

La Corte dei Conti UE demolisce la TAV: costi più che raddoppiati, lavori in ritardo di 18 anni

Un aumento dei costi del 127% rispetto alle stime iniziali e un ritardo cumulato di diciotto anni nella consegna dell'opera: sono questi i dati impietosi con cui la Corte dei Conti europea ha bollato il progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione. L'analisi, contenuta in un aggiornamento della relazione sulle grandi "infrastrutture-faro" dei trasporti UE, disegna 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), continuano a salire, mentre la data di inaugurazione **slitta ormai al 2033**, ben oltre la scadenza del 2030 fissata per il completamento della rete centrale europea.

La relazione dei revisori di Lussemburgo [inserisce](#) la Torino-Lione nel novero delle opere strategiche che hanno riscontrato le maggiori difficoltà. Rispetto all'ultimo aggiornamento del 2020, **i costi sono cresciuti di un ulteriore 23% negli ultimi sei anni**. Il confronto con il progetto originario degli anni '90 è ancora più spietato: da una stima iniziale di 5,2 miliardi si è passati agli attuali 11,1 miliardi, con un incremento, appunto, del 127%. **Un percorso di rincari che accomuna la TAV ad altri colossi infrastrutturali**: tra i casi più emblematici, la Rail Baltica, che ha visto i costi quadruplicare (+291%), e il canale Senna-Nord Europa, che fa segnare un +225%.

Le cause di questo deterioramento finanziario e temporale sono molteplici. La Corte riconosce che i cantieri strategici "hanno dovuto affrontare ulteriori sfide legate **alla pandemia di COVID-19 e alla guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina**, a cui si sono aggiunti nuovi requisiti normativi e alcuni problemi tecnici imprevedibili". Tuttavia, il giudizio complessivo rimane severo. «Le conclusioni sono inequivocabili: l'obiettivo di completare la rete centrale Ten-T dell'Ue **entro il 2030 non sarà sicuramente raggiunto**», si legge nel report. Per la Torino-Lione, la data di completamento è ora il 2033, «contrariamente alla scadenza del 2015 fissata inizialmente o a quella del 2030 indicata nel calendario del 2020».

La società pubblica italo-francese Telt, responsabile della costruzione, ha replicato alle critiche, **sostenendo che il paragone con le stime degli anni '90 non sia corretto**. In una nota afferma: «La Corte confronta tempi e costi attuali con quelli dell'ipotesi originaria che non è stata concretizzata. Una comparazione che non riflette la realtà». La società sottolinea come il progetto sia radicalmente mutato, passando dall'idea di una «singola galleria» a un «tunnel a doppia canna», e **ricorda l'impegno formale di Italia, Francia e Commissione Ue a completare i lavori**, siglato nel 2025.

Il rapporto della Corte non si limita alla Torino-Lione, ma delinea un panorama generale di ritardi e costi fuori controllo per l'intera rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Per i

La Corte dei Conti UE demolisce la TAV: costi più che raddoppiati,
lavori in ritardo di 18 anni

cinque megaprogetti di cui si hanno dati completi, **il ritardo medio è salito a 17 anni, rispetto agli 11 stimati nel 2020**. Anche il tunnel di base del Brennero, i cui costi sono lievitati del 40%, non aprirà prima del 2032, con 16 anni di ritardo. Nel complesso, gli otto progetti esaminati hanno visto l'aumento reale dei costi passare dal +47% del 2020 all'attuale +82%. Un aspetto che la Corte dei Conti europea contesta all'Esecutivo Ue è **la scarsa assertività nel far rispettare le scadenze**. Il rapporto rileva come la Commissione «si è avvalsa solo una volta, «e per nessuno degli otto megaprogetti esaminati, del principale (seppur limitato) strumento giuridico a sua disposizione per ottenere spiegazioni a proposito dei ritardi». Nonostante le criticità, i progetti hanno continuato a ricevere finanziamenti comunitari consistenti, con ulteriori 7,9 miliardi stanziati dal 2020, per un totale di 15,3 miliardi di euro di fondi Ue.

Nel frattempo, in Val di Susa **hanno avuto inizio gli sfratti forzati per fare spazio ai cantieri**. Dallo scorso 19 novembre, le forze dell'ordine hanno infatti [eseguito](#) gli ordini di rilascio per tre abitazioni a San Giuliano, dove sorgerà la stazione internazionale. L'area, oggetto di un decreto di esproprio del 2023, servirà alla logistica dello scavo e poi alla stazione stessa. Un capitolo doloroso per una comunità che da tre decenni si oppone all'opera, e che vive questi atti come una violenza. «Perdere una casa non è solo una questione economica: significa vedere cancellata una parte della propria vita», ha denunciato il Movimento No Tav. L'estensione complessiva dei terreni espropriati **è di circa quattromila metri quadrati**, per un totale di oltre un migliaio di proprietari. Tanti erano stati, infatti, gli attivisti che nel 2012 avevano comprato una porzione di territorio a testa, al fine di rendere più difficoltosa per le aziende l'appropriazione dei terreni.



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.