

L'entrata in funzione della TAV Torino-Lione slitta al 2034. Lo ha reso noto la società costruttrice TELT, che soltanto pochi mesi fa aveva messo nel mirino il 2032 per la consegna dell'opera. **Il ritardo rispetto alle iniziali tabelle di marcia tocca così la soglia dei vent'anni.** In questo periodo, stando alle stime della Corte dei Conti Europea, i costi sono lievitati del 127%. Soltanto la tratta transfrontaliera supera gli 11 miliardi di euro, con un incremento del 23% negli ultimi anni. **In Italia lo scavo del tunnel principale non è ancora iniziato.** A tal proposito, si attende l'arrivo sui cantieri della Tunnel Boring Machine (TBM): la fresa scaverà la roccia e contemporaneamente rivestirà le pareti di cemento armato, preparando la posa dei binari.

A comunicare l'ulteriore slittamento è stato il direttore generale di TELT, Maurizio Bufalini, che **ha dovuto correggere le precedenti rassicurazioni:** «La previsione è fine Trentatré per la fine dei lavori e quindi appena sono finiti i lavori la linea viene messa in esercizio, quindi Trentaquattro». Una data che allontana definitivamente le speranze di vedere completata l'infrastruttura nei tempi promessi all'inizio degli anni Duemila, quando l'opera veniva presentata come imminente. Numerose sono le criticità che negli ultimi anni hanno segnato la realizzazione dell'opera, tra **cronoprogrammi disattesi, rallentamenti burocratici e costi fuori controllo.** La percentuale di avanzamento resta bassa — circa il 28% dell'opera — con 46 km di gallerie scavati finora, dei quali una ventina appartengono al tunnel del Moncenisio e sono tutti sul versante francese. Le due canne complessive misurano 57 km: la maggior parte del lavoro è stata realizzata oltralpe; sul lato italiano si procede ancora con opere preparatorie e messa in sicurezza.

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. Il percorso di rincari 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%.

Intanto emergono **nuove criticità legate alla gestione del territorio.** Lo scalo di Orbassano, inizialmente valutato come possibile base operativa, è stato dichiarato

indisponibile perché [vincolato](#) ai lavori della Torino-Lione almeno fino al 2034. Una scelta che sottrae per anni un'infrastruttura strategica a funzioni ordinarie, con ricadute sull'intero sistema ferroviario locale. A complicare il quadro si aggiunge **la partita industriale tra i colossi ferroviari**. Con una delibera del 19 dicembre 2025, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha imposto a Rete Ferroviaria Italiana di garantire alla compagnia francese SNCF l'accesso agli impianti del nodo torinese in condizioni «eque e non discriminatorie».



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.