il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Imbarazzo intercontinentale per Berlino

In città giravano voci da mesi: «non ce la faranno mai ad aprire in tempo!», «questo cantiere è un disastro!». Dai tassisti, in sciopero contro le nuove zone tarriffarie, agli abitanti dell'Ovest, diffidenti nei confronti di un'iniziativa vista come il trasloco verso Est, pochi anni dopo la chiusura dello storico aeroporto di Tempelhof, dell'amato e centralissimo aeroporto di Tegel, tutti lo dicevano. Ma in fondo, nessuno ci credeva: sarebbe stato un tale imbarazzo a livello internazionale dover cancellare l'inaugurazione del nuovo aeroporto Berlin-Brandenburg (Ber), dietro Schönefeld, che tutti pensavano che alla fine sarebbe stato concluso in tempo per il 3 giugno, data prevista per l'apertura. Eppure è successo: è stato annunciato l'8 maggio che l'inaugurazione dell'aeroporto Willy Brandt è spostata a data non precisata, dopo l'estate comunque. Rainer Schwarz, direttore della struttura, ha quindi dovuto ammetterlo: qualcosa è andato storto nella pianificazione dei lavori. Ufficialmente è stata la mancata omologazione nei tempi dei dispositivi antincendio a giustificare il rinvio. Ma in realtà, dal sistema di smistamento bagagli ai banchi di accettazione, niente è veramente pronto e servono ancora diversi mesi di lavoro e di collaudi. Schwarz ha assicurato che gli attuali aeroporti di Tegel e Schönefeld saranno in grado di assorbire il traffico supplementare che era previsto per il nuovo scalo, e che nessun volo verrà cancellato. Ma per la città si prospetta comunque un difficile periodo con potenziali problemi di organizzazione: numerose companie aeree avevano previsto di aprire nuove linee dal nuovo aeroporto, facendo finalmente di Berlino, 20 anni dopo la caduta del muro, uno snodo di primo rango. E i biglietti sono già stati venduti per la stagione estiva. Anche la Lufthansa, che aveva sempre rifiutato di fare di Berlino un nuovo hub, oltre a Monaco di Baviera e Francoforte, aveva finalmente annunciato l'apertura di decine di nuove linee a partire di Berlin-Brandenburg. Quanto a Air Berlin, una compagnia impegnata nello sviluppo del nuovo scalo che ha appena siglato un'alleanza con One World, il suo presidente Hartmut Mehdorn ha parlato di «violenti problemi di logistica» per via della decisione di prolungare la vita di Tegel (Txl) e Schönefeld (Sxf). Anche per il sindaco della capitale, Klaus Wowereit (Spd), che ha dedicato tanta energia (e capitale politico) a questo progetto, in collaborazione con il suo collega del Brandenburg Matthias Platzeck (anch'egli dell'Spd), si tratta di un duro colpo. Comunque fra pochi mesi Berlino avrà l'aeroporto più moderno d'Europa e tutti sperano che l'episodio attuale verrà presto dimenticato. In fondo, che cosa sono tre mesi di ritardo per un

progetto così ambizioso?

Autore

Denis Bocquet

Nato nel 1970 a Grenoble, ha studiato a partire dal 1990 presso l'Ecole normale supérieure di Fontenay Saint Cloud, si è laureato nel 1992 alla Sorbona e ha poi conseguito il dottorato di ricerca. È docente ordinario di Storia e teoria dell'architettura e dell'urbanistica presso l'Ecole nationale supérieure d'architecture di Strasburgo. Ha vissuto e insegnato a Firenze, Roma, Aix-en-Provence, Dresda, Tours e Parigi. Scrive per «Il Giornale dell'Architettura» sin dalla nascita della testata, nel 2002. Dal 2004 vive a Berlino.