

COMPANY PROFILE

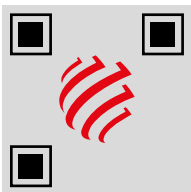
EDIZIONE 2026

webuild 

COMPANY PROFILE

EDIZIONE 2026

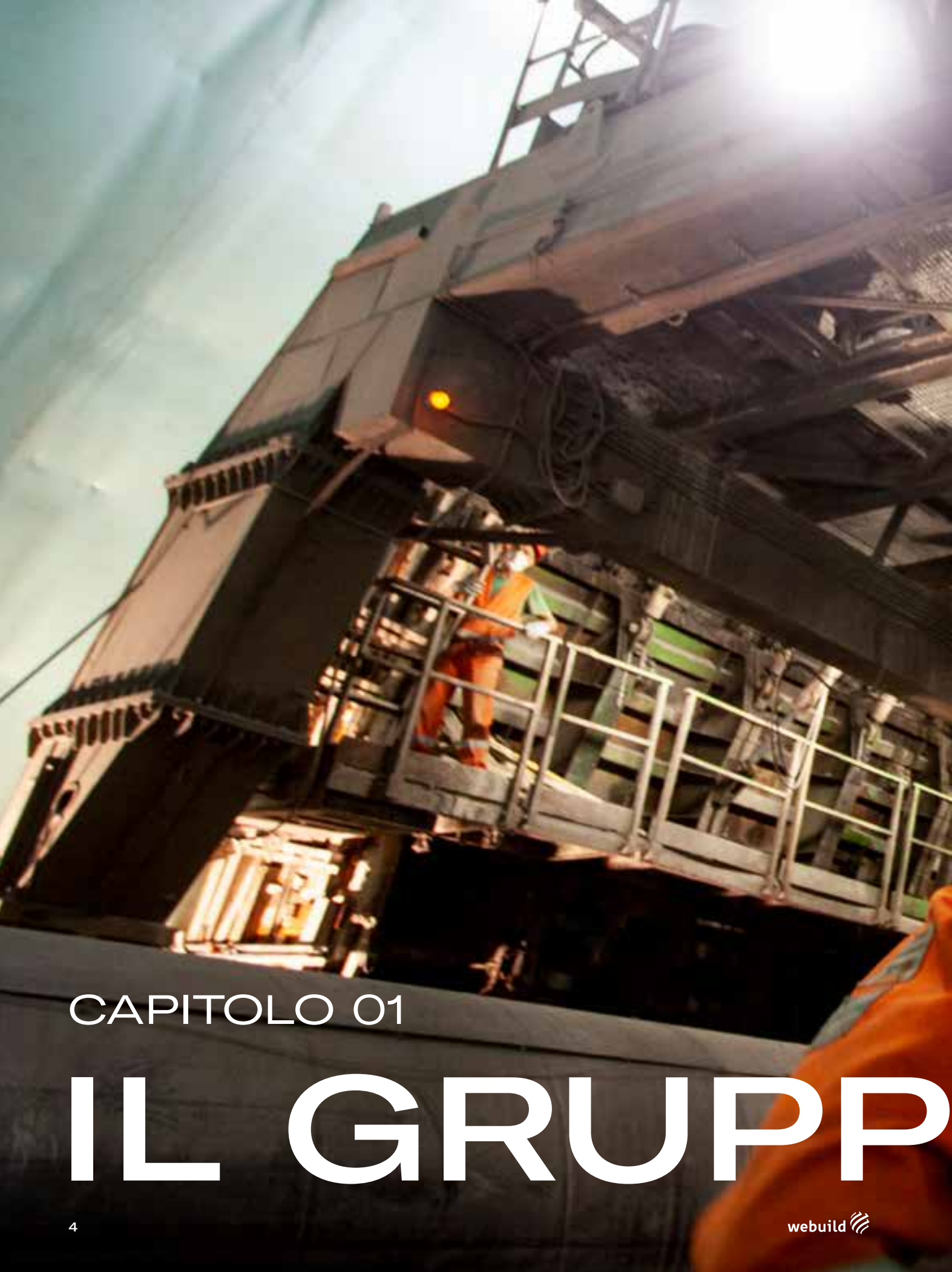
webuild 



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

SOMMARIO

CAPITOLO 01		
Il Gruppo		04
CAPITOLO 02		
La forza della dimensione		12
CAPITOLO 03		
La nostra leadership		22
CAPITOLO 04		
Impatto nel mondo		28
Sustainable Mobility		34
Clean Hydro Energy		110
Clean Water		124
Green Buildings & Other		144
CAPITOLO 05		
Innovazione		162
CAPITOLO 06		
Le nostre persone		168
CAPITOLO 07		
Le radici del nostro futuro		176



CAPITOLO 01

IL GRUPPO



IL GRUPPO

CHI SIAMO



Tutto ciò che realizziamo nasce da chi siamo: un Gruppo globale che da oltre un secolo costruisce infrastrutture capaci di trasformare territori, comunità e prospettive di sviluppo. La nostra identità unisce tradizione, visione e capacità di guidare il cambiamento in un mondo in evoluzione.

Siamo un Gruppo nato oltre 120 anni fa, cresciuto attraversando generazioni, tecnologie e frontiere. Siamo presenti in circa 50 Paesi con circa 150 principali progetti in corso su 5 continenti, e una comunità professionale che unisce circa 95.000 persone, con oltre 125 nazionalità rappresentate. È una presenza diffusa per ampiezza e solida, una rete industriale che connette luoghi e contesti molto diversi, portando ovunque un modello operativo unico nel panorama internazionale e un patrimonio tecnico che si rinnova di progetto in progetto.

La nostra identità risiede nella capacità di operare in contesti eterogenei – geologici, climatici, logistici – trasformando vincoli e sfide in soluzioni ingegneristiche affidabili. Ogni opera arricchisce la nostra esperienza, che si consolida anche grazie alla sinergia tra il Gruppo e le sue controllate, che ne ampliano competenze, specializzazioni e capacità realizzative: Lane Construction negli Stati Uniti, Clough in Australia, Fisia Italimpianti nel settore acqua, Seli Overseas nel tunneling, Cossi Costruzioni per il settore stradale. Insieme, costituiamo un sistema integrato unico per storia e track record.

La nostra geografia è “viva”: TBM che avanzano sotto le città, dighe che alimentano sistemi energetici nazionali, stazioni metropolitane che diventano porte simboliche del cambiamento urbano, infrastrutture idriche che rendono resilienti interi territori. In Italia, Francia, Stati Uniti, Arabia Saudita, Etiopia, Australia, Norvegia, Canada, Romania, Tagikistan, e non solo. Ogni luogo ha una specificità che gestiamo senza perdere coerenza identitaria. Così ogni opera ha una storia diversa che nasce però dalla stessa cultura della qualità, della sicurezza e dell’impatto positivo sui territori.

Accanto a noi opera una filiera composta da 17.500 imprese nel mondo. Una rete strategica, fatta di officine, distretti industriali, laboratori, PMI e grandi gruppi con cui condividiamo standard tecnici, qualitativi, di H&S, processi e investimenti, contribuendo allo sviluppo di economie locali e alla qualità dei progetti.

Questa è l’identità del Gruppo Webuild: un sistema operativo globale capace di rinnovarsi senza perdere continuità, che mette in relazione competenze, tecnologie, culture e territori, per realizzare opere che generano sviluppo reale.

**IL GRUPPO
I SETTORI
IN CUI OPERIAMO**



**SUSTAINABLE
MOBILITY**

- Metropolitane
- 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
e pompaggio



CLEAN WATER

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



GREEN BUILDINGS & OTHER

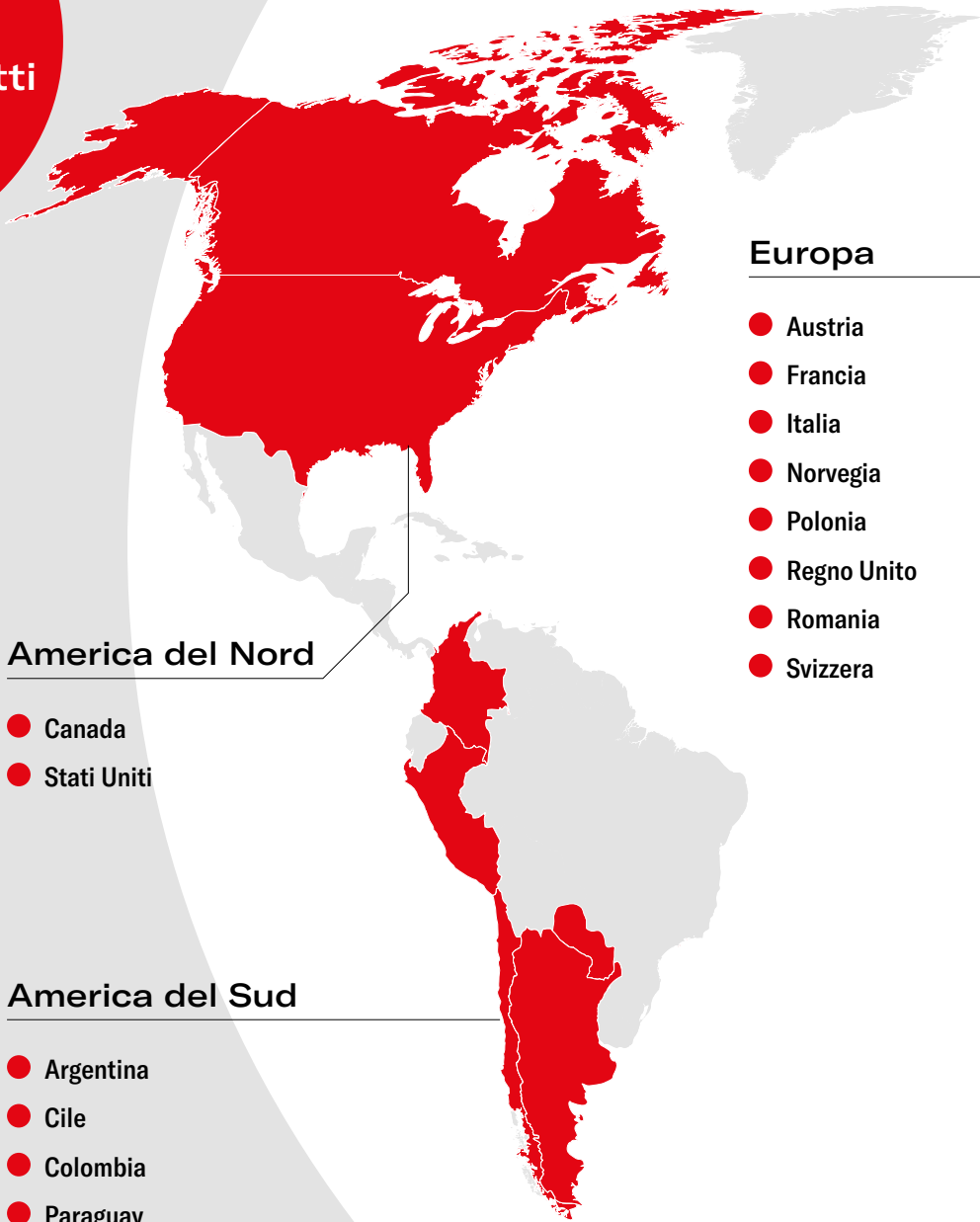
- Edifici civili e industriali
- Stadi
- Ospedali
- Aeroporti
- Progetti per la Transizione Energetica

**IL GRUPPO
PRESENZA GLOBALE**

~150
Principali Progetti
in corso

5
Continenti

95.000
Persone



LEGENDA

● Paesi in cui sono localizzati i principali progetti in corso

50
Nazioni





CAPITOLO 02

LA FORZA DIMENSIONI



A DELLA ONE

LA FORZA DELLA DIMENSIONE

QUANDO LA SCALA DIVENTA VALORE

La nostra dimensione non è un dato statistico: è una leva strategica. La scala delle opere, delle persone e delle competenze che uniamo ci consente di generare valore, accelerare la crescita e affrontare con efficacia le sfide infrastrutturali più complesse.

Gestiamo una pipeline di progetti che supera confini geografici e settoriali, con un portafoglio ordini complessivo di 58,4 miliardi di euro*.

Questa dimensione ci permette di pianificare investimenti pluriennali, consolidare competenze specialistiche, garantire formazione e sicurezza sul lavoro e mantenere elevati standard industriali nei processi di progettazione, costruzione e innovazione.

La scala si traduce in capacità operative: know-how internazionale, personale altamente qualificato, macchinari proprietari e tecnologie avanzate distribuite dove servono, che permettono di ridurre tempi di avvio e costruzione e aumentano la qualità esecutiva e la sicurezza sul lavoro.

La nostra filiera globale, che si compone di 17.500 aziende partner, accede a processi digitalizzati, formazione condivisa e opportunità crescenti, alimentando un ecosistema industriale competitivo e continuativo.

La dimensione è anche un fattore di resilienza. La diversificazione geografica, settoriale e tecnologica ci consente di assorbire ciclicità economiche e adattarci a contesti normativi e politici in evoluzione.

La forza della nostra scala coincide con la capacità di trasformare la complessità in un sistema coerente, agile e solido, che costruisce opere e, allo stesso tempo, opportunità di sviluppo per i territori.

* Dato aggiornato al 31 dicembre 2025

LA FORZA DELLA DIMENSIONE IL GRUPPO WEBUILD IN NUMERI

Valori aggiornati al 31 dicembre 2025

ANNI DI INGEGNERIA E COSTRUZIONE

>120

FORZA LAVORO GLOBALE MEDIA DIRETTA E DI TERZI

~95.000

NAZIONALITÀ

>125

IMPRESE FILIERA MONDO

17.500

RICAVI

€13,6 mld

PRINCIPALI PROGETTI IN CORSO NEL MONDO

~150

PORTAFOGLIO ORDINI TOTALE

€58,4 mld

PORTAFOGLIO ORDINI CONSTRUCTION

€50,9 mld

LA FORZA DELLA DIMENSIONE IL NOSTRO TRACK RECORD

Valori aggiornati al 31 dicembre 2025

PROGETTI REALIZZATI NELLA STORIA DEL GRUPPO

>3.700

FERROVIE

13.686 km

GALLERIE

3.466 km

DIGHE E IMPIANTI IDROELETTRICI

320

STRADE E AUTOSTRADE

82.708 km

METRO

895 km

PONTI E VIADOTTI

1.023 km

POTENZA INSTALLATA

58.809 MW

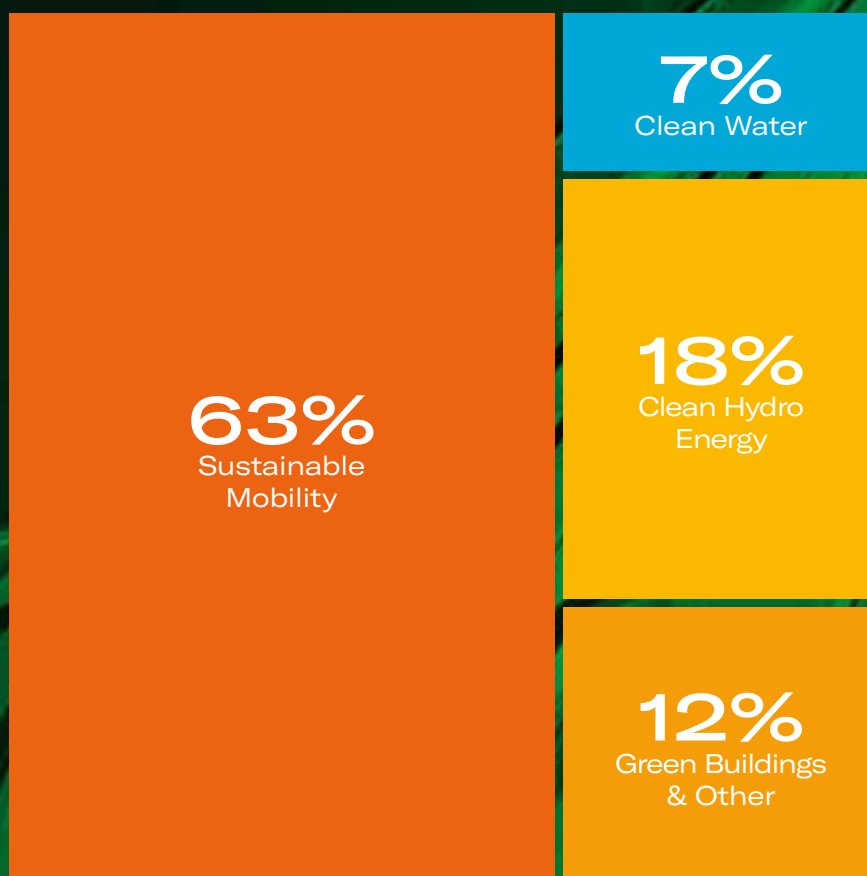
LA FORZA DELLA DIMENSIONE IL NOSTRO CONTRIBUTO AGLI SDGs DELLE NAZIONI UNITE (OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE)



>95%

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

FATTURATO PER AREE DI BUSINESS



Dati aggiornati al 31 dicembre 2025

IL CONTRIBUTO DEL GRUPPO ALLA LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO

11 su 17 SDGs supportati direttamente attraverso le attività operative



ALLINEAMENTO ALLA TASSONOMIA UE DELLE ATTIVITÀ SOSTENIBILI

52,1%
CapEx

50,1%
OpEx

44,6%
Ricavi

4,9 milioni

persone che verranno servite ogni giorno dalle nuove metropolitane in costruzione dal Gruppo

>12 milioni

persone che saranno servite dalle infrastrutture idrauliche in costruzione dal Gruppo

50.0000 GWh/anno

energia elettrica rinnovabile che sarà generata dai progetti in corso

-34% emissioni di CO₂

Intensità emissioni gas serra Scope 1&2 (2025 vs. 2022)**

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



CAPITOLO 03

LA NOSTRA LEADERSHIP



RA SHIP

LA NOSTRA LEADERSHIP

I PILASTRI DEL NOSTRO VANTAGGIO COMPETITIVO



La nostra leadership si fonda su pilastri solidi, come eccellenza operativa, capacità tecnica, governance responsabile, presenza globale e una filiera integrata. Questo ci permette di guidare i mercati e di contribuire concretamente al progresso delle comunità che serviamo.

