

La TAV Torino-Lione è in alto mare: in Francia lavori fermi e mancano pure i soldi

La Torino-Lione torna a inciampare sui punti più delicato dell'intera partita: i soldi e le tempistiche. Durante la Conferenza Intergovernativa del 17 giugno 2026, tenutasi a Chambéry, sono emersi rischi di arresto per i lavori a causa di potenziali carenze nei finanziamenti pubblici: il costo del solo tunnel transfrontaliero supera gli 11 miliardi di euro, **spingendo la Commissione europea a proporre soluzioni alternative**, come il ricorso a capitali privati, risparmi dei cittadini o garanzie sul debito dell'opera. Oltre ai costi, l'infrastruttura sconta un forte disallineamento nei tempi. La Francia, infatti, **registra un ritardo di dieci anni rispetto all'Italia** nella progettazione delle vie d'accesso, i cui cantieri non partiranno prima del 2038, con completamento forse nel 2045. Un'asimmetria rischia di compromettere la piena efficacia del trasporto merci su rotaia, previsto dal 2034 con l'apertura del tunnel di base.

Mathieu Grosch, rappresentante della Commissione Europea alla Conferenza Intergovernativa di Chambéry, ha riconosciuto che opere di questa scala soffrono spesso lentezze amministrative e carenze di fondi, aprendo alla possibilità di finanziamenti di diverso tipo. «Per il momento non abbiamo ancora avuto problemi di finanziamento con l'Europa», ha riferito Grosch, avvertendo però che i veri ostacoli arriveranno a breve. **«Rischiamo di averne nella fase finale dei lavori**, con l'impiego di tutte le frese da galleria previste. [...] Ecco perché oggi siamo tutti d'accordo nel dire che non bisogna contare solo sugli Stati e sull'Europa per finanziare spese di questa portata. Bisogna anche **pensare a ricorrere a finanziamenti alternativi**». Nonostante tutto, a detta di Grosch il progetto «rimane emblematico per l'Europa, poiché soddisfa tutti i requisiti: mobilità, scambi e decarbonizzazione».

A fine gennaio, la Corte dei Conti europea aveva [bollato](#) il progetto della TAV con dati impietosi, evidenziando **un aumento dei costi del 127% rispetto alle stime iniziali** (il progetto originario degli anni Novanta prevedeva 5,2 miliardi) e un ritardo cumulato di diciotto anni nella consegna dell'opera. L'analisi, contenuta in un aggiornamento della relazione sulle grandi "infrastrutture-faro" dei trasporti UE, ha delineato un quadro di criticità condiviso da molti megaprogetti continentali, ma particolarmente problematico per il collegamento transalpino. I costi, già lievitati a 11,1 miliardi di euro in valuta 2012 (circa 14,7 miliardi a valori correnti), salgono impietosamente. Se si considerano anche le tratte nazionali di accesso, **la cifra complessiva raggiunge i 25-27 miliardi**, come documentato dai rapporti della Cour des Comptes francese e dai monitoraggi dell'Osservatorio Torino-Lione.

La conferenza di Chambéry ha messo in luce non solo le difficoltà economiche, ma anche il profondo divario nei tempi di realizzazione tra i due Paesi. Mentre l'Italia è già avanti con i cantieri per gli accessi al tunnel, **la Francia ammette senza mezzi termini di aver**

La TAV Torino-Lione è in alto mare: in Francia lavori fermi e mancano pure i soldi

accumulato un ritardo decennale. Josiane Beaud, capo della delegazione francese, ha dichiarato: «È vero che, sul versante francese, abbiamo perso 10 anni tra l'indagine di pubblica utilità per gli accessi francesi del 2013 e la decisione dello Stato, prevista solo nel 2024. Non so come recuperare questo ritardo». La prospettiva è che i cantieri francesi possano partire non prima del 2038, con un'entrata in servizio che slitterebbe al 2045, **un orizzonte temporale che rischia di compromettere l'intero progetto.** Maurizio Bufalini, presidente di TELT, ha comunque manifestato fiducia nella capacità di trovare soluzioni condivise, sottolineando l'obiettivo del trasferimento modale dagli autocarri ai treni, essenziale per ridurre l'attuale 95% di merci su gomma tra i due paesi.

Un ulteriore fronte di contestazione riguarda la tratta nazionale Avigliana-Orbassano, circa 23 chilometri di infrastruttura inseriti nel sistema della Torino-Lione. Durante il recente tavolo convocato dalla Regione Piemonte sulla cantierizzazione dell'opera, l'Unione Montana Valle Susa **ha sollevato numerose criticità legate agli impatti sul territorio.** Nel [mirino](#) ci sono il consumo di suolo agricolo, gli espropri, la gestione delle terre e rocce da scavo, l'aumento del traffico pesante, le emissioni di polveri, il rumore e le vibrazioni prodotte dai cantieri. Secondo la commissione tecnica dell'Unione Montana, la documentazione attualmente disponibile **non consentirebbe una valutazione completa degli effetti dell'opera.** Secondo l'Unione Montana, prima di procedere con opere come l'Avigliana-Orbassano sarebbe necessario chiarire come verrà finanziato l'intero sistema Torino-Lione e se le tratte nazionali francesi, ancora in forte ritardo, verranno effettivamente realizzate nei tempi previsti. Di qui la richiesta di fermare il progetto, sbloccando gli oltre 800 milioni di euro già impegnati sulla tratta nazionale per il trasporto pubblico.



Stefano Baudino

Laureato in Mass Media e Politica, autore di dieci saggi su criminalità mafiosa e terrorismo.

Interviene come esperto esterno in scuole e università con un modulo didattico sulla storia di Cosa nostra. Per *L'Indipendente* scrive di attualità, politica e mafia.