

L'ultimo mega tunnel

Partirà in autunno il cantiere per realizzare la galleria della Tav Torino-Lione, linea ad alta velocità, ad alto valore simbolico per la Val di Susa e non solo, ad alta e non certo finita contestazione. Un progetto che, a 13 anni dai primi passi, è profondamente mutato e che, sostiene il dg di Telt Mario Virano, necessita adesso di un nuovo racconto in un Paese in cui le grandi infrastrutture non godono di buona fama

Ora che è stata bandita anche la gara per la comunicazione – con un budget da 4,8 milioni di euro, offerte ricevibili fino al 15 maggio – si può dire che tutto è pronto. Salvo imprevisti politici, l'autunno 2018 porterà con sé l'avvio dei cantieri per il mega tunnel di base della Torino-Lione, la linea ferroviaria ad alta velocità più discussa, tormentata e contestata della storia. I lavori per i 57,5 chilometri del tunnel 'a doppia canna' sotto il Moncenisio dureranno 12 anni. La nuova linea, dal costo di 8,3 miliardi (di cui il 40% finanziati dall'Unione europea, il resto da Francia e Italia), entrerà in esercizio fra il 2029-2030. Rispetto al progetto che nel 2005 scatenò la rivolta degli abitanti della Val di Susa è cambiato tutto: dal percorso all'impatto ambientale, ai rischi geologici, al ruolo del nodo ferroviario di Torino. Al punto che la Tav in Val di Susa può, a buon diritto, rappresentare addirittura un modello nella gestione dell'impatto delle grandi opere sul territorio. Tutto è cambiato tranne l'opposizione irriducibile



della componente più radicale del movimento No Tav, pronta a rianimare il fronte della battaglia per impedire l'apertura dei cantieri in autunno. Perché, a 13 anni dai primi scontri, la Tav non è più un progetto sbagliato o da correggere, ma un moloch da abbattere.

Il punto di svolta decisivo è stata la decisione del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) del 21 marzo, con il via alla variante sulla localizzazione dei cantieri. I lavori ripartiranno a Chiomonte, dalla stessa base servita per lo scavo del tunnel geognostico da 7 chilometri effettuato fra il 2012 e i primi mesi del 2017 per saggiare la consistenza della montagna: un altro importante alleggerimento dell'impatto sul territorio.

Il protagonista assoluto della vicenda della Tav in Val di Susa si chiama Mario Virano, 74 anni, architetto del paesaggio, una vita spesa fra la docenza universitaria e ruoli manageriali sull'orlo del burrone. Virano è direttore generale di Telt (Tunnel Euralpin Lyon Turin), la società mista italo francese responsabile della Torino-Lione. A questo ruolo è arrivato dopo aver fatto dal 2006 il commissario di governo durante gli anni del tumulto di protesta contro l'alta velocità. Virano è la versione torinese del signor Wolf di Quentin Tarantino ("Sono il signor Wolf, risolvo problemi", 'Pulp Fiction'). Con la capacità da tessitore del politico (è stato consigliere comunale del Pci a Torino ai tempi di Diego Novelli sindaco) e con la determinazione del costruttore sabauda ha rimesso insieme i pezzi di un puzzle impazzito, trascinando dalla sua parte la maggioranza dei sindaci della Val di Susa. E portando a casa il risultato, come ha dimostrato il vertice franco italiano di Lione dello scorso settembre tra il presidente francese Emmanuel Macron e il presidente del Consiglio italiano Paolo Gentiloni, che ha rinnovato l'impegno a realizzare il mega tunnel. "Se vogliamo fissare una data d'inizio dovremmo partire dal summit italo francese di Nizza del 1990", dice ridacchiando Virano nel suo ufficio torinese della Telt, sotto costante vigilanza delle forze dell'ordine. La sede Telt di via Paolo Borsellino è una sorta di monumento a questa storia. Sul pavimento dei corridoi il tracciato della linea ferroviaria; bandiere dei due Paesi e stendardi delle città appese alle pareti; i ritratti dei grandi pionieri ottocenteschi dei trafori, primo fra tutti Cavour; la mappa delle linee ad alta velocità in Europa, con in evidenza il corridoio est-ovest, quello che include la Torino-Lione. Sembra un santuario, e un po' lo è. Ma quello che infine conta, e che sta rendendo possibile l'improbabile, sono i cambiamenti che Virano è riuscito a introdurre. La nuova linea non taglierà più la montagna in quota, attraversando rocce piene di amianto: il tunnel scorrerà alla base del Moncenisio. La terra di scavo non comporterà il passaggio di migliaia di tir sulle strade della Val di Susa: il trasporto di terra e rocce di riporto avverrà in treno o su nastri trasportatori e il 50% verrà riutilizzato in edilizia. Tutti i lavori di scavo avverranno al chiuso. I lavoratori non abiteranno in baracche nei campi base, ma nelle case dei valsusini, contribuendo all'economia della valle. Più della metà degli impiegati nei lavori sarà della Val di Susa. La Valutazione d'impatto sulla salute (Vis) sarà costante e a cura dell'università di Torino.