ECCELLENZA OPERATIVA

- Gruppo globale focalizzato su progetti di ingegneria civile di grandi dimensioni.
- Competenze e qualifiche di eccellenza in segmenti chiave attraverso >4.000 ingegneri impiegati in progetti iconici in tutto il mondo.
- Lungo track record di successo con 120 anni di storia.
- Comprovata capacità di generare valore condiviso nei mercati locali, lavorando a stretto contatto con tutti gli stakeholder coinvolti.

FILIERA INTEGRATA E INNOVAZIONE CONDIVISA

- Capacità di aggregare e coordinare una filiera strutturata e innovativa, ottimizzando le sinergie fra le circa 17.500 imprese coinvolte nei progetti attualmente in corso, 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 conoscenze tra i diversi attori della filiera, a beneficio dell'intero settore
- I cantieri sono laboratori di innovazione, dove tecnologie, digitalizzazione e AI generano efficienza, qualità e sostenibilità
- Sostegno alla crescita dei partner locali, rafforzando il tessuto industriale dei mercati di riferimento attraverso investimenti strategici e collaborazioni di lungo periodo
- Focus sulla creazione di una cultura condivisa della qualità e della sicurezza sul lavoro

STRATEGIA COMMERCIALE SELETTIVA

- Forte attenzione alle opportunità di mercato
- Capacità di competizione selettiva, 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 gradi di ogni singolo progetto di interesse
- Solido track record di gare vinte per la miglior offerta tecnica

**SIGNIFICATIVA
DIVERSIFICAZIONE
GEOGRAFICA**

- Ampio portafoglio ordini a lungo termine
- Consolidata presenza in mercati a basso rischio: Italia, Europa, Australia, Stati Uniti, Arabia Saudita
- Track record unico di progetti di grandi dimensioni eseguiti in più di 110 Paesi
- Comprovata capacità di penetrazione di nuovi mercati

**PROFITABILITÀ E
GENERAZIONE DI CASSA**

- Disciplina finanziaria e interventi mirati su contratti, costi e capitale circolante per rafforzare marginalità e generazione di cassa
- Revisione prezzi e standard contrattuali evoluti
- Contract management potenziato
- Ottimizzazione costi diretti/indiretti
- Gestione del capitale circolante
- Riorganizzazione delle società controllate
- Valorizzazione asset non-core

**ORGANIZZAZIONE
EFFICIENTE E RISK
MANAGEMENT**

- Processi end-to-end e governance integrata per massimizzare efficacia operativa, competitività e controllo di costi, tempi, qualità e sicurezza
- Processi ottimizzati lungo tutto il ciclo di progetto
- Risk management integrato, rafforzato dal 2015, applicato a tutte le fasi del business
- Comprovata esecuzione M&A (fusioni e acquisizioni) con integrazione e razionalizzazione delle competenze

**COMPORTEMENTO
RESPONSABILE:
SOLIDI STANDARD ESG**

- Solidi principi etici: integrità, legalità, equità, trasparenza e sostenibilità
- Framework di politiche e sistemi di governance conformi agli standard più elevati
- Norme e procedure a tutela delle persone, dell'ambiente e della società in generale
- Comunicazione chiara e trasparente verso i nostri stakeholder
- Tutela dei diritti del lavoro e promozione di ambienti di lavoro sicuri e protetti per tutti i lavoratori
- 3,6 milioni ore di formazione H&S (ultimi 6 anni)
- Leader tra i peers (MSCI ESG Solutions)



CAPITOLO 04

IMPATTO NEL MON



IDO

IMPATTO NEL MONDO

OPERE CHE TRASFORMANO I TERRITORI



Ogni opera rappresenta un impatto reale: mobilità sostenibile, energia pulita, acqua potabile, infrastrutture resilienti. In ogni continente, lasciamo un segno positivo e duraturo, contribuendo allo sviluppo economico, alla transizione ecologica e alla qualità della vita di milioni di persone.

Le infrastrutture che realizziamo producono effetti tangibili positivi sulla vita quotidiana delle persone. Le linee metropolitane e ferroviarie riducono tempi di viaggio ed emissioni; le dighe e gli impianti idroelettrici generano energia pulita; gli impianti idrici garantiscono accesso all'acqua potabile; i progetti portuali e logistici rafforzano la resilienza dei sistemi produttivi. L'impatto è immediato, misurabile e destinato a durare nel tempo.

Nel settore della mobilità sostenibile, contribuiamo a trasformare l'accessibilità delle città con progetti come il Grand Paris Express, la M4 di Milano e le nuove linee ad alta velocità e alta capacità italiane. In Africa e Asia, opere come la Grand Ethiopian Renaissance Dam (Etiopia) potenziano la resilienza socioeconomica dei Paesi in cui vengono realizzate e accelerano i loro processi di transizione energetica. In Australia,

Snowy 2.0 contribuirà alla transizione energetica della regione in cui sta sorgendo, mentre in USA i tunnel idraulici di Washington D.C. riducono del 98% gli scarichi nel fiume Anacostia.

Ogni progetto porta un miglioramento: una città più raggiungibile, un fiume più pulito, un territorio più sicuro, un'economia più connessa. Attraverso i nostri interventi, milioni di persone ottengono accesso a risorse essenziali come acqua potabile, energia e servizi pubblici efficienti.

Il nostro impatto globale è il risultato della coerenza con cui applichiamo standard tecnici, ambientali e sociali in tutti i Paesi in cui operiamo. Ogni opera è una tessera di un mosaico più grande: un pianeta più connesso, sostenibile e resiliente.

IMPATTO NEL MONDO PRINCIPALI NUOVI CONTRATTI 2022 – 2025

Canada

- Ontario Line, Toronto - Lotto Pape Tunnel and Underground Stations (PTUS)
- Ontario Line, Toronto - Contratto "RSSOM"

Francia

- Grand Paris Express, Linea 15 Ovest Lotto 2

Stati Uniti

- Seminole Expressway/SR 417 (Florida)
- I-275 / I-4 Highway Interchange, Tampa (Florida)
- I-4 and Sand Lake Road Interchange Improvements (Florida)
- I-4 / Apopka-Vineland Road Interchange Improvements (Florida)
- Tyndall Air Force Base (Florida)
- Widening of Mainline Turnpike (Florida)
- I-20 Bridge Replacement over Wateree River (South Carolina)
- Oceana Naval Air Station Taxiway Pavement Repairs (Virginia)
- I-77 Roadway System, (South Carolina)
- Palisades Tunnel (Package 1A) (New Jersey)
- Interstate-85, (North Carolina)
- Highway I-64 (Virginia)

Svizzera

- New Railway Industrial Plant (NSIF)
- Progetto autostradale N2 Gentilino-Lamone Lotto 202

Romania

- Linea ferroviaria Caransebes-Timișoara-Arad Lotto 3
- Autostrada Sibiu-Pitești, Lotto 3
- Linea ferroviaria Caransebes-Timișoara-Arad Lotto 4
- Linea ferroviaria Cluj-Napoca-Episcopia-Bihor Lotto 4
- Linea ferroviaria Caransebes-Timișoara-Arad Lotto Caransebes-Lugoj

LEGENDA

- Sustainable Mobility
- Clean Hydro Energy
- Clean Water
- Green Buildings & Other

Norvegia

- Sotra Connection PPP PROJECT

Italia

- Autostrada Pedemontana Piemontese, Lotto 1 (Sezioni 1-2)
- Nuova Diga Foranea di Genova (Fase A)
- Autostrada A25 Torano-Pescara (4 viadotti)
- Trento Railway Bypass, Lotto 3A
- Metropolitana di Roma Linea C, Tratta T2
- Metropolitana di Napoli, Linea 10
- Nuovo Polo Cardiovascolare "Cuore" del Policlinico Gemelli di Roma
- Linea ferroviaria Palermo-Catania, Lotto 1+2 Fiumetorto-Lercara
- Linea ferroviaria Palermo-Catania, Lotto 3 Lercara-Caltanissetta Xirbi
- Linea ferroviaria Palermo-Catania, Lotto 4a Caltanissetta Xirbi-Nuova Enna
- Linea ferroviaria Palermo-Catania, Lotto 4b Nuova Enna-Dittaino
- Linea AV Salerno-Reggio Calabria Lotto 1A Battipaglia-Romagnano
- Linea AV Salerno-Reggio Calabria Raddoppio Cosenza/Paola-San Lucido (Galleria Santomarco)

Arabia Saudita

- Riyadh Diriyah Square Package 2 Super-Basement Works
- Riyadh Diriyah Square Package 3 e ulteriori opere strutturali
- Metro Riyadh, Red Line

Australia

- Woodman Point Water Resource Recovery Facility Upgrade Project
- Women and Babies Hospital, Perth
- Perdaman Industries Urea Plant
- Darwin Ship Lift Facilities
- Dampier Bulk Handling Facilities
- Sydney Metro-Western Sydney Airport Project (SSTOM Package)
- Suburban Rail Loop (SRL) East

IMPATTO NEL MONDO

SUSTAINABLE MOBILITY

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



La mobilità sostenibile è oggi uno dei motori più dinamici del settore infrastrutturale. Le proiezioni più recenti dell'International Transport Forum (OCSE) mostrano un incremento potenziale fino al 50% entro il 2030 e una quasi duplicazione entro il 2050 della domanda globale di mobilità passeggeri. Un'evoluzione che apre a un'importante opportunità per rendere gli spostamenti più efficienti, sostenibili e accessibili a una popolazione in continua crescita.

In questo contesto, il trasporto ferroviario assume un ruolo centrale nelle strategie di contrasto al cambiamento climatico, grazie alla sua capacità di muovere grandi volumi di persone e merci con emissioni drasticamente inferiori rispetto alle alternative su gomma o via aerea. Le metropolitane rappresentano un tassello altrettanto cruciale: presenti in oltre 200 agglomerati urbani nel mondo, costituiscono la spina dorsale della mobilità nelle grandi città. L'ultimo rapporto UITP "Global Metro Figures 2024" evidenzia come ogni anno queste reti trasportano più di 50 miliardi di passeggeri, contribuendo a ridurre traffico e congestione urbana e a sostituire l'equivalente di centinaia di milioni di veicoli al giorno.

Guardando alle sole opere che abbiamo in costruzione, i progetti metropolitani consentiranno di spostare 4,9 milioni di persone al giorno, mentre i progetti ferroviari contribuiranno ad evitare l'emissione di 4,5 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno.

Accanto alle reti metro e ferroviarie, anche le infrastrutture stradali continueranno a essere fondamentali per la movimentazione di persone e merci. Nelle economie avanzate questo significa puntare su modernizzazione, digitalizzazione e decongestionamento; nei Paesi a basso reddito significa garantire accesso ai servizi essenziali, migliorare le connessioni economiche e sostenere la crescita urbana e demografica.

La mobilità sostenibile è un vero e proprio abilitatore di sviluppo, capace di trasformare il modo in cui le persone vivono, lavorano e si spostano, che contribuisce a rendere città e territori più inclusivi e resilienti.



IMPATTO NEL MONDO PRINCIPALI METROPOLITANE

Canada

● Progetto Hurontario
Light Rail Transit

● Metropolitana di Montreal,
Linea 1
1975

Stati Uniti

● San Francisco Central Subway
2015

● Metropolitana di New York, Linea F
1984

● Prolungamento della LYNX Blue Line,
Carolina del Nord*
2017

● Progetto di prolungamento
del Metromover
Miami, Florida**
1993

Venezuela

● Metropolitana di Caracas,
Linea 3 Sezione Plaza Venezuela el Valle
1995

Perù

● Metropolitana
di Lima

Francia

● Metropolitana di Parigi
Linee Eole e Meteor
1998

● Grand Paris
Express,
Linea 15 Ovest
Lotto 2

● Grand Paris
Express,
Linea 16 Lotto 2

● Estensione
Linea 14 Sud
in direzione
dell'Aeroporto di Orly
2023

● Metropolitana
di Marsiglia,
Linea 1
1991

Portogallo

● Porto
Metropolitana
leggera
2006

LEGENDA

*Trasporto di massa

**Transito ferroviario leggero

● — Progetti in corso

● — Progetti completati
XXXX Data di
completamento

Danimarca

● Cityringen
Copenaghen
2019

Russia

● Metropolitana di
San Pietroburgo
2004

Polonia

● Metropolitana di Varsavia, Linea 2
Tratta Rondo
Daszynskiego-dworzec
Wilenski
2015

Romania

● Metropolitana di
Bucarest Linea 4
2017

● Metropolitana di
Bucarest Linea 5
2020

Turchia

● Metropolitana
di Istanbul
Linea 4
2012

Qatar

● Metropolitana di Doha
"Red Line North"
2020

Italia

● Metro Genova
2012

● 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 Roma,
Linea C

● Metro Roma, Linea A
1985

● Metro Roma, Linea B
1991

● Metro Napoli, Linea 1,
Stazione Capodichino

● Metro Napoli, Linea 7

● Metro Napoli, Linea 10

● Metro Napoli, Linea 1
2012

● Metro Napoli, Linea 6
1998

● Metro Napoli, Linea 6,
Stazione San Pasquale
2024

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

Grecia

● Metropolitana di Atene
Linea 3
2009

● Metropolitana di Salonicco
2024

Arabia Saudita

● Metro Riyadh-
estensione Red Line

● Metro di Riyadh
Orange Line (Linea 3)
2024

Australia

● Forrestfield-Airport
Link, Perth
2022

● Metropolitana
di Melbourne
1981

● Suburban Rail
Loop (SRL) East

● Sydney Metro
Northwest
2018

● Sydney Metro-Western
Sydney Airport Line



METROPOLITANA DI ROMA LINEA C

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

La Linea C rappresenta una sfida ingegneristica senza precedenti, per il sottosuolo unico al mondo che caratterizza Roma. Attraversa la città da sud-est a nord-ovest, collegando la periferia al cuore del centro storico e oltre. Lunga 29 km, di cui 20 km in sotterraneo e 9 km in superficie, la linea conta 31 stazioni, dal capolinea sud-est Monte Compatri/Pantano fino a Farnesina. La realizzazione procede per tratte funzionali. Ad oggi sono completate e operative 24 stazioni per la tratta dal capolinea sud-est fino a Colosseo/Fori Imperiali, nel centro storico: 22 km di linea con 24 stazioni e 1 deposito officina. Le prossime stazioni collegate saranno stazione Venezia, nel centro storico, a cui seguiranno Chiesa Nuova, Piazza Pia/Castel Sant'Angelo, Ottaviano, Mazzini, oggi in costruzione, e poi Auditorium e Farnesina (in fase di progettazione esecutiva). Un aspetto distintivo della linea sono le archeostazioni, veri e propri musei diffusi che valorizzano i reperti archeologici rinvenuti durante gli scavi: oltre a quelle già operative - San Giovanni, Colosseo/Fori Imperiali e Porta Metronia - saranno archeostazioni Venezia, Chiesa Nuova e Piazza Pia/Castel Sant'Angelo.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

1.830.000 m³
calcestruzzo*

307.800 t
acciaio*

5.190.000 m³
scavi in sotterraneo*

KPI DI SOSTENIBILITÀ

800.000
passeggeri al giorno (capacità massima)

-310.000 t/anno
di emissioni di CO₂

625.000 m³
scavi in modalità archeologica*

* Dati stimati relativi al tracciato fino a Farnesina







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. 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 33 m 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

passengeri attesi all'anno

+250.000 m³

terre riutilizzate per riqualificare il territorio



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 Sevres 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

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, Sevrans-Beaudottes, Sevrans-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'Hurontario Light Rail Transit (HuLRT) è un sistema di metropolitana leggera lungo 18 km e con 19 fermate che si sviluppa lungo Hurontario Street da Port Credit a Mississauga fino al Brampton Gateway Terminal, in Ontario. L'HuLRT correrà in una carreggiata separata con priorità di traffico lungo la maggior parte del tracciato, ospitando una doppia pista ciclabile. Il progetto è pensato per migliorare la mobilità lungo un corridoio urbano ad alta densità abitativa, favorire lo sviluppo delle comunità locali e essere un'infrastruttura strategica per supportare la crescita attesa dei prossimi decenni. I lavori includono anche l'ammodernamento 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

82.862 m³
calcestruzzo*

236.249 t
asfalto*

796.308 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

* Quantità stimate a vita intera del progetto



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 sta eseguendo il contratto per la progettazione e la realizzazione del lotto Tunnels North del Suburban Rail Loop East Project, progetto destinato a trasformare il trasporto pubblico 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 scatolari 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 scatolari funzionali alla realizzazione di due 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



ARABIA SAUDITA

METROPOLITANA DI RIYADH - ORANGE LINE

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

La Orange Line, con i suoi 41 km circa di tracciato, è la linea più lunga dell'intera rete metropolitana di Riyadh, pensata per favorire intermodalità e sostenibilità dei trasporti nella capitale saudita. Il tracciato include 22 stazioni - di cui due dal design unico -2 depositi e 6 parcheggi di interscambio. Una delle due stazioni iconiche è la Qasr Al Hokm Station (Downtown Station), situata nel cuore della capitale, nei pressi del palazzo del Governatore di Riyadh. La stazione si estende su una superficie di oltre 20.000 m² e si caratterizza per un ingresso monumentale a forma di grande cono rovesciato in acciaio inossidabile, un'opera complessa da realizzare e unica nel suo genere. La realizzazione della Orange Line 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).

