

TRATTA APICE-HIRPINIA
LINEA FERROVIARIA AV/AC NAPOLI-BARI

BRIEF PROFILE

**L'Irpinia e il Sannio
verso l'Alta Velocità**

WEBUILD PER IL SUD



L'Irpinia e il Sannio verso l'Alta Velocità

TRATTA **APICE-HIRPINIA**

LINEA FERROVIARIA **AV/AC NAPOLI-BARI**

WEBUILD **PER IL SUD**



*Napoli-Bari: il collegamento che accelera la crescita del Sud
e avvicina Tirreno e Adriatico* 02

La linea AV/AC Napoli-Bari: il progetto complessivo 04

Il ruolo di Webuild per la Napoli-Bari 05

Sfide tecniche e innovazione 06

Oltre l'infrastruttura: il valore che resta sul territorio 08

La tratta Apice-Hirpinia 12

Quando l'Alta Velocità incontra la storia 22

Webuild per il Sud 24

Indice

LINEA FERROVIARIA **AV/AC** NAPOLI BARI

Accedi ai contenuti multimediali
utilizzando i **QR Code** che trovi nel documento.



Napoli-Bari: Il collegamento che accelera la crescita del Sud e avvicina Tirreno e Adriatico

€ **6 MILIARDI**
DI INVESTIMENTO

62.000
POSTI DI LAVORO

4,4 MILIARDI
DI VALORE AGGIUNTO
GENERATO

RIDUZIONE di
141.000 tonnellate di CO₂

5 MILIONI
DI ABITANTI



La linea Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari, con un investimento complessivo di 6 miliardi di euro, rappresenta uno dei principali interventi infrastrutturali in corso nel Paese.

Il progetto, **commissionato da RFI (Gruppo FS)**, punta a ridefinire il sistema di mobilità sostenibile nel Mezzogiorno, garantendo collegamenti più rapidi tra Campania e Puglia e integrando due tra le più popolate regioni del Mezzogiorno in un unico asse di sviluppo, a beneficio di oltre 5 milioni di abitanti.

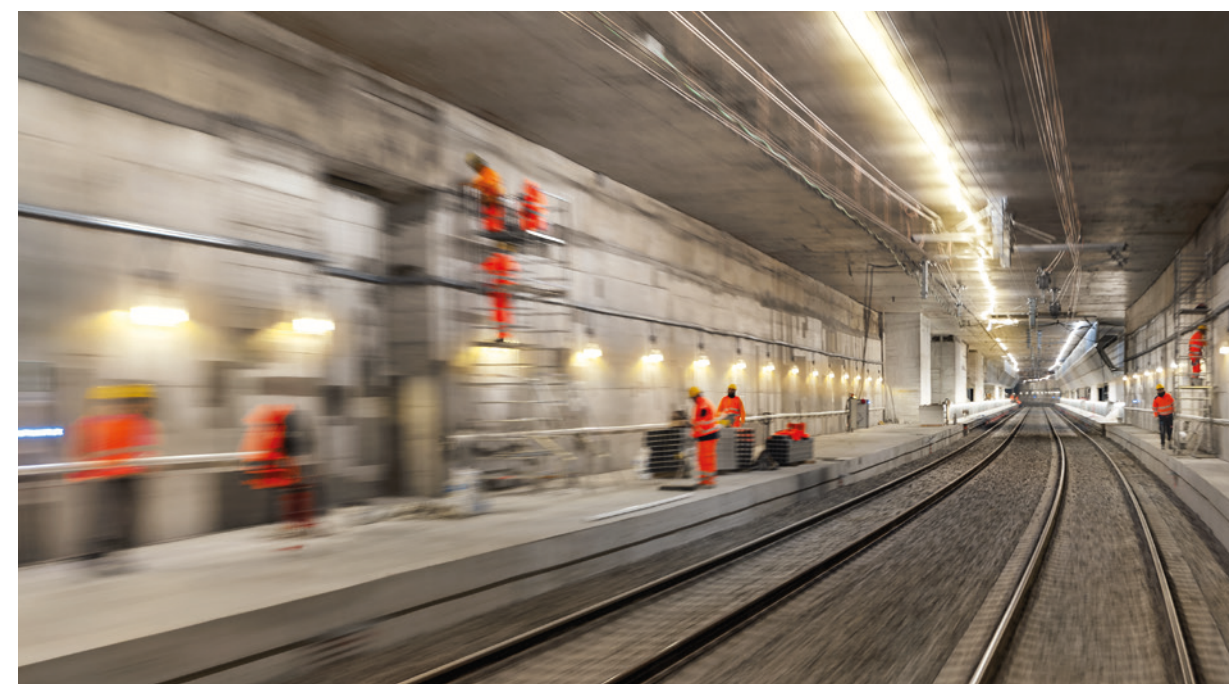
L'infrastruttura non si limita ad avvicinare le regioni del Sud a quelle del Centro e del Nord, ma si configura come cerniera strategica per l'integrazione trasversale del Paese da Est a Ovest, superando la barriera orografica dell'Appennino e istituendo un collegamento diretto tra i versanti Tirrenico e Adriatico.