Prima - Senta, come mai i francesi non hanno avuto i problemi che abbiamo avuto noi?

Mario Virano - In Italia la conflittualità che si è sviluppata ha fatto emergere un immaginario, un valore simbolico che, per certi versi, quasi prescinde dall'utilità pratica. È un po' come la lotta alle multinazionali e al capitalismo. Quando



ero commissario di governo ho visto cose incredibili. È giunta gente da Canberra, dall'Australia, per conoscere che cosa era successo in Val di Susa. Dalla Columbia University sono arrivati dei ricercatori. Ha preso una valenza simbolica, per cui noi dobbiamo gestire sicuramente i cantieri, ma dobbiamo anche gestire questo immaginario e, penso io, utilizzare questa grande evocazione simbolica che ha giocato negativamente in passato, ma che è diventata un potenziale che nessun'altra grande opera ha: qualunque cosa succeda attorno alla Torino-Lione ha immediatamente una rilevanza maggiore. Questo vale in senso negativo: se un incidente sul lavoro sul Brennero è 'solo' un incidente sul lavoro, da noi mette in discussione la legittimità dell'opera. Ma vale anche in positivo. La cassa di

risonanza è enorme: un potenziale di suggestione che, se siamo capaci di utilizzarlo, può diventare molto interessante.

Prima - Perché dice che è interessante?

M. Virano - Perché ha un appeal che altrove non ci sarebbe. Quando abbiamo affrontato il tema del logo, abbiamo organizzato un concorso internazionale con una giuria di altissimo livello, con il Centre Pompidou, la Fondazione Sandretto Rebaudengo, Pininfarina, e l'abbiamo rivolto ai giovani. Hanno partecipato 250 studi e il risultato è stato addirittura sorprendente. L'evento finale del concorso l'abbiamo tenuto in Italia, nel monumento simbolo di Torino, la Mole Antonelliana, mentre a Lione l'abbiamo svolto nel più importante museo di storia naturale, il nuovo Musée des Confluences, progettato da Coop Himmelb(l)au, fantascientifico. L'aver mobilitato tanta gente, aver smosso il Centre Pompidou, non sarebbe avvenuto se non ci fosse stata questa suggestione legata all'opera.

Dobbiamo raccontare la straordinarietà di quest'opera, che, tra l'altro, è il tunnel più lungo del mondo: più del Brennero e del Gottardo; ma questa in fondo non è una cosa che determina la natura dell'opera. Quello che invece è molto rilevante è che è l'ultimo grande tunnel che si sta realizzando. Quindi c'è l'opportunità - e, secondo me, l'obbligo - di capitalizzare ->

→ tutte le buone pratiche a livello mondiale. Si tratta di una palestra formativa straordinaria. Così abbiamo fatto l'accordo con il Politecnico di Torino, per cui i cantieri diventano luogo di formazione. Abbiamo fatto partire un benchmarking a livello mondiale per identificare i nostri competitor: quelli con cui ci dobbiamo misurare per le soluzioni tecniche e realizzative. Sono state analizzate 750 grandi opere in tutto il



mondo. Di queste sono 39 quelle che presentano analogie con la nostra. Noi siamo l'ultima e quindi capitalizziamo le migliori esperienze. E così anche il Politecnico di Torino. E un ragionamento analogo viene fatto anche in Francia.