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



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 Linea 4 della Metropolitana di Milano, anche nota come M4, è stata aperta al pubblico nella sua interezza a ottobre 2024 e 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 ogni ora per direzione di marcia. La M4 è stata un'opera ingegneristica complessa da realizzare. Per la realizzazione 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 innovativa 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



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 corre 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 (Communications-Based Train Control). 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



AUSTRALIA

FORRESTFIELD-AIRPORT LINK (AIRPORT LINE), PERTH

Una nuova infrastruttura destinata a togliere dalle strade 15.000 veicoli al giorno, evitando l'emissione di fino a 2.000 tonnellate all'anno di CO₂

Il progetto ha previsto la progettazione, costruzione e manutenzione per 10 anni del Forrestfield-Airport Link, anche noto come Airport Line, la linea metropolitana leggera che collega la periferia est di Perth con la rete ferroviaria esistente e l'aeroporto. Completata a ottobre 2022, la linea garantisce tempi di percorrenza per raggiungere il centro città ridotti di oltre il 50% (da 45 a circa 20 minuti). La linea è lunga 8,5 km e la sua realizzazione ha previsto la costruzione di due tunnel paralleli, ognuno lungo 8 km, 3 stazioni (Redcliffe, Airport Central e High Wycombe), 12 sottopassi e altre opere collegate. Lo scavo delle gallerie, effettuato con due TBM appositamente progettate, è stato molto sfidante per le condizioni idro-geologiche dei terreni e perché il tracciato della nuova linea corre sotto linee ferroviarie già in esercizio e le piste dell'aeroporto di Perth, raggiungendo una profondità di oltre 26 m nel punto in cui sotto attraversa il fiume Swan. 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.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

8 km

lunghezza di ciascuno dei due tunnel paralleli

3

stazioni

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-2.000 t

emissioni di CO₂ all'anno

**Award for Public Architecture
(Chapter Western Australia)
2023 dell'Australian Institute
Architects, per l'eccellenza
nel design e nell'architettura**







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 8 km 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

KPI DI SOSTENIBILITÀ

**Emirates Glass LEAF Award 2013
per il design**

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

IMPATTO NEL MONDO

PRINCIPALI FERROVIE AD ALTA VELOCITÀ

Italia

- Linea AV Torino - Lione Galleria di base - Lotto 2
- Linea AV Torino - Milano 2009
- Progetto unico Terzo Valico dei Giovi - Nodo di Genova
- Deposito ferroviario polifunzionale "Fiorenza", Milano 2000
- Linea AV Bologna-Firenze 2010
- Linea AV "Direttissima" Firenze-Roma 1983
- Linea AV/AC Verona-Padova
- Linea AV Napoli-Afragola 2017
- Linea AV Salerno-Reggio Calabria Lotto Battipaglia-Romagnano

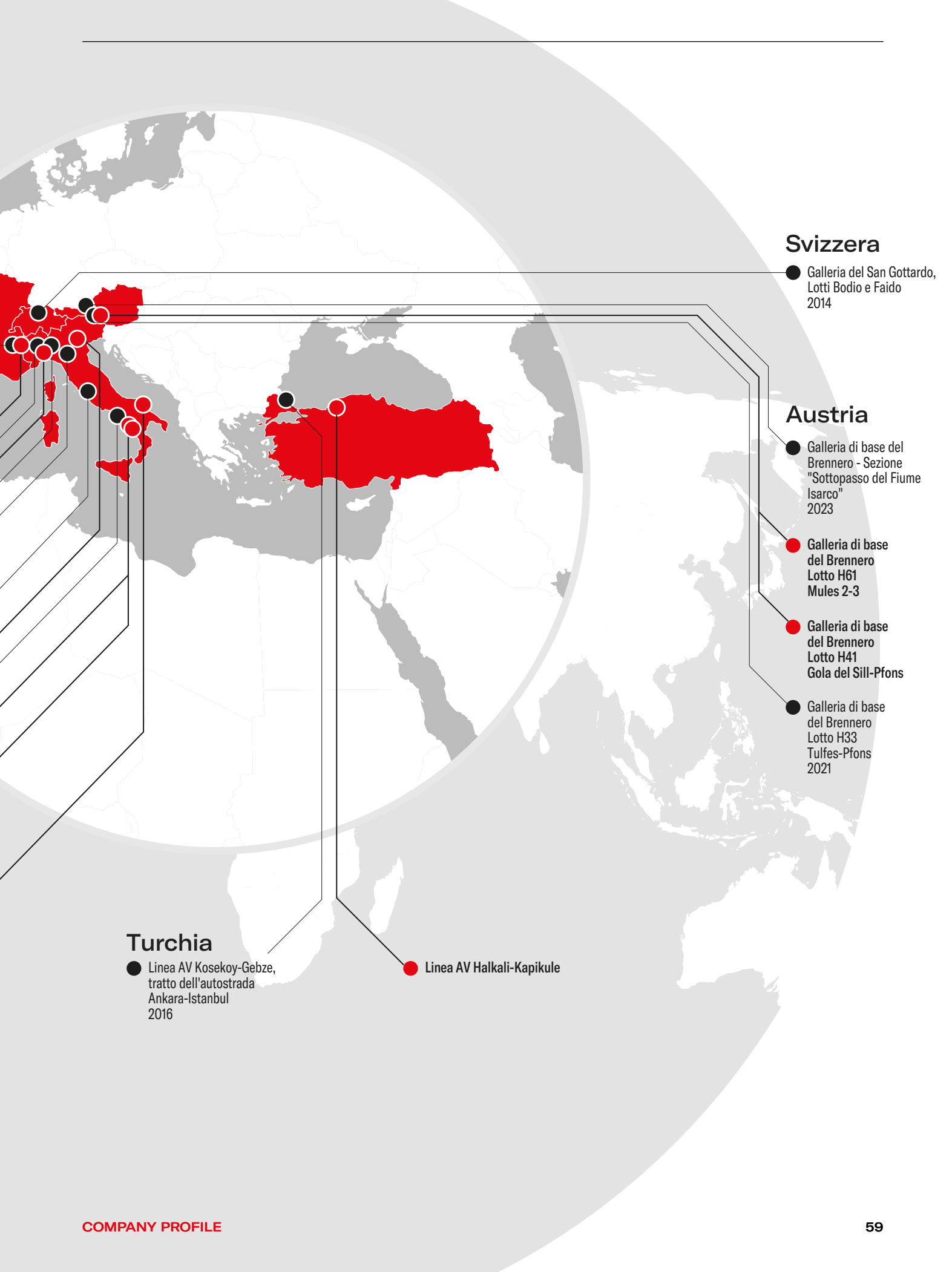
Francia

- Linea AV Torino - Lione Galleria di base - Lotto 2
- Linea AV Torino - Lione Sito di sicurezza di Modane, Lotto 5A
- TGV Nord Aronde (Lotto 19-16) 1992
- TGV Lille e viadotto A5 1992
- Linea TGV Rhone-Alps, Viadotto "Rhone" 1992

- Linea AV Salerno-Reggio Calabria Raddoppio Cosenza/Paola-San Lucido (Galleria Santomarco)
- 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

LEGENDA

- — Progetti in corso
- — Progetti completati
XXXX Data di completamento



Svizzera

- Galleria del San Gottardo, Lotti Bodio e Faido 2014

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





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).

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



ITALIA

CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO (LOTTO 3A)

Un'opera strategica per potenziare il sistema della Galleria di Base del Brennero e alleggerire il nodo urbano di Trento

La Circonvallazione Ferroviaria di Trento (Lotto 3A) è un'infrastruttura strategica che si inserisce nel sistema della Galleria di Base del Brennero, contribuendo al potenziamento dell'asse ferroviario ad alta capacità Fortezza-Verona, parte fondamentale del Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo. Il progetto prevede circa 13 km di nuova linea ferroviaria, sviluppati quasi interamente in sotterraneo. Il cuore dell'intervento è una galleria naturale a doppia canna e singolo binario, lunga circa 11 km, con imbocchi in galleria artificiale a doppio binario. L'opera consentirà di deviare il traffico passeggeri e merci dal centro urbano di Trento, migliorando fluidità e regolarità della circolazione, riducendo l'impatto acustico e ambientale sulla città e liberando la linea storica per un uso più funzionale al servizio metropolitano urbano. Per questo lotto opera anche SELI Overseas, società del Gruppo Webuild specializzata nel tunneling.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

13 km
lunghezza linea ferroviaria

~11 km
gallerie artificiali

2
imbocchi in galleria artificiale a doppio binario

KPI DI SOSTENIBILITÀ

-65.000 t
emissioni di CO₂ all'anno

Riduzione significativa del traffico ferroviario nel nodo urbano di Trento

Diminuzione dell'impatto acustico, grazie alla deviazione del traffico merci



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)



TUNNEL DI BASE DELLA LIONE-TORINO (TRE LOTTI)

Un'infrastruttura abilitante per crescita, sostenibilità e integrazione dei mercati europei

La nuova linea AV/AC Lione-Torino è un'opera strategica per l'Europa, che ridisegna i flussi di mobilità di merci e persone tra Italia, Francia e l'intero asse mediterraneo della rete TEN-T, favorendo crescita economica, sostenibilità ambientale e integrazione dei mercati. Webuild è protagonista di questa trasformazione con due lotti ad alta complessità in esecuzione – il Lotto 5A in Francia e i Cantieri Operativi 6&7 in Italia – che contribuiscono alla realizzazione del Tunnel di Base del Moncenisio, cuore dei 57,5 km del collegamento transfrontaliero, e ha ultimato il Lotto Nicchie di Interscambio della Maddalena 1 in Italia. L'opera supera la barriera naturale delle Alpi sostituendo la linea storica del Fréjus, non più adeguata agli standard europei e con pendenze elevate che limitano la capacità di trasporto. Con la nuova linea, i treni viaggeranno più veloci, con minori consumi, maggiore sicurezza e capacità superiore, migliorando l'efficienza complessiva del corridoio europeo. Il Lotto 5A include 4 pozzi verticali paralleli da 500 m per la ventilazione del tunnel di base e 3 km di gallerie. I Cantieri 6&7 includono 25 km scavati con 3 TBM e 21 km con metodi tradizionali. Il Lotto Nicchie ha previsto 22 nicchie di servizio.

57,5 km

lunghezza complessiva del Tunnel di Base

23,1 km

Tracciato realizzato da Webuild

4

pozzi paralleli verticali di ventilazione da 500 m di profondità

>1.200

persone impiegate (diretti e di terzi)*

1.000.000 t/anno

emissioni evitate di CO₂/anno (dato riferito all'intero tunnel di base)

* Dato aggiornato al 31 dicembre 2025, riferito al Lotto 5A e ai Cantieri Operativi 6&7





ITALIA

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 Battipaglia-Romagnano 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 e include un bivio a Romagnano 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. Otto gallerie saranno scavate con l'impiego di 4 TBM, incluse 3 con testa fresante di oltre 13 metri e tra le più grandi impiegate in Europa da Webuild. Sono previsti inoltre 19 viadotti per un totale di 6 km. Nell'ambito del progetto per l'AV Salerno-Reggio Calabria, il Gruppo Webuild si è più di recente aggiudicato anche il lotto relativo al "Raddoppio Cosenza-Paola/San Lucido" per la realizzazione della Galleria Santomarco.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE*

35 km

lunghezza intera tratta

18 km

sviluppo della tratta in sotterraneo

4

TBM impiegate

KPI DI SOSTENIBILITÀ

Da 5h a 3h40

riduzione tempi di percorrenza sulla tratta Salerno-Reggio Calabria

* Dati riferiti al Lotto 1A
Battipaglia-Romagnano



ITALIA

LINEA AV SALERNO-REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA - PAOLA/ SAN LUCIDO (GALLERIA SANTOMARCO)

Un'infrastruttura strategica per potenziare i collegamenti tra la costa tirrenica e l'entroterra calabrese e l'itinerario merci Bari-Taranto-Gioia Tauro

Il Raddoppio Cosenza-Paola/San Lucido è uno degli interventi più rilevanti della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria. L'opera è destinata a migliorare capacità ed efficienza del collegamento ferroviario tra la costa tirrenica e l'area urbana di Cosenza, potenziando anche l'itinerario merci Bari-Taranto-Gioia Tauro. Il progetto prevede circa 22,2 km di linea, quasi tutta in sotterraneo, con elemento principale la nuova Galleria Santomarco, lunga oltre 15 km, una delle più importanti opere lungo la direttrice Salerno-Reggio Calabria. La nuova galleria correrà parallelamente, a circa 100 m di distanza, rispetto a quella esistente a binario unico, che verrà dismessa una volta completati i lavori. Per lo scavo è previsto l'impiego di 4 TBM per realizzare una galleria a doppia canna e singolo binario. Il tracciato interessa i comuni di Paola, San Lucido, Rende, Montalto Uffugo, San Vincenzo la Costa, San Fili. L'intervento include 9 ponti e 2 viadotti ferroviari, tra cui un viadotto da 350 m che attraversa l'autostrada A2 e uno da 205 m che scavalca il torrente Settimo. Il progetto rientra nel completamento della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria, per cui Webuild sta realizzando anche il Lotto 1A Battipaglia-Romagnano.

KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

22,2 km

lunghezza complessiva della tratta

>15 km

sviluppo della Galleria Santomarco

4

TBM impiegate

KPI DI SOSTENIBILITÀ

1.500

picco posti di lavoro generati sul territorio

Da 5h a 3h40

riduzione tempi di percorrenza sulla tratta Salerno-Reggio Calabria



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 - relativi alle tratte 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, in Campania, 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" ha completato lo scavo della 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*

~141.000 t

emissioni CO₂ evitate in media ogni anno*

* Dato stimato riferito all'intera linea
Napoli-Bari



ITALIA

LINEA AV/AC NAPOLI-BARI LOTTO ORSARA-BOVINO

Parte di un progetto strategico per connettere il Mezzogiorno all'Europa

Webuild è all'opera su quattro lotti della linea AV/AC Napoli-Bari – riferiti alle tratte 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, 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*

~141.000 t

emissioni CO₂ evitate in media ogni anno*

* 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 – relativi alle tratte 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). 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*

~141.000 t

emissioni CO₂ evitate in media ogni anno*

* 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 – relativi alle tratte 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 in territorio campano, partendo da Napoli, 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*

~141.000 t

emissioni CO₂ evitate in media ogni anno*

* Dato stimato riferito all'intera linea Napoli-Bari



ITALIA

STAZIONE AV NAPOLI-AFRAGOLA

Design futuristico e ingegneria d'eccellenza per un'opera 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 la progettazione e la 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





ITALIA

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

Un collegamento ferroviario strategico per rispondere alle sfide della mobilità contemporanea

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 e 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

IMPATTO NEL MONDO PRINCIPALI FERROVIE

Francia

- Linea Ferroviaria del Sempione
1910
- Linea Ferroviaria
Marsiglia - Ventimiglia
1991

Norvegia

- Linea Ferroviaria
Nykirke-Barkaker

Canada

- Canadian Pacific
Limited, CP Railroad
1983
- Canadian Pacific
Railroad - Galleria del Rogers Pass
1988

