

webber



MAY
JUNE **2020**

Safety First:
Trenching

A Message From
Jose Carlos Esteban:
Company Update

People Spotlight:
Daniel Morrow

Webber Wins \$301 M
Project in Dallas

SH 114 Bridge Update

Webber Donates to
Local Food Banks

La Seguridad, Lo Primero:
Excavación de zanjas

Mensaje de Jose Carlos Esteban:
Novedades de la compañía

Entrevista: Daniel Morrow

Webber Gana un Proyecto en
Dallas valorado en 301 millones

Detalles del Proyecto del
Puente de la SH 114

Webber Dona a Bancos de
Alimentos Locales

Signature Bridge Precast Elements **SH 114**

Puente Singular de la SH 114

**Webber Team performs “once in a career” lifts
to speed construction in Dallas.**

*Un equipo de Webber en Dallas lleva a cabo
una operación única para acelerar
el proceso de construcción.*



TRENCHING AND EXCAVATION

Trenching and excavating are a regular part of construction operations and are required for a wide range of construction projects. According to the Occupational Safety and Health Administration (OSHA) trenching is a leading jobsite hazard, which causes an average of 54 fatalities each year.* Understanding the risks associated with trenching and excavating can help you prevent bodily injury and fatalities.



What is a trench?

OSHA defines an excavation as any man-made cut, cavity, trench, or depression in the earth's surface formed by the earth removal. A trench is a type of narrow excavation in which the depth is typically greater than the width, which does not exceed 15 feet. According to this definition, all trenches are excavations, but not all excavations are trenches.

Trenches 5 feet to 19 feet:

OSHA explains that any trench other than those made of stable rock exceeding five feet in depth must have a protective system in place. The protective system must be implemented by a competent person. This can be any worker who is qualified and capable of identifying rock and soil composition and hazardous excavating conditions in addition to possessing the knowledge and authority to take corrective action.

Trenches 20 feet and deeper:

A registered professional engineer must implement a protective system for any trench exceeding 20 feet in depth as required by OSHA.

Dangers of Trenches

The hazards around trenches include cave-in falls, falling loads, heavy equipment accidents, hazardous atmospheres, electrical hazards from overhead or underground power lines and underground utilities. Cave-ins pose the greatest risk, particularly where water is involved. Trench collapses kill an average of two workers every month, making this a serious threat to worker safety.

TRENCHING AND EXCAVATION RULES

- 1** Keep heavy equipment and materials away from trench edges.
- 2** Keep surcharge loads at least 2 feet (0.6 meters) from trench edges.
- 3** Know where underground utilities are located.
- 4** Test for low oxygen, hazardous fumes and toxic gases.
- 5** Inspect trenches at the start and end of each shift.
- 6** Inspect trenches following a rainstorm.
- 7** Do not work under raised loads.
- 8** Trenches must have cave-in protection.
- 9** Designate a competent person.
- 10** Analyze and classify the soil.

Because moisture and other weather conditions can affect soil stability, OSHA recommends that excavations be inspected at the beginning of each shift, after it rains, or after other extreme weather events. To learn more about safely working around and in trenches, visit <https://www.osha.gov/SLTC/trenchingexcavation>.

**Remember: We are all Safety Managers.
If you see an unsafe situation, tell your supervisor.**

APERTURA DE ZANJAS Y EXCAVACIONES

La apertura de zanjas y las excavaciones son una parte regular de las operaciones de construcción y se requieren para una amplia gama de proyectos. Según la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (OSHA), la excavación de zanjas es uno de los principales riesgos en la obra, que causa un promedio de 54 muertes cada año.* Comprender los riesgos asociados con la excavación de zanjas y las excavaciones en general puede ayudar a prevenir lesiones graves y también muertes.



¿Qué es una zanja?

La OSHA define una excavación como cualquier corte, cavidad, zanja o depresión de la superficie terrestre hecha por el hombre y formada por la extracción de tierra. Una zanja es un tipo de excavación estrecha en la que la profundidad es típicamente mayor que el ancho, que no excede los 15 pies. Según esta definición, todas las zanjas son excavaciones, pero no todas las excavaciones son zanjas.

Zanjas de 5 a 19 pies:

OSHA explica que cualquier zanja que no sea de roca estable que exceda los 5 pies de profundidad debe tener un sistema de protección. El sistema de protección debe ser implementado por una persona competente. Puede ser cualquier trabajador que esté cualificado y sea capaz de identificar la composición de la roca y el suelo y las condiciones de excavación peligrosas, además de poseer el conocimiento y la autoridad para tomar medidas correctivas.

Zanjas de 20 pies y más profundas:

Un ingeniero profesional registrado debe implementar un sistema de protección para cualquier zanja que exceda los 20 pies de profundidad, tal como lo requiere OSHA.

Peligros de las zanjas

Los peligros alrededor de las zanjas incluyen caídas por derrumbes, caída de cargas, accidentes con equipos de maquinaria pesada, atmósferas peligrosas, peligros eléctricos de líneas eléctricas aéreas o subterráneas y servicios públicos subterráneos. Los derrumbes representan el mayor riesgo, especialmente cuando se trata de agua. Los derrumbes de zanjas matan a un promedio de dos trabajadores cada mes, lo que constituye una grave amenaza para la seguridad de los trabajadores.

REGLAS DE EXCAVACIÓN Y ZANJAS

1

Mantenga el equipo y los materiales pesados alejados de los bordes de la zanja.

3

Sepa dónde se encuentran los servicios subterráneos.

5

Inspeccione las zanjas al principio y al final de cada turno.

7

No trabaje bajo cargas elevadas.

9

Designe a una persona competente.

2

Mantenga las cargas de suplemento al menos a 0.6 metros de los bordes de la zanja.

4

Compruebe que no haya oxígeno bajo, vapores peligrosos y gases tóxicos.

6

Inspeccione las zanjas después de una tormenta.

8

Las zanjas deben tener protección contra derrumbes.

10

Analice y clasifique debidamente el suelo.

Debido a que la humedad y otras condiciones climáticas pueden afectar la estabilidad del suelo, OSHA recomienda que las excavaciones se inspeccionen al comienzo de cada turno, después de las lluvias o después de otros eventos climáticos extremos. Para aprender más sobre cómo trabajar de forma segura alrededor y dentro de las zanjas, visite <https://www.osha.gov/SLTC/trenchingexcavation>.

**Todos somos Gerentes de Seguridad.
¡Nuestro objetivo es que todos regresen a sus casas cada noche!**

MESSAGE FROM THE PRESIDENT & CEO



Whether in the field, in the office or at home, I want to applaud our teams for taking the challenges of the past few months in stride and continuing to drive the business forward safely. We are blessed to be in an industry that is deemed essential to keep the country progressing, even when many are at a stand-still. This designation has meant making the most of the situation while doing our best to protect each other.

As of mid-May, we have only had nine COVID-19 positive cases among our close to 3,000 employees. The measures we have put in place, including temperature checks, PPE, self-isolation, and social distancing is imperative so we can keep working. But as things start to open across the country, we must continue to be vigilant in not putting ourselves and others at risk for infection. COVID-19 will not disappear overnight, and we must continue to follow precautions to keep this momentum going.

But even during this time of uncertainty, our business must continue to evolve to align with Ferrovial's Horizon 2024 initiative. With that in mind, we made organizational changes earlier this month to support the future vision and strategy of Webber. Part of that plan is to phase out its Commercial Division, concentrating our efforts in our core construction businesses: Heavy Civil, Materials, and Waterworks. This direction is where the growth, margins, and opportunities are in the company in the future.

Emilio Lopez, President of PLW Waterworks, will lead both Water and Commercial teams during this transition period. Fran Paz will remain as Commercial's Executive Vice President, reporting to Emilio. We will honor our commitments to our current Commercial Division customers by completing existing projects. I have asked Emilio, with Josh Goyne's support, to identify opportunities within Civil or Waterworks to move employees into new positions, whenever possible. My goal is to create a Webber where our business is less rigid and siloed to allow employees to move fluidly and cross-train in both Heavy Civil and Waterworks projects in the future.

As many of you know, we lost the Oak Hill Design-Build project by only 0.7 points out of 100 total score. While disappointing, it shows us that our design and build teams are on target, and we are on track to getting these projects in the future. The next Design-Build project, US 183 North, was put on hold by the client until August. We may lose one project, but we win another, and this time it was the \$301 million Loop 12 project in Dallas (learn more on page 10). We are winning and losing bids within 2% of our competitors while remaining profitable on the projects we win. We must show our grit and stick with it!

My final item is to ask everyone to help our communities through the Juntos (Together) fundraising campaign that Ferrovial created to give back to the communities we serve. This program has already brought nearly \$1 million to Texas charities and COVID-19 research centers. Your donation will be matched by Ferrovial and stay local to help those that have not been as fortunate as we have during this pandemic. Learn more about the Juntos program on page 6.

We are all busy, and I'm proud of the way our teams have demonstrated flexibility, collaboration and innovation to keep business continuity. Life goes on, business moves forward, and we will get used to the new normal. Please be vigilant and be safe!

Quiero reconocer y aplaudir a nuestros equipos por afrontar los retos de los últimos meses con paso firme y seguir impulsando el negocio ya sea en la obra, en la oficina o en casa. Tenemos la suerte de estar en una industria que se considera esencial para que el país siga progresando, incluso cuando muchos están parados ahora mismo. Esta designación ha significado para nosotros aprovechar al máximo la situación mientras hacemos todo lo posible para protegernos unos a otros.

Hasta mediados de mayo, sólo hemos tenido nueve casos positivos de COVID-19 entre nuestros casi 3.000 empleados. Las medidas que hemos puesto en marcha, como los controles de temperatura, equipos de protección o PPE, auto-aislamiento y distanciamiento social, son imprescindibles para que podamos seguir trabajando. Pero a medida que el país empieza a abrirse poco a poco, debemos seguir vigilando para no ponernos a nosotros mismos y a otros en riesgo de infección. El virus COVID-19 no desaparecerá de la noche a la mañana, así que debemos seguir tomando precauciones para mantener el ritmo.

Pero, incluso en esta época de incertidumbre, nuestra compañía debe seguir evolucionando para alinearse con la iniciativa Horizonte 2024 de Ferrovial. Teniendo esto en cuenta, hemos hecho cambios organizativos a principios de este mes para apoyar la visión y la estrategia futuras de Webber. Parte de ese plan es la eliminación gradual de la división de Commercial, concentrando nuestros esfuerzos en nuestros principales negocios de construcción: Heavy Civil (o construcción civil), materiales y obras de aguas. Esa es la dirección donde estarán el crecimiento, los márgenes y las oportunidades para la empresa en el futuro.