Oltre a unire due grandi poli metropolitani del Mezzogiorno, la linea Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari rappresenta una leva per la valorizzazione delle aree interne, garantendo che i benefici dell'Alta Velocità si riflettano su tutto l'entroterra campano e pugliese, caratterizzato da borghi e siti culturali a forte valenza turistica.

Inserendosi nel Corridoio "Scandinavia-Mediterraneo" della rete TEN-T, la Napoli-Bari trascende inoltre la dimensione nazionale per assumere il ruolo di snodo cruciale nel sistema di trasporto continentale: l'opera funge da asse strategico per proiettare il Mezzogiorno verso i mercati continentali, trasformando il Sud in un ponte logistico naturale tra il Mediterraneo e il Nord Europa.

L'opera produce altresì profonde ricadute non solo sul piano economico e occupazionale, ma anche su quello ambientale, con benefici destinati a trasformare stabilmente i territori coinvolti. Secondo uno studio **Svimez-Rete Ferroviaria Italiana (novembre 2024)**, **il progetto genera un impatto occupazionale stimato in 62 mila addetti**, un valore aggiunto fino a 4,4 miliardi di euro e una riduzione annuale di circa **141.000 tonnellate di CO₂**, pari alle emissioni prodotte

da 638.000 camion. Una linea che non solo viaggia veloce, ma che rappresenta il motore per il rilancio del Mezzogiorno: un'opera strategica capace di abbattere le distanze fisiche ed economiche, collegando il Sud ai grandi corridoi transeuropei e aprendo nuove prospettive di competitività per l'intero territorio.



**Linea AV/AC:
il corridoio TEN-T per la connessione
Sud-Nord Europa.**

LA LINEA AV/AC NAPOLI-BARI: IL PROGETTO COMPLESSIVO



145 km
nuova linea
ferroviaria



15
gallerie



25
viadotti



20
stazioni

La realizzazione della Napoli-Bari rappresenta un'eccellenza dell'ingegneria ferroviaria, progettata per superare le criticità di una geomorfologia appenninica estremamente complessa.

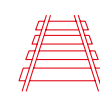
Per garantire pendenze idonee all'Alta Velocità, nel pieno rispetto dell'equilibrio idrogeologico, il **tracciato di 145 km** di nuova ferrovia si articola in un complesso sistema di **15 gallerie, 25 viadotti e 20 tra stazioni e fermate**.

Questa infrastruttura permette di servire capillarmente **32 comuni**, integrando aree metropolitane, zone interne e snodi logistici lungo territori profondamente diversi per morfologia e densità urbana.

L'impatto sulla mobilità sarà radicale: al termine dei lavori, il **collegamento tra Napoli e Bari** scenderà a sole **2 ore** (dalle attuali 4), mentre quello fra Roma e Bari in 3 ore, con un risparmio di circa due ore, e da Lecce e Taranto verso la Capitale in quattro ore.

**32 comuni coinvolti e 2 ore
circa di risparmio
rispetto ai tempi attuali.**

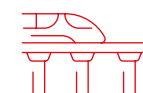
IL RUOLO DI WEBUILD PER LA NAPOLI-BARI



74 km
nuova linea
ferroviaria



8
TBM



10
viadotti



6
gallerie

Webuild è protagonista della costruzione di **quattro tratte chiave** della linea Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari:

Napoli-Cancello

Apice-Hirpinia

Hirpinia-Orsara

Orsara-Bovino



In questi Lotti il Gruppo realizza complessivamente oltre **74 km** di nuova linea ferroviaria, **6 gallerie** per una lunghezza di oltre 50 km, **10 viadotti** per circa 6 km.

Per lo scavo delle gallerie Webuild impiega **8 TBM** (Tunnel Boring Machine) di ultima generazione.

Le opere di Webuild per la **Napoli-Bari** includono anche la realizzazione di sei nuove stazioni e fermate: **Acerra, Casalnuovo, Afragola Zona Commerciale, Hirpinia, Apice e Orsara**.

Un ruolo centrale sarà svolto dalla nuova stazione di Hirpinia, destinata a diventare un hub strategico per le province di Avellino e Benevento, connettendo alla rete dell'Alta Velocità numerosi comuni e aree interne finora esclusi.

**Webuild all'opera su 4 tratte
chiave dell'AV/AC Napoli-Bari.**



Inquadra il QR Code
e approfondisci
il progetto.