Svizzera

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

Algeria

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

Cameroon

- Ferrovie
Transcamerunense
1987

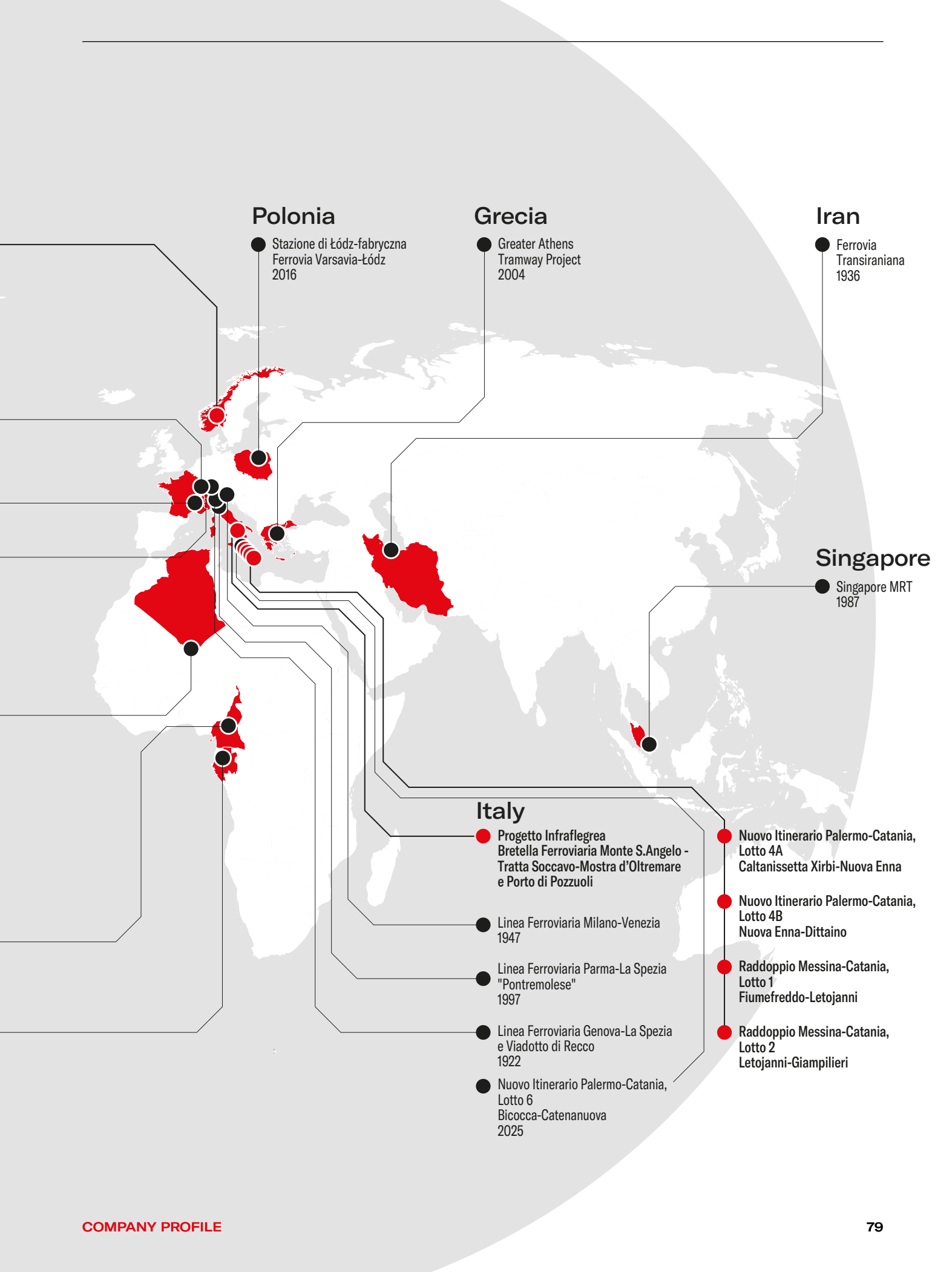
Gabon

- Ferrovie
Transgabonense
1986

LEGENDA

- — Progetti in corso
- — Progetti completati
XXXX Data di
completamento





Polonia

● Stazione di Łódź-fabryczna
Ferrovia Varsavia-Łódź
2016

Grecia

● Greater Athens
Tramway Project
2004

Iran

● Ferrovia
Transiraniana
1936

Singapore

● Singapore MRT
1987

Italy

● 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

● Nuovo Itinerario Palermo-Catania,
Lotto 6
Bicocca-Catenanuova
2025

● Nuovo Itinerario Palermo-Catania,
Lotto 4A
Caltanissetta Xirbi-Nuova Enna

● Nuovo Itinerario Palermo-Catania,
Lotto 4B
Nuova Enna-Dittaino

● Raddoppio Messina-Catania,
Lotto 1
Fiumefreddo-Letojanni

● Raddoppio Messina-Catania,
Lotto 2
Letojanni-Giampileri



ITALIA

RADDOPPIO MESSINA-CATANIA LOTTO 1 FIUMEFREDDO-LETOJANNI

Progetto fondamentale per lo sviluppo della mobilità sostenibile nel Sud Italia

Webuild sta realizzando sei tratte della direttrice ferroviaria Palermo-Catania-Messina, per cui ha già ultimato il Lotto 6 Bicocca-Catenanuova. Il Lotto 1 Fiumefreddo-Letojanni è parte della linea 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 metri con un arco con luce di 120 metri, sarà uno dei ponti ad arco più lunghi d'Italia. Lo scavo delle due canne della galleria 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

RADDOPPIO MESSINA-CATANIA LOTTO 2 LETOJANNI-GIAMPILIERI

Un investimento per una mobilità più rapida e sostenibile in Sicilia e nel Sud Italia

Webuild sta realizzando sei tratte della direttrice ferroviaria Palermo-Catania-Messina, per cui ha già ultimato il Lotto 6 Bicocca-Catenanuova. Il Lotto 2 Letojanni-Giampileri 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 Fiumefreddo-Letojanni - realizzato anche questo da Webuild - e sarà la più lunga dell'intera tratta Giampileri-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

NUOVO ITINERARIO PALERMO-CATANIA LOTTO 1+2 FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE

La nuova dorsale ferroviaria che accelera la connessione tra Palermo e Catania

Webuild sta realizzando sei tratte della direttrice ferroviaria Palermo-Catania-Messina, per cui ha già ultimato il Lotto 6 Bicocca-Catenanuova. 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 e 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 7 km di strade di collegamento e 3 stazioni, di cui una (Valle del Torto) da realizzare e le altre due (Cerdea 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

NUOVO ITINERARIO PALERMO- CATANIA LOTTO 4A CALTANISSETTA XIRBI-ENNA

Una linea ferroviaria più moderna e veloce
per favorire la mobilità sostenibile in Sicilia

Webuild sta realizzando sei tratte della direttrice ferroviaria Palermo-Catania-Messina, per cui ha già ultimato il Lotto 6 Bicocca-Catenanuova. 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 e una maggiore capacità e velocità di trasporto per le merci. Il Lotto 4A Caltanissetta Xirbi-Enna è parte della direttrice Palermo-Catania e prevede la progettazione esecutiva e la realizzazione di 27 km di nuova linea. 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. Sono previste anche una nuova stazione (Caltanissetta Xirbi) e 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

NUOVO ITINERARIO PALERMO- CATANIA LOTTO 3 LERCARA DIRAMAZIONE-CALTANISSETTA XIRBI

Una nuova linea ferroviaria per favorire la mobilità sostenibile in Sicilia

Webuild sta realizzando sei tratte della direttrice ferroviaria Palermo-Catania-Messina, per cui ha già ultimato il Lotto 6 Bicocca-Catenanuova. 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 e una maggiore capacità e velocità di trasporto per le merci. Il Lotto 3 Lercara diramazione-Caltanissetta Xirbi è parte della direttrice Palermo-Catania e prevede 47 km di nuova linea. 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 Vallerlunga 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

NUOVO ITINERARIO PALERMO-CATANIA LOTTO 6 CATENANUOVA-BICOCCA

Un lotto ferroviario al servizio della mobilità sostenibile in Sicilia

Webuild sta realizzando sei tratte della direttrice ferroviaria Palermo-Catania-Messina, per cui ha già ultimato il Lotto 6 Catenanuova-Bicocca. 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 Catenanuova-Bicocca è parte della direttrice Palermo-Catania e ha previsto il raddoppio di circa 38 km di linea, sviluppato in parte in affiancamento alla linea storica 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.

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 FERROVIARIA PALERMO- CATANIA LOTTO 4B ENNA-DITTAINO

Una nuova linea per favorire la mobilità sostenibile in Sicilia

Webuild sta realizzando sei tratte della direttrice ferroviaria Palermo-Catania-Messina, per cui ha già ultimato il Lotto 6 Bicocca-Catenanuova. 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 Enna-Dittaino è parte della direttrice Palermo-Catania e prevede la progettazione esecutiva e la realizzazione di circa 15 km di nuova linea, 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

IMPATTO NEL MONDO PRINCIPALI STRADE E AUTOSTRADE

Stati Uniti

- I-95 Express Lanes, Virginia 2014
- I-495 Capital Beltway Express Lanes, Virginia 2013
- Interstate - 64, Virginia
- Interstate - 75, Florida
- Autostrada I-405, California
- I-10 Corridor Express Lanes, California
- I-77 Roadway System, South Carolina
- Interstate - 85, North Carolina

Polonia

- Autostrada S-7, tratto Naprawa-Skomielna Biala e tunnel Zakopianka

Francia

- Tunnel Autostradale del Frejus 1980

LEGENDA

- — Progetti in corso
- — Progetti completati
XXXX Data di completamento

Cile

- Autostrada est-ovest a Santiago del Cile 2005

Argentina

- Autostrada "Acceso Nord", Buenos Aires 2001

Brasile

- Sistema autostradale Anchieta - Imigrantes 2002

Turchia

- Autostrada Marmara settentrionale 2018
- Autostrada dell'Anatolia 2010

Emirati Arabi Uniti

- Umm Lafina Link Road
- Dubai Parallel Roads 2013
- Ras Al Khor Interchange - Dubai 2012

Australia

- North East Link project (NEL) - Melbourne

Italia

- Autostrada Pedemontana Lombarda, Lotti B,C2
- Autostrada Pedemontana Lombarda 2015
- Autostrada A1 "Autostrada del Sole" 1964
- Tunnel autostradale del Gran Sasso 1982
- Autostrada A22 del Brennero 1974
- Quadrilatero Marche - Umbria (Maxilotto 2)
- Strada Nazionale Jonica, Terzo Maxilotto
- Autostrada Ragusa - Catania, Lotto 1
- Autostrada Salerno - Reggio Calabria 2016



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, in fase di ultimazione, 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.

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



NEWO DESIGN s.r.l.

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, 13 gallerie, 16 viadotti per 7 km di lunghezza totale, 4 svincoli e opere minori. 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

38 km

a doppia carreggiata

13

gallerie

16

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**

IMPATTO NEL MONDO PRINCIPALI PONTI E VIADOTTI

Stati Uniti

- Ponte di Unionport, New York
2025
- Sostituzione del ponte Max Brewer
2013
- Sostituzione del ponte sul fiume Halls
2017
- Long Beach International
Gateway
2020

Colombia

- Ponte di Barranquilla
1974

Argentina

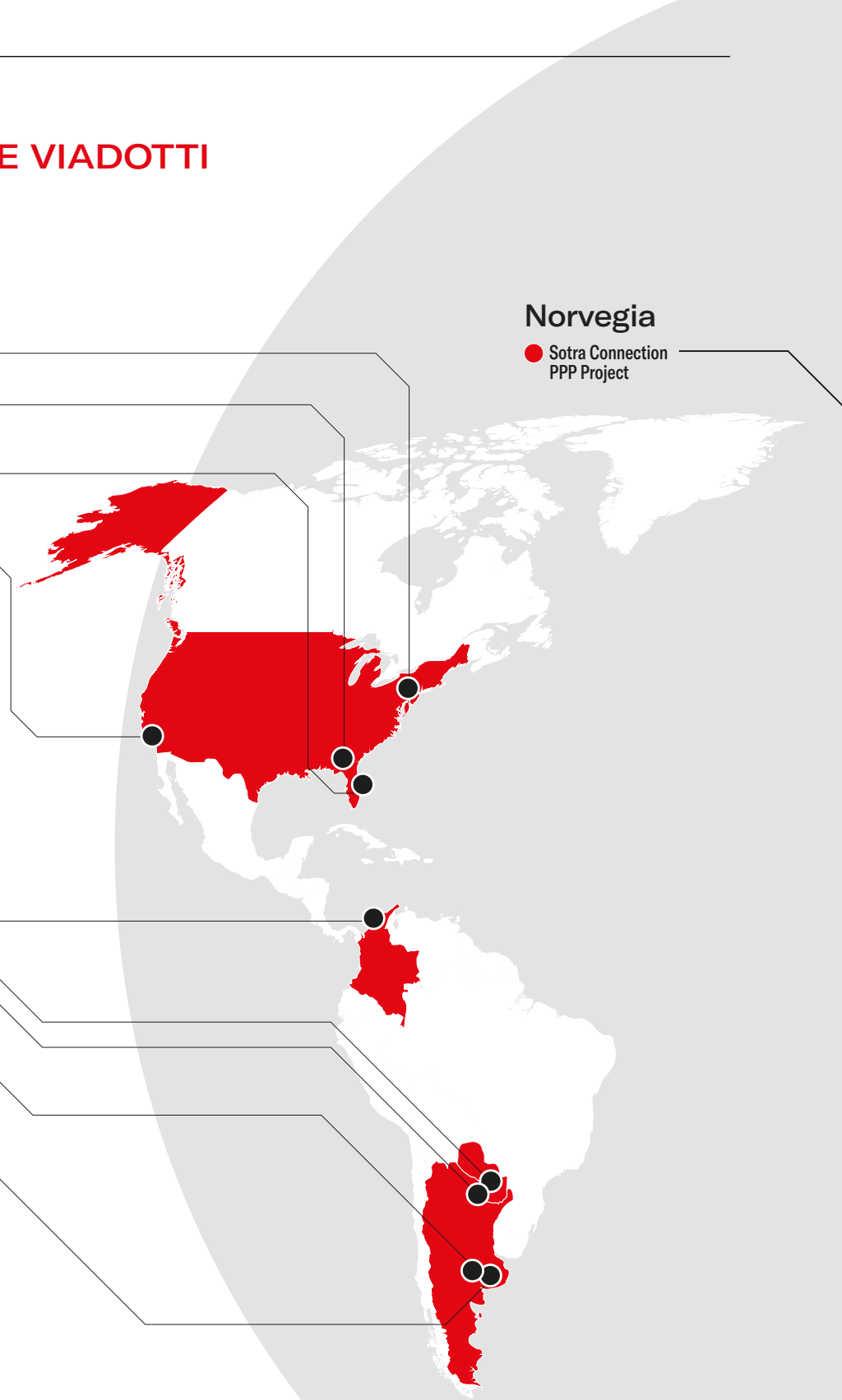
- Ponte Posadas-Encarnacion
1990
- Ponte Chaco Corrientes
1973
- Ponti di Brazo Largo
1976
- Ponte autostradale
Rosario-Victoria
2003

Norvegia

- Sotra Connection
PPP Project

LEGENDA

- — Progetti in corso
- — Progetti completati
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

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

Libia

● Ponte di Wadi-El Kuf 1971

Lesotho

● Ponte di Senqu 2026

Australia

● Viadotto dello Skytrain, Sydney Metro Northwest 2018



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 garantisce la longevità mantenendo i massimi livelli di sicurezza grazie a uno speciale sistema che deumidifica 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, CALIFORNIA

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. 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 260 t 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



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 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 minuti, dai precedenti 60 minuti, 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



AUSTRALIA

SKYTRAIN – SYDNEY METRO NORTHWEST

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

Il progetto Skytrain della linea 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