Prima - Da quanto si occupa della Torino-Lione?

M. Virano - Me ne occupo dal 2006, quando mi chiamarono per riprendere in mano un progetto che era morto, affossato dalle proteste. La contestazione di 50mila persone non è un problema di ordine pubblico, è un problema politico, sociale e culturale. Quando sono arrivato, ho posto tra le condizioni per accettare questo incarico il fatto che si azzerasse il progetto.

Prima - Cosa non funzionava di quel primo progetto, al di là della contestazione 'ideologica' della Tav?

M. Virano - Be', intanto si chiamava Torino-Lione, ma in realtà era la Milano-Lione che passava nei pressi di Torino, ma non serviva Torino. Con quel progetto, se lei avesse preso il Tgv da Parigi per venire a Torino, arrivava fino a Bussoleno, poi cambiava treno e percorreva la linea storica per giungere in città. E per le merci era più o meno la stessa cosa. Secondo elemento critico: l'amianto. Perché è vero che la lavorazione in presenza di amianto si può fare in sicurezza, ma l'idea di passar dentro montagne piene d'amianto non era proprio la soluzione più brillante, soprattutto perché facendo un altro percorso avevi la certezza di non trovarlo. Insistere su quella soluzione significava andare a cercare grane. Poi c'era un problema più sottile: passando sulla sponda sinistra della Dora, la linea percorreva la Val di Susa dove ci sono delle valli trasversali, in particolare la Val Cenischia. In superficie la nuova linea ferroviaria avrebbe creato un effetto muro di chiusura della Val Cenischia rispetto alla Val di Susa. Era un progetto che, dal punto di vista strettamente ferroviario, funzionava bene, ma che considerava l'ambiente e il territorio come un mero scenario, non qualcosa di cui devi tenere conto già in fase di ideazione progettuale. E provare a considerare questo aspetto nel progetto ha portato a scoperte, anche dal punto di vista della cultura disciplinare, non banali, perché gli ingegneri ferroviari che progettano le grandi linee lavorano sulla scala del chilometro, mentre se vuoi tenere conto dei valori del territorio, che sono fatti di chiesette, alberi, scenari, paesaggi, devi ragionare sulla scala dei 10 metri, qualche volta anche meno. Far dialogare due scale disciplinari così diverse tra loro è stata una bellissima avventura.

Prima - Come avete fatto a individuare tutta la tratta che andava riprogettata?

M. Virano - C'è stato un enorme lavoro da parte dell'Osserva-

torio di rianalisi del territorio e dei piani di fattibilità per cercare non solo di non scontentare la gente, ma di fare un lavoro migliore. Alla fine ne è sortita una mappa con 11 tracciati possibili. È stata una cosa complicata perché quando nel di-



cembre 2005 sono avvenuti gli scontri al presidio No Tav di Venaus, la cosa era sfuggita di mano a tutti, per cui il governo convocò a Roma il presidente della Regione, Enzo Ghigo, e il sindaco di Torino, Sergio Chiamparino. Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta, saggio e intelligente, propose di istituire un tavolo politico, formato da sei ministeri, presieduto dalla presidenza del Consiglio, con il presidente della Regione, il sindaco di Torino, le comunità montane e le Ferrovie dello Stato. E questo era il tavolo politico, ma poi, per affrontare i problemi, si è pensato di costituire anche un tavolo tecnico, chiamato Osservatorio, con la partecipazione degli amministratori locali. Il presidente dell'Osservatorio doveva essere gradito a una pluralità di soggetti. Letta aveva coinvolto

Pier Luigi Bersani. Alla fine di queste consultazioni, la proposta era caduta sul mio nome, credo perché nessuno volesse prendersi la rognia. Io mi ero già occupato di autostrade in Val di Susa. Un giorno mi avevano chiamato e chiesto: "Faresti l'amministratore delegato di una società, la Sitaf (Società italiana per il traforo autostradale del Frejus; ndr), che sta per portare i libri in tribunale, ha 3 mila miliardi di lire di debiti, prevalentemente con banche estere, metà del gruppo dirigente è in galera e c'è una discreta conflittualità con le comunità locali?". Ho passato i primi sei mesi a cercare di evitare che le banche estere facessero istanza di fallimento. Ho negoziato una moratoria di sei mesi, per riottenere la garanzia dello Stato sui mutui e poi abbiamo cominciato il riordino. Esperienza durata 4 anni. Società risanata. Ha ricominciato a fare utili, ha ristabilito un buon rapporto con il territorio.