Sfide tecniche e innovazione

Sotto il profilo ingegneristico il progetto della Napoli-Bari si attesta come una delle **sfide più ambiziose a livello europeo**, ponendosi come laboratorio avanzato di sperimentazione tecnologica e innovazione applicata alle **grandi infrastrutture ferroviarie**.

Lungo le tratte realizzate da Webuild, la complessità delle condizioni geologiche, idrogeologiche e ambientali richiede soluzioni progettuali e costruttive d'avanguardia, dalla realizzazione di opere sotterranee di straordinaria estensione, all'impiego di tecnologie costruttive mai adottate prima in Italia.

LA GALLERIA CASALNUOVO, IL PRIMATO DELLO SCAVO IPERBARICO

La realizzazione della galleria Casalnuovo, sulla tratta Napoli-Cancello, ha costituito un intervento unico nel suo genere definendo nuovi standard di eccellenza per l'intero settore. Circa 650 metri della galleria artificiale, che si sviluppava parzialmente sottofalda, sono stati realizzati mediante la tecnica dello **scavo in atmosfera iperbarica**. **Si è trattato del primo esempio di utilizzo di questa metodologia innovativa in Italia e di una delle poche applicazioni a livello europeo nell'ambito della costruzione di gallerie che interagiscono con la falda acquifera.**

Il metodo ha previsto l'immissione di aria compressa a pressione controllata, in grado di contrastare la spinta dell'acqua e consentire l'esecuzione dello scavo e del rivestimento della galleria in condizioni completamente asciutte. Questa soluzione ha garantito significativi **vantaggi anche sotto il profilo ambientale**, evitando il contatto diretto della falda con miscele cementizie e additivi chimici. Le lavorazioni sono state condotte con un ciclo continuo, **24 ore su 24 e sette giorni su sette**.

Il tunnel è stato isolato ermeticamente e suddiviso in compartimenti stagni e l'accesso degli operai all'area di scavo è avvenuto attraverso una camera di compensazione, nella quale la pressione veniva incrementata gradualmente per consentire il corretto adattamento all'ambiente iperbarico.



Inquadra il QR Code per vedere la produzione dei conci.

ROBOPLANT 2: INNOVAZIONE, AUTOMAZIONE E SOSTENIBILITÀ

A Bovino, in provincia di Foggia, Webuild ha realizzato Roboplant 2, uno stabilimento ad alta innovazione tecnologica, completamente robotizzato e progettato secondo elevati standard di sicurezza e sostenibilità, dedicato alla produzione dei conci prefabbricati.

L'impianto di Bovino è tra i più grandi al mondo nel settore dei conci prefabbricati per capacità produttiva. Grazie a un elevato livello di automazione e all'impiego di sistemi di robotica e Intelligenza Artificiale, Roboplant 2 garantisce performance elevate in termini di sicurezza ed efficienza produttiva, supportando la realizzazione di alcune delle gallerie dell'AV/AC Napoli-Bari eseguite con scavo meccanizzato.

