



più fra i 13 e i 14 milioni per le mancate entrate degli affitti di negozi ed esercizi. A questi si aggiungono i costi alle ditte per i lavori aggiuntivi o di riparazione necessari per la messa in funzione. In corso d' opera, o per accertamento via via di carenze, vengono apportate modifiche che fanno naturalmente lievitare ulteriormente i costi preventivati. I giornali denunciano apertamente casi di corruzione o di speculazione da parte delle aziende ingaggiate, che sanno di poter alzare la posta perché nessuno si azzarderebbe a licenziarle perché ingaggiarne di nuove allungherebbe ancora di più i tempi e i costi calcolando un periodo necessario di rodaggio e conoscenza del cantiere. «ANNI BUTTATI AL VENTO» Solo per mettere dei nuovi cavi, in sostituzione di altri che non andavano, ci vorranno 45 milioni di euro, più del doppio di quanto previsto in origine. Management, ditte e politici si rimpallano le responsabilità: «gli anni dal 2012 al 2014 sono stati anni buttati al vento», si è difeso il nuovo amministratore delegato dell' aeroporto, Karsten Mühlenfeld. Le società coinvolte sono il fior fiore del made in Germany, le migliori griffe dell' industria tedesca: Bosch, Siemens, T-Systems Caverion per citarne solo alcune: il disastro del nuovo aeroporto getta un' ombra anche sul buon nome del sistema Germania e sul mito della perfezione tedesca. Finora, dato che viene classificato come uno scandalo provinciale, la politica federale è riuscita a passarne più o meno indenne. E i berlinesi hanno sfogato la rabbia sbizzarrendosi in ogni genere di sfottò anche perché in cuor loro sono tutti contenti che il vecchio aeroporto di Tegel sia ancora aperto perché più centrale, più simpatico, e sicuramente senza macchia di scandali al suo attivo. Flaminia Bussotti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

*FLAMINIA BUSSOTTI*