IMPATTO NEL MONDO

PRINCIPALI PORTI E LAVORI MARITTIMI

Italia

● Porto di Civitavecchia
Banchina delle navi da crociera
2000

● Porto di Pozzuoli
2006

● Porto di Napoli
1996

● Porto industriale di Olbia e Bacino di Isola Bianca
1999

● Porto di Santa Teresa di Gallura (Sassari)
1999

● Porto di Porto Torres
Aggiornamento tecnico
2007

● Nuova Diga Foranea di Genova

● Porto di Gioia Tauro
1987

● Porto di Palermo
1948

LEGENDA

● Progetti in corso

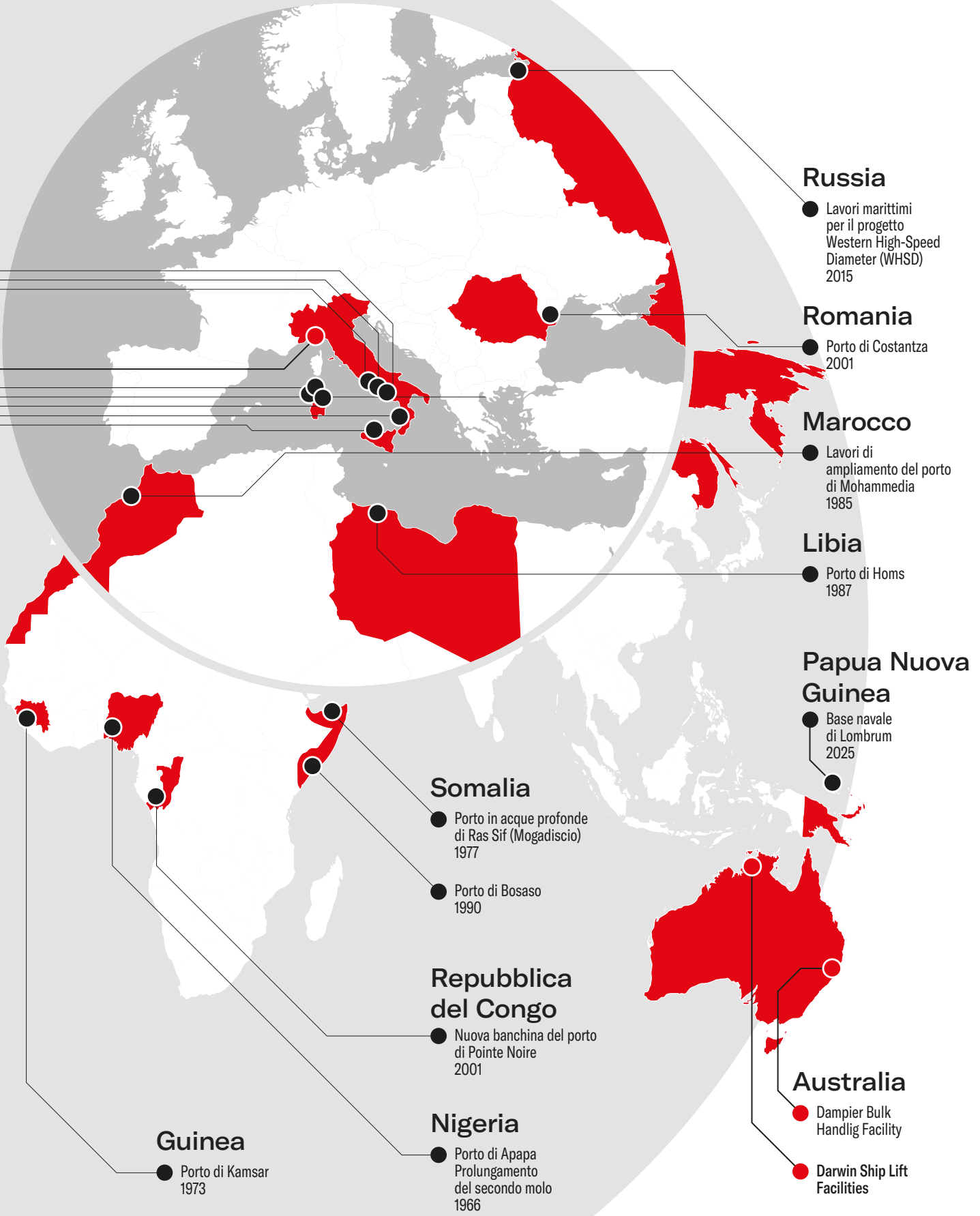
● Progetti completati
XXXX Data di completamento

Honduras

● Porto di San Lorenzo
1979

Panama

● Il nuovo Canale di Panama
2016





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, 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

IMPATTO NEL MONDO

CLEAN HYDRO ENERGY

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



L'energia idroelettrica rappresenta una delle colonne portanti della transizione energetica globale. La sua grande affidabilità e flessibilità consente infatti di bilanciare e stabilizzare l'energia prodotta da fonti rinnovabili intermittenti, come l'eolico e il solare, garantendo continuità alla rete elettrica.

È inoltre una delle soluzioni rinnovabili con il costo unitario più basso, caratteristica che la rende particolarmente strategica nelle aree del mondo dove l'accesso all'elettricità è ancora limitato e la crescita demografica e industriale richiede infrastrutture energetiche solide e sostenibili.

I progetti che Webuild sta realizzando nel mondo in questo settore garantiranno 50.000 GWh/anno di energia elettrica rinno-

vabile. Si tratta di opere determinanti per la sicurezza energetica dei territori che stanno sorgendo soprattutto in Asia Centrale e Australia. Queste nuove capacità produttive permetteranno di evitare milioni di tonnellate di CO₂ all'anno, generando benefici ambientali immediati e duraturi.

L'esperienza maturata dal Gruppo nella costruzione di dighe e impianti idroelettrici in Europa, Nord e Sud America, Africa, Asia e Oceania ci consente di operare con efficacia in contesti geologici, climatici e sociali molto diversi tra loro. Lavoriamo nel pieno rispetto degli standard internazionali, ambientali e sociali, garantendo opere che diventano riferimenti riconosciuti a livello globale per qualità, sicurezza e performance.



IMPATTO NEL MONDO

PRINCIPALI PROGETTI CLEAN HYDRO ENERGY

Canada

- James Bay Hydroelectric Power Project 1982

Islanda

- Centrale idroelettrica di Kárahnjúkar 2008

Svizzera

- Diga della Val di Lei 1960

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 Yacyretà 1998
- Centrale idroelettrica di Yaciretà (Progetto Brazo Aña Cuá)

Ghana

- Centrale idroelettrica di Akasombo 1966

Uganda

- Centrale idroelettrica di Bujagali 2013

Zambia

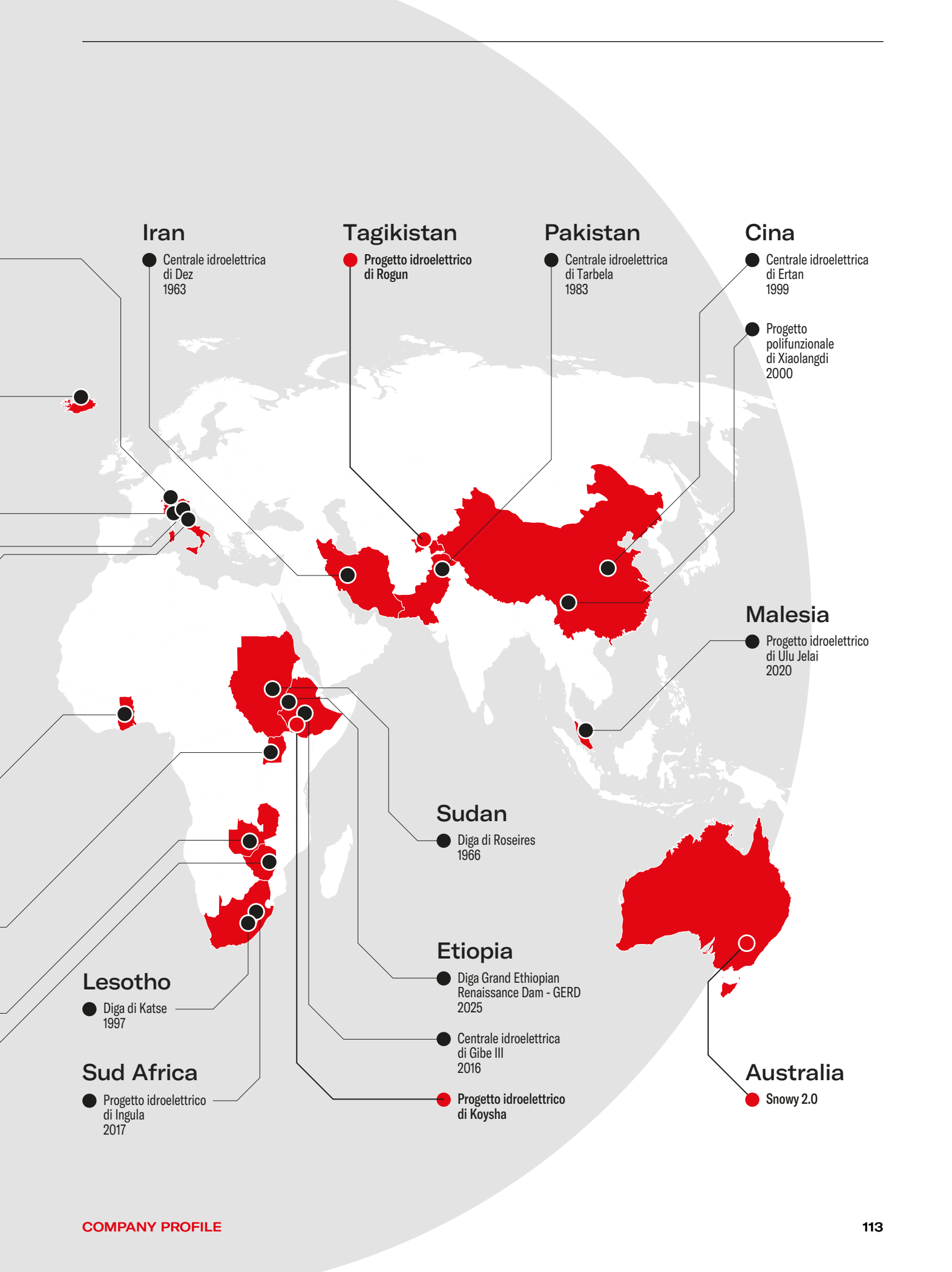
- Centrale idroelettrica di Kariba 1960

Zimbabwe

- Osborne Dam 1994

LEGENDA

- — Progetti in corso
- — Progetti completati
XXXX Data di completamento



Iran

● Centrale idroelettrica di Dez 1963

Tagikistan

● Progetto idroelettrico di Rogun

Pakistan

● Centrale idroelettrica di Tarbela 1983

Cina

● Centrale idroelettrica di Ertan 1999
● Progetto polifunzionale di Xiaolangdi 2000

Malesia

● Progetto idroelettrico di Ulu Jelai 2020

Sudan

● Diga di Roseires 1966

Etiopia

● Diga Grand Ethiopian Renaissance Dam - GERD 2025

● Centrale idroelettrica di Gibe III 2016

● Progetto idroelettrico di Koysha

Lesotho

● Diga di Katse 1997

Sud Africa

● Progetto idroelettrico di Ingula 2017

Australia

● Snowy 2.0



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 (GERD)

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. Ultimata nel 2025, la Grand Ethiopian Renaissance Dam è la diga più grande d'Africa e contribuirà in modo sostenibile allo sviluppo energetico del Paese, supportandolo nel percorso di avvicinamento alla neutralità carbonica e contribuendo ad evitare l'emissione nell'atmosfera di oltre 2 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno. GERDP è stato 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 state realizzate 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 rullato 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

IMPATTO NEL MONDO

CLEAN WATER

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

Il Gruppo è tra i leader mondiali nel settore delle infrastrutture idriche e opera lungo l'intero ciclo dell'acqua: dalla produzione di acqua potabile fino al trattamento e al riuso delle acque reflue.

Da oltre un decennio, Webuild figura ai vertici delle classifiche internazionali del settore, grazie anche a Fisia Italmimpianti, società del Gruppo specializzata nel trattamento e nella dissalazione delle acque.

Questa competenza integrata ci rende un partner strategico per amministrazioni pubbliche e operatori privati, soprattutto nelle regioni caratterizzate da forte stress idrico, come il Medio Oriente, dove il Gruppo ha realizzato infrastrutture fondamentali per milioni di persone.

Webuild vanta inoltre una profonda esperienza nella costruzione di impianti di stoccaggio per usi potabili e irrigui, in interventi di recupero ambientale e in progetti volti al potenziamento delle reti di gestione delle acque reflue urbane. Queste opere contribuiscono a rendere i sistemi idrici più resilienti di fronte a eventi meteorologici estremi sempre più frequenti su scala globale.

Oggi, oltre 20 milioni di persone sono servite dagli impianti di dissalazione realizzati da Fisia Italmimpianti. Più in generale, sono oltre 12 milioni le persone che saranno servite dalle infrastrutture idrauliche in costruzione dal Gruppo. Questi numeri testimoniano un impegno concreto nel garantire accesso all'acqua, sicurezza idrica e sostenibilità nei territori che affrontano le maggiori sfide climatiche e ambientali.

IMPATTO NEL MONDO 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

Argentina

- Impianto di recupero ambientale di Riachuelo Lotto 2 2025

Nigeria

- Adiyari - Acquedotto Fase II

LEGENDA

- — Progetti in corso
- — Progetti completati
XXXX Data di completamento

Turchia

- Impianto di depurazione di Atakoy 2018

Emirati Arabi Uniti

- Impianto di desalinizzazione di Takreer per il progetto CBDC, Abu Dhabi 2017
- Jebel Ali M1,M2,M3 2012
- Jebel Ali L2 2008
- Jebel Ali L1 2006
- Taweelah B (ampliamento) 2007

Qatar

- Ras Abu Fontas B2 2018
- Ras Abu Fontas A1 2010

Oman

- Salalah Independent Water Project 2021

Arabia Saudita

- Impianto trattamento acque per water injection di Zuluf
- Shoaiba 3 Expansion II 2019

Australia

- Woodman Point Water Resource Recovery Facility Upgrade Project



ARGENTINA

IMPIANTO DI RECUPERO AMBIENTALE DI RIACHUELO, LOTTO 2

Il cuore del più grande impianto di pretrattamento delle acque reflue dell'America Latina

Il Lotto 2 rappresenta il nucleo principale del Sistema Riachuelo, infrastruttura strategica per la riqualificazione ambientale del fiume più contaminato dell'Argentina. Realizzato da Fisia Italmimpianti (Gruppo Webuild), integra nel sistema soluzioni ingegneristiche all'avanguardia per il trattamento sostenibile delle acque reflue nell'area metropolitana di Buenos Aires. Il lotto ha infatti previsto la realizzazione di un sistema avanzato di sollevamento con capacità di pompaggio di $36 \text{ m}^3/\text{s}$, un impianto di pretrattamento da $27 \text{ m}^3/\text{s}$ e una stazione di pompaggio in uscita, che permettono di gestire il flusso dei reflui urbani, trasferendoli alla rete di diffusione finale. Questo lotto è una componente essenziale dell'intero sistema che, a regime, è destinato a trattare fino a 2,3 milioni di m^3 di acque reflue al giorno, estendendo la rete fognaria a 1,5 milioni di abitanti e migliorando significativamente la qualità della vita urbana. Nell'ambito del Sistema Riachuelo, Webuild ha realizzato anche il Lotto 3, un tunnel subfluviale da record lungo 12 km, posato a 40 metri di profondità nel Río de la Plata, che convoglia le acque pretrattate attraverso 34 diffusori verticali in acciaio (i riser).



KPI TECNICI / DI PRODUZIONE

2.300.000 m³/g
acque reflue trattate*

27 m³/s
capacità dell'impianto di pretrattamento

36 m³/s
capacità di pompaggio del sistema
di sollevamento

KPI DI SOSTENIBILITÀ

4.300.000
persone servite*

14
comuni coinvolti*

1.500.000
cittadini con accesso per la prima volta
alla rete fognaria*

* Dati riferiti all'intero
Sistema Riachuelo



IMPIANTO DI DISSALAZIONE JEBEL ALI M

Tecnologia al servizio della sostenibilità, che garantisce acqua potabile a 2,5 milioni di persone

Jebel Ali M è un'opera iconica nel panorama globale della dissalazione. Realizzato da Fisia Italmimpianti (Gruppo Webuild), al momento della sua ultimazione questo impianto si identificava come il più grande degli Emirati Arabi Uniti. Grazie ad otto unità di dissalazione, tra le più grandi al mondo, l'impianto produce 636.400 m³ di acqua potabile al giorno destinati all'uso domestico della popolazione di Dubai. L'acqua marina, prelevata dal Golfo Persico attraverso enormi condotte di aspirazione viene trasformata in risorsa vitale grazie a tecnologie avanzate e processi ad alta efficienza. Nel 2014, Jebel Ali M ha ricevuto il prestigioso riconoscimento di "Desalination Plant of the Year" ai Global Water Awards, a conferma dell'eccellenza ingegneristica e dell'impatto strategico sul territorio del progetto.

8x17.5 MIGD

unità

9

performance ratio

112°C

temperatura massima della salamoia

636.400 m³

acqua prodotta al giorno

2.500.000

persone servite





TURCHIA

IMPIANTO DI DEPURAZIONE DI ATAKOY

Tecnologia avanzata per il trattamento e il riutilizzo delle acque reflue a Istanbul, al servizio di un distretto di circa 1 milione di persone

Situato nella parte sud-occidentale di Istanbul, sul versante europeo, l'impianto di Atakoy serve un'area urbana di circa 1 milione di abitanti, trattando fino a 20.000 m³ di acque reflue al giorno. Grazie a processi biologici avanzati, l'impianto garantisce elevati standard ambientali, contribuendo alla tutela del Mar di Marmara e alla sostenibilità idrica della metropoli. Realizzato da Fisia Italimpianti (Gruppo Webuild), il progetto ha previsto i lavori di ammodernamento di prima fase e la costruzione di una nuova sezione ad alta efficienza. L'impianto impiega la tecnologia MBR (Membrane Bio Reactor), una soluzione al tempo innovativa per la Turchia, che consente il riutilizzo dell'acqua trattata per usi non potabili come 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) di Toronto è tra i più grandi e storici impianti di trattamento delle acque reflue del Canada. Il progetto prevede la costruzione di una nuova linea di scarico per le acque trattate nel Lago Ontario, con l'obiettivo di migliorare la qualità dell'acqua e proteggere l'ecosistema lacunare. Le principali opere includono: un pozzo onshore profondo 85 metri e con diametro interno di 16 metri situato nei pressi della costa; una galleria lunga 3,5 km (diametro interno di 7 metri), realizzata sotto il fondale del Lago Ontario con impiego di una Tunnel Boring Machine (TBM); 50 diffusori (riser) installati lungo il tunnel per lo scarico controllato dell'acqua trattata nel lago; un nuovo canale di collegamento tra l'impianto di depurazione e il pozzo di scarico. Una volta completato, l'impianto sarà in grado di gestire fino a 3.923 megalitri al giorno, contribuendo in modo significativo alla sostenibilità ambientale e alla qualità della vita urbana.

