

La realtà fa capolino: il Tav è vicino ad affondare

di John Dillinger Jr.



La linea ad alta velocità Torino-Lione si trova in una fase critica del suo sviluppo, con una combinazione di sfide ingegneristiche, ritardi logistici e un'incertezza finanziaria che ne mettono in dubbio non tanto la realizzazione nei tempi e nei costi previsti ma proprio la costruzione dell'opera che rischia così di configurarsi come un disastro ambientale, economico e politico di vaste proporzioni.

Il cuore dell'opera è il tunnel di base del Moncenisio, una galleria a doppia canna di 57,5 km che rappresenta la più lunga galleria ferroviaria mai costruita. Le condizioni geologiche delle Alpi occidentali rappresentano la sfida tecnica principale.

La talpa meccanica (fresa) attualmente operativa sul versante francese, soprannominata “Viviana”, avrebbe dovuto avanzare di

10-15 metri al giorno; in realtà procede a una media di circa 80 centimetri al giorno, e da maggio 2026 si è praticamente bloccata per problemi tecnici legati alla conformazione della roccia. Di fatto, in quasi 300 giorni di attività ha scavato meno di 250 metri.

A luglio 2026, su 115 km complessivi di tunnel (doppia canna più gallerie di servizio), ne sono stati scavati solo 21 km – un avanzamento di appena 7 km in due anni (da 14 km nell'estate 2024). Delle sette talpe necessarie, solo una è operativa; le altre sei non hanno ancora una data di avvio, e ogni macchina richiede circa un anno per essere trasportata e assemblata.

Le temperature in profondità raggiungono i 40-45 °C, complicando ulteriormente le operazioni e richiedendo complessi sistemi di ventilazione.

Sul versante italiano, i cantieri in Piemonte sono ancora prevalentemente propedeutici a oltre 30 anni dall'annuncio dell'opera. La Corte dei Conti europea ha rilevato che il progetto ha subito modifiche sostanziali: da galleria a canna singola a doppia canna, con un conseguente aumento della complessità e dei costi.

La data di messa in servizio è slittata dall'originario 2015 al 2033. La società TELT stessa ha ammesso che *“vincoli geologici imprevisti nello scavo dei tunnel hanno contribuito a costi e ritardi aggiuntivi”*.

Sono attualmente aperti 16 cantieri tra Italia e Francia. La loro gestione è complessa: il cantiere di Chiomonte, in Val di Susa, richiede la costruzione di un nuovo svincolo sull'autostrada A32 per garantire l'accesso senza impatti sulla viabilità locale.

L'opera è strutturalmente asimmetrica: il 70% del tracciato è in Francia, il 30% in Italia, e il tunnel di base ha 45 km in territorio francese e 12,5 in quello italiano. Questa ripartizione rende la logistica e il coordinamento tra i due paesi particolarmente delicati.

Un'ulteriore criticità logistica riguarda le tratte di accesso. Sul lato francese, Parigi garantisce SOLO l'ammodernamento della rete esistente, mentre la nuova linea Saint-Jean-de-Maurienne–Lione resta senza una data di realizzazione.

Ciò significa che, anche SE il tunnel sarà completato, i treni viaggeranno a velocità e frequenza ridotte, vanificando buona parte dei vantati benefici dell'opera. Oltretutto sono su un binario morto le opere compensative: 54 milioni di euro destinati a mitigare l'impatto dei cantieri su 11 comuni – sono bloccati da due anni. Lo stesso ministro Salvini ha definito il ritardo “inaccettabile” e “imbarazzante”. Questo stallo logistico acuisce le tensioni sociali e rende ancora più difficile l'accettazione locale del progetto.

Criticità finanziarie: I dati della Corte dei Conti europea (gennaio 2026) sono inequivocabili: aumento del 127% rispetto alla stima iniziale, aumento del 23% rispetto alle verifiche del 2020.

Nel 2025, scriveva la Corte, *“le prospettive sono più pessimistiche rispetto al 2020 e ben lontane da quanto inizialmente pianificato”*. Il costo complessivo dell'opera è stimato in 25 miliardi di euro, di cui 14,7 miliardi per il solo tunnel principale. La sola tratta nazionale italiana (Orbassano-Avigliana) ha un costo aggiornato di 2,92 miliardi, di cui finanziati solo 827 milioni.

L'UE finanzia le infrastrutture TEN-T attraverso il Connecting Europe Facility (CEF), con bilanci pluriennali di sette anni. Per il ciclo 2021-2027, l'Unione ha stanziato per la Torino-Lione solo 700 milioni di euro, una cifra irrisoria rispetto ai 12-13 miliardi che ci si aspetterebbe (il 50% del costo del tunnel).

La “*Decisione di Esecuzione*” della Commissione Europea (agosto 2025) impegna formalmente Italia, Francia e UE al completamento, ma non contiene nuovi stanziamenti e prospetta che serviranno “*diversi cicli di bilancio*” per finanziare l'opera.

La Commissione è molto vaga sulle risorse, limitandosi a evocare una “*pianificazione degli investimenti in diversi cicli di bilancio*”.

Il finanziamento attualmente assegnato a TELT è scaduto il 30 giugno 2026: dal 1° luglio i costi sono interamente a carico dei contribuenti italiani e francesi. Senza nuovi fondi europei nel prossimo bilancio (2028-2034) e con le restrizioni dei bilanci nazionali già programmate, il progetto rischia di arrestarsi. O a pagare saranno Italia e Francia, con un esborso pari quasi a due volte il ponte sullo Stretto, o il 2033 sarà una data impossibile da rispettare.

La Torino-Lione non è però un caso isolato. La Corte dei Conti UE ha analizzato otto megaprogetti infrastrutturali europei: l'aumento medio dei costi è passato dal 47% (2020) all'82% (2025), e l'obiettivo di completare la rete TEN-T entro il 2030 è stato dichiarato “*impossibile*”.

A ciò si aggiunge il contesto italiano del PNRR: a metà del periodo di programmazione 2021-2027, l'Italia ha speso solo l'8% dei 74,8 miliardi di euro disponibili dai fondi strutturali, e il governo sta operando una revisione per privilegiare alcune opere a

scapito di altre per non restituire i fondi a Bruxelles. In questo scenario di risorse scarse e concorrenza tra grandi opere, la Torino-Lione è stata depriorizzata.

L'analisi clinica mostra un'opera che presenta criticità sistemiche su tutti i piani.

La data del 2033 – già tre anni in ritardo rispetto alle stime del 2020 – appare a oggi estremamente ottimistica alla luce dei dati disponibili. Il completamento dell'opera dipenderà in larga misura dalla capacità di Italia, Francia e UE di trovare un accordo finanziario nel prossimo ciclo di bilancio europeo (2028-2034), ma non è MAI accaduto che venissero erogati così tanti soldi per una singola opera.

La Torino-Lione si trova dunque in una fase in cui le criticità strutturali rischiano di tradursi in una crisi di sostenibilità del progetto stesso.

Insomma, un disastro che vede la compartecipazione dei governi della prima e della seconda repubblica coinvolgendo quasi tutti i partiti esistenti negli ultimi 40 anni.

* da *Facebook*