webuild favorisce un ambiente di lavoro inclusivo, promuovendo una cultura che abbracci e valorizzi tutte le forme di diversità, riconoscendo la diversità come vantaggio competitivo che permette al Gruppo di crescere, di creare sinergie e di adattarsi meglio alle sfide dei paesi e delle geografie dove opera. Il Gruppo conduce la propria attività mettendo a disposizione

un ambiente di lavoro in cui tutti i dipendenti si sentano inclusi, valorizzati e liberi di portare le proprie differenti competenze, esperienze e prospettive. Nel Gruppo, vengono apprezzate e incoraggiate la diversità e l'inclusione di genere, età, cultura e background, attraverso la nostra "Politica sulle pari opportunità, diversità e inclusione" e attraverso specifici programmi ed iniziative di comunicazione e formazione sulle tematiche di inclusione.

% DIPENDENTI DIRETTI ASSUNTI LOCALMENTE



POSIZIONI CHIAVE INTERNAZIONALI



% MANAGER LOCALI



DIVERSITÀ DI ETÀ

39 anni **ETÀ MEDIA**



RAPPRESENTANZA FEMMINILE



* Dati al 31 Dicembre 2024

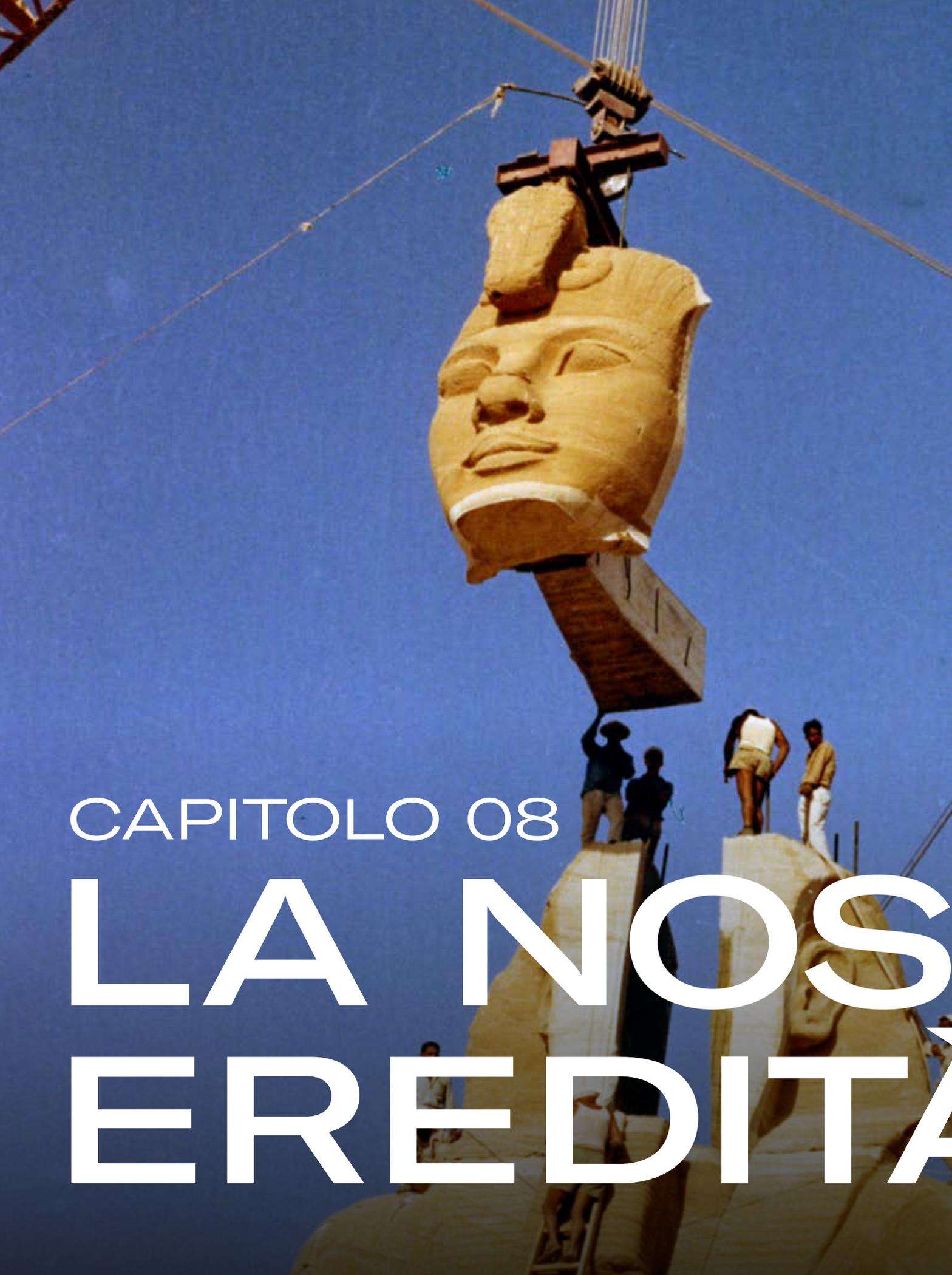
NUOVE ASSUNZIONI

Webuild continua ad attrarre risorse in grado di rafforzare la leadership multi-culturale e intersettoriale del Gruppo, per guidare l'azienda attraverso il cambiamento. La ricerca dei migliori talenti e delle migliori pratiche su scala globale è ciò che ispira il processo di recruiting del Gruppo, insieme alla diversità e all'integrità, valori fondamentali per la valutazione di ogni singolo candidato. Le iniziative di early career sono uno strumento strategico per attrarre nuovi talenti, ma anche un modo per trasmettere i nostri valori e i principi in cui crediamo. I programmi Webuild offrono ai giovani un'opportunità di formazione e orientamento e di crescita professionale attraverso esperienze che in molti casi sono difficilmente riproducibili per il contenuto di innovazione dei progetti che il Gruppo ha in corso. Collaboriamo con 35 tra le migliori università in Italia e nel mondo e abbiamo attivato diversi programmi di borse di studio incentrati su Diversità e Inclusione e su materie STEM e Innovazione. Nel 2024, il Gruppo Webuild ha assunto nel mondo oltre 13.000 persone, di cui il 50% giovani under 35. Solo in Italia, sono state assunte circa 2.900 persone, di cui oltre il 40% giovani under 35 e circa il 15% ingegneri. Con queste nuove assunzioni, arriva a oltre 92.000 il totale occupati (personale diretto e di terzi) del Gruppo, di cui oltre 18.000 in Italia.