Emilio López, presidente de PLW Waterworks, dirigirá los equipos de PLW y Commercial durante este período de transición y Fran Paz permanecerá como vicepresidente ejecutivo, reportando a Emilio. Honraremos nuestros compromisos con nuestros clientes actuales de la división de Commercial completando los proyectos existentes. Además, le he pedido a Emilio, con el apoyo de Josh Goyne, que identifique las oportunidades dentro de Heavy Civil o Waterworks para trasladar a los empleados a nuevos puestos siempre que sea posible. Mi objetivo es crear un Webber menos rígido y compartimentado para permitir que los empleados se muevan con fluidez y se formen en el futuro tanto para proyectos de obras civiles como de abastecimiento de aguas.

Como muchos de ustedes saben, perdimos el proyecto de Diseño y Construcción de Oak Hill por sólo 0,7 puntos de un total de 100 puntos. Aunque es decepcionante, nos muestra que nuestros equipos de diseño y construcción lo están haciendo muy bien, y estamos en el camino adecuado para conseguir estos proyectos en el futuro. El siguiente proyecto de Diseño y Construcción, US 183 Norte, fue puesto en espera hasta agosto por el cliente. Perdimos un proyecto, pero ganamos otro, y esta vez fue el proyecto Loop 12 de 301 millones de dólares en Dallas (más información en la página 10). En general, estamos ganando y perdiendo ofertas por debajo del 2% con respecto a nuestros competidores, mientras que seguimos siendo rentables en los proyectos que ganamos, así que debemos mostrar nuestra determinación y seguir adelante.

Por último, me gustaría pedirles que ayuden a nuestras comunidades a través de la campaña de recaudación de fondos "Juntos", que Ferrovial ha creado para colaborar con las comunidades a las que servimos. Este programa ya ha aportado casi 1 millón de dólares a organizaciones benéficas de Texas y a centros de investigación de COVID-19. Su donación será igualada por Ferrovial y se mantendrá en el ámbito local para ayudar a aquellos que no han sido tan afortunados como nosotros durante esta pandemia. Más información sobre la campaña "Juntos" en la página 6.

Todos estamos muy ocupados, pero es admirable la forma en que nuestros equipos han demostrado flexibilidad, colaboración e innovación para mantener la continuidad del negocio. La vida continúa, los negocios avanzan y pronto nos acostumbraremos a la nueva normalidad. Por favor, sigan alerta y cuidense.



FOLLOW ME ON TWITTER
@JC_EstebanBlein

NEXT-GENERATION CONCRETE PAVEMENT SURFACE: **REDUCING NOISE AND IMPROVING SAFETY**

As part of our innovation drive, Webber is always willing to collaborate with partners like Texas Department of Transportation (TxDOT) when it comes to testing solutions to improve the roads we build for the community. This was the case when, as part of the project scope, Webber used Next Generation Concrete Surface (NGCS) for the three segments of US 290 Webber worked on.

TxDOT in the Houston district pushed the use of this new pavement surface treatment in an effort to decrease traffic noise without sacrificing skid resistance. In total, about 3 million square yards of NGCS were planned to be placed in several major highways, including IH-10, Harris County's US 290, and the 610 Loop.

Webber Project Engineer Monica Monroy Medina explained for us what was the outcome for the Webber projects that applied the Next Generation Concrete Surface (NGCS).

How is it beneficial?

Mainly, NGCS increases ride quality and decreases noise levels when traveling on it. It also improves driving conditions in wet weather and is helpful in hazardous conditions since it increases friction between tire and pavement surface – preventing accidents.

Where did Webber use this technology?

It was part of the project scope to implement this technology along the US 290 Corridor. It was used on Segments 5, 6 and 7.

What was the impact on the project regarding schedule, change orders, replacements and such?

Since this technology requires several passes on the main lanes, scheduling to perform the work was challenging. We had to alternately shut down part of the main lanes at night and use temporary striping until all the work was complete. The work on Segment 5 began January 2019 and was completed November 2019 and included main lanes as well as the HOV lane.

How does this technology work?

Next Generation Concrete Surface uses conventional grinding equipment and blades but in a different configuration and it requires three passes. Conventional diamond grinding is the first pass to remove imperfections in the original pavement. NGCS grinding is the second pass that creates a more uniform profile and NGCS grooving is the last pass to create negative texture.



SUPERFICIE DE PAVIMENTO DE CONCRETO DE NUEVA GENERACIÓN: **REDUCE EL RUIDO Y MEJORA LA SEGURIDAD**

Como parte del esfuerzo por la innovación, Webber siempre está dispuesto a colaborar con aliados como el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) cuando se trata de probar soluciones para mejorar las carreteras que construimos para la comunidad. Este fue el caso cuando, como parte del trabajo del proyecto, Webber utilizó Next Generation Concrete Surface (NGCS), o superficie de pavimento de concreto de nueva generación, para los tres segmentos de US 290 en los que trabajamos.

TxDOT impulsó el uso de este nuevo tratamiento de la superficie del pavimento en el distrito de Houston, en un esfuerzo por disminuir el ruido del tráfico sin sacrificar la resistencia al derrape. En total, se planificó colocar unos 3 millones de yardas cuadradas de NGCS en varias autopistas importantes, incluyendo la IH-10, la US 290 en el condado de Harris, y el Loop de la 610.

La ingeniera de proyecto de Webber, Mónica Monroy Medina, nos explica cuál fue el resultado en los proyectos Webber que aplicaron esta nueva generación de superficie pavimento de Concreto (NGCS).

¿Cuáles son los beneficios de este pavimento?

Principalmente, NGCS aumenta la calidad de la conducción y disminuye

los niveles de ruido cuando se viaja por este pavimento. También mejora las condiciones de conducción en clima húmedo o con lluvia, y es útil en condiciones peligrosas, ya que aumenta la fricción entre el neumático y la superficie del pavimento, evitando así accidentes.

¿Dónde utilizó Webber esta tecnología?

Era parte del proyecto implementar esta tecnología a lo largo del corredor de la US 290. Se utilizó en los segmentos 5, 6 y 7.

¿Cuál fue el impacto en el proyecto en cuanto a la programación, órdenes de cambio, reemplazos y demás?

Dado que esta tecnología requiere varias pasadas en los carriles principales, la programación para realizar el trabajo fue un desafío. Tuvimos que cerrar alternativamente parte de los carriles principales por la noche y utilizar el rayado temporal hasta que todo el trabajo estuvo completo. El trabajo en el Segmento 5 comenzó en enero de 2019 y se completó en noviembre de 2019 e incluyó los carriles principales así como el carril HOV.

¿Cómo funciona esta tecnología?

La nueva generación de superficie de concreto usa equipos de pulido y cuchillas convencionales pero en una configuración diferente y requiere tres pasadas. El pulido convencional con diamante es la primera pasada para eliminar las imperfecciones del pavimento original. El pulido NGCS es la segunda pasada que crea un perfil más uniforme y el ranurado NGCS es la última pasada para crear una textura negativa.

Ferrovial Juntos Fund Helps Local Communities Fight the Effects of COVID-19

What is the Ferrovia Juntos COVID-19 Fund?

The Ferrovia Juntos (Together) COVID-19 fund was set up in April to support the acquisition of healthcare and medical equipment, to fund vaccine research projects and to help communities at risk through food banks and other organizations. Ferrovia made an initial contribution of 5 million euro, while opened a fundraiser among employees, directors, shareholders, contractors, suppliers and anyone wishing to participate. The company committed to 100% match the donations to a maximum of 10 million euro.

How much has been raised already and where is it going?

As of mid-May, the Ferrovia Juntos Fund had raised more than 3.47 million euro. In the US, Ferrovia has allocated nearly \$500,000 divided among eight food banks and made a contribution of \$162,105 to Baylor College of Medicine in Houston, which is currently working on a vaccine.

Can I still contribute?

Yes, our donations as Webber employees are important to support the communities we serve. In addition to four Texas Food Banks (including Houston, Dallas and Austin/San Antonio), there will also be donations made in Fairfax, VA and Atlanta, GA on behalf of our East Coast project teams.

To make this donation process easy, Webber has created a donation function in Ultipro with the Juntos campaign already pre-loaded. You can give via the Ultipro app or via the Ultipro web portal at webber.ultipro.com.

Let's help give back to our communities during these difficult times! To learn more on the program from our Chief Human Resources Officer Mitch Beckman here <https://www.youtube.com/watch?v=OY0niQOEPuA>.

US Organizations Benefiting From Juntos Campaign Fund

TEXAS

Baylor College of Medicine	Houston Food Bank	Tarrant Area Food Bank	North Texas Food Bank	Central Texas Food Bank
\$162,000	\$67,543.75	\$67,543.75	\$67,543.75	\$67,543.75

GEORGIA

Atlanta Food Bank
\$67,543.75

VIRGINIA

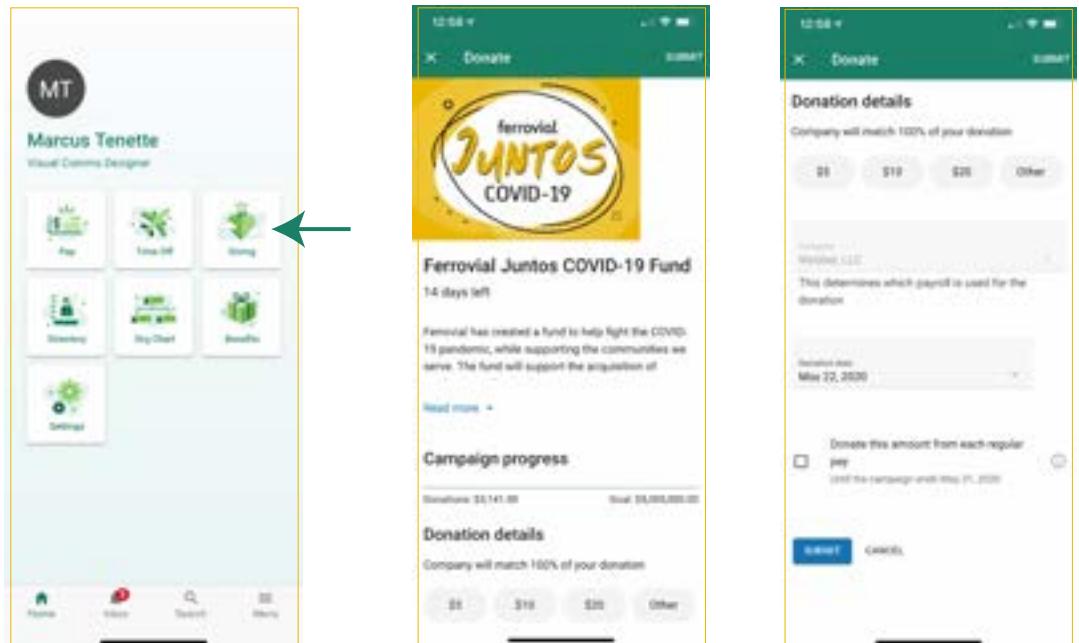
Foundation for Fairfax Public Schools - School Food Programs
\$67,543.75

ADDITIONAL LOCAL DONATIONS TO BE ANNOUNCED SOON!



