

Fiasco Il nuovo scalo non aprirà neppure quest'anno

Aeroporto di Berlino Tutto rinviato al 2014

E ora traballa il sindaco Wowereit

FRANCOFORTE — E cinque. Per la quinta volta Berlino affronta un nuovo rinvio, a chissà quando, dell'inaugurazione del nuovo superaeroporto Ber (Berlin-Brandenburg), prevista per la fine di ottobre di quest'anno. In un Paese noto in tutto il mondo per la sua organizzazione, questa nuova panne del progetto (ormai) da 2,8 miliardi di euro ha messo sottosopra il mondo politico della capitale tedesca. A cominciare dal sindaco, il socialdemocratico Klaus Wowereit, il quale in una conferenza-fiume ieri pomeriggio ha rassegnato le dimissioni da presidente dell'organo di sorveglianza della società aeroportuale Berlin-Brandenburg, mentre il capo del governo del Brandeburgo (con capitale Berlino), il socialdemocratico Matthias Platzeck, ha dichiarato di voler porre la questione di fiducia nel corso della prossima riunione del Landtag, il parlamento di Land (regional-statale), confermando

comunque l'intenzione di assumere ad interim l'incarico di capo-controllore dell'aeroporto e di accettare le dimissioni del sindaco, finora simbolo carismatico della città.

Anche perché sotto il suo controllo i costi sono lievitati, fra il miliardo e mezzo del primo progetto che prevedeva l'inaugurazione il 30 di ottobre del 2011 ai 2,8 miliardi appena stimati. Come è potuto accadere?, si sono chiesti ieri i media tedeschi, i quali, a dire il vero, nei giorni scorsi avevano già cominciato a sospettare che l'aeroporto fosse troppo piccolo, per le dimensioni e il ruolo di grande hub della Germania. In seguito si era sparsa la voce che l'impianto antiincendio non funzionava ancora, e aveva suscitato le critiche delle autorità di controllo, al punto da rendere necessaria una ripianificazione dell'impianto in unità più piccole, e non più per singoli piani. Ma negli ultimi giorni si erano scoperti anche

altri difetti nella progettazione e nell'esecuzione, che costringevano allo spostamento di cavi o alla modifica di scale mobili non abbastanza lunghe.

Poi, ieri mattina, la «bomba» di un nuovo «probabile» rinvio, senza una nuova data. Poche ore prima, gli azionisti della società di proprietà di Berlino, Brandeburgo e della Rft, in una riunione sullo stato di crisi, avevano deciso di rinviare il prossimo incontro al 25 gennaio, per aver tempo di organizzare l'ordine del giorno, previsto con un «rimpasto del management». Ovvero, secondo l'interpretazione del quotidiano online *Faz*, con l'intenzione del rappresentante federale degli azionisti, il ministro dei Trasporti, il cristiano-sociale Peter Ramsauer, di sfiduciare l'amministratore delegato Rainer Schwarz.

Nel frattempo, le richieste di «conseguenze» drastiche sono venute anche dagli altri partiti, dai cristiano-democratici, ai li-

berali, ai Verdi. Ma le critiche si sono concentrate soprattutto sulla mancanza di una vera e propria politica di informazione della società aeroportuale, e sulla questione «chi aveva scoperto cosa e quando» si era reso necessario un rinvio. Solo venerdì scorso, è stata la laconica risposta del portavoce di Wowereit e di Platzeck.

In un intervento di fuoco sulla *Sueddeutsche Zeitung* Josef Zimmermann, esperto edile e docente all'Università di Monaco di Baviera, ha commentato che «abbiamo già costruito piramidi — e ora sembra che non siamo più capaci di costruire». Da anni è noto come perito esperto di grandi progetti, e si è detto certo che gli errori decisivi siano avvenuti già prima della posa della prima pietra. «Il problema è la pianificazione», ha commentato, senza tuttavia fare nomi. Domani forse, ci sarà maggiore chiarezza.

Marika de Feo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

6

anni e quattro mesi sono trascorsi dall'apertura del cantiere dell'aeroporto Willy Brandt, il 5 settembre del 2006

90

giorni il tempo che servi a costruire Berlino-Tegel, attualmente il principale scalo della capitale, ai tempi della Guerra fredda

La vicenda

Il progetto

Il progetto per l'aeroporto internazionale Willy Brandt di Berlino-Brandenburg, pensato per oltre 30 milioni di passeggeri (dovrebbe essere il terzo scalo tedesco dopo Francoforte e Monaco e sostituire quelli vecchi della capitale, Schönefeld e Tegel), si discute dagli anni 90. Il cantiere, aperto nel 2006, ha subito numerosi ritardi e battute d'arresto

Gli ultimi rinvii

L'aeroporto, presentato alla stampa mondiale sei mesi fa, avrebbe dovuto essere inaugurato nel 2011. Fallito il traguardo si era parlato di una inaugurazione nel giugno scorso alla presenza della cancelliera Merkel, poi le falle del sistema antincendio hanno portato a un ulteriore rinvio a marzo 2013 e poi ancora al 27 ottobre 2013

Lievitano i costi

Il tabloid «Bild» ha rivelato ieri che neanche quella data è definitiva: per risolvere alcuni «deficit sistemici» lo scalo non potrà essere pronto prima del 2014. Nel frattempo aumentano i costi. Secondo l'aggiornamento più recente (prima della notizia dell'ultimo rinvio) la spesa era già salita da 1,2 a 4,3 miliardi di euro