FORMAZIONE COME MOTORE DI CRESCITA PER L'INTERO SETTORE

Per rispondere alla crescente domanda di forza lavoro qualificata necessaria per realizzare gli imponenti piani di sviluppo infrastrutturale promossi dai vari governi nel mondo, accanto alla formazione continua destinata ai dipendenti del Gruppo,

Webuild ha messo in campo un ampio piano formativo per tutti i nuovi assunti. In tale quadro, si inserisce il progetto di assunzione e formazione "Cantiere Lavoro Italia", nell'ambito del quale sono stati attivati tre diversi tipi di scuole su tutto il territorio nazionale. Il programma prevede: la Scuola del territorio, con 13 presidi dedicati alla formazione pre-assuntiva di giovani e persone in cerca di occupazione; la Scuola dei Mestieri, con 3 centri finalizzati alla formazione post-assunzione di figure di cantiere altamente specializzate; la Scuola delle Professioni, attiva in 16 sedi e cantieri del Gruppo, dedicata alla formazione di impiegati tecnici di difficile reperibilità. Nel 2024, il programma ha totalizzato circa 130.000 ore di formazione, di cui 14.000 erogate attraverso l'utilizzo di simulatori didattici ad alto tasso di innovazione per il settore. La formazione resta uno strumento centrale per la crescita di tutti i dipendenti, supportata da programmi di Induction e Onboarding del personale neoassunto, da programmi di crescita manageriale come la Global Managerial Academy e da strumenti consolidati come la On-line Learning Academy. Solo tra il 2022 e il 2024 sono state erogate complessivamente oltre 2,2 milioni di ore di formazione ai dipendenti diretti. Webuild investe anche nella formazione dei professionisti del futuro, con progetti come BuildUp e UniWelab, con cui sono state dedicate oltre 34.000 ore di formazione nel solo 2024 a studenti di scuole superiori e università. Ulteriori iniziative di orientamento e sostegno ai giovani, come il Premio Alberto Giovannini e incontri con gli studenti, hanno coinvolto più di 1.300 giovani.