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

IMPATTO NEL MONDO

PRINCIPALI OPERE IDRAULICHE

Stati Uniti

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

● Kansas City's Levees Flood Protection Project (Missouri)

● Ship Canal
Progetto di Qualità delle acque -
Progetto di Tunnel di stoccaggio (Washington)

● West Side CSO Tunnel Project
Portland (Oregon)
2006

● Lake Mead Intake Hydraulic Tunnel,
Las Vegas (Nevada)
2016

● Cleveland, OH Dugway Storage Tunnel (Ohio)
2020

● Anacostia River Tunnel,
Washington, D.C.
2018

● Northeast Boundary Tunnel (NEBT),
Washington D.C.
2025

LEGENDA

● — Progetti in corso

● — Progetti completati
XXXX Data di completamento

Argentina

● Impianto di Recupero Ambientale Riachuelo (Lotto 3 Tunnel Idraulico) 2023

Qatar

● Progetto idraulico di Abu Hamour 2018

Emirati Arabi Uniti

● Tunnel fognario profondo di Abu Dhabi 2014



ARGENTINA

IMPIANTO DI RECUPERO AMBIENTALE RIACHUELO, LOTTO 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

ANACOSTIA RIVER TUNNEL

Una infrastruttura pluripremiata per ripulire i fiumi di Washington D.C.

Il progetto Anacostia River Tunnel, parte del più ampio Clean Rivers Project promosso dalla DC Water Authority, rappresenta un intervento strategico per la tutela ambientale e la resilienza urbana della capitale statunitense. Il progetto ha previsto la costruzione di un tunnel idraulico lungo 3,8 km, collegato alla rete fognaria del distretto, che contribuisce a ridurre del 98% il volume delle acque reflue e di dilavamento che altrimenti confluirebbero nel fiume Anacostia, contribuendo in modo significativo al suo risanamento. L'innovazione e la sostenibilità sono state al centro del progetto. La Tunnel Boring Machine (TBM) impiegata per lo scavo del tunnel è stata interamente assemblata in superficie e calata nel pozzo tramite un sistema a carroponte e l'impiego di martinetti idraulici, che hanno permesso di ottimizzare tempi e risorse. Sono stati utilizzati conci prefabbricati in calcestruzzo rinforzati con fibre per il rivestimento del tunnel e guarnizioni innovative, ancorate direttamente al concio durante il getto, che hanno permesso di risparmiare materiale e manodopera rispetto a soluzioni tradizionali. Nel 2017, il progetto ha ricevuto prestigioso ITA Tunneling Award come iniziativa di sostenibilità dell'anno.

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%

riduzione stimata della probabilità di inondazione delle aree servite ogni anno

-98%

riduzione stimata delle acque reflue non trattate e acque piovane (acque reflue combinate) scaricate nel fiume Anacostia ogni anno



USA

LAKE MEAD INTAKE HYDRAULIC TUNNEL

Un capolavoro ingegneristico sotterraneo per dissetare l'area di Las Vegas

Il progetto rappresenta una delle sfide più complesse affrontate dal Gruppo Webuild nel settore delle opere sotterranee: garantire l'approvvigionamento idrico di Las Vegas, anche in condizioni di estrema siccità, attraverso una infrastruttura all'avanguardia costruita sotto il Lago Mead. Il progetto assicura fino a 4.500.000 m³ di acqua potabile e per uso domestico all'area metropolitana della città, contribuendo alla resilienza idrica di una delle zone più aride degli Stati Uniti. L'opera ha previsto la realizzazione di un pozzo di accesso verticale scavato nella roccia. Alla base del pozzo è stata realizzata una galleria, lunga circa 4.600 metri e con un diametro di scavo di 7,22 metri, che corre sotto il fondale del lago fino al punto di captazione. La struttura di presa è posizionata alla fine della galleria, a circa 100 metri di profondità, composta da una base in cemento armato e una struttura tubolare in acciaio alta 30 metri, con un diametro di 6 metri 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 Lago Mead

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

IMPATTO NEL MONDO

PRINCIPALI DIGHE A SCOPO IRRIGUO

Italia

- Diga di Mignano 1933
- Diga di Ridracoli 1989
- Diga di Gela, Caltanissetta 1948
- Diga di Ancipa, Enna 1952

Stati Uniti

- Diga Merriman per l'approvvigionamento idrico, Lackawack, NY 1950
- Diga di Neversink per l'approvvigionamento idrico, NY 1950
- Diga di Manasquan 1990

Spagna

- Diga di Alcantara 1968

Marocco

- Diga di Asfalou 2000

Algeria

- Diga di Kramis 2005

Tunisia

- Diga di Siliana 1987

Nigeria

- Diga di Gurara

Cameroon

- Diga di Mape 1987

Zambia

- Diga di Itezitezhi 1977

Namibia

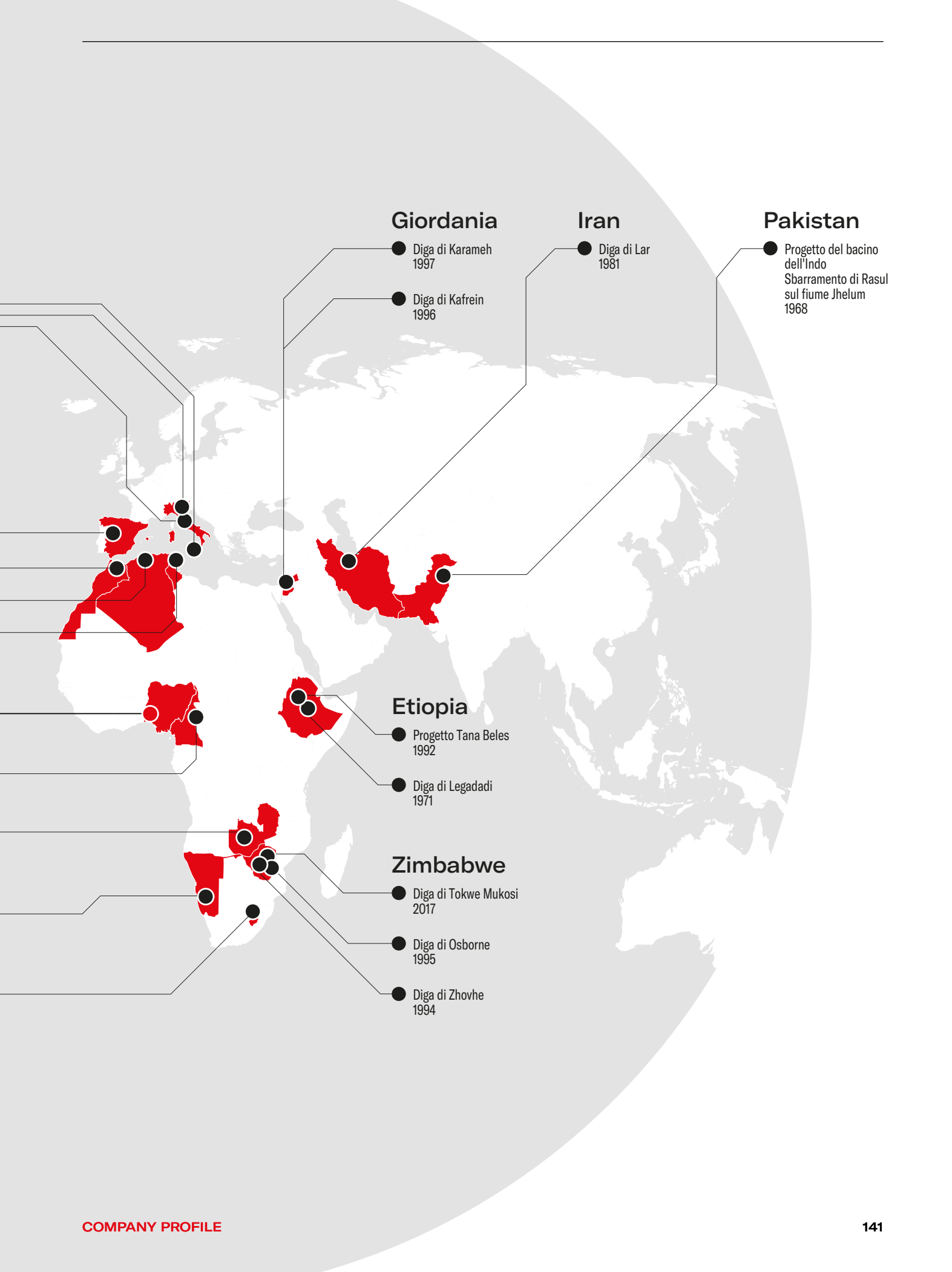
- Diga di Neckartal 2020

Lesotho

- Diga di Mohale 2003

LEGENDA

- Progetti in corso
- Progetti completati
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

Etiopia

- Progetto Tana Beles 1992
- Diga di Legadadi 1971

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



ZIMBABWE

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 m³ 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 metri dotata di griglie che convoglia l'acqua verso una galleria di 6 metri di diametro interno e lunga 350 metri, 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 metri di diametro interno. Gli sfioratori sono due, a calice in spalla sinistra e destra, con una galleria di scarico di 6 metri di diametro e lunga circa 200 metri. 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

IMPATTO NEL MONDO

GREEN BUILDINGS & OTHER

- Edifici civili ed Industriali
- Stadi e infrastrutture sportive
- Ospedali e strutture sanitarie
- Aeroporti
- Progetti per la Transizione Energetica



Costruire il futuro in modo sostenibile è parte integrante della visione di Webuild. Da anni il Gruppo investe in soluzioni architettoniche e ingegneristiche eco-responsabili, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita nelle città e rispondere a sfide globali come l'urbanizzazione crescente, l'inquinamento e la necessità di infrastrutture resilienti. In questo ambito rientrano edifici civili, industriali, commerciali, culturali, sportivi e religiosi progettati per ridurre l'impronta ambientale, ma anche progetti destinati ad accelerare la transizione energetica.

Nel corso della sua storia, il Gruppo Webuild ha realizzato oltre 200 strutture sanitarie, più di 80 infrastrutture aeroportuali e numerosi altri progetti "green" nel mondo. Sono opere che spesso hanno contribuito alla rigenerazione urbana, valorizzando la relazione fra estetica e ingegneria, funzionalità e innovazione, sostenibilità e durabilità.

Tra gli interventi più rappresentativi figurano il Centro Culturale della Fondazione Stavros Niarchos ad Atene, lo Stadio Al-Bayt di Doha,

il nuovo Centro Direzionale ENI a San Donato Milanese e il Kingdom Centre di Riyadh.

L'adozione di schemi di certificazione come il LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) – tra i sistemi di valutazione green più riconosciuti a livello mondiale – consente di ridurre l'impatto ambientale sia in fase costruttiva sia nell'intero ciclo di vita dell'opera. L'impiego di materiali a basso impatto e l'ottimizzazione dei processi produttivi e logistici permettono di diminuire emissioni e consumi, mentre la progettazione orientata all'efficienza energetica e idrica assicura prestazioni ambientali superiori negli anni. I benefici associati agli approcci di Eco-design & Construction sono concreti e misurabili: diversi studi ufficiali indicano che un edificio "green" consuma in media dal 15% al 40% di energia in meno rispetto a un edificio tradizionale, contribuendo così alla riduzione delle emissioni climalteranti e dell'impatto ambientale complessivo.

IMPATTO NEL MONDO

PRINCIPALI PROGETTI GREEN BUILDINGS & OTHER

Svizzera

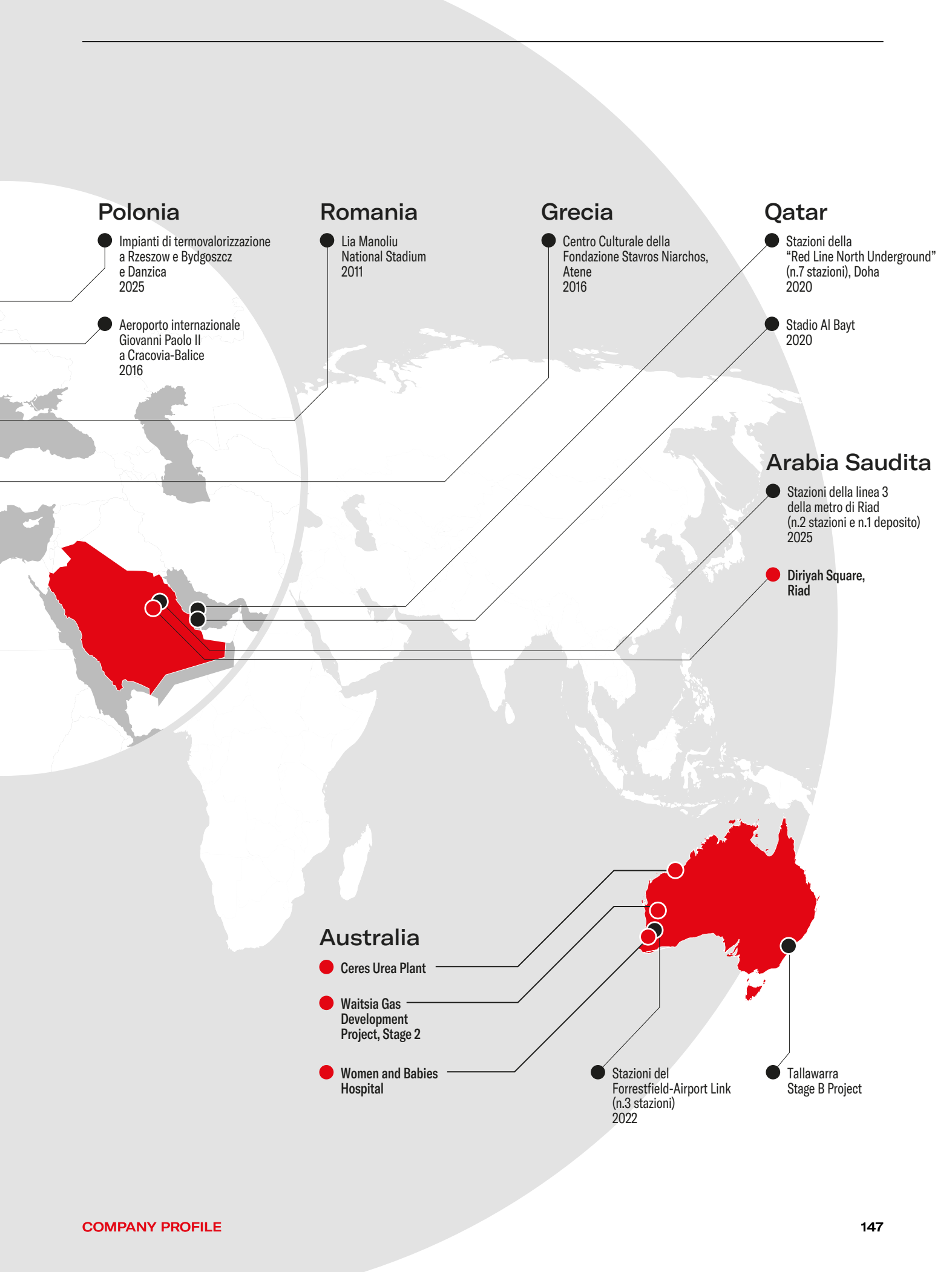
- Uffici delle Nazioni Unite, Ginevra
- Residenza Le Bolle, Agno
- Parc du Simplon, Lausanne 2022
- Centro logistico Gucci, Canton Ticino 2013

Italia

- Metro di Milano
Linea 4 - Stazioni (n.7 stazioni e n.1 deposito)
2024
- Nuova sede ENI, Milano
2023
- Palazzo Lombardia, Milano
2006
- Expo di Milano
Centro Fiera di Rho-Pero
2005
- Nuovo ospedale a Venezia-Mestre
("Ospedale dell'Angelo")
2008
- Nuovo Polo Cardiovascolare
"Cuore" del Policlinico Gemelli
- Nuovo Auditorium,
Roma
2002
- Nuovo ospedale a Napoli
("Ospedale Del Mare")
2015
- Stazione ferroviaria
Afragola Alta Velocità
2017
- Ospedale
di Monopoli-Fasano
2025
- Amendola (Foggia)
Hangar base aerea
2015

LEGENDA

- — Progetti in corso
- — Progetti completati
XXXX Data di
completamento



Polonia

- Impianti di termovalorizzazione a Rzeszow e Bydgoszcz e Danzica 2025
- Aeroporto internazionale Giovanni Paolo II a Cracovia-Balice 2016

Romania

- Lia Manoliu National Stadium 2011

Grecia

- Centro Culturale della Fondazione Stavros Niarchos, Atene 2016

Qatar

- Stazioni della "Red Line North Underground" (n.7 stazioni), Doha 2020
- Stadio Al Bayt 2020

Arabia Saudita

- Stazioni della linea 3 della metro di Riad (n.2 stazioni e n.1 deposito) 2025
- Diriyah Square, Riad

Australia

- Ceres Urea Plant
- Waitsia Gas Development Project, Stage 2
- Women and Babies Hospital
- Stazioni del Forrestfield-Airport Link (n.3 stazioni) 2022
- Tallawarra Stage B Project