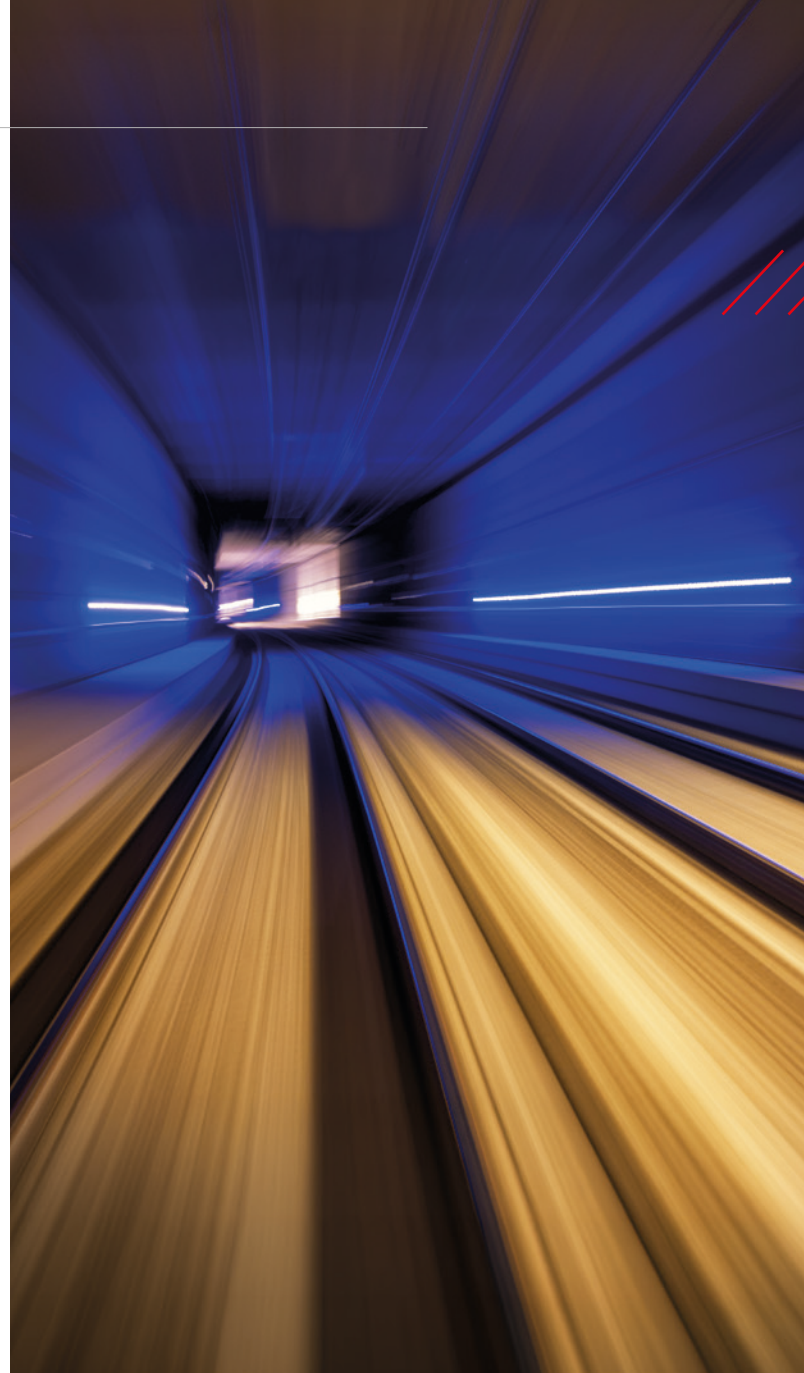
L'impianto realizza **due conci ogni sette minuti**, con una capacità produttiva complessiva di 48 anelli al giorno, per un totale di circa 335 conci quotidiani, assicurando la fornitura di oltre **un milione di metri cubi di conci** entro la conclusione delle lavorazioni.

Progettato secondo criteri avanzati di sostenibilità ambientale, lo stabilimento integra fonti rinnovabili, impianti fotovoltaici e sistemi di raccolta delle acque meteoriche, con una riduzione stimata delle emissioni di circa **140 tonnellate di CO² all'anno**. L'adozione di soluzioni innovative per il riutilizzo delle acque piovane e il riciclo delle acque di processo consente inoltre di raggiungere fino al **90% di autonomia idrica**.

LA GALLERIA HIRPINIA: 27 CHILOMETRI SOTTO L'APPENNINO

La galleria Hirpinia rappresenta una delle opere sotterranee più complesse dell'intera linea, non solo per le dimensioni e le tecnologie impiegate, ma anche per il delicato contesto geomorfologico appenninico che attraversa. Lo scavo, affidato a **4 TBM di tipo EPB** operative dai fronti opposti, si sviluppa in un ambiente caratterizzato da una complessa articolazione geologica, condizioni idrogeologiche critiche e presenza di gas, rendendo necessarie soluzioni ingegneristiche avanzate e sistemi di monitoraggio continuo per garantire sicurezza, continuità operativa e controllo degli effetti sul territorio.

Con una lunghezza complessiva di circa 27 chilometri, il tunnel Hirpinia diventerà insieme alla galleria di Valico, in costruzione tra Genova e Tortona, la galleria ferroviaria più lunga d'Italia, configurandosi come un'opera di assoluto rilievo nel panorama infrastrutturale nazionale.



OLTRE L'INFRASTRUTTURA: IL VALORE CHE RESTA SUL TERRITORIO

L'AV/AC Napoli-Bari rappresenta non solo un'infrastruttura strategica per la mobilità del Mezzogiorno, ma anche uno strumento concreto di sviluppo.