CAPITOLO 08

LA NOS EREDITA



TRA

LA NOSTRA EREDITÀ

LA STORIA DEL GRUPPO WEBUILD

La storia del nostro Gruppo risale al 1906, con la fondazione, in Italia, delle aziende Girola e Lodigiani. Con la famiglia Salini, 30 anni più tardi, queste due aziende hanno contribuito allo sviluppo infrastrutturale del nostro Paese. L'unione delle loro forze ha contribuito alla nascita di uno dei principali gruppi infrastrutturali al mondo, culminata nel 2014 nella creazione di Salini Impregilo.

Nel 2011, infatti, Salini Costruttori inizia l'acquisizione delle azioni ordinarie di Impregilo. Nel 2012, Salini, a seguito di una delle più importanti scalate finanziarie in Europa, con il supporto di investitori e attivisti individuali e istituzionali, riesce a nominare 14 su 15 Membri del Consiglio di Amministrazione di Impregilo. Successivamente, un'offerta pubblica di acquisto volontaria, promossa da Salini e conclusasi nell'aprile 2013, ha portato all'acquisizione di Impregilo nel 2014. Con

l'acquisizione di Lane Construction, più tardi il Gruppo si espande negli USA. Più di recente, nel 2019, con Progetto Italia, il Gruppo lancia un piano di acquisizioni volto a consolidare il settore delle costruzioni in Italia e crea un gruppo ancora più grande, con l'ingresso di Astaldi, Cossi, Todini e Seli. L'acquisizione di Clough in Australia nel 2023 ha permesso al Gruppo di raggiungere livelli ancora più ambiziosi in termini di dimensioni, competenze e capacità tecnologica.

Oggi il Gruppo si pone sul mercato come uno dei maggiori gruppi su scala mondiale nel settore delle infrastrutture, in grado di guidare lo sviluppo e l'innovazione collaborando con un ecosistema di imprese della filiera che si compone di 17.500 imprese su scala globale, sintesi delle migliori eccellenze espresse a livello nazionale e non solo.

LE TAPPE PRINCIPALI DELLA NOSTRA STORIA

1906

Fondazione delle società
Girola e Lodigiani

1929

Fondazione di Impresit -
Imprese italiane all'estero

1936

Pietro Salini avvia la sua attività
di costruzioni, Salini Costruttori

1956

Impresit, Girola, Lodigiani e Torno lavorano
insieme per realizzare la Diga di Kariba

1959

Fondazione di Cogefar -
Costruzioni Generali Farsura S.p.A.

1960

Fondazione di Impregilo S.p.A.
(Impresit-Girola-Lodigiani)

1982

Acquisita il 100% della società
statunitense S.A. Healy

1989

Fondazione di Cogefar Impresit S.p.A. dalla
fusione tra Cogefar S.p.A. e Impresit S.p.A.

1991

Salini Impregilo acquisisce
CSC Construction

1994

Nasce Impregilo S.p.A. dalla fusione di
Cogefar Impresit, Girola, Lodigiani
e Impresit Girola Lodigiani

1998

Impregilo S.p.A. acquisisce
Fisia S.p.A.