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

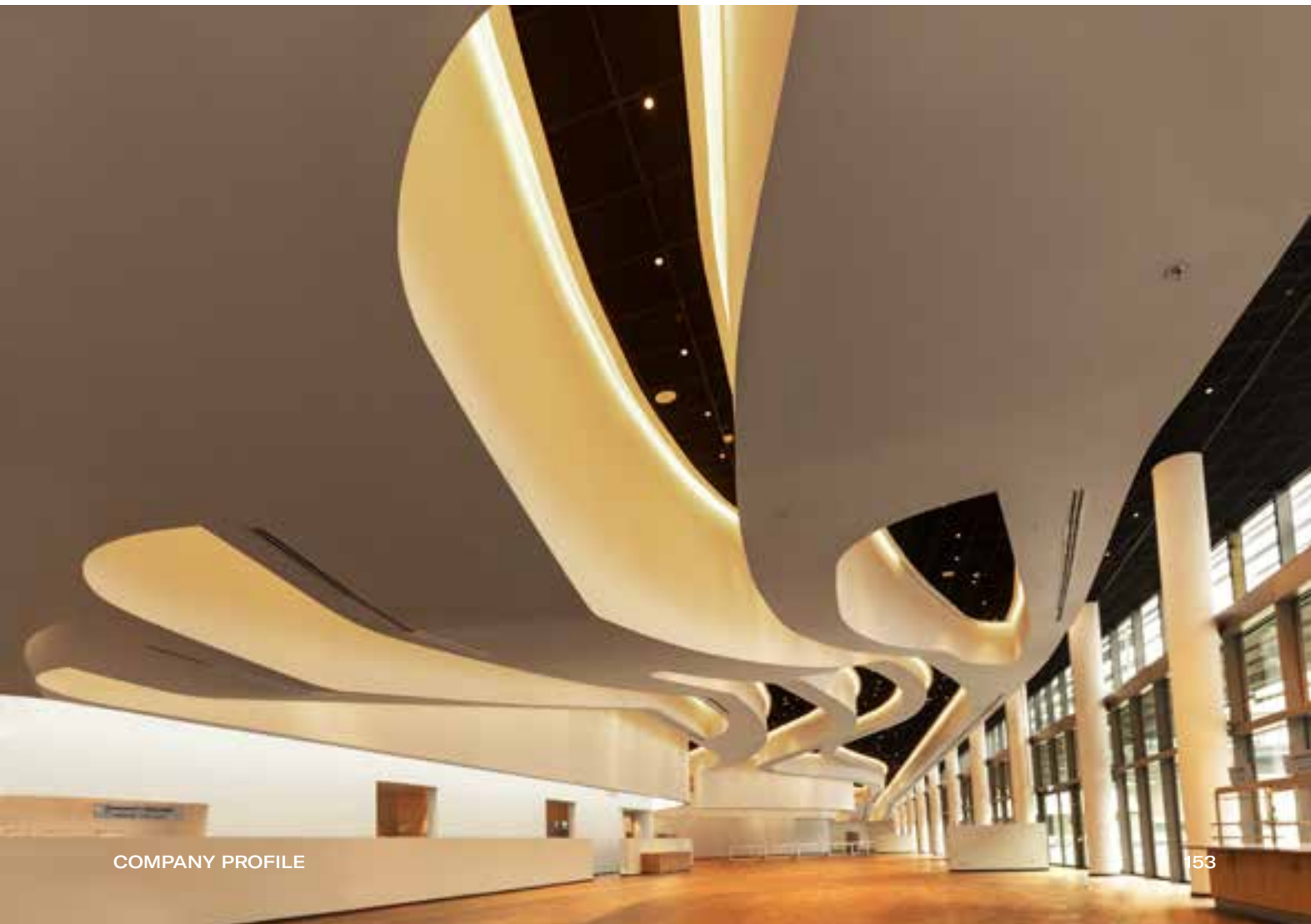
650 t
acciaio strutturale impiegato

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

DIRIYAH GATE DEVELOPMENT PROJECT

Uno dei progetti di sviluppo urbanistico più ambiziosi in corso nel Regno

Il Diriyah Gate Development Project è uno dei progetti di sviluppo urbanistico più iconici e ambiziosi attualmente in corso nel Regno. Punta a trasformare Diriyah – sede del sito Unesco di At-Turaif, a nord-ovest di Riyadh – in uno dei principali poli culturali e commerciali del Regno, ispirato nell'architettura al tradizionale stile Nadji. Il Gruppo Webuild è protagonista della sua realizzazione con una serie di interventi. Il Package 2 - Super Basement Works, in fase di avanzata realizzazione, include la realizzazione di un parcheggio multipiano interrato da 10.500 posti auto, una infrastruttura complessa e avanzata sviluppata su una superficie costruita di circa 1 milione di metri quadrati e opere connesse. Il Package 3 Retail and Lifestyle (incluso Finishing and MEP), di più recente aggiudicazione, prevede la costruzione di oltre 70 edifici e spazi pubblici, una destinazione retail & lifestyle unica, interamente pedonale, su una superficie di circa 365.000 metri quadrati. Il Gruppo è inoltre impegnato nella realizzazione di ulteriori opere strutturali, riferite alle sole strutture dei Package 3 (Retail e lifestyle), 6 (Uffici), 7 (Grande Moschea) e 4 (Hospitality).

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)

* Dati riferiti al solo Package 2



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 05

INNOVAZ



IONE

INNOVAZIONE

LA NOSTRA CHIAVE PER IL FUTURO



Innovare significa immaginare ciò che ancora non esiste e avere la visione per trasformarlo in realtà. Tecnologie avanzate, digitalizzazione, soluzioni sostenibili e un ecosistema globale di partner rendono i nostri cantieri laboratori di progresso e le nostre opere un benchmark internazionale.

Innovare significa osservare ciò che ancora non c'è e progettare come renderlo possibile. Nei nostri cantieri, l'innovazione si traduce in tecniche costruttive evolute, piattaforme digitali, materiali avanzati e processi operativi che elevano sicurezza, qualità e sostenibilità. Gestiamo uno dei più grandi parchi TBM (Tunnel Boring Machine) al mondo e sviluppiamo tecnologie proprietarie, dalle soluzioni industrializzate per la produzione dei conci per i rivestimenti delle gallerie ai metodi di scavo in modalità iperbarica introdotti per la prima volta nel nostro settore in Italia sui cantieri dell'AV Napoli-Bari. La digitalizzazione attraversa ogni fase: modelli BIM, Digital Twin, sistemi di monitoraggio IoT, algoritmi per l'ottimizzazione energetica e strumenti predittivi per la gestione dei macchinari.

L'innovazione è anche collaborazione. Startup, università, imprese della filiera e centri di ricerca contribuiscono a sperimentare e validare nuove tecnologie. In questo ecosistema, ogni progetto diventa un laboratorio che genera conoscenza, accelera soluzioni e crea vantaggi competitivi per l'intero settore.

Innovare significa anche ridurre l'impatto ambientale con materiali a basse emissioni, processi di economia circolare e soluzioni che ottimizzano l'impiego di energia e risorse idriche. Significa migliorare la sicurezza, affinare la pianificazione e aumentare la precisione costruttiva.

È così che Webuild realizza infrastrutture in grado di rispondere alle esigenze di oggi e migliorare la qualità della vita di domani.

LA FILIERA GLOBALE: UNA RETE DI ECCELLENZA

Webuild è supportato da un ecosistema globale di 17.500 partner in oltre 80 Paesi. Attraverso piattaforme digitali e Supplier Meeting dedicati, il Gruppo favorisce trasparenza, scambio di know-how e collaborazioni strategiche per sviluppare soluzioni innovative.

I fornitori diventano così partner attivi nei processi di innovazione, contribuendo allo sviluppo di soluzioni scalabili e ad alto valore aggiunto per l'intero settore.

Questo approccio è rafforzato dagli investimenti del Gruppo in iniziative di Open Innovation, che mettono in relazione Webuild con startup e università a livello internazionale.

TECNOLOGIE PER LA SICUREZZA SUL LAVORO

L'innovazione è centrale anche in materia di salute e sicurezza. Nei cantieri e nei processi produttivi, Webuild integra tecnologie e dispositivi – anche mediati da altri settori – che aumentano la consapevolezza dei rischi e rafforzano la protezione delle persone. Sistemi di Smart Safety integrati, già sperimentati nei cantieri del Ponte San Giorgio di Genova e dell'AV/AC Genova-Milano, contribuiscono a ridurre i rischi grazie a soluzioni avanzate per l'interazione uomo-macchina, il controllo delle aree sensibili e la gestione dei carichi sospesi.

TECNICHE COSTRUTTIVE INNOVATIVE

Webuild applica i principi della Lean Construction per ottimizzare pianificazione e monitoraggio dei processi. Il Gruppo dispone di uno dei più grandi parchi TBM al mondo – circa 60 macchine, tra quelle operative, in montaggio e ordinate, di cui 40 destinate a progetti italiani¹ – e contribuisce all'evoluzione dello scavo meccanizzato con tecnologie green, ad alta efficienza e capaci di operare anche in condizioni di alta pressione o forti pendenze.

Tra le soluzioni più innovative applicate: il sistema Riser Concept, introdotto in Argentina per il progetto Riachuelo e premiato per l'innovazione, che riduce tempi e impatto della realizzazione di pozzi verticali; gli impianti Roboplant, fabbriche robotizzate per la produzione dei conci di rivestimento delle gallerie che integrano automazione, sicurezza e principi di economia circolare; il FACS – Force-Activated Coupling System, sistema brevettato in Australia per Snowy 2.0, che migliora la tenuta dei tunnel idraulici; o anche le prime applicazioni in Italia dello scavo in modalità iperbarica per l'AV Napoli-Bari, oggi una best practice a livello europeo.

WEM – WEBUILD EQUIPMENT & MACHINERY

Nel 2024, Webuild ha avviato WEM (Webuild Equipment & Machinery), realtà industriale basata sui principi dell'economia circolare e dell'innovazione tecnologica, con l'apertura nell'area di Terni, in Italia, della prima fabbrica dedicata alla rigenerazione delle TBM (Tunnel Boring Machine) e di altre macchine di scavo. Un modello unico nel suo genere, che prolunga la vita utile dei macchinari trattati e migliora la sostenibilità e l'efficienza dei progetti.

DIGITALIZZAZIONE

La strategia di innovazione del Gruppo include processi di digitalizzazione avanzata e strumenti dedicati all'elaborazione dei Big Data. Il progetto Connected Webuild ha trasformato l'infrastruttura IT del Gruppo in una piattaforma integrata, con applicazioni per il monitoraggio in tempo reale dei cantieri tramite Big Data e Digital Twin, valorizzazione del know-how aziendale (Knowledge Management), gestione avanzata dei macchinari (Fleet Management) e ottimizzazione dei rapporti con i fornitori attraverso AI e automazione (Procurement Tool).

Strumenti come Tunnel WeView – utilizzato in Australia per Snowy 2.0 – combinano AI e IoT per monitorare sicurezza, impatti ambientali e processi operativi in tempo reale, ottimizzando la gestione delle opere.

MATERIALI INNOVATIVI ED ECOCOMPATIBILI

La ricerca interna sui materiali punta a ridurre costi e impatto ambientale delle realizzazioni, migliorando prestazioni ed efficienza.

Nel settore del calcestruzzo, il Gruppo ha sviluppato miscele ottimizzate, additivi avanzati e soluzioni che permettono di sostituire cementi ad alte emissioni con materiali equivalenti a ridotto contenuto di carbonio.

EFFICIENZA ENERGETICA

Webuild investe in modo significativo nell'innovazione dei propri processi ad alta intensità energetica.

Progetti come gli impianti elettrici di tipo Construction 4.0 consentono di monitorare in continuo i parametri elettrici dei cantieri, migliorando le prestazioni energetiche. Soluzioni come il nastro trasportatore ad alta capacità introdotto in Tagikistan per il Progetto Idroelettrico di Rogun permettono di automatizzare il trasporto dei materiali, riducendo consumi ed emissioni.

* Dato aggiornato al 31 dicembre 2025

I NOSTRI NUMERI CHIAVE PER L'INNOVAZIONE

+€586 mln

Investimenti in progetti innovativi e cleantech 2024-2025

>4.000

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



CAPITOLO 06

LE NOSTRE PERSONE



RE E

LE NOSTRE PERSONE

IL NOSTRO ASSET PIÙ IMPORTANTE



La nostra forza più grande sono le persone: ingegneri, tecnici, professionisti da ogni parte del mondo che condividono valori, competenze e passione. I loro talenti costruiscono ogni giorno infrastrutture che migliorano il futuro, dando energia al nostro percorso di crescita globale.

Le persone sono il nostro asset più importante: ingegneri, tecnici e professionisti di oltre 125 nazionalità, uniti da competenze, visione e passione. Sono loro a dare forma, ogni giorno, alle infrastrutture che migliorano la vita delle comunità e alimentano la crescita globale del Gruppo. Ogni opera nasce dall'integrazione di esperienza, capacità ingegneristica, intuizione e responsabilità. È un patrimonio umano che rappresenta la vera leva competitiva di Webuild.

Investiamo nella crescita delle nostre persone attraverso programmi strutturati di formazione, mentoring e scuole interne dei mestieri. Nel solo 2025 abbiamo assunto circa 15.000 persone (+12% rispetto all'anno precedente), di cui più del 43% under 35, e abbiamo attivato un piano con 1,3 milioni di ore di formazione erogate, rivolto al personale diretto e indiretto.

La sicurezza è un valore fondante: programmi come Safety Builders e iniziative come il World Day for Safety and Health at Work coin-

volgono migliaia di lavoratori ogni anno e solo nel 2025 sono stati effettuati circa 250.000 briefing sulla sicurezza, che portano a oltre 950.000 quelli effettuati tra il 2021 e il 2025.

Il nostro capitale umano comprende ingegneri che progettano opere complesse, macchinisti che guidano TBM (Tunnel Boring Machine) a decine di metri di profondità, esperti ambientali e tecnici e project manager che coordinano team internazionali. Ognuno porta una prospettiva diversa, ma tutti condividono l'ambizione di costruire infrastrutture che migliorano la qualità della vita.

L'energia delle nostre persone è ciò che unisce visione, tecnica e innovazione. È la forza che rende possibile trasformare idee in infrastrutture concrete e reali.

SALUTE E SICUREZZA

La sicurezza è parte del nostro DNA. Il Gruppo ha sviluppato un sistema di gestione avanzato che coinvolge datore di lavoro, dirigenti, supervisor e dipendenti, supportato da team specializzati presenti in ogni unità operativa e da un forte impegno nella formazione sulle mansioni specifiche e sui processi di lavoro.

Il programma Safety Builders, attivo dal 2017, supporta la Leadership delle nostre persone e promuove una cultura diffusa in cui ognuno ha il diritto e la responsabilità di intervenire, segnalare e contribuire alla sicurezza collettiva.

Il progetto ValYou – Our Health and Safety Way, premiato nel 2020 con il Gold Award della Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA) e parte integrante della strategia di comunicazione di più ampio respiro di Webuild, include le Your Lifesaving Rules, pensate per supportare un approccio condiviso alla definizione delle principali misure di prevenzione e protezione sui rischi maggiormente critici e rafforzare comportamenti sicuri e consapevoli.

Dal 2020 al 2025, sul tema sicurezza sono state erogate oltre 3,6 milioni di ore di formazione. Ogni anno, i nostri cantieri celebrano il World Day for Safety and Health at Work del 28 aprile, in linea con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) e con una serie di iniziative che rinnovano la consapevolezza su un valore per noi non negoziabile.

LEADERSHIP E SVILUPPO

Webuild promuove una cultura di leadership basata su responsabilità, integrità e valorizzazione del talento. Il Modello di Leadership del Gruppo definisce competenze e comportamenti necessari al raggiungimento degli obiettivi strategici e rappresenta un riferimento quotidiano per tutte le persone del Gruppo.

La crescita è supportata da strumenti come il Performance Management, attività di assessment, percorsi di coaching e mentoring, programmi di formazione dedicati al rafforzamento delle competenze tecniche e manageriali e alla definizione di piani di sviluppo strutturati. Il Piano di Successione garantisce continuità nei ruoli chiave e promuove la crescita delle persone con maggiore potenziale.

INCLUSIONE E DIVERSITÀ

Webuild favorisce un ambiente di lavoro inclusivo, in cui ciascuno possa sentirsi valorizzato e libero di portare le proprie competenze, esperienze e prospettive.

La diversità – di genere, età, cultura, background – è riconosciuta come un vantaggio competitivo e sostenuta attraverso la nostra "Politica di Pari Opportunità, Diversità e Inclusione", insieme a programmi dedicati di formazione e comunicazione.

VALYOU OUR HEALTH AND SAFETY WAY

valyou
Our Health and Safety Way

SAFETY BUILDERS PROGRAM 2017-2025

- 83 progetti raggiunti
- >1.300 workshop e sezioni di training
- 23.300 persone coinvolte
- >83.100 ore di training

valyou
Our Health and Safety Way

WORLD DAY FOR SAFETY AND HEALTH AT WORK 2016-2025

- +94.300 partecipanti
- 320 cantieri
- Migliaia di foto e video

-20%

riduzione indice LTIFR (2025 vs. 2022)

23.300

dipendenti coinvolti nel Safety Builders Programme dal 2017

~815.000

ore di training sul tema Salute e Sicurezza nel 2025

>3.600.000

ore di formazione sulla sicurezza 2020-2025



LE NOSTRE PERSONE DIVERSITÀ CHE GENERA VALORE

Siamo circa 95.000 persone, provenienti da oltre 125 Paesi diversi. Una composizione che riflette la nostra dimensione globale e inclusiva e si traduce nella capacità di operare in contesti locali differenti, comprendere i territori e trasformare la complessità in valore.