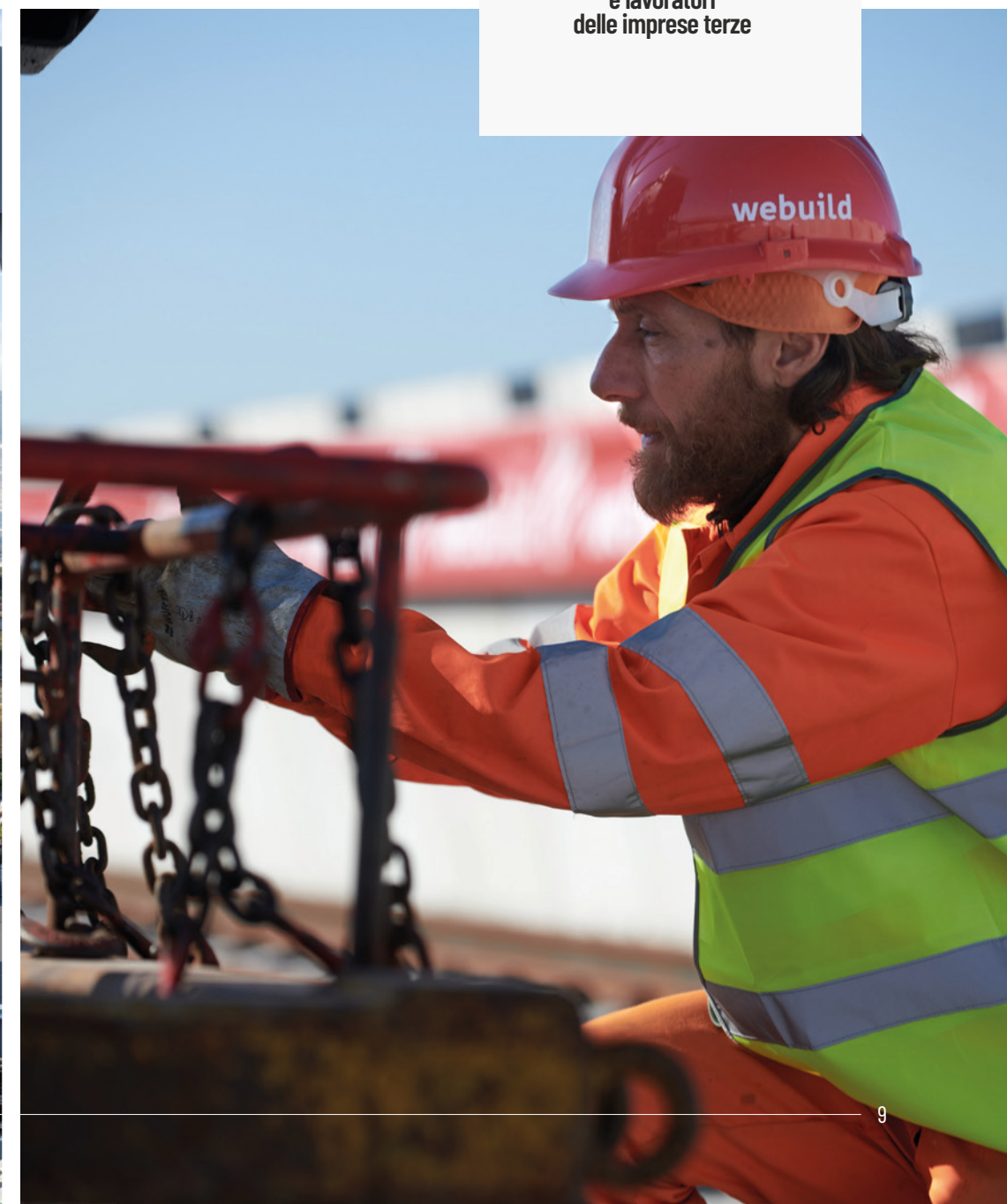
La realizzazione dei quattro lotti di Webuild dell'AV/AC Napoli-Bari creerà fino a **3.000 posti di lavoro**, tra occupati diretti e lavoratori delle imprese terze. Un impegno che va ben oltre la dimensione cantieristica e infrastrutturale, configurandosi come un importante **motore di sviluppo economico** per i territori attraversati dall'opera, capace di attivare investimenti, occupazione stabile e lavoro qualificato a beneficio delle comunità locali.

L'ampio coinvolgimento del tessuto imprenditoriale locale contribuisce inoltre a rafforzare le competenze produttive, a **sostenere l'occupazione** e a generare valore lungo tutta la catena di fornitura, favorendo la crescita dei territori attraversati già durante le fasi realizzative dell'opera.

*Opera strategica e motore di sviluppo
economico già durante
la realizzazione dell'opera.*



**3.000 POSTI
DI LAVORO**
tra personale diretto
e lavoratori
delle imprese terze





Napoli-Cancello

Hirpinia-Orsara

Orsara-Bovino

Apice-Hirpinia

LINEA AV/AC NAPOLI-BARI

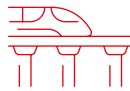
LA TRATTA APICE-HIRPINIA



18,7 km



8 km
strade di
collegamento



4
viadotti



3 gallerie
con TBM

Situato nel **tratto centrale della direttrice Napoli-Bari**, tra le **province di Avellino e Benevento**, il lotto Apice-Hirpinia attraversa un territorio complesso sotto il profilo strutturale e geomorfologico, interessando i comuni di Ariano Irpino, Grottaminarda, Melito Irpino e Flumeri (in provincia di Avellino), oltre ad Apice, S. Arcangelo Trimonte e Paduli (in provincia di Benevento), per un totale di **circa 42.000 abitanti serviti**.

COMUNI INTERESSATI:
Ariano Irpino, Grottaminarda, Paduli,
Melito Irpino, Flumeri, Apice, S.
Arcangelo Trimonte.



