

# Il mito dell'efficienza tedesca si sgretola

**Dalle magagne del Ber alle migliaia di ponti danneggiati, passando per la sporcizia dei treni della Deutsche Bahn**

/ 17.01.2022  
di Stefano Vastano

Una cosa è leggere sui giornali, ascoltare alla radio o da amici ancora indignati tutto quello che può capitare al Ber, l'Aeroporto di Berlino-Brandeburgo. Un'altra, e un tantino più scioccante, è ritrovarsi assonnati, alle 4 e mezzo di notte, all'aeroporto della capitale. Per riuscire a prendere, se la sorte ti assiste, il volo per Roma o Milano. Constatando con i propri occhi che le disavventure raccontate dagli amici o lette sui giornali su ritardi e strane baruffe al Ber sono purtroppo tutte vere. «Che caos al Ber», ha titolato «Der Tagesspiegel», il quotidiano di Berlino, «un disastro per le ferie autunnali». Costato alla città e al Bund federale circa 7 miliardi di euro, iniziato a costruire nel settembre del 2006 e finalmente inaugurato - dopo 7 scandalosi rinvii - nell'ottobre 2020, il «nuovo» aeroporto di Berlino s'è rivelato sino ad oggi un disastro continuo, e non solo durante le recenti ferie autunnali. Anche a fine novembre 2021, per prendere il volo per Milano, mi sono ritrovato imbottigliato in chilometriche file di passeggeri, una muraglia umana in coda davanti all'agognato check-in.

Ma i ritardi al Ber non si verificano solo per la mancanza cronica di personale, né solamente davanti (ai troppo pochi) punti di controllo e check-in. Anche quando atterri al Ber puoi attendere ore ai nastri prima di rivedere i bagagli. Davanti a tanti disagi, sia Lufthansa che le altre compagnie sono arrivate a consigliare ai passeggeri di trovarsi anche 3 e persino 4 ore prima del volo al fantomatico aeroporto. Peccato che non sia un'impresa facile neanche raggiungerlo, il Ber. «Il signore ha bisogno di un taxi?», mi ha sussurrato un ragazzo, nascosto dietro una colonna, al ritorno a gennaio dal volo da Roma. Le baruffe fra i taxisti berlinesi e i loro «colleghi» del Brandeburgo sono già finite in epiche scazzottate per accaparrarsi i clienti. In tutto, i taxi berlinesi al Ber sono circa 600. Vista la concorrenza con quelli del Brandeburgo, i taxi berlinesi devono limitarsi alle corse d'andata, da Berlino cioè al Ber; ma il ritorno devono farselo senza passeggeri.

Persino Aletta von Massenbach, dal primo ottobre Ceo del Ber, ha ammesso che, a un anno di vita, il Ber ha già gravi problemi, non solo per i disagi dei passeggeri o le zuffe dei taxisti, ma problemi di finanze. Visto il crollo del traffico aereo e del turismo per la pandemia, se entro il 2026 non entreranno altri 2,4 miliardi nelle casse del Ber l'aeroporto rischia la bancarotta, così si legge in una lettera ai dipendenti di von Massenbach. «Abbattete il Ber»: più drastico di così il titolo sulla «Süddeutsche Zeitung» non poteva suonare. Certo, nel reportage il giornalista ha calcato un po' la mano descrivendo «toilette schifose», passeggeri «disgustati» e accalcati dentro i bagni troppi piccoli del Ber. Vero però è che sono tanti i berlinesi a rimpiangere i bei tempi in cui Berlino di aeroporti ne aveva due, quello di Tegel e quello di Schönefeld (senza contare, nel centro della città, anche quello di Tempelhof).

Se i berlinesi sono assillati dai problemi e dalla figuraccia fatta con il Ber, tutti i tedeschi sono tormentati dai problemi ben più quotidiani, e ormai risaputi, con i treni della Deutsche Bahn. Per i tedeschi che si muovono in treno lo stress con ritardi e scioperi, vagoni e bagni poco puliti della Deutsche Bahn è un dato acquisito. E confermato da un recente test dell'Allgemeiner Deutscher Automobil Club (Adac): su 30 viaggi in treno «testati» dagli esperti dell'Adac, 12 si sono rivelati puntuali, 13 hanno portato dei ritardi, e due viaggi sono stati persino annullati. Record fra i ritardi: 92 minuti. Certo, i punti «connessione-internet» e «comodità dei posti» come la categoria «competenza del personale» la Deutsche Bahn si è meritata questa estate dagli ispettori dell'Adac il sigillo «gut». Non invece per quanto riguarda la pulizia dei bagni (su 30 viaggi, in 9 casi le prove fatte ai bagni non superavano i test).

Quisquilie, si dirà, rispetto ai ben più gravi ritardi che alcune grandi opere pubbliche accumulano, e con sorprendente regolarità, in Germania. Non c'è solo l'eclatante caso del Ber di Berlino che è costato svariati anni di lavoro e soprattutto miliardi in più di quelli programmati. Anche Stuttgart 21, la nuova stazione sotterranea di Stoccarda - un investimento da 2,5 miliardi - doveva essere un miracolo della tecnica e aprire i battenti nel febbraio 2010. I costi sono poi lievitati, nel gennaio 2018, ad oltre 8 miliardi di euro; e l'apertura della stazione, annunciata per il dicembre 2019, è stata ancora rinviata. Oggi si parla di un'apertura per il Natale del 2025, ma i costi della nuova stazione di Stoccarda supereranno i 10 miliardi di euro.

Tutti poi in Germania sono per l'energia verde e alternativa, ma i lavori per costruire le nuove «autostrade elettriche» che dal nord porteranno al sud l'energia pulita vanno a rilento. Dei 7000 chilometri previsti per le nuove reti elettriche sinora ne sono stati ultimati - sono dati dell'Agenzia federale tedesca - appena 1500 km. Mentre ben 5 mila km delle nuove reti Stromtrasse SuedLink, SüdostLink o Ultrahigh Voltage sono bloccate ed assediata dalle vive proteste dei cittadini. Ma non sono certo solo le proteste degli utenti a rallentare i lavori di risanamento di varie infrastrutture in Germania. «Autostrada 45 bloccata per un ponte in pessimo stato», si leggeva in prima pagina sabato 8 gennaio sulla «Frankfurter Allgemeine Zeitung». Si tratta di un ponte, nel sud della Westfalia, che collega una delle regioni centrali dell'industria tedesca. E il ponte, comunica l'Autostrada tedesca, «è così danneggiato che deve essere ricostruito nuovo».

È l'Ufficio federale dei trasporti ad informare che sulle strade regionali tedesche lo stato dei 40 mila ponti non è proprio eccellente: uno su 10, comunica il Ministero, presenta «gravi danni». Potremmo ancora parlare degli uffici comunali tedeschi che, in molti casi, comunicano via fax i dati sulla diffusione del Covid al Ministero della salute a Berlino. E quindi di una digitalizzazione che, non solo nell'Amministrazione pubblica tedesca, non è certo ai primi posti in Europa. I fatti e dati elencati dovrebbero comunque bastare per capire che anche il Gigante tedesco, nel 21° secolo, ha bisogno urgente di profonde riparazioni. E forse è anche arrivato il tempo di rivedere alcune nostre idee, o luoghi comuni, sulla famosa efficienza e sulla proverbiale precisione del Modello tedesco. In molti casi, dagli aeroporti ai ponti, dalle ferrovie agli uffici pubblici, le cose purtroppo non stanno più così in Germania.