Prima - Una sfida da far tremare i polsi, anche per le implicazioni politiche locali e generali.

M. Virano - La composizione dell'Osservatorio era già stata decisa a tavolino, quindi si sapeva quali fossero le maggioranze possibili, ma proprio per questo chi sapeva già di essere in minoranza non avrebbe mai accettato che le decisioni si prendessero a maggioranza. In questo quadro non è semplice decidere come lavorare. Le questioni erano due: l'agenda di che cosa occuparsi. Abbiamo concordato quattro argomenti, molto ragionevoli nella loro sequenza. Il primo è stato verificare se la linea storica esistente, quella di Cavour, avesse ancora un potenziale di sviluppo evitando la costruzione di un altro tunnel. Secondo: siamo sicuri che ci sia una domanda di traffico sull'arco alpino che motivi anche il nostro tunnel, visto che gli svizzeri stanno rifacendo il Gottardo e che c'è anche il Brennero? Terzo: noi facciamo il tunnel di base per sbloccare il tappo delle Alpi, ma siamo sicuri che poi non ci sia un tappo da congestione metropolitana nel nodo di Torino? Quarto e ultimo punto: le alternative di tracciato in Val di Susa. Questa è

l'agenda che io ho concordato con tutti i sindaci, in una seduta del novembre 2006, in cui eravamo riuniti a Bussoleno, nella sede della comunità montana. Con una cinquantina di sindaci e fuori i movimenti che circondavano la palazzina perché erano contrari anche al fatto che i sindaci discutessero un'agenda dei



lavori. Quando abbiamo siglato, tutti d'accordo, questi punti, i sindaci li hanno fatti uscire, io sono rimasto lì qualche ora 'a riflettere': fuori il clima non era proprio favorevole al dialogo.

Prima - Un lavoro di ricucitura estenuante.

M. Virano - Ci abbiamo messo 15 settimane per ognuno dei quattro argomenti per trovare l'intesa. Ci riunivamo tutti i martedì in Prefettura, con il lavoro preparatorio prima e di sintesi dopo. È stata una grande operazione corale. Abbiamo trovato l'accordo praticamente su tutto. I punti di divergenza che sono rimasti erano punti nobili. Per esempio, se devo valutare degli scenari di traffico, devo fare delle ipotesi su come va l'economia. Non c'è certezza, ma visioni del mondo che si confrontano.

Stavamo lavorando sul punto cruciale delle alternative di tracciato in Val di Susa, studiando gli 11 tracciati diversi, quando Bruxelles decise il finanziamento dell'opera. Nel 2009. Per la parte progettuale metteva il 50%. A questo punto, il governo, con il ministro dei Trasporti, Antonio Di Pietro, mi chiamò e chiese se avevamo finito il progetto da presentare a Bruxelles: "O ce lo date o dobbiamo decidere noi cosa fare, perché non possiamo perdere il finanziamento". Allora ho riunito l'Osservatorio a oltranza in un posto per trovare una soluzione o almeno provarci. Abbiamo individuato un romitaggio a 1.760 metri di quota, dove non prendevano i telefonini, ci siamo fatti portare con il pullman, siamo stati lì tre giorni e due notti e abbiamo trovato l'accordo.

Prima - Quindi l'accelerazione imposta da Di Pietro è stata utile?