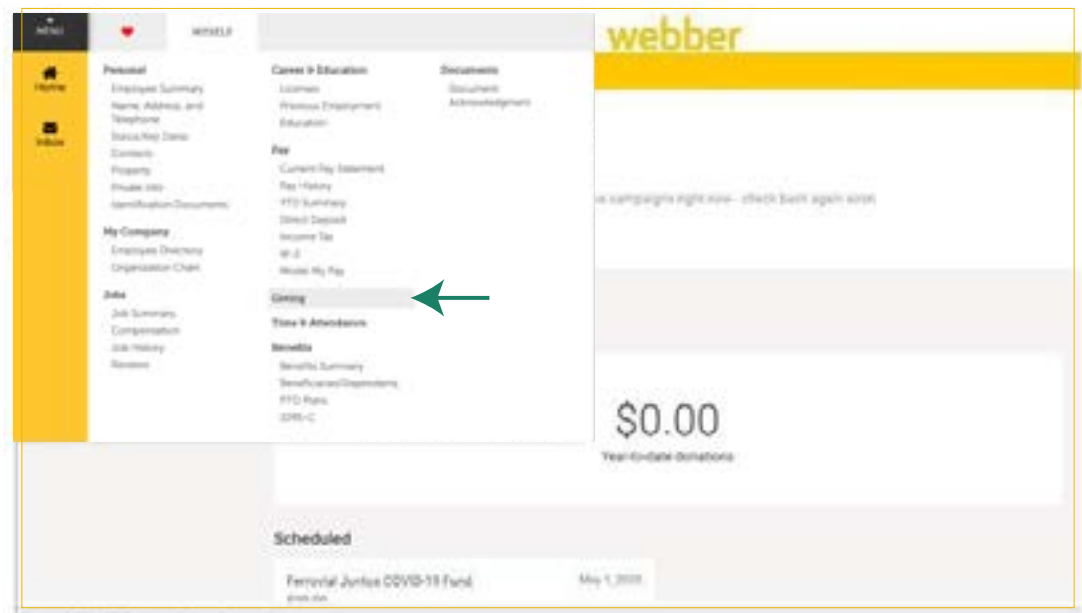
Here's how to participate via the Ultipro app:

On the Ultipro App:
To see the campaign in the mobile app, click on the "Giving" icon under your name after you login.



Here's how to participate via Ultipro online:

On your computer:
To donate on the Web, login to Ultipro, click on Myself, select "Giving" from the menu.



How to Access Ultipro:

Mobile App Access

The mobile app is free and available now!

- To download the mobile UltiPro app go to the the Apple Store (iPhone) and Google Play Store (Android) and search for UltiPro App. Download the App.
- Register using the company code: **W3bb3r**
- If you have a company email address: Sign in using your Ferrovial email and your computer password. You may need to get a token, which will come from your company email address or via text message.
- If you don't have a company email address: Sign into UltiPro using your employee # and DOB (mmddyyyy).
- If you need assistance with your log on, please contact **ultiprosupport@webber.com**.

Online Access via Employee Portal

You can also access all this information and more online directly through the internet portal.

- If you have a company address: Visit webber.ultipro.com and login using your Ferrovial email address and computer password. (Example: c561x@Ferrovial.com)
- If you don't have a company email address: Sign into UltiPro using your employee # and DOB (mmddyyyy) at <http://iworkat.webber.com>.

El Fondo “Juntos” de Ferrovial Ayuda a las Comunidades Locales a Luchar Contra los Efectos de COVID-19

¿Qué es el Fondo “Juntos” de Ferrovial para luchar contra el COVID-19?

El Fondo “Juntos COVID-19” de Ferrovial se creó en abril para apoyar la adquisición de equipo médico y sanitario, financiar proyectos de investigación y desarrollo de vacunas y ayudar a las comunidades en riesgo a través de bancos de alimentos y otras organizaciones. Ferrovial realizó una aportación inicial de 5 millones de euros, al tiempo que abrió una convocatoria para recaudar fondos entre empleados, directivos, accionistas, contratistas, proveedores y cualquier persona que desee participar. La compañía se comprometió a igualar el 100% de las donaciones hasta un máximo de 10 millones de euros.

¿Cuánto se ha recaudado ya y a dónde se destina el dinero?

Hasta mediados de mayo, el Fondo “Juntos” de Ferrovial había recaudado más de 3,47 millones de euros. En Estados Unidos, Ferrovial ha destinado casi 500.000 dólares a ocho bancos de alimentos y ha realizado una aportación de 162.105 dólares al Baylor College of Medicine de Houston, que actualmente está trabajando en una vacuna.

¿Puedo seguir contribuyendo?

Sí, nuestras donaciones como empleados de Webber son importantes para apoyar a las comunidades a las que servimos. Además de cuatro bancos de alimentos de Texas (incluyendo Houston, Dallas y Austin/San Antonio), también habrá donaciones en Fairfax, VA y Atlanta, GA en nombre de nuestros equipos de los proyectos de la Costa Este.

Para facilitar este proceso de donación, Webber ha creado una función de donación en Ultipro con la campaña “Juntos” ya preparada. Puede donar a través de la aplicación Ultipro o a través del portal web de Ultipro en [webber.ultipro.com](https://www.webber.ultipro.com).

¡Ayudemos a nuestras comunidades en estos tiempos difíciles!

Puede obtener más información sobre el programa de la mano de nuestro Director de Recursos Humanos, Mitch Beckman, aquí <https://www.youtube.com/watch?v=OYOnIQOEPuA>.

Organizaciones que ya se han beneficiado del Fondo Juntos.

TEXAS

Baylor College of Medicine	Houston Food Bank	Tarrant Area Food Bank	North Texas Food Bank	Central Texas Food Bank
\$162,000	\$67,543.75	\$67,543.75	\$67,543.75	\$67,543.75

GEORGIA

Atlanta Food Bank
\$67,543.75

VIRGINIA

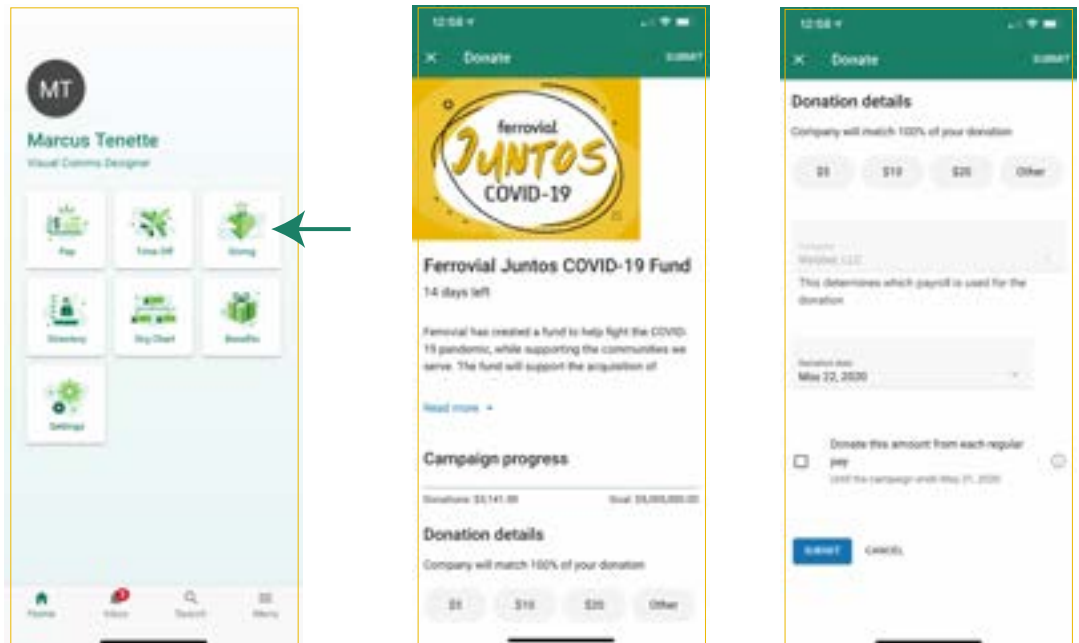
Foundation for Fairfax Public Schools - School Food Programs
\$67,543.75

EN LAS PRÓXIMAS SEMANAS SE DARÁN A CONOCER MÁS DONACIONES A ORGANIZACIONES LOCALES.



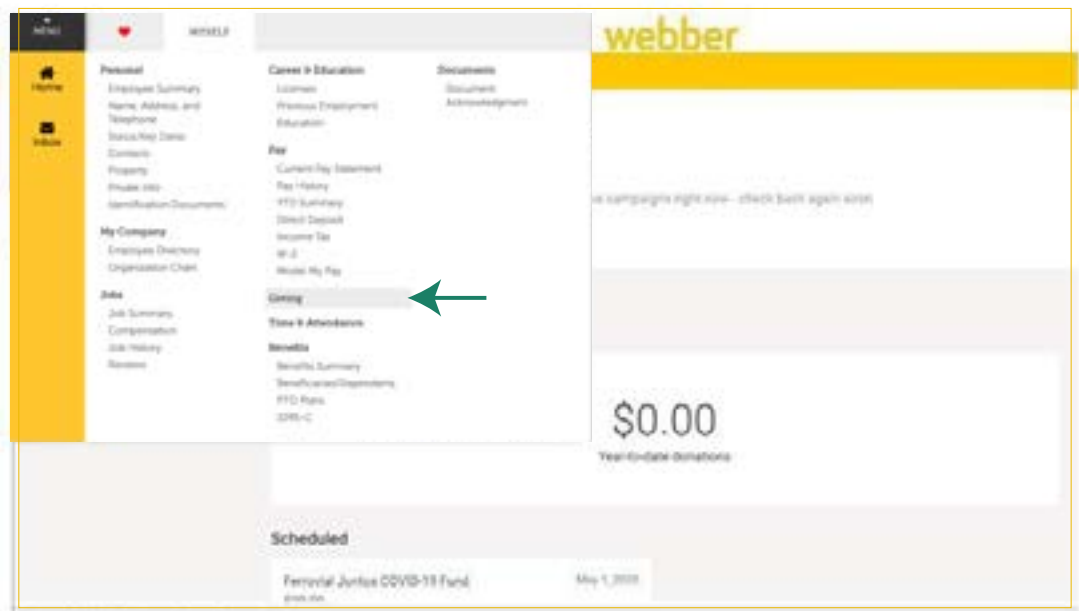
Cómo participar a través de Ultipro:

En la aplicación Ultipro:
Para ver la campaña en la aplicación móvil, haga clic en el icono "Giving" ("Dar") bajo su nombre después de entrar.