2009

Salini Costruttori acquisisce
Todini S.p.A.

2011

Salini Costruttori inizia ad acquistare
azioni ordinarie di Impregilo

2014

Il Gruppo Salini Impregilo nasce
dalla fusione delle sue società

2016

Salini Impregilo acquisisce il 100%
di Lane Construction

2019

Nasce Progetto Italia per la creazione di uno
dei più grandi gruppi di costruzione a livello globale.
Salini Impregilo inizia l'acquisizione di Cossi e Seli

2020

Salini Impregilo diventa Webuild

2021

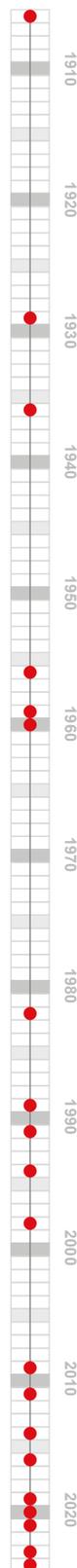
Webuild completa l'acquisizione di
Astaldi

2023

Webuild completa l'acquisizione
degli asset di Clough

2024

Rafforzamento gestione integrata società controllate
in ottica di crescita strategica di Gruppo



LA NOSTRA EREDITÀ PRINCIPALI PROGETTI COMPLETATI

ITALIA

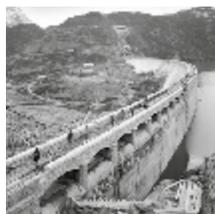
Ferrovia
del Sempione



1911

ITALIA

Diga
Morasco



1936

SVIZZERA

Diga
Val di Lei



1957

COLOMBIA

Progetto
Idroelettrico
Chivor



1970

LESOTHO

Diga
di Katse



1991

ITALIA

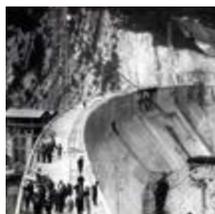
Ospedale
dell'Angelo



2008



1926



ITALIA

Diga
Mignano

1946



ITALIA

Viadotto
di Recco

1961



GHANA

Impianto
Idroelettrico
di Akosombo

1982



CANADA

Impianto
Idroelettrico
James Bay

2006



USA

Portland West Side
CSO Tunnel
Project

2009



ITALIA

Linea