M. Virano - Lo è stata. Però quando si è chiuso, i sindaci più radicali (17 su 50) si sono dissociati dal tavolo di Palazzo Chigi. Sulla tratta internazionale, quella che è di competenza di Telt, la Ue ha confermato tutti gli impegni, ma sta cercando di trasferire una parte almeno del finanziamento dalla spesa pubblica a introiti di mercato attraverso l'applicazione di Eurovignette, una sovratariffa autostradale per i mezzi pesanti su una rete larga. Quindi un incremento piccolo su una rete larga per un periodo molto lungo, 65 anni, in modo che sia capitalizzabile attraverso la Banca europea degli investimenti (Bei) o un istituto finanziario, che riscuote per i prossimi 65 anni, ma anticipa le quote che servono nei 12 anni dei lavori. Poi c'è il presidente Macron che vuole correggere il meccanismo di finanziamento delle infrastrutture francesi, che avviene anno per anno con l'agenzia Afif (l'Agence de



financement des infrastructures de transport de France: ndr). Quindi tutti gli anni c'è il dramma di quanti soldi servono. Macron ha deciso di fare una legge di finanziamento pluriennale (come succede in Italia) per le grandi opere. I proventi dovrebbero derivare dall'Eurovignette. Tutto ciò ha introdotto un po' di complessità, che però non ha comportato un rallentamento dei lavori. Noi abbiamo innescato il roadshow, lo riprenderemo entro la primavera, e lo faremo sicuramente a Parigi e a Roma, e probabilmente anche in qualche altra capitale europea. Avevamo già fatto, perché invitati, un'uscita in Asia, a Pechino, Seul e Tokyo, per presentare il progetto. C'è stato un interessamento cinese molto forte.

Prima - Che cosa avete intenzione di fare per contrastare da un lato l'ideologia No Tav e dall'altra vendere il valore del vostro progetto? Finora siete stati molto carsici, non avete suonato il tamburo sulle vostre attività, non siete apparsi sui giornali.

M. Virano - Siamo stati molto prudenti, curando delle nicchie. Per esempio, abbiamo fatto questa esperienza della tunnel art, che era contemporaneamente un esperimento e un messaggio. Abbiamo pensato di chiamare un critico d'arte, Luca Beatrice, e con lui selezionare un certo numero di writer tra i migliori in Italia e in Francia che fanno street art, proponendo loro l'habitat dell'underground delle gallerie. Siccome è un

mondo molto più vicino all'ambiente nostro antagonista, era un test per verificare se c'era uno spazio o no. In realtà, c'è stata una risposta estremamente positiva. Abbiamo messo a disposizione un pezzo della galleria di Chiomonte. E loro hanno fatto delle bellissime opere. L'abbiamo inaugurata con la gente che veniva in galleria a vederle. E una ventina di tour operator, giapponesi compresi, hanno inserito questa iniziativa nei loro circuiti. Fino a oggi al cantiere di Chiomonte, nonostante gli scontri e le molotov, abbiamo avuto 2mila visitatori.

Prima - Cioè organizzate delle visite guidate?

M. Virano - Qualcosa di più. Abbiamo pensato di creare nel cantiere di Chiomonte un luogo dedicato, una passerella chiusa, un percorso, che abbiamo chiamato la Promenade di Colombano. Colombano Romean è il primo che ha scavato una galleria di 400/500 metri in Val di Susa in epoca tardo medievale. Percorrendo quasi 2.000 metri quadrati, il visitatore può affacciarsi sul cantiere o scoprirlo virtualmente, attraverso telecamere sul fronte di scavo, aree polifunzionali, percorsi didattici, mostre tematiche, performance artistiche. Scoprirà un centro di eccellenza in campo ambientale e dell'ingegneria del paesaggio.



Prima - La partenza del cantiere principale, quello del tunnel di base, è prevista per il prossimo autunno. Ce la farete con i tempi?

M. Virano - Il progetto preve-

→ deva che il cantiere di Chiomonte servisse per fare la galleria geognostica, che ora è finita, e che il cantiere partisse nella piana di Susa con l'inizio dello scavo del tunnel di base. Poi il Cipe ci ha chiesto di studiare, fermo restando il progetto, una cantierizzazione che minimizzi i rischi per la sicurezza. Abbiamo fatto una gara, abbiamo selezionato gli esperti in questa materia, un consorzio di 19 università. Questi hanno studiato tutte le casistiche possibili, hanno selezionato quattro ipotesi, proponendo come soluzione più razionale quella di utilizzare il cantiere che abbiamo già, quello di Chiomonte, ingrandirlo, rinforzarlo, e anziché scavare da Susa e salire verso Chiomonte, partire da Chiomonte e scendere verso Susa. Questa opzione, alla fine, è stata approvata da tutti, anche dal Cipe. Dovremmo farcela, sì.