Cómo participar a través de Ultipro:

En su computadora: Para donar en la Web, inicie sesión en Ultipro, haga clic en Myself, seleccione "Giving" en el menú.



Cómo acceder a Ultipro:

Acceso por la aplicación móvil

La aplicación para móviles ya está disponible y es gratuita

- Para descargar la aplicación móvil UltiPro vaya a la Apple Store (iPhone) y Google Play Store (Android) y busque la aplicación UltiPro. Descargue la aplicación.
- Regístrese usando la contraseña: **W3bb3r**
- Si tiene una dirección de correo electrónico de la empresa: Acceda con su correo electrónico de Ferrovial y su contraseña del sistema. Es posible que necesite obtener una clave, que recibirá en la dirección de correo electrónico de su empresa o a través de un mensaje de texto.
- Si no tiene una dirección de correo electrónico de la empresa: Acceda a UltiPro utilizando su número de empleado y fecha de nacimiento (mmddyyyy).
- Si necesita ayuda, por favor contacte con **ultiprosupport@wwebber.com**.

A través del Portal del Empleado

También puede acceder a toda esta información y más directamente a través del portal de Internet.

- Si tiene una dirección de correo electrónico de la empresa: Visite webber.ultipro.com e inicie sesión con su dirección de correo electrónico y contraseña de sistemas de Ferrovial. (Ejemplo: c561x@Ferrovial.com)
- Si no tiene una dirección de correo electrónico de la empresa: acceda a UltiPro usando su número de empleado y fecha de nacimiento (mmddyyyy) en <http://iworkat.wwebber.com>.

WEBBER AWARDED \$301M LOOP 12 RECONSTRUCTION PROJECT **IN DALLAS, TX**

A Texas Department of Transportation (TxDOT) selected Webber for the Loop 12 project that consists of construction of 7.4 miles of Loop 12, Spur 482 and SH 114 in Dallas. The project was bid for \$301M in an A + B proposal, considering project cost and schedule. This proposal method helps reduce the time that the traffic will be affected by construction while also considering low bid price.

The contract includes renovation of the interchange and existing toll gantry, construction of 32 new bridges, walls and concrete pavement, widening of existing main lanes and frontage roads. Additional work includes grading, subgrade stabilization, drainage, water, sanitary sewer, flatwork, signals, illumination, ITS, signing, pavement markings, landscape and irrigation.

The scope of the project encompasses some special challenges: a 36 month construction schedule, elaborate traffic control, staying under a \$20 million Lane Closure Assessment Fee budget and the construction of very large post-tensioned straddle bents.

On a special note, due to the Coronavirus pandemic and procedures implemented by the company, this project was the first to be entirely reviewed and closed out in Team meetings with staff calling in from the Webber North, South and Central Texas regions.

“The entire bid process was another outstanding joint effort between the estimating and operations groups, only this time it was carried out virtually,” said Mark Lively, Webber South Texas Region Estimating Manager.

The project is scheduled to begin in Fall 2020 with substantial completion expected in Fall 2024. Loop 12 is currently one of the most congested roads in Texas and improvements in the interchange between this loop and state highways SH 114 and Spur 482 has been long awaited by the community.

“Webber is excited to win this project; a project which will allow commuters an easier time navigating this area with improved connectivity and the ability to avoid the traffic congestion normally seen here during peak traffic times,” said Josh Goynes, President of Webber’s Heavy Civil Division.





WEBBER GANA EL PROYECTO DE RECONSTRUCCIÓN DEL LOOP 12 EN DALLAS, VALORADO EN 301 MILLONES DE DÓLARES

El Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) seleccionó a Webber para el proyecto SL-12 que consiste en la reconstrucción de 7,4 millas de las autopistas Loop 12, Spur 482 y SH 114 en Dallas. El proyecto fue licitado por 301 millones de dólares en una propuesta A + B, teniendo en cuenta el costo del proyecto y el calendario. Este método de propuesta ayuda a reducir el tiempo en que el tráfico se verá afectado por la construcción, considerando también el bajo precio de la oferta.

El contrato incluye la renovación del intercambiador y la estructura de peajes existentes, la construcción de 32 nuevos puentes, muros y pavimento de concreto, la ampliación de los carriles principales existentes y de las vías de servicio. Entre las obras adicionales figuran la nivelación, la estabilización del subsuelo, el drenaje, el agua, el alcantarillado sanitario, la explanación, la señalización, la iluminación, los STI, la señalización, la marcación del pavimento, el paisaje y el riego.

El plan del proyecto contiene algunos desafíos especiales: un calendario de construcción de 36 meses un complejo control del tráfico, un presupuesto de 20 millones de dólares para la tasa de evaluación del cierre de carriles y la construcción de grandes tramos elevados postesados.

Como nota digna de mención, debido a la pandemia del Coronavirus y a los procedimientos implementados por la compañía, este proyecto fue el primero en ser revisado y cerrado completamente a través de la plataforma online Teams, en reuniones de equipo con gente que estaba trabajando desde las regiones de Webber del Norte, Sur y Centro de Texas.

“Todo el proceso de licitación fue otro destacado esfuerzo conjunto entre los grupos de estimación y de operaciones, sólo que esta vez se llevó a cabo de manera virtual”, dijo Mark Lively, Gerente de Estimación de la Región del Sur de Texas de Webber.

Se prevé que el proyecto comience en el otoño de 2020 y que se complete sustancialmente en el otoño de 2024. Loop 12 es actualmente una de las carreteras más congestionadas de Texas y las mejoras en el intercambiador entre esta circunvalación y las carreteras estatales SH 114 y Spur 482 han sido largamente esperadas por la comunidad.

“En Webber estamos orgullosos de haber ganado este proyecto, ya que permitirá a los usuarios circular más fácilmente por esta zona a través de la mejora en las conexiones y la reducción de la congestión del tráfico que normalmente se ve aquí durante las horas punta”, dijo Josh Goyne, Presidente de la División de Heavy Civil de Webber.

DANIEL MORROW

CONSTRUCTION MANAGER



There are few people in the Webber Heavy Civil division who don't know Daniel Morrow. And there are even lesser number of people in the division that Daniel Morrow doesn't call by their name. For 16 years, this Construction Manager who traded football fields for construction by chance, or "thank God," as he puts it, has made Webber his home, and has also made many people feel at home here. Always willing to help, he may not be coaching a football team now, but he has taken the professional training of hundreds of Webber employees very seriously. Used to taking it a step further, in this interview Daniel Morrow talks about collaboration, innovation and pride in a job well done.

When did you start working at Webber and how did you first learn about the company?

I began with Webber in 2004. I was previously working for TxDOT as an inspector on a project that Webber was building on FM 1960 in Humble.

What made you go into the construction industry?

Life's unexpected twist and turns. I didn't necessarily choose construction at first, I went to college to be a high school football coach and a teacher. But God has a way of putting you where he wants you. Once I began working in construction, it became a passion and a love that I still have today. Now, I'm so glad that my original plans for my life were interrupted and I found this industry that has been so good to me and my family. I couldn't really picture myself doing anything else now.

What do you feel your role means for the projects in the different regions?

To Help. I am here to help with whatever needs attention. Whether it falls within my job description or not, if I can help someone get something done, find a better way, or take some burden off of someone else, that is what I want to do. I also want to make sure people succeed. Especially the craft workers. That is why I love to be a part of the training efforts Webber has. It helps everyone get better and be able to promote. As our people get better, our company gets better.

You are known for your proactivity and problem-solving approach, and in these COVID-19 days you have excelled supporting our teams in the field. What is this handwashing stations solution you came up with and how are you making it work?

It was just a simple idea when there was nothing available on the market. Actually, my grandfather had this same set up for tractor fuel back in the day for his farm. When we explored making hand washing stations in house this vision of what my grandpa had immediately popped into my mind. *(To watch a video of Daniel explaining this concept, go to <https://www.youtube.com/watch?v=JSMNbGJsZ0o>.)*

What advice would you give someone who is aspiring to grow within Webber?

To take on as much as you can. You will definitely learn as you go. The more you can be involved with, the more you learn, and the more you will grow.

Is there a project or accomplishment that you consider to be the most significant in your career?

New construction of Sam Houston Tollway between Highway 59 and Highway 90 on the Northeast side of Houston. We had a huge competitor (WB) working on both sides of our two projects. We finished substantially ahead of schedule and ahead of our competition, while making a huge profit on the project.

What is on your wish list for the next five years with Webber?

To continue to see us being successful as a company. To continue the pursuit of new markets.

What do you like to do outside of work?

Besides spending time with my three-year-old granddaughter, I love to hunt and fish.

If you could describe yourself in two words, what would they be? Team Player.

If we ask others to describe you in 3 words, what do you think they would be?

Big Country Guy. Lol.

Do you have a favorite quote to share? From the bible, The Golden Rule. **"Do to others as you would have them do to you."** If only we could all really treat each other this way!

DANIEL MORROW

CONSTRUCTION MANAGER

Hay poca gente en la división de Heavy Civil de Webber que no conozca a Daniel Morrow. Y hay menos gente aún en esa misma división a la que Daniel Morrow no llame por su nombre. Durante 16 años, este gerente de construcción que cambió los campos de fútbol por el mundo de la construcción por casualidad, o “gracias a Dios”, como él dice, ha hecho de Webber su hogar y también ha conseguido que mucha gente se sienta aquí como en casa. Siempre dispuesto a ayudar, puede que ahora no esté entrenando a un equipo de fútbol, pero se ha tomado muy en serio la formación profesional de cientos de empleados de Webber. Acostumbrado a dar siempre un paso más allá, en esta entrevista Daniel Morrow habla de colaboración, innovación y el orgullo por un trabajo bien hecho.

¿Cuándo empezó a trabajar en Webber y cómo conoció la compañía?

Empecé con Webber en 2004. Anteriormente trabajé para TxDOT como inspector en un proyecto que Webber estaba construyendo en la FM 1960 en Humble.

¿Qué le hizo interesarse por la industria de la construcción?

Un giro inesperado de la vida. No elegí la construcción al principio, ya que fui a la universidad para ser entrenador de fútbol de escuela secundaria y profesor. Pero Dios siempre encuentra la forma de ponerte donde quiere. Una vez que empecé a trabajar en la construcción, se convirtió en una pasión que todavía hoy mantengo. Estoy muy contento de que mis planes de vida originales se interrumpieran y fuera capaz de encontrar esta industria que ha sido tan buena para mí y mi familia. No puedo imaginarme dedicándome a algo distinto ahora.

¿Qué cree que significa su trabajo para los proyectos en las diferentes regiones?

Ayuda. Estoy aquí para ayudar con lo que necesite atención. Ya sea que esté en la descripción de mi trabajo o no, si puedo ayudar a alguien a hacer algo, encontrar una mejor manera, o quitarle alguna carga a alguien más, eso es lo que quiero hacer. También quiero asegurarme de que la gente tenga éxito. Especialmente los empleados de las obras. Por eso me encanta ser parte de los esfuerzos de capacitación y formación que tiene Webber, ya que ayuda a que todos mejoren y puedan recibir una promoción. A medida que nuestra gente mejora, nuestra compañía mejora.

Usted es conocido por su proactividad y su orientación la resolución de problemas, y en estos días de COVID-19 ha destacado apoyando a nuestros equipos en las obras.

¿En qué consiste la solución para las estaciones de lavado de manos que se le ocurrió a usted y cómo la están haciendo funcionar?

Fue una idea simple cuando nos encontramos con que no había nada disponible en el mercado. En realidad, mi abuelo tenía esta misma instalación para el combustible de los tractores en su época para su granja. Cuando exploramos la posibilidad de hacer estaciones de lavado de manos “caseras”, recordé lo que mi abuelo tenía y lo sencillo que era. (Para ver un video de Daniel explicando este concepto, <https://www.youtube.com/watch?v=JSMNbGJszOo>.)

¿Qué consejo le darías a alguien que aspira a crecer dentro de Webber?

Que asuma todo lo que pueda. Definitivamente aprenderá sobre la marcha. Cuanto más se involucre uno, más aprenderá y más crecerá.

¿Hay algún proyecto o logro que considere que es el más significativo de su carrera?

La nueva construcción de la autopista de peaje Sam Houston entre la autopista 59 y la 90 en el lado noreste de Houston. Teníamos un gran competidor (WB) trabajando a ambos lados de nuestros dos proyectos. Terminamos sustancialmente antes de lo previsto y antes que nuestros competidores, a la vez que obtuvimos un gran beneficio en el proyecto.

¿Cuál es su lista de deseos para los próximos cinco años con Webber? Continuar teniendo éxito como compañía. Continuar la búsqueda de nuevos mercados.

¿Qué le gusta hacer fuera del trabajo?

Además de pasar tiempo con mi nieta de tres años, me encanta cazar y pescar.

Si pudiera describirse en dos palabras, ¿cuáles serían? Trabajador en equipo.

Si pedimos a otros que le describan en 3 palabras, ¿cuáles cree que serían?

Un tipo grande del campo. Lol.

¿Tiene alguna cita favorita? De la biblia, la regla de oro. “Haz a los demás lo que quieras que te hagan a ti”. ¡Si todos pudiéramos tratarnos de esta manera!



SH 114 SIGNATURE BRIDGE TEAM **USES ACCELERATED BRIDGE CONSTRUCTION (ABC)** TO IMPROVE PROJECT SPEED DELIVERY AND REDUCE TRAFFIC IMPACTS

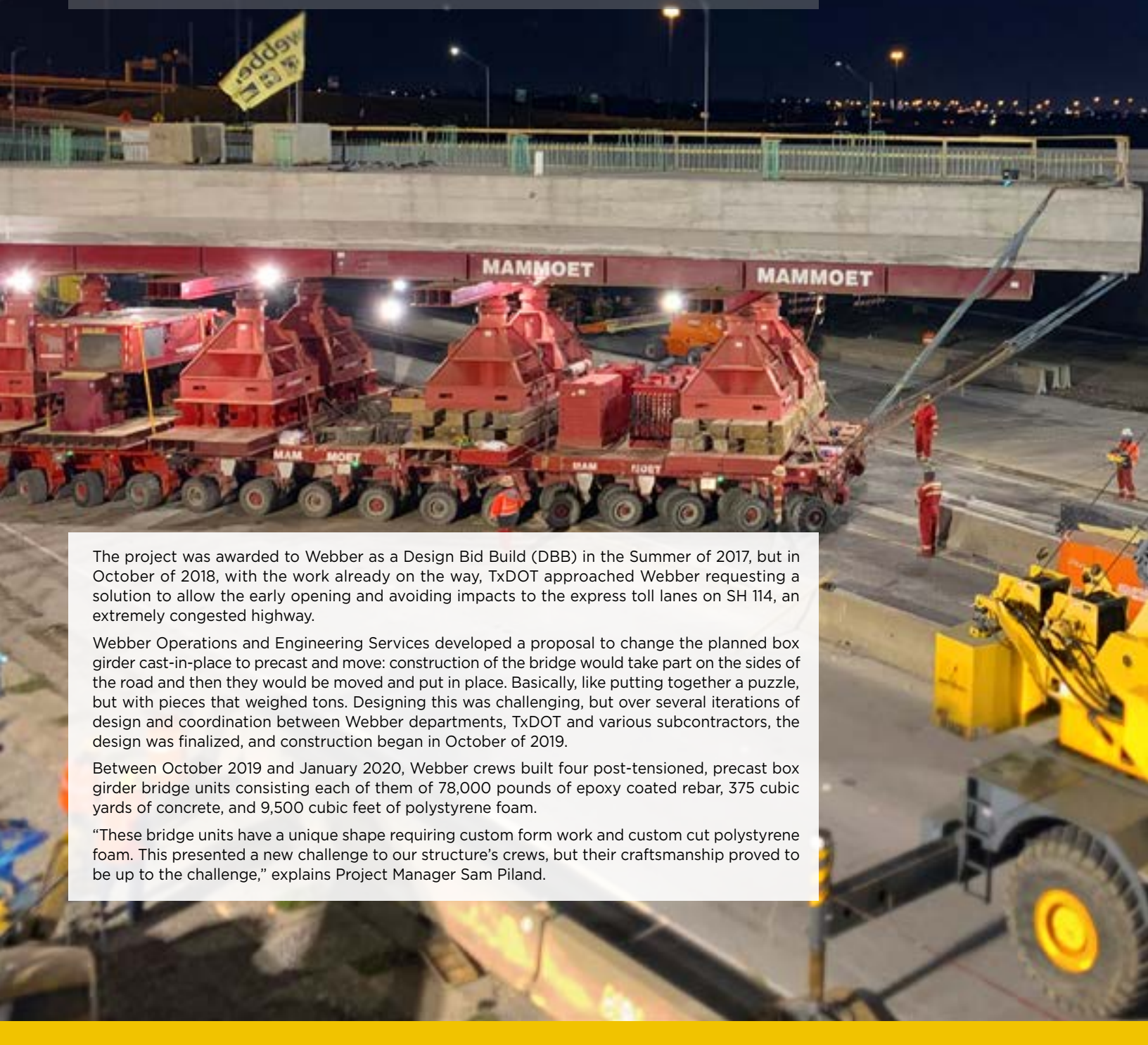
There is an easy way to describe Webber's SH 114 Signature Bridge project as a bridge structure designed to provide pedestrian and vehicular traffic access from SH 114 to two large future development sites. It is totally right, but that would leave out the aesthetically complex details that make it, well, a signature bridge. A new landmark for the city of Irving.

The project was awarded to Webber as a Design Bid Build (DBB) in the Summer of 2017, but in October of 2018, with the work already on the way, TxDOT approached Webber requesting a solution to allow the early opening and avoiding impacts to the express toll lanes on SH 114, an extremely congested highway.

Webber Operations and Engineering Services developed a proposal to change the planned box girder cast-in-place to precast and move: construction of the bridge would take part on the sides of the road and then they would be moved and put in place. Basically, like putting together a puzzle, but with pieces that weighed tons. Designing this was challenging, but over several iterations of design and coordination between Webber departments, TxDOT and various subcontractors, the design was finalized, and construction began in October of 2019.

Between October 2019 and January 2020, Webber crews built four post-tensioned, precast box girder bridge units consisting each of them of 78,000 pounds of epoxy coated rebar, 375 cubic yards of concrete, and 9,500 cubic feet of polystyrene foam.

"These bridge units have a unique shape requiring custom form work and custom cut polystyrene foam. This presented a new challenge to our structure's crews, but their craftsmanship proved to be up to the challenge," explains Project Manager Sam Piland.



Once pre-casting and post-tensioning was completed, subcontractor Mammoet lifted each span from its casting bed using a combination of hydraulic jacks and lifting beams. Each of these units weighed in around 720 tons and they were placed on the Self-Propelled Modular Transporter (SPMT) to be moved to their final location. The SPMT was outfitted with eight 250-ton Mega Jacks to provide lifting control to set the units on their bearing seats. Over the course of one week in February 2020, Webber performed nightly full closures of both directions of SH 114 to relocate the bridge units to their final location, placing one unit per night.

“This was a very successful operation from multiple viewpoints,” says Piland. “First and foremost, this work was completed with Zero Recordable Incidents. In fact, this project has ZERO recordable injuries in the more than two years and 170,000 manhours worked since construction started in early 2018. Secondly, TxDOT was able to open their express lanes eight months ahead of initially planned. Lastly, Webber gained valuable experience designing and building using Accelerated Bridge Construction (ABC), which will be critical to the success of upcoming projects.”

Webber team is now working on the next steps to complete the two pedestrian bridges: post-tension bars connecting the two spans, stamped color sidewalk, bridge rail and canopy supports, and finally a canopy that is very unique in its shape, with a dramatic curve that has required as well custom engineered materials.

Almost every element of this project has been a challenge: the unique construction method, the equipment utilized and the custom-tailored design. “It happens when you build something no one else has built before, at least, in Texas,” adds Piland.

“Doing something new is always a challenge,” says Luis Rodriguez, Webber Design Engineering Manager. “From an engineering standpoint, I think the BIM model and the design calculations we did for this project have been a new and exciting challenge. Coordination with resources already available at the project and within the specialized subcontractors like VSL or Mammoet has been instrumental for the development of the engineering of this bridge.”

The project team has been able to improve the schedule, with the new lanes already open, traffic in final configuration and completion expected on October 2020. That is when the cities of Irving and Dallas, along with the travelling public that go down the road every day, will be able to see the iconic bridge finally connecting the old Texas Stadium site with a large development area across the freeway, bringing a much needed and expected economic growth for the community.



