****

 **IL NUOVO AEROPORTO DI BERLINO QUASI COME LA SALERNO-REGGIO CALABRIA**

Il 28 aprile scorso è finalmente giunta l'autorizzazione conclusiva ed ora la data di apertura per il nuovo aeroporto di Berlino è stata fissata per il 31 ottobre 2020.

Il distretto di Dahme Spreewald ha dato la sua approvazione e sembrerebbe che, dopo 14 anni di costruzione, l'aeroporto di Berlino-Brandeburgo potrà decollare il 31 ottobre di quest'anno. La cronaca di questa opera somiglia più a una storia italiana che tedesca. Ed oggi in Germania sono molti a chiedersi se davvero questa volta l’annunciata data di apertura sarà rispettata.

 Il 3 giugno 2012 Angela Merkel era pronta per la cerimonia del taglio del nastro ma tutto è stato rimandato a data da destinarsi. E’ stato questo solo uno dei tanti appuntamenti saltati nell’opera che potremmo equiparare a tutti gli effetti, per rinvii e ritardi, alla nostra Salerno-Reggio Calabria. Oggi, otto anni dopo, il nuovo aeroporto di Berlino-Brandenburgh rimane ancora incompiuto, sinonimo di un inatteso fiasco in un paese solitamente noto per la sua abilità ingegneristica e la sua ossessione per la puntualità.

La storia inizia nel **maggio 1991