Prima - Quante persone siete a gestire la complessità di queste relazioni?

M. Virano - Adesso siamo in 125, con la previsione di arrivare a circa 165 nel corso dell'anno.

Prima - Che tipo di professionalità e di ruoli cercate? Questi 125 sono misti? Italiani e francesi?

M. Virano - Tutte le figure apicali sono coperte per i responsabili dei lotti costruttivi. Quanto alle nazionalità siamo fifty-fifty. È una società unica, di diritto francese, con capitale sociale al 50% Italia-Francia. Il capitale francese è sottoscritto direttamente dal ministero delle Finanze, quello italiano attraverso la holding Fs. Il consiglio di amministrazione è composto da 10 persone: 5 francesi e 5 italiani. Fra i francesi è nominato il presidente, Hubert du Mesnil, tra gli italiani il direttore generale, il sottoscritto. Poi c'è un undicesimo membro del Cda, membro effettivo ma senza diritto di voto, che è il rappresentante della Commissione europea, il coordinatore del Corridoio mediterraneo Laurens Jan Brinkhorst, che ha un potere di mora rilevante, visto che l'Europa mette il 40% del contributo, mentre l'Italia il 35 e la Francia il 25. La Francia mette di meno perché si è tenuto conto che, una volta usciti dal tunnel di base, la tratta dall'uscita dal tunnel italiano a Torino è di 60/70 chilometri, mentre quella dal lato francese fino a Lione è di 170 chilometri, quindi i francesi hanno più del doppio di interventi a loro carico e devono spendere di più sul loro territorio. C'è stata una sorta di ponderazione.

Prima - Ora dovrete prestare una maggiore attenzione ai



media o no?

M. Virano - Con la partenza dei nuovi cantieri sicuramente sì. E non sarà soltanto l'informazione o la reclamizzazione delle singole attività di cantiere. Che va sempre accompagnata con un'operazione di spiegazione, di pedagogia sull'opera, le sue ragioni, le sue opportunità. Ma c'è una questione di carattere culturale, generale, che riguarda soprattutto l'Italia: le grandi infrastrutture non godono da molti anni di una buona immagine.

Prima - Ci dica lei perché, architetto Virano, visto che ha una certa esperienza.

M. Virano - Per varie ragioni. La prima è che c'è una responsabilità enorme dei fattori di infrastrutture, che hanno accettato di abbassare il livello delle ambizioni. Pensi a quando è stata realizzata l'Autostrada del Sole. Opera straordinaria, completata in poco tempo, con un grande consenso popolare. Lì sì che l'immagine collettiva ha sposato quell'opera. Lungo quell'autostrada si trova una serie di opere d'arte straordinarie: i ponti di Nervi, Morandi, Musmeci, Zorzi. Cioè i grandi i

vertici dell'architettura e dell'ingegneria delle infrastrutture erano impegnati e hanno fatto le opere più ambiziose, anche dal punto di vista della qualità.

Poi c'è stato, negli anni Settanta, un progressivo abbassamento: si è dimenticato che un'infrastruttura può essere un simbolo. È prevalsa una logica prettamente economica. Il ponte posso farlo anche mettendo due pilastri e una trave appoggiata sopra. Sta in piedi lo stesso, costa meno, faccio più in fretta. Si è progressivamente abbassato il livello. Oggi c'è il riemergere di una sorta di primato dell'utopia rispetto al

progetto, con la differenza che il progetto lo faccio, l'utopia la racconto. La Val di Susa è diventata un grande campo narrativo di utopie ambientali. Qui abbiamo una concentrazione di ex brigatisti ed ex Prima linea che hanno preso residenza a Bussoleno e che hanno trovato lì il senso della vita, dopo aver scontato le loro pene. C'è un giornalista che in un libro racconta di una serata in un agriturismo punto di ritrovo dei No Tav, dove tre, quattro anni fa intorno al tavolo c'erano una dozzina di persone che avevano complessivamente sulle spalle una dozzina di omicidi, ognuno si era fatto il suo tutti regolarmente scontati, pagato il debito. E poi accanto a questi personaggi, nello stesso tempo, sedevano narratori di un futuro metastorico, alcuni anche autori apprezzati e volti televisivi noti.