EL USO DEL SISTEMA DE CONSTRUCCIÓN ACELERADA DE PUENTES (ABC) MEJORA LA VELOCIDAD DE ENTREGA DEL PROYECTO DEL PUENTE DE LA SH-114 Y REDUCE IMPACTOS EN EL TRÁFICO

Hay una forma fácil de describir el proyecto de Webber del puente de la SH 114 como una estructura diseñada para proporcionar acceso peatonal y de tráfico de vehículos desde la SH 114 a dos grandes zonas de futuro desarrollo. Es correcta, pero dejaría fuera los detalles estéticamente complejos que convierten al puente en lo que es: un emblema. Un nuevo referente para la ciudad de Irving.

Webber se adjudicó el proyecto como un Design Bid Build (DBB) en el verano de 2017, pero en octubre de 2018, con el trabajo ya en marcha, TxDOT pidió ayuda a Webber para encontrar una solución que permitiera la apertura temprana de los nuevos carriles rápidos de peaje en la SH 114, una autopista que estaba ya extremadamente congestionada.

Los servicios de Operaciones e Ingeniería de Webber desarrollaron una propuesta para cambiar la estructura de la viga cajón del proyecto original por una prefabricada: la construcción del puente se haría a los lados de la carretera, fuera de la zona de trabajo y luego se trasladaría y colocaría en su lugar definitivo. Básicamente, sería como armar un rompecabezas, pero con piezas de varias toneladas. Diseñar esto fue un reto, pero a lo largo de varias reuniones de coordinación entre los departamentos de Webber, TxDOT y varios subcontratistas, el diseño fue finalizado y la construcción comenzó en octubre de 2019.

Entre octubre de 2019 y enero de 2020, los equipos de Webber construyeron cuatro unidades de vigas cajón prefabricadas postesadas que consistían cada una de ellas en 78.000 libras de barras de acero recubiertas de epoxi, 375 yardas cúbicas de concreto y 9.500 pies cúbicos de poliestireno expandido.

“Estas vigas especiales del puente tienen una forma única que requiere encofrados a medida y poliestireno expandido cortado también a medida. Esto supuso un nuevo reto para los equipos que trabajaban en esa estructura, pero su destreza demostró estar a la altura del desafío”, explica el jefe de obra Sam Piland.

Una vez que se completó el concreto y postesado, el subcontratista Mammoet levantó cada viga cajón de su base de concreto utilizando una combinación de gatos hidráulicos y vigas de soporte. Cada una de estas unidades, que pesan alrededor de 720 toneladas cada una, se colocaron en el Transportador Modular Autopropulsado (SPMT) para ser trasladadas a su ubicación final. El SPMT fue equipado con ocho mega gatos hidráulicos de 250 toneladas de capacidad cada uno para proporcionar control de elevación para colocar las unidades en sus apoyos finales. Durante una semana en febrero de 2020, Webber realizó cierres completos nocturnos en ambas direcciones de la SH 114 para colocar las unidades del puente en su ubicación final, instalando una unidad por noche.

“Ésta ha sido una operación muy exitosa desde múltiples puntos de vista”, afirma Piland. “En primer lugar, este trabajo se ha completado con cero incidentes registrables. De hecho, este proyecto tiene cero incidentes registrables en los más de dos años y 170.000 horas trabajadas desde que comenzó la construcción a principios de 2018. En segundo lugar, TxDOT fue capaz de abrir sus vías rápidas ocho meses antes de lo previsto inicialmente. Por último, Webber adquirió una valiosa experiencia en el diseño y la Construcción Acelerada de Puentes (ABC en inglés), que será fundamental para el éxito de próximos proyectos”.

El equipo de Webber está trabajando ahora en los siguientes pasos para completar los dos puentes peatonales: barras de postesado que conectan los dos vanos, estampado a color de las aceras, barreras de puente y soportes de las marquesinas, y finalmente una marquesina que es única en su forma, con una curva importante que ha requerido también materiales y diseño a medida.

Casi todos los elementos de este proyecto han sido un desafío: el método de construcción único, el equipo utilizado y el diseño personalizado. “Esto es lo que ocurre cuando construyes algo que nadie ha construido antes, al menos en Texas”, añade Piland.

“Hacer algo nuevo siempre supone un reto”, afirma Luis Rodríguez, Gerente de Diseño Técnico de Webber. “Desde el punto de vista técnico, creo que el modelo BIM y los cálculos de diseño que hicimos para este proyecto han representado un nuevo y emocionante desafío. La coordinación con los recursos ya disponibles en el proyecto y con los subcontratistas especializados como VSL o Mammoet ha sido fundamental para el desarrollo de la ingeniería de este puente”.

El equipo del proyecto ha sido capaz de mejorar los tiempos de construcción, con los nuevos carriles ya abiertos, el tráfico en su configuración final y su finalización prevista para octubre de 2020. Será entonces cuando las ciudades de Irving y Dallas, junto con los usuarios que recorren la autopista todos los días, podrán ver el icónico puente que finalmente conectará el emplazamiento del antiguo Estadio de Texas con una gran zona de desarrollo al otro lado de la autopista, lo que aportará un crecimiento económico muy necesario y esperado para la comunidad.

SIGNATURE NUMBERS **NÚMEROS SINGULARES**

- **170,000 MAN HOURS** WITH **ZERO RECORDABLE INJURIES**
- **35,000 SY** OF CONCRETE PAVING
- **1,600 CY** OF STRUCTURAL CONCRETE (Footing, Columns, Caps)
 - ◆ **270,000 LBS** of Reinforcing Steel
- **63,000 SF** OF BRIDGE DECK
 - ◆ **3** Separate Bridges
 - ◆ **1,300 CY** Class S concrete
 - ◆ **150,000 LBS** of Epoxy Reinforcement Steel
- **2,000 SY** OF COLOR TEXTURED PEDESTRIAN SIDEWALKS ON THE BRIDGES
 - ◆ **800 CY** Red Class S Concrete
 - ◆ **35,000 LBS** Epoxy Reinforcing Steel
- **120,000 SF** OF MSE WALLS
- **12,000 LF** OF CIP CONCRETE TRAFFIC BARRIER (Various Types)
- **5,000 LF** of Precast Concrete U-Beams
- **370,000 LBS** OF STRUCTURAL STEEL
 - ◆ **336,000 LBS** Steel Truss
 - ◆ **18,000 LBS** Steel Pylons
 - ◆ **16,000 LBS** Steel Tension Cables for supporting truss/canopy
- **PRECAST POST TENSION BOX GIRDERS = 4 EA**
 - ◆ **1,600 CY** Class H Concrete
 - ◆ **300,000 LBS** of Epoxy Reinforcement Steel
 - ◆ **700 Tons** Each = **2800 Tons** total
- **10,000 SF** OF CUSTOM PEDESTRIAN CANOPY

- **170.000 HORAS** DE TRABAJO, **CERO LESIONES REGISTRABLES**
- **35.000 SY** DE PAVIMENTO DE CONCRETO
- **1.600 CY** DE CONCRETO ESTRUCTURAL (zapatas, pilas, dinteles)
 - ◆ **270.000 libras** de acero de refuerzo
- **63.000 PIES** CUADRADOS DE CUBIERTA DEL PUENTE
 - ◆ **3** puentes separados
 - ◆ **1.300 CY** de concreto Clase S
 - ◆ **150.000 libras** de acero de refuerzo de epoxi
- **2.000 SY** DE ACERAS PEATONALES CON TEXTURA DE COLOR EN LOS PUENTES
 - ◆ **800 CY** Concreto Rojo Clase S
 - ◆ **35.000 libras** de acero de refuerzo de epoxi
- **120.000 PIES** CUADRADOS DE PAREDES DE MSE
- **12.000 LF** DE BARRERA DE TRÁFICO DE CONCRETO "ENCOFRADA IN SITU" (DE VARIOS TIPOS)
- **5.000 LF** DE VIGAS EN U DE CONCRETO PREFABRICADO
- **370.000 libras** DE ACERO ESTRUCTURAL
 - ◆ **336.000 libras** de acero
 - ◆ Pilones de acero de **18.000 libras**
 - ◆ Cables de tensión de acero de **16.000 libras** para el soporte de la cercha metálica
- **VIGAS CAJÓN POSTESADAS PREFABRICADAS = 4 UN**
 - ◆ **1.600 CY** Concreto Clase H
 - ◆ **300.000 LIBRAS** de acero de refuerzo con epoxi
 - ◆ **Peso = 700 toneladas** cada una = **2,800 toneladas** en total
- **10.000 PIES** CUADRADOS DE MARQUESINA PEATONAL A MEDIDA.



GRAND PARKWAY SH 99 -HOUSTON, TX

webber
heavy civil

- **The Grand Parkway Infrastructure (GPI) Project is approximately 30 percent complete with construction of segments H, I-1, and I-2, which make up 52.8 new miles of highway that will be added to Houston's Grand Parkway. The Grand Parkway is Houston's third major highway system to loop around the metropolitan area.**
- **This project has 213 parcels acquired and released for construction out of the total 235, which is 94% of the project acreage.** Most of the pending parcels are in segment I-1 and efforts are focused towards acquiring the pending parcels for construction by May 2020.
- In the New Caney, TX area of the project, segment H, crews are preparing for bridge construction over IH 59/69 main lanes and frontage roads. Bridge beam erection and placement began on Friday, April 3. This activity, is expected to be completed over several weeks, will require periodic closures of both main lanes and frontage roads. Another area of focus for the team is construction of new frontage roads of FM 1485 in New Caney within a heavy residential area. Once the frontage roads have been completed, crews will direct traffic to the new frontage roads so that work on the main lanes can begin.
- In one of the most traveled roadways in Dayton, TX, GPI has mobilized to FM 1960 to clear land and to prepare the area for bridge construction. Heavy coordination is taking place in the immediate area, as the City of Dayton is currently engaged in a utility installation project.
- Down in Baytown, TX and Mont Belvieu, TX Segment I-1 and I-2, crews continue to make progress on bridge construction. The team is nearly complete with the construction of the bridge that will take SH 99 over FM 1405 in Baytown, TX. One critical milestone for the team is the construction of the bridge that will travel over IH 10. Utility crews are currently in the area to place the utilities underground on both the north and south sides of IH 10. The bridge crossing is tentatively scheduled to be underway in Summer 2020.
- During the month of April 2020, the project team in Baytown implemented a significant traffic switch near Goose Lake and the Fred Hartman bridge. The traffic switch will allow for crews to work on the main lanes and frontage roads that travel over Goose Lake. The other benefit that this traffic switch will provide is that it will allow the team ample room to begin the construction bridges and frontage roads coming off the Fred Hartman Bridge to connect to the Grand Parkway.