Alta Velocità
Torino-Milano

EMIRATI ARABI

Impianto di dissalazione Jabel Ali M



2012

EMIRATI ARABI

Abu Dhabi Deep Sewer Tunnel



2014

PANAMA

Nuovo Canale di Panama



2016

DANIMARCA

Cityringen Metro Line



2019

QATAR

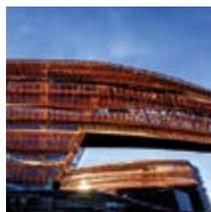
Stadio Al Bayt



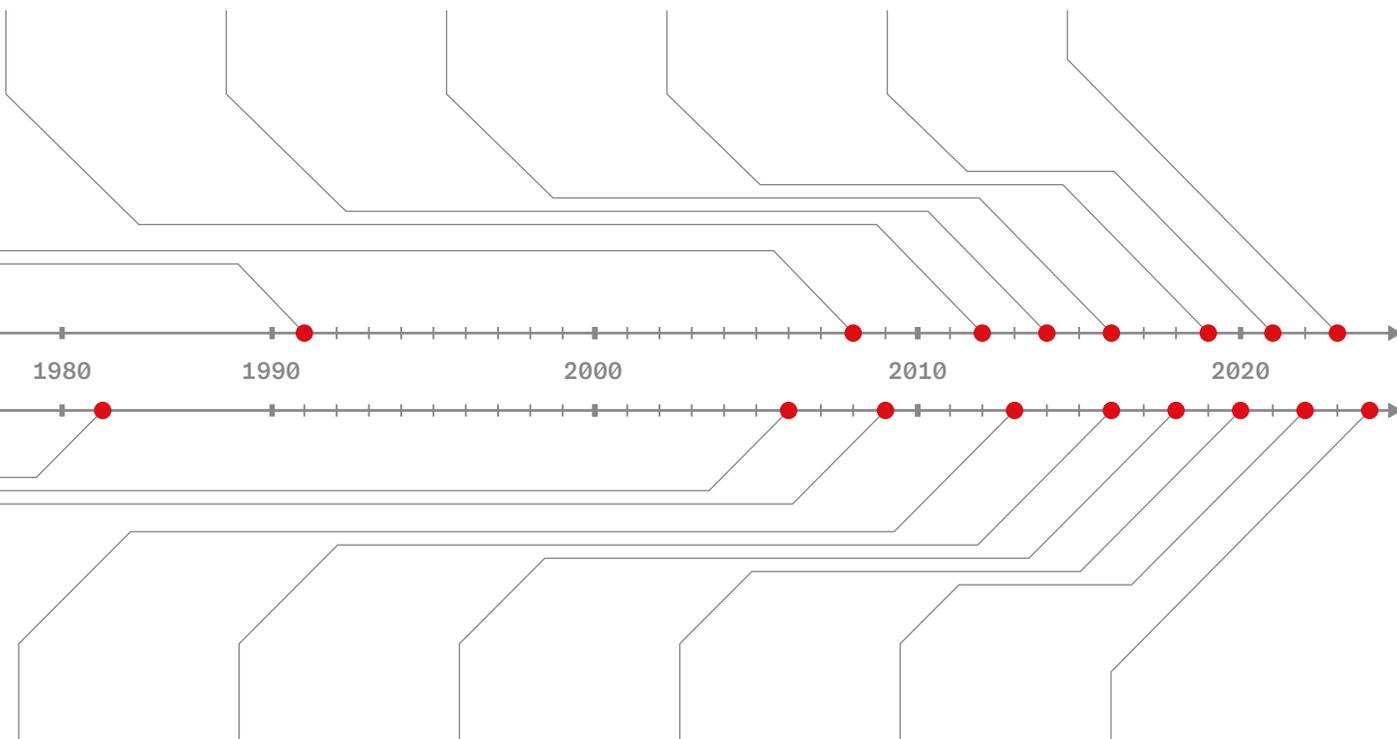
2021

ITALIA

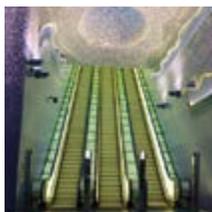
Nuovo Centro Direzionale Eni, Milano



2023



2013



ITALIA
Metro Napoli Linea 1

2016



USA
Tunnel Idraulico di Lake Mead Intake 3

2018



AUSTRALIA
Sydney Metro Northwest

2020



ITALIA
Ponte Genova San Giorgio

2022



AUSTRALIA
Forrestfield Airport Link Perth

2024



ITALIA
Metro Milano, Linea 4



CAPITOLO 09

WEBUILD NEL MONDO



LD
ONDO

WEBUILD NEL MONDO POSIZIONAMENTO GLOBALE





~80
uffici nel mondo

- Sedi centrali
- Filiali/Uffici operativi

WEBUILD S.P.A.

www.webuildgroup.com
www.webuildvalue.com

Coordinamento del progetto

Webuild Corporate Identity, Communication and Institutional Affairs

Crediti

Webuild Image Library

Foto di

Moreno Maggi per Webuild
Edoardo Montaina per Webuild
Filippo Vinardi per Webuild
Richez & Associés
Stéphane Bouquet
Guilhem Canal

Design

Leftloft, Milano

Visualizzazione dei dati

Viewtoo, Milano

Edizione

FY2024

Finito di stampare

Aprile 2025

RISTAMPA I

Seguitemi



webuild 