Prima - Di chi parla, scusi?

M. Virano - Il più divertente è il meteorologo Luca Mercalli che teorizza la società neo abbaziale: produrre e consumare nel piccolo cerchio e connettersi con i grandi processi soltanto attraverso Internet. Oppure Maurizio Pallante, che scrive libri sulla decrescita felice. Vanno tutti in una direzione che è una rivisitazione del modello dell'utopia, a scapito del progetto che ha la durezza della concretezza ma anche il fascino di poter cambiare la realtà, di migliorarla.

Possediamo una grande ingegneria, qualitativamente, perché non abbiamo delle engineering competitive sul piano della forza organizzata, ma detentori di nicchie di sapere che sono universalmente riconosciute come eccezionali, per cui anche le grandissime engineering francesi, spagnole, tedesche, eccetera, chiedono di avere joint venture o partecipazioni a gare con i nostri portatori di competenze specialistiche ad altissimo livello. Stiamo nel mercato mondiale con peculiarità nostre. E dobbiamo correggere l'idea che piccolo è bello.

Intervista di Alessandra Ravetta e Ivan Berni

Il primo ministro francese Manuel Valls con Mario Virano, dg di Telt, all'inaugurazione della fresa Federica (foto Caroline Moursaux). Al centro il tunnel Art Work al cantiere di Chiomonte (foto Ansa/ Alessandro Di Marco). La Promenade di Colombano, un percorso di due chilometri che consente di affacciarsi sul cantiere o di visitarlo virtualmente finora percorso da 2mila persone.

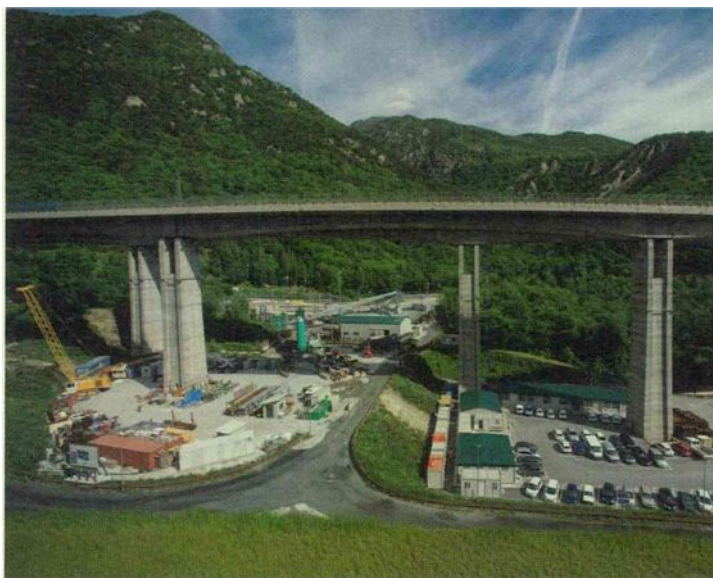


Mario Virano, direttore generale di Telt, la società mista italo francese responsabile della Torino-Lione. Ha assunto il ruolo dopo aver fatto il commissario di governo durante gli anni della dura protesta contro l'alta velocità.



Una marcia No Tav con partenza dalla piazza del cimitero di Susa, organizzata l'8 dicembre 2015 in occasione del decennale della 'battaglia' di Venaus del 2005 (foto Ansa/ Alessandro Di Marco). I senatori del Movimento 5 Stelle mostrano cartelli contro il progetto dell'alta velocità durante la seduta al Senato dell'8 aprile 2014 (foto Ansa/Claudio Peri).





Il cantiere di Chiomonte, punto di partenza dei lavori del mega tunnel.