LINEA FERROVIARIA AV/AC NAPOLI-BARI
APICE-HIRPINIA





IL TRACCIATO

Il lotto Apice-Hirpinia prevede la realizzazione di **18,7 km** di nuova linea ferroviaria, di cui **13 km in galleria**. L'opera attraversa la **dorsale appenninica meridionale**, un'area caratterizzata da rilievi collinari e montuosi, con un mix eterogeneo di terreni che varia dalle argille instabili a formazioni rocciose più compatte. Questa variabilità geologica, unita alla presenza di sistemi di faglie e di diffusi fenomeni di instabilità naturale, richiede soluzioni costruttive altamente specializzate e un costante monitoraggio delle condizioni del terreno. Il lotto comprende **3 gallerie - Grottaminarda, Melito e Rocchetta** - realizzate mediante l'impiego di **2 TBM** (Tunnel Boring Machine).

La fresa "Aurora" ha completato a settembre 2024 i circa 2 km della galleria Grottaminarda. La stessa macchina ha iniziato a settembre 2026 anche lo scavo della galleria Melito, lunga circa 4,4 chilometri.

18,7 km di nuova linea ferroviaria e 13 km di gallerie nella dorsale appenninica.

La TBM "Futura" ha invece completato a maggio 2026 la galleria Rocchetta, scavando oltre 6,5 km in soli 18 mesi grazie a un ciclo di lavoro ininterrotto h24 e sette giorni su sette. Il tracciato del lotto Apice-Hirpinia include **4 viadotti** per una lunghezza complessiva di circa 2 km – Apice (705 m), Hirpinia (655 m), Rocchetta (415 m) e Melito (205 m) – oltre a 8 km di nuove strade per migliori collegamenti sul territorio.

LA STAZIONE HIRPINIA

Sul lotto Apice-Hirpinia sarà realizzata anche la **nuova stazione Hirpinia**, situata a Grottaminarda (AV), che consentirà il collegamento all'Alta Velocità di numerosi comuni, borghi e aree interne finora escluse e a forte valenza turistica. L'infrastruttura servirà le province di Avellino e Benevento e sarà dotata di **4 binari** – due centrali e due laterali – e di un fabbricato viaggiatori articolato su due livelli. Sono previsti inoltre **2 marciapiedi da 400 metri ciascuno**, dedicati al servizio passeggeri e dotati di pensiline di copertura. Il progetto include anche la realizzazione di un sistema perimetrale a portico-pensilina, concepito come elemento architettonico continuo in grado di avvolgere e valorizzare l'intero fabbricato viaggiatori. Completa l'intervento anche una nuova viabilità di accesso dedicata, composta da **4 rotatorie, 8 assi stradali, un parcheggio di interscambio** a servizio della stazione e un **terminal bus** per l'intermodalità ferro-gomma. *Prevista anche la realizzazione della fermata di Apice, con uno sviluppo complessivo di circa 300 metri e un sottopasso centrale per l'attraversamento dei binari*, dotato di scale, ascensori e rampe per garantire la piena accessibilità anche alle persone con disabilità. La fermata sarà inoltre dotata di marciapiedi adeguati agli standard della linea ad alta capacità e di impianti moderni, dalla climatizzazione alla videosorveglianza, fino ad avanzati sistemi di sicurezza.

I DATI TECNICI DEL LOTTO APICE-HIRPINIA

Il lotto Apice-Hirpinia si distingue per un insieme di interventi di ingegneria di notevole complessità, necessari a superare le sfide poste dall'orografia e dalla geomorfologia del territorio.

Le attività di scavo costituiscono una delle componenti principali dell'opera, con un volume complessivo di circa **2,90 milioni di m³**.

Di questi, ben 1,80 milioni riguardano le gallerie e le finestre di accesso, a conferma dello sviluppo prevalentemente in galleria del tracciato (circa **il 70% del tracciato**) e della complessità geotecnica del territorio attraversato.

Il fabbisogno di calcestruzzo è di **0,8 milioni di m³** destinati a fondazioni, strutture e rivestimenti. Per garantire le altissime prestazioni richieste dall'Alta Velocità, verranno posate 176 travi in calcestruzzo armato precompresso.



Lotto Apice-Hirpinia: gli interventi di ingegneria per superare le sfide poste dall'orografia e dalla geomorfologia del territorio.

La stabilità dell'infrastruttura è assicurata da imponenti opere di consolidamento, che includono **81.320 m³ di diaframmi** e oltre **260.000 metri di pali**.

Il progetto prevede inoltre una meticolosa modellazione del territorio attraverso **0,90 milioni di m³ di rilevati e riempimenti**, essenziali per il corretto inserimento altimetrico della linea.