~95.000

persone nel mondo

~15.000

nuove assunzioni

+27%

incremento delle donne
in ruoli manageriali rispetto
al 2023

di oltre **125** nazionalità

+12% (2025 vs 2024)

UNDER 35 ANNI SUL TOTALE DEI DIPENDENTI DIRETTI

37%

QUOTA DI PERSONALE ASSUNTO
LOCALMENTE NEI PAESI
IN CUI OPERIAMO

80%

NUOVE ASSUNZIONI

Webuild continua ad attrarre talenti capaci di rafforzare la leadership multiculturale e interdisciplinare del Gruppo.

Collaboriamo con circa 50 Università in Italia e nel mondo e promuoviamo borse di studio incentrate su Diversità & Inclusione e discipline STEM.

Nel 2025 il Gruppo ha assunto circa 15.000 persone, di cui più del 43% under 35.

Il personale del Gruppo ha raggiunto le circa 95.000 persone, tra personale diretto e di terzi.

FORMAZIONE: MOTORE DI CRESCITA PER L'INTERO SETTORE

Per rispondere all'aumento della domanda globale di forza lavoro qualificata, Webuild ha sviluppato un piano formativo dedicato ai nuovi assunti, affiancando alla formazione continua dei dipendenti il programma Cantiere Lavoro Italia, articolato in tre scuole:

- Scuola del Territorio – 14 sedi per la formazione pre-assuntiva.
- Scuola dei Mestieri – 3 centri per la formazione di figure tecniche altamente specializzate.
- Scuola delle Professioni – 25 sedi dedicate a profili tecnici di difficile reperibilità.

Il progetto Cantiere Lavoro Italia al 31 dicembre 2025 ha formato circa 2.000 dipendenti di cui l'80% sono persone provenienti dal Sud

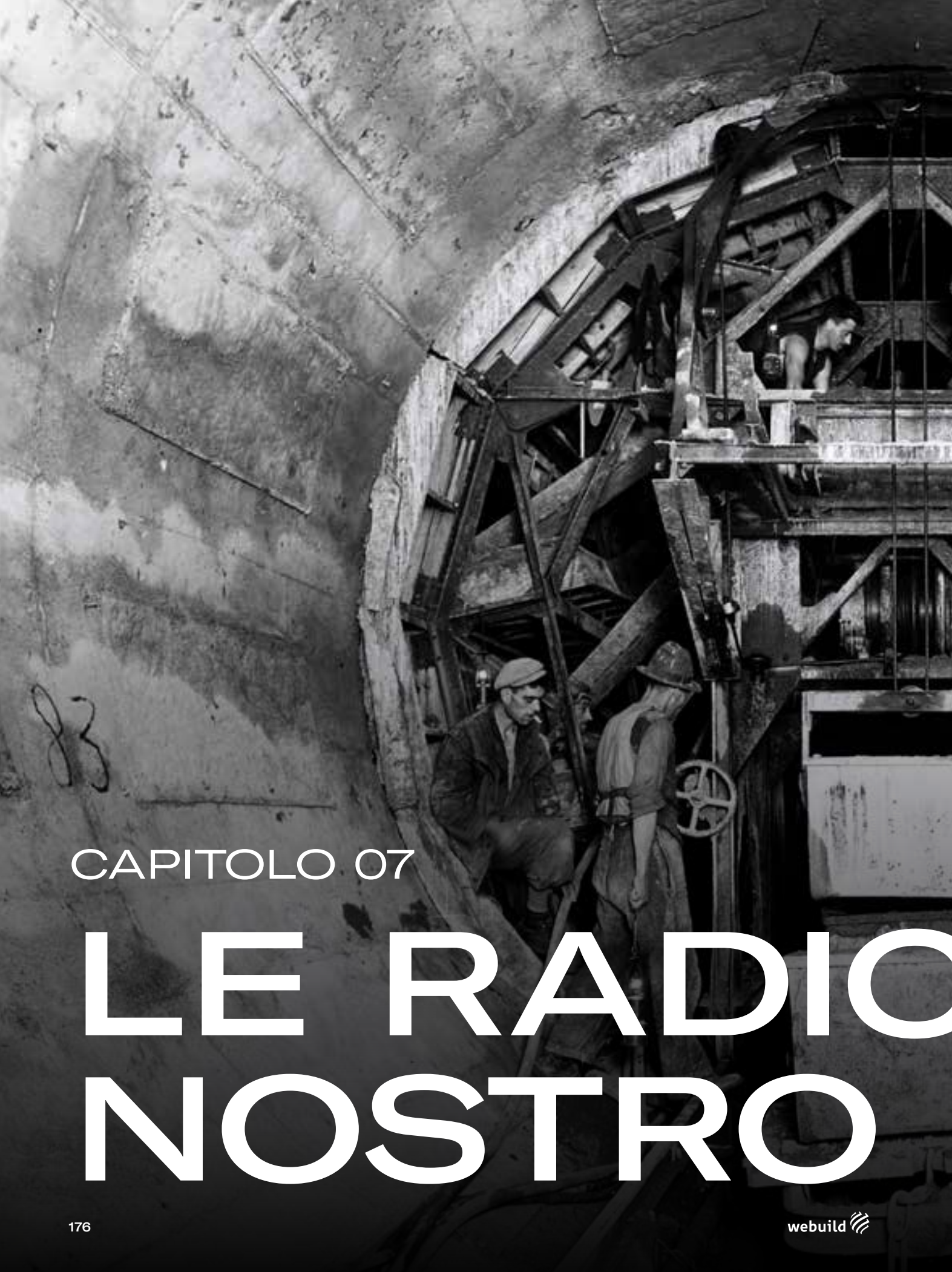
Italia. Di questi, circa il 60% del totale è composto da operai ed è stato formato attraverso la Scuola dei Mestieri, mentre il restante 40%, rappresentato da impiegati, è stato formato tramite la Scuola delle Professioni.

Progetti come BuildUp e UniWelab hanno coinvolto studenti di scuole superiori e università. In particolare, si è conclusa la seconda edizione del programma BuildUp, che ha coinvolto nelle due prime edizioni 2.300 studenti degli Istituti Tecnici, ed è stata avviata la terza edizione, con l'obiettivo di attrarre i giovani nei cantieri Webuild e coinvolgere ulteriori 1.000 studenti.

PERFORMANCE ESG E RISULTATI

Nel 2025 Webuild ha rafforzato il proprio impegno definendo nuovi obiettivi ESG centrati su innovazione, sicurezza, economia circolare, digitalizzazione e inclusività.

- I principali risultati raggiunti includono:
- -34% di intensità di emissioni (Scope 1&2) rispetto al 2022.
 - Oltre 95% del construction backlog allineato agli obiettivi SDGs delle Nazioni Unite.
 - -20% riduzione dell'indice infortunistico (LTIFR) rispetto al 2022.
 - €586 milioni investiti in progetti innovativi e cleantech tra il 2024 e il 2025.
 - +27% di donne che hanno ricoperto un ruolo manageriale nel periodo 2024-2025.



83

CAPITOLO 07

LE RADIC NOSTRO



CIDEL FUTURO

LE RADICI DEL NOSTRO FUTURO

LA STORIA DEL GRUPPO

Il nostro viaggio inizia nel 1906, in Italia, con la nascita delle aziende Girola e Lodigiani, protagoniste dello sviluppo infrastrutturale del Paese nel corso del Novecento. Circa trent'anni dopo entra in scena la famiglia Salini, che unisce le forze di queste due realtà e avvia una crescita progressiva nel settore delle grandi opere, consolidando competenze tecniche e capacità realizzative che diventeranno la base del Gruppo contemporaneo.

Un passaggio decisivo avviene nel 2011, quando Salini Costruttori avvia l'acquisizione delle azioni ordinarie di Impregilo. Nel 2012, attraverso una delle più rilevanti operazioni finanziarie in Europa dell'epoca, ottiene la maggioranza del Consiglio di Amministrazione di Impregilo, completando nel 2014 la piena integrazione e dando vita a Salini Impregilo, che riunisce sotto un'unica identità alcune delle più importanti esperienze ingegneristiche del Paese.

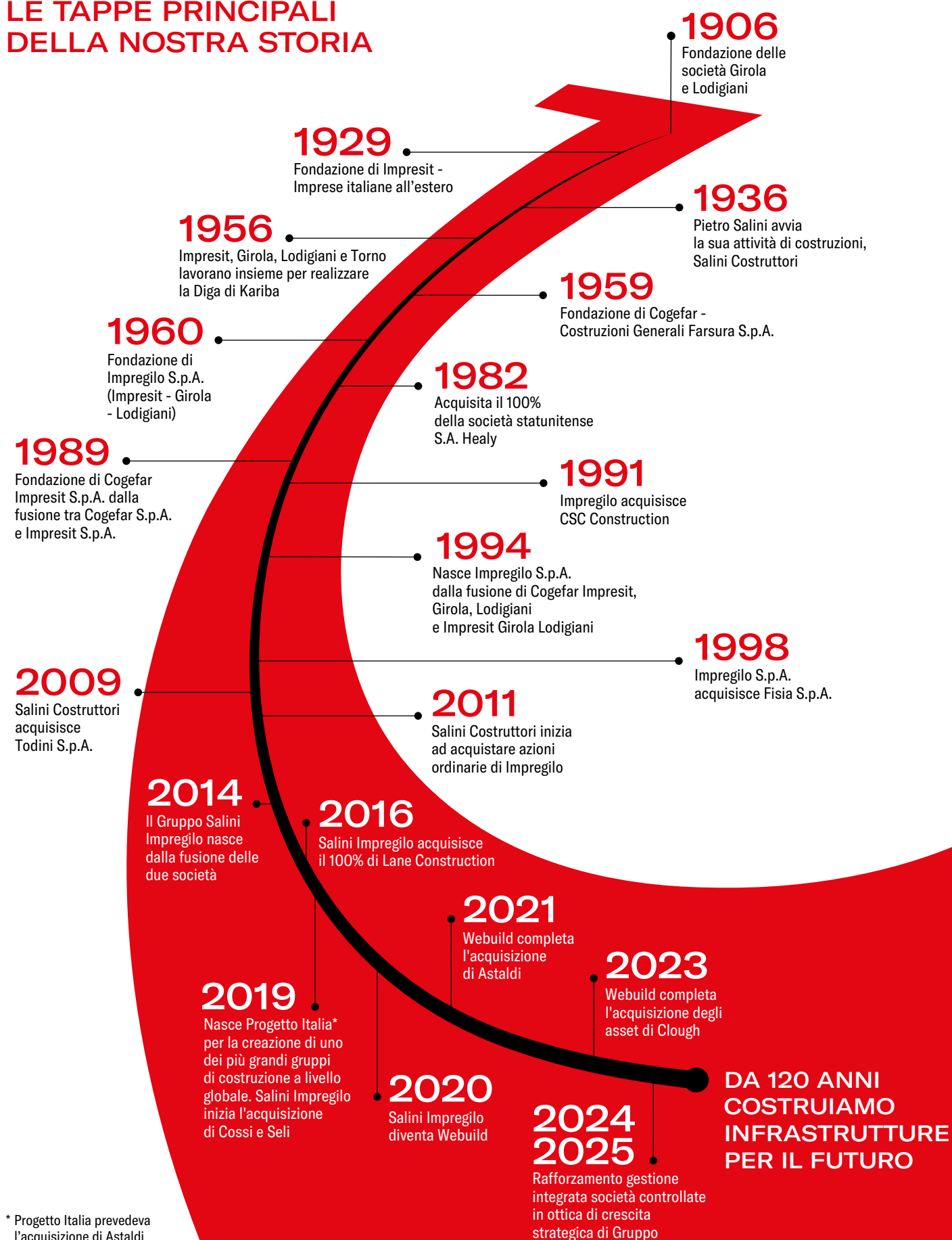
Negli anni successivi il Gruppo accelera la propria espansione internazionale. L'acquisizione di Lane Construction apre la strada al mercato statunitense; con il programma Progetto Italia, avviato nel 2019, Webuild promuove un piano

di consolidamento di sistema che porta all'ingresso nel Gruppo di realtà come Astaldi, Cossi Costruzioni, Todini e Seli Overseas, rafforzando la filiera italiana e ampliando la capacità del Gruppo di operare su progetti complessi in ogni continente. Nel 2023, l'acquisizione di Clough in Australia segna un ulteriore salto dimensionale e tecnologico, aprendo nuove prospettive in un mercato strategico per le infrastrutture del futuro.

Oggi Webuild è uno dei principali player globali del settore, con una presenza radicata in numerosi Paesi e una filiera composta da 17.500 imprese nel mondo. Un ecosistema di eccellenze che unisce tradizione ingegneristica italiana, competenze globali e capacità di innovazione continua.

La nostra è una storia di opere che hanno contribuito a trasformare territori, economie e comunità. Ma soprattutto è la storia di un Gruppo che, forte delle proprie radici, continua a evolvere con uno sguardo orientato al futuro, costruendo infrastrutture che abilitano sviluppo sostenibile, progresso e qualità della vita nel mondo.

LE TAPPE PRINCIPALI DELLA NOSTRA STORIA



* Progetto Italia prevedeva l'acquisizione di Astaldi

LE RADICI DEL NOSTRO FUTURO PRINCIPALI PROGETTI COMPLETATI

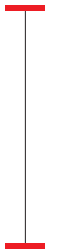
1911

Italia
Ferrovia
del Sempione



1936

Italia
Diga
Morasco



1957

Svizzera
Diga
Val di Lei



1970

Colombia
Progetto Idroelettrico
Chivor



1991

Lesotho
Diga
di Katse



2008

Italia
Ospedale
dell'Angelo



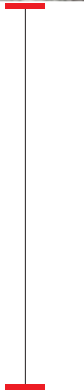
1926

Italia
Diga
Mignano



1946

Italia
Viadotto
di Recco



1961

Ghana
Impianto
Idroelettrico
di Akosombo



1982

Canada
Impianto
Idroelettrico
James Bay



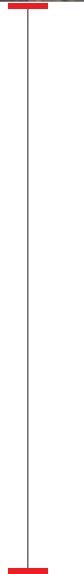
2006

Stati Uniti
Portland West Side
CSO Tunnel
Project



2009

Italia
Linea
Alta Velocità
Torino-Milano



2012

Emirati Arabi
Impianto di dissalazione
Jabel Ali M



2014

Emirati Arabi
Abu Dhabi
Deep Sewer Tunnel



2018

Australia
Sydney Metro
Northwest



2020

Italia
Ponte Genova
San Giorgio



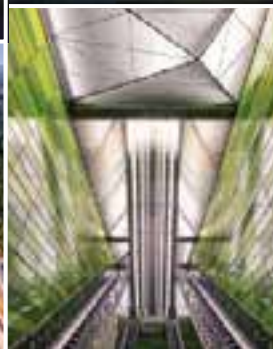
2022

Australia
Forrestfield
Airport Link
Perth



2024

Italia
Metro Milano,
Linea 4



2013

Italia
Metro Napoli
Linea 1

2016

Panama
Nuovo
Canale di Panama

2019

Danimarca
Cityringen
Metro Line

2021

Qatar
Stadio
Al Bayt

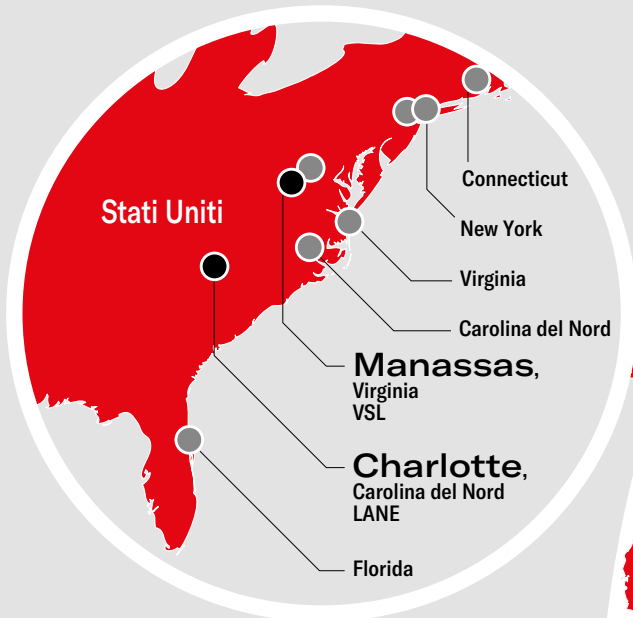
2023

Italia
Nuovo Centro
Direzionale Eni,
Milano

2025

Etiopia
GERD
Grand Ethiopian
Renaissance Dam

LE RADICI DEL NOSTRO FUTURO POSIZIONAMENTO GLOBALE



>85
Uffici
nel mondo

LEGENDA

- 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

FY2025

Finito di stampare

Maggio 2026

Seguiteci



webuild 