GRAND PARKWAY SH 99

-HOUSTON, TX

- ***Ya se ha completado aproximadamente un 30% del proyecto de Grand Parkway, que consiste en la construcción de los segmentos H, I-1 y I-2. Se trata de 52.8 nuevas millas de autopista que se añadirán a la Grand Parkway de Houston, el tercer gran sistema de carreteras que rodea el área metropolitana.***
- ***Este proyecto tiene ya 213 parcelas adquiridas y liberadas para construcción de un total de 235, el 94% de la superficie del proyecto. La mayoría de las parcelas pendientes están en el segmento I-1, donde están centrados ahora los esfuerzos de adquisición para la construcción en mayo de 2020.***
- ***En el área de New Caney, TX, segmento H, los equipos se están preparando para la construcción de un puente sobre los carriles principales y las vías de servicio de la IH-59/69. La construcción y colocación de la viga del puente comenzó el viernes 3 de abril. Esta actividad, que se espera que se complete en varias semanas, requerirá cierres periódicos tanto de los carriles principales como de las vías de servicio. Otro área de interés para el equipo es la construcción de nuevas vías de servicio de la FM 1485 en New Caney dentro de un área residencial muy poblada. Una vez que se hayan completado estas vías, los equipos redirigirán el tráfico para que puedan comenzar los trabajos en los carriles principales.***
- ***En una de las carreteras más transitadas de Dayton, TX, GPI se ha movilizado a la FM 1960 para despejar el terreno y preparar la zona para la construcción de puentes. Se está llevando a cabo una intensa coordinación en la zona inmediata, ya que la ciudad de Dayton está actualmente efectuando un proyecto de instalación de servicios públicos.***
- ***En el centro de Baytown y Mont Belvieu, en el segmento I-1 y I-2, los equipos siguen avanzando en la construcción del puente. Casi se ha completado ya la construcción del puente que llevará a la SH-99 sobre la FM 1405 en Baytown. Un hito crítico para el equipo es la construcción del puente que pasará sobre IH-10. Actualmente se están colocando los servicios públicos bajo tierra en el área, tanto en el lado norte como en el sur de la IH-10. El cruce del puente está programado tentativamente para el verano de 2020.***
- ***Durante el mes de abril de 2020, el equipo del proyecto en Baytown llevó a cabo un importante cambio de tráfico cerca del Lago Goose y el puente Fred Hartman. El cambio de tráfico permitirá trabajar en los carriles principales y en las vías de servicio que atraviesan este lago. El otro beneficio que proporcionará este cambio de tráfico es que permitirá al equipo tener un amplio margen para comenzar la construcción de los puentes y las vías que salen del puente Fred Hartman para conectar con la Grand Parkway.***



webber

heavy civil



EQUIPMENT DEPARTMENT - HOUSTON, TX

- The Webber Equipment Department maintains a very large and wide-ranging assortment of machinery and vehicles. **Our fleet consists of approximately 440 units of small equipment, 470 large units, and 150 large trucks.** We manage about 50 pieces of equipment assigned to Barrier Services, as well as assist with approximately 500 pieces of equipment assigned to Southern Crushed Concrete. In addition, our fleet includes about 700 vehicles.
- **The original purchase price of our fleet is roughly 75 million dollars, which makes Webber larger in volume of equipment than most of our competitors.** We also invest more capital each year than a normal heavy equipment rental branch normally would. **Along with company-owned items, we manage outside rentals in the amount of \$1.8 to \$2.0 million each month.** This has increased mainly due to the new markets on the East Coast.
- Equipment purchase, rental, management, and maintenance are integral components of our business and largely contribute to the success and profitability of our individual

projects. Procurement is a comprehensive and collaborative process that involves teamwork by personnel from Operations and the Equipment Department. Determinations are made as to the appropriateness of purchasing, leasing or renting options, based on a Return on Investment analysis. The life cycle of each type of equipment is factored into this analysis.

- An important part of fleet management is maintaining the appropriate ratio of owned/leased equipment versus rentals. Our goal is always to maintain a fleet of 80% owned/leased equipment to ensure the utmost utilization of our machinery. Based on the life cycle of each category of equipment, a percentage is rotated out each year to keep our fleet up to date.
- Occasionally, Operations may identify a need for specialty equipment which may be needed for a lengthy amount of time. These would typically not be included in our fleet. In these instances, the Equipment Department may be able to negotiate more competitive rates.

DEPARTAMENTO DE MAQUINARIA

- HOUSTON, TX

- Webber mantiene una flota muy amplia de maquinaria y vehículos, que consiste en aproximadamente 440 unidades de equipos pequeños, 470 unidades de maquinaria pesada y 150 camiones grandes. Manejamos alrededor de 50 piezas de equipo asignadas a Webber Barrier Services, así como también ayudamos con aproximadamente 500 piezas de equipo asignadas a Southern Crushed Concrete. Además, nuestra flota incluye unos 700 vehículos.
- **El precio de compra original de nuestra flota es de aproximadamente 75 millones de dólares, lo que hace que Webber sea más grande en volumen de equipo que la mayoría de nuestros competidores.** También invertimos más capital cada año de lo que normalmente lo haría una sucursal normal de alquiler de equipo pesado. **Junto con los artículos propiedad de la compañía, manejamos alquileres externos por un monto de 1,8 a 2 millones de dólares cada mes.** Esto ha aumentado principalmente debido a los nuevos mercados de la Costa Este.
- La compra, el alquiler, la gestión y el mantenimiento de los equipos son componentes integrales de nuestro negocio y contribuyen en gran medida al éxito y la rentabilidad de nuestros proyectos individuales. La adquisición es un proceso integral y colaborativo que implica el trabajo en equipo del personal de Operaciones y del Departamento de Maquinaria. Se determina la conveniencia de las opciones de compra, arrendamiento o alquiler, basándose en un análisis de retorno de la inversión. En este análisis se tiene en cuenta el ciclo de vida de cada tipo de equipo.
- Una parte importante de la gestión de la flota es mantener la proporción adecuada entre equipo propio/arrendado y alquilado. Nuestro objetivo es siempre mantener una flota de un 80% de equipo propio/arrendado para asegurar la máxima utilización de nuestra maquinaria. Basándose en el ciclo de vida de cada categoría de equipo, un porcentaje se rota cada año para mantener nuestra flota al día.
- Ocasionalmente, Operaciones puede identificar una necesidad de equipo especializado que puede ser necesario durante un largo período de tiempo. Normalmente, estos no se incluirían en nuestra flota. En estos casos, el Departamento de Maquinaria puede negociar tarifas más competitivas.





PRE-CONSTRUCTION DEPARTMENT - HOUSTON, TX

PLW's preconstruction team has been busy in the **1st quarter of 2020** working on more than **\$500 million** in contract values in both new pursuits as well as standing up alternative delivery projects currently under construction planning services project phase.

Pre-construction is a broad term and includes everything prior to construction such as:

- Business development
- Relationship management
- Development of partnerships and teaming alliances
- Preparation of qualifications for all delivery methods
- Estimating for all delivery methods
- Project optimization and value-added solutions thru multiple design stages
- Guaranteed maximum price proposals
- Project stand-up
- Work with Operations to create and implement buy-out strategies

In a general view, the pre-construction department is responsible for project acquisition and strategically backfilling revenue as it is burned off while controlling the growth of the

company, including finding bigger, better and more profitable project pursuits, outlining a win-strategy to optimize the chances of success and prosecuting the plan is a part of our day-to-day activities.

New Pursuits between Design Bid Build, Construction Manager at Risk and Design Build Delivery Methods:

- Bid Pursuits – Two projects with combined values of **\$150,000,000**
- CMAR Pursuits – Two projects with combined values of **\$115,000,000**
- Design Build Pursuits – One project with a value of **\$25,000,000**

Existing CMAR Activity:

- Opinion of probable construction cost updates for **six CMAR projects** with **combined values of \$275,000,000.**
- Preparation of **132 bid packages** across **five projects** to establish guaranteed maximum price Contracts.

Future Pursuits:

- Teams are being developed for future alternative delivery pursuits valued more than one billion dollars.

PRE-CONSTRUCCIÓN DEPARTAMENTO - HOUSTON, TX

El equipo de pre-construcción de PLW ha estado ocupado **en el primer trimestre de 2020** trabajando en contratos valorados en más de **500 millones de dólares**, tanto en nuevas ofertas como en proyectos de entrega alternativos actualmente en fase de servicios de planificación de construcción.

Pre-construcción es un término amplio e incluye todo lo anterior a la construcción como:

- Desarrollo de negocios
- Gestión de las relaciones
- Desarrollo de asociaciones y alianzas de colaboración
- Preparación de las cualificaciones para todos los métodos de entrega
- Estimación para todos los métodos de entrega
- Optimización del proyecto y soluciones de valor añadido a través de múltiples etapas de diseño
- Propuestas de precio máximo garantizado
- Preparación de proyectos
- Trabajar con Operaciones para crear y aplicar estrategias de compra

En general, el departamento de pre-construcción es responsable de la contratación del proyecto y de identificar estratégicamente los ingresos a medida que se van produciendo. El control del crecimiento de la empresa, incluyendo la búsqueda de proyectos más grandes, mejores y

más rentables, el esbozo de una estrategia de ganancia para optimizar las posibilidades de éxito y la ejecución del plan es una parte de nuestras actividades diarias.

Búsquedas activas de Diseño y Construcción (Design Bid Build, Construction Manager at Risk y Design Build Delivery Methods):

- Dos proyectos con valores combinados de **150 millones de dólares**.
- CMAR Pursuits - Dos proyectos con valores combinados de **115 millones de dólares**
- Design Build Pursuits - Un proyecto con un valor de **25 millones de dólares**

Actividad existente de CMAR:

- Opinión de costos probables de construcción para seis proyectos de CMAR con valores combinados de **275 millones de dólares**.
- Preparación de **132 paquetes de ofertas en cinco proyectos** para establecer contratos de precio máximo garantizado.

Búsqueda de oportunidades:

- Los equipos están trabajando en futuras ofertas de entrega alternativa valoradas en más de mil millones de dólares.



PERSONAL BRANDING AND SOCIAL MEDIA

COVID-19 has changed the way we use the internet and the way we communicate with others at work or at home. In the past few months, there has been an increase in social media usage around the world and more companies, job seekers are online and looking for opportunities to connect or hire.

We all have a story to tell whether you're an expert in your field or trying to catch the attention of your dream company. Think of your personal brand as your digital reputation - what is the first thing you want people to know about you?

First things first, what is a personal brand?

It's the management of your image and presence on different digital platforms.

What is the value in having a personal brand on social media?

1. **Gain** visibility
2. **Broaden** your contacts/connections
3. **Create and receive** information

Five tips to get your personal brand started:

1.

Choose your platforms.

*Marketing/ Communications team would recommend you start with LinkedIn, Twitter and/or Instagram. They have more professional-oriented features.

2.

Set up your profile on each platform.

*You will need a brief description about you and a photo. Try to adapt your description to the platform you are in.