Infine, la sovrastruttura ferroviaria vedrà la posa di **39 km di rotaie**, 65.000 traverse e oltre 163.000 m³ di pietrisco, elementi fondamentali per la configurazione della nuova linea.





webuild 

APICE-HIRPINIA: LO SCAVO MECCANIZZATO CON LE TBM “AURORA” E “FUTURA”

Il lotto Apice-Hirpinia si configura come un vero e proprio laboratorio di ingegneria applicata allo scavo meccanizzato in ambito appenninico: **protagoniste assolute del lotto sono le 2 TBM di ultima generazione “Aurora” e “Futura”, macchine scudate di tipo EPB (Earth Pressure Balance), progettate per affrontare terreni eterogenei e condizioni di elevata presenza d'acqua. “Aurora” ha realizzato la galleria Grottaminarda: la macchina - dotata di una testa rotante dal diametro di 12,5 metri, di una lunghezza complessiva di circa 100 metri e dal peso di 1.600 tonnellate - è avanzata nell'Appennino irpino spinta da 18 motori, capaci di sviluppare una potenza complessiva di 6,3 megawatt.**

Durante le operazioni di scavo, “Aurora” ha operato fino a una **profondità massima di circa 70 metri**, installando oltre 1.100 anelli prefabbricati per il rivestimento del tunnel.

La galleria di Rocchetta è stata invece completata con la TBM “Futura”. Con una **lunghezza di circa 120 metri, un peso di 1.600 tonnellate e una testa rotante da 12,2 metri di diametro**, “Futura” ha raggiunto una **profondità massima di quasi 400 metri** sotto il livello dell'Appennino, avanzando a una **velocità media superiore ai 16 metri al giorno**, con punte operative oltre i 29 metri giornalieri, installando 3.615 anelli (pari a oltre 32.500 conci prefabbricati) per il rivestimento della galleria.

Entrambe le macchine integrano sistemi avanzati di monitoraggio digitale in tempo reale e software predittivi che permettono di regolare con precisione l'avanzamento e la portata del materiale estratto.

Un aspetto di **particolare rilevanza riguarda la componentistica antideflagrante** installata sulle TBM, progettate e allestite in conformità alla normativa ATEX mediante l'impiego di apparecchiature elettriche, di illuminazione e di comando certificate per operare in condizioni di sicurezza anche in presenza di gas.

La dotazione è completata da una rete di sensori con monitoraggio in tempo reale, basata su soglie progressive di attenzione, preallarme e allarme, in grado di attivare automaticamente procedure quali segnalazioni visive e acustiche, adeguamento della ventilazione forzata e, nei casi più critici, l'arresto controllato delle attività. Un ulteriore elemento distintivo delle TBM è rappresentato dall'**intercambiabilità degli utensili di scavo**, soluzione che consente alle macchine di adattarsi ai diversi contesti della catena appenninica, incrementando l'efficienza operativa e riducendo i rischi connessi alla variabilità del sottosuolo. Entrambe sono inoltre dotate di un **sistema BEAM Scan**, una tecnologia geofisica avanzata che consente la previsione e il monitoraggio in tempo reale delle condizioni del terreno e della presenza di acqua davanti al fronte di scavo, aumentandone la sicurezza e l'efficienza, soprattutto in un contesto come quello irpino, caratterizzato da litologie variabili e complessi sistemi idrogeologici.

Entrambe le macchine integrano sistemi avanzati di monitoraggio digitale in tempo reale e software predittivi.



L'APPROCCIO SOSTENIBILE DEL CANTIERE

Il lotto Apice-Hirpinia si distingue, oltre che per l'impiego di tecnologie di scavo innovative, anche per un approccio alla costruzione fortemente orientato alla sostenibilità, che concorre a rendere questa tratta un esempio di integrazione tra innovazione tecnologica ed efficienza ambientale estesa a tutte le fasi realizzative dell'opera.

Circa il **99,8% dei rifiuti prodotti** è destinato al recupero, mentre la quasi totalità delle terre da scavo (2.849.565 m³) viene reimpiegata direttamente nel sito per la realizzazione delle opere civili (circa 500.000 m³), e i restanti 2,3 milioni di m³ sono dedicati alla riambientalizzazione di cave locali, coniugando l'opera industriale con il ripristino del territorio.

Anche il fabbisogno energetico necessario alla realizzazione dell'opera è per oltre l'**80% rinnovabile**, evitando così il ricorso a forniture ad elevato impatto ambientale e contribuendo a una gestione sostenibile del cantiere. **Completano il quadro anche l'utilizzo di sistemi avanzati per il reimpiego della risorsa idrica nei piazzali delle TBM, in grado di recuperare circa il 40% del volume totale tra acque industriali, meteoriche e di drenaggio.** L'intero sistema si basa su vasche di raccolta dedicate che permettono di reimpiegare le acque all'interno del processo costruttivo, riducendone il prelievo e rendendo il cantiere pressoché autosufficiente.



FOTO: LINEA FERROVIARIA AV/AC NAPOLI-BARI / TBM AURORA



FOTO: LINEA FERROVIARIA AV/AC NAPOLI-BARI / TBM FUTURA

QUANDO L'ALTA VELOCITÀ INCONTRA LA STORIA

Nell'ambito degli interventi realizzati da Webuild per la nuova linea AV/AC Napoli-Bari, le attività di assistenza archeologica intraprese nel corso delle operazioni di scavo hanno portato alla luce evidenze archeologiche di notevole interesse, che raccontano la storia millenaria dei territori attraversati, con testimonianze che spaziano dalla preistoria all'età romana.

Nell'Avellinese, sulla tratta Apice-Hirpinia, sono state portate alla luce importanti evidenze archeologiche durante la costruzione della galleria Grottaminarda, nell'omonimo comune, tra cui sepolture con ricchi corredi databili all'età sannitica (IV-III sec. a.C.). Ulteriori ritrovamenti sono riconducibili a un'area sepolcrale del IV secolo a.C., caratterizzata da tombe in cui i defunti erano sepolti con oggetti ceramici e metallici di pregevole fattura.

A queste testimonianze si aggiungono ulteriori rinvenimenti nel territorio di Ariano Irpino, dove sono emerse **sepulture a cappuccina riferibili all'età tardoantica** (V-VII sec. d.C.). Nello stesso sito sono stati inoltre individuati i resti di un **complesso edilizio** di età ellenistico-repubblicana (IV sec. a.C. – I sec. a.C.), la cui rilevanza storica è attestata dal rinvenimento di materiali ceramici e di una moneta battuta nella **zecca di Neapolis**.

Il quadro archeologico si completa con tracce di frequentazione preistorica e protostorica individuate su un terrazzo del fiume Ufita, nel territorio di Apice, dove la presenza di tumuli, fossati e manufatti litici in selce suggerisce l'esistenza di un **antico insediamento**.

Webuild e i suoi partner di concerto con il Gruppo FS, Rete Ferroviaria Italiana e FS Engineering e in collaborazione con le Soprintendenze competenti, hanno portato avanti **indagini territoriali, scavi estensivi e attività di documentazione che hanno permesso di conciliare lo sviluppo infrastrutturale con la tutela dei beni culturali, trasformando i cantieri in una vera e propria occasione di conoscenza e valorizzazione del passato.**



Nello stesso sito sono stati inoltre individuati i resti di un complesso edilizio di età ellenistico-repubblicana (IV sec. a.C. – I sec. a.C.).

Webuild *per il Sud*

L'AV/AC Napoli-Bari rientra tra i numerosi cantieri che sono già operativi e che contribuiranno a **dotare il Mezzogiorno di opere moderne e sostenibili**.

Dall'Alta Velocità che, dopo la Napoli-Bari, raggiungerà la Calabria, alla direttrice Palermo-Catania-Messina, il Sud si prepara a diventare un **hub strategico del Mediterraneo** grazie alle nuove infrastrutture in corso di realizzazione.

Webuild è oggi fortemente impegnata nel Sud, isole comprese, dove sta realizzando **21 progetti**.

Tra questi figurano:

- 4 tratte della linea ferroviaria ad **Alta Velocità e Capacità Napoli-Bari** in Campania;
- il lotto 1A e il Raddoppio Paola/S. Lucido-Cosenza (galleria Santomarco) della nuova linea **Alta Velocità e Capacità Salerno-Reggio Calabria**;
- 6 tratte della direttrice ferroviaria **Palermo-Catania-Messina** e l'asse autostradale **Ragusa-Catania** in Sicilia;
- il Terzo Megalotto e il lotto 1 della **Strada Statale Jonica (SS106)** in Calabria;
- A Napoli Webuild è impegnata in **diversi progetti per il potenziamento della mobilità urbana ed extra urbana** (Metropolitana di Napoli, Linee 1, 6, 7 e 10, Raddoppio Ferrovia Cumana), oltre al progetto di adeguamento funzionale dell'**Impianto di Depurazione di Napoli Est**.

I progetti che Webuild sta realizzando nel Sud Italia, per un valore complessivo superiore a **16 miliardi di euro**, danno lavoro a **10.200 persone**, tra personale diretto e di terzi, e coinvolgono, dall'avvio dei lavori, una filiera di **7.500 fornitori diretti***.



Inquadra il QR Code
per approfondire i progetti
di Webuild nel Sud Italia.



* Dati al 31 dicembre 2025

WEBUILD S.P.A
webuildgroup.com
webuildvalue.com
evolutio.museum

Coordinamento
Webuild Corporate Identity, Communication and Institutional Affairs

Credits fotografie
Webuild Image Library

Design
Hdrà Adv

Edition
Settembre 2026