3.

Establish a valuable community.

*Select valued experts in your industry or channels to follow, connect with peers, and colleagues.

4.

Create compelling content.

*Think about what do you want to accomplish and what do you want others to see and think about you and your work (expertise, live coverage, opinions).

5.

Be active on each platform.

Interacting with others is key - like and share compelling content that speaks to you. Sharing posts is great, but be sure to include a personalized comment - your followers want to know why this content is important to you!

As a member of the construction industry, you can use your personal accounts to like/react, share, and comment on Webber social accounts as well, helping us to recruit the best talent and highlight the great works of your colleagues.

To watch a pre-recorded training session on personal brands by the Ferrovial Communications team, go to: <https://cutt.ly/xyGzIW6>



MARCA PERSONAL Y REDES SOCIALES

El COVID-19 ha cambiado la forma en que usamos Internet y nos comunicamos con los demás en el trabajo o en casa. En los últimos meses, ha habido un aumento en el uso de las redes sociales en todo el mundo y cada vez más empresas y personas en busca de empleo aprovechan las oportunidades que ofrecen los medios digitales para conectar y contratar talento.

Como todos tenemos una historia que contar, tanto si somos expertos en nuestra industria como si intentamos llamar la atención de la empresa de nuestros sueños, hay que pensar en la marca personal como nuestra reputación digital: ¿qué es lo primero que queremos que la gente sepa de nosotros?

Lo primero es lo primero, ¿qué es una marca personal?

Es la gestión de la imagen y presencia en diferentes plataformas digitales.

¿Qué valor tiene la marca personal en los medios sociales?

1. **Ganar** visibilidad
2. **Ampliar** contactos/conexiones
3. **Crear y recibir** información

Cinco consejos para empezar con nuestra marca personal:

1.

Elegir las plataformas.

El equipo de marketing/comunicaciones recomienda empezar con LinkedIn, Twitter y/o Instagram. Tienen características y funciones más profesionales.

2.

Configurar el perfil en cada plataforma.

Se necesita una breve descripción sobre nosotros y una foto. Es recomendable intentar adaptar la descripción a la plataforma en la que estamos.

3.

Establecer una comunidad valiosa.

Es importante seleccionar expertos valiosos en nuestra industria o canales a seguir y conectar con compañeros y colegas.

4.

Crear un contenido interesante.

Podemos reflexionar acerca de lo que queremos lograr y lo que queremos que los demás vean y piensen sobre nosotros y nuestro trabajo (experiencia, retransmisiones, opiniones).

5.

Ser activo en cada plataforma.

Interactuar con los demás es clave: por ejemplo, podemos indicar si algo nos interesa y compartir ese contenido. En este sentido compartir publicaciones está bien, pero es más que aconsejable incluir un comentario personalizado (¿por qué el contenido es importante para nosotros?).

Como profesional de la industria de la construcción, puede usar sus cuentas personales para gustar/reaccionar, compartir y comentar en las redes sociales de Webber, ayudándonos así a encontrar el mejor talento y a destacar las grandes obras y proyectos de nuestros colegas.

Para ver una sesión de formación sobre marca personal pregrabada por el equipo de Comunicación de Ferrovial, visite: <https://cutt.ly/xyGzIW6>

SETTING UP YOUR PROFILE

La foto de cabecera debería mostrar algo relacionado con tu industria, tu creatividad o algo que sea importante.

Foto actualizada y de alta calidad

Nombre y Twitter "handle"

Biografía corta que explique quién eres y lo que te interesa.

Enlace a web personal, perfil de LinkedIn, blog, etc.

SCC'S LIBERTY RANCH SAND MINE TEAM ACHIEVES **MSHA SAFETY MILESTONE**



SCC's Liberty Ranch Team. From left to right: Alejandro Martinez (Pugmill operator), Casimiro Cedillo (Dredge operator), Juan Zuniga (Loader operator), Everardo Guzman (Crusher operator), Alberto Maldonado (Foreman), James Walker (Superintendent), Edgar Zamarripa (Foreman), Antelmo Alcocer (Plant operator), Manuel Aguayo (Laborer), Michael Zuniga (Dredge operator).

Webber's wide business activity entails that numerous government agencies inspect our projects and facilities several times a year. That is the case for SCC, that in addition to complying with OSHA standards, they also receive inspections from the US Department of Labor's Mine Safety & Health Administration (MSHA), that holds companies accountable to their specific standards, rules and regulations. And once more, Webber's Safety First culture has paid off. In the past year, SCC's Liberty Ranch Sand Mining operation has received two consecutive inspections with zero-citation results – a major accomplishment!

The SCC Safety team outlines here what it means for our company and how SCC accomplished it.

What do these inspections consist of?

The US Department of Labor's Mine Safety & Health Administration (MSHA) works to prevent death, illness and injury from mining operations and promote safe working environments for miners. MSHA inspectors ensure that mine management teams provide a workplace free from serious recognized hazards and complies with all 30 CFR standards, rules and regulations. MSHA holds companies accountable to these standards by issuing citations when there is an observed violation.

What SCC facilities or job sites does MSHA inspect?

MSHA inspects the 120-acre Liberty Ranch Sand Mining operation located on the Trinity river near Hardin, TX.

How often are these inspections conducted?

MSHA conducts inspections roughly every quarter. For surface mines MSHA requires two inspections per calendar year, but the way MSHA's fiscal year runs results in the four inspections.

What are some specific measures and procedures that are being promoted in this matter?

SCC's Liberty Ranch Mine crew ensures the start of every shift begins with safety. Tailgate meetings are conducted during which the team discusses all work tasks for the day and what safety equipment and tools will be required to complete each task safely. Before starting any maintenance, the onsite supervisor ensures that the team goes through our lock out tag out procedures to ensure all equipment is deenergized and the crew inspects for any additional equipment wear during the maintenance. As a team, we perform daily inspections of all equipment, berms and barriers. In addition, management keeps open communication about safety and all repairs needed with the team.

What does it mean for SCC to have obtained these good inspection results in the last year?

Although these inspections are done regularly, they are still done without notice, so it shows that we operate under these conditions on a regular basis. The result of clean inspection reports is a representation of the character, commitment and pride that our employees take in their work each and every day. It is also evident, that every employee on this site is putting a high focus on themselves, and their co-workers going home to their families the same way they started the day.

LA MINA DE ARENA DE LIBERTY RANCH (SCC), EJEMPLO DE ÉXITO EN SEGURIDAD

La amplia actividad de Webber implica que numerosas agencias gubernamentales inspeccionen nuestros proyectos e instalaciones varias veces al año. Es el caso de SCC, que además de cumplir con los estándares de la OSHA, también recibe inspecciones de la Administración de Seguridad y Salud en las Minas (MSHA) del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos, que se encarga de que las empresas cumplan sus estándares, reglas y regulaciones específicas. Y una vez más, la cultura de Webber de centrada en la seguridad ha dado sus frutos. En el último año, la mina de arena de Liberty Ranch de SCC ha recibido dos inspecciones consecutivas con un resultado de cero violaciones.

Un gran logro que el equipo de Seguridad de SCC resume a continuación, detallando lo que significa para nuestra compañía y cómo se consiguió.

¿En qué consisten estas inspecciones?

La Administración de Seguridad y Salud en las Minas (MSHA) del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos trabaja para prevenir la muerte, la enfermedad y las lesiones en las operaciones mineras y promover ambientes de trabajo seguros para los mineros. Los inspectores de la MSHA se aseguran de que los equipos de gestión de minas proporcionen un lugar de trabajo libre de peligros graves reconocidos y que cumpla con todas las normas, reglas y reglamentos del 30 CFR. La MSHA hace responsables a las empresas de estas normas mediante la emisión de citaciones cuando se observa una violación.

¿Qué instalaciones o sitios de trabajo del SCC inspecciona MSHA?

MSHA inspecciona la operación de extracción de arena de Liberty Ranch de 120 acres ubicada en el río Trinity cerca de Hardin, TX.

¿Con qué frecuencia se realizan estas inspecciones?

MSHA realiza inspecciones aproximadamente cada trimestre. Para las minas de superficie MSHA requiere dos inspecciones por año, pero la forma en que se desarrolla el año fiscal de MSHA resulta en cuatro inspecciones.

¿Cuáles son algunas de las medidas y procedimientos específicos que se están promoviendo en este sentido?

El equipo de la mina Liberty Ranch de SCC se asegura de que el inicio de cada turno comience con seguridad. Se llevan a cabo reuniones en las que el equipo discute todas las tareas del día y qué equipo y herramientas de seguridad se necesitarán para completar la tarea de forma fácil y segura. Antes de comenzar cualquier mantenimiento, el supervisor del sitio se asegura de que el equipo pase por nuestros procedimientos de bloqueo para asegurar que todo el equipo esté sin energía y que la plantilla inspeccione cualquier desgaste adicional del equipo durante el mantenimiento. Como equipo, realizamos inspecciones diarias de todos los sistemas, bermas y barreras o protecciones. Además, la dirección mantiene abierta la comunicación sobre la seguridad y todas las reparaciones necesarias con el equipo.

¿Qué significa para SCC haber obtenido estos buenos resultados de inspección en el último año?

Aunque estas inspecciones se hacen regularmente, se siguen haciendo sin previo aviso, lo que demuestra que operamos en estas condiciones de forma regular. El resultado de los informes de inspección "limpios" es una representación del carácter, el compromiso y el orgullo que nuestros empleados tienen en su trabajo cada día. También es evidente que cada empleado en este lugar está centrado en sí mismo y sus compañeros de trabajo para hacer posible que todos vuelvan a casa con sus familias de la misma manera que empezaron el día.

HAPPY

ANNIVERSARY

MAY / JUNE ANNIVERSARIES

Thank you to our
Teammates for their many
great years of service

ANIVERSARIOS MAYO / JUNIO

*Gracias a nuestros
compañeros por sus
magníficos años de servicio.*

25 YEARS

Lori Brown

20 YEARS

Candido Ramirez

Agustin Perez Enriquez

15 YEARS

Stuart Straznicky

Lairn Bennett

Walter Martinez

Daniel Montoya

10 YEARS

Frederick Thomas

Jesus Ochoa

Luis Contreras

Valentin Cruz

Alejandro Magro

Raul Salazar

Matt Molacek

5 YEARS

Aaron Robertson

Severiano Alvarez Calderon

Karen King

Hector Hernandez

Jeff Hackman

Francisco Delgado Victorin

Willie Hughes

Nestor Rodriguez Reyes

Andrez Ramirez

Shelley Lincoln

Yuliana Diaz Bedolla

Angel Leos

Luis Leal

Karen Perez-Salcedo

Claudia Estrada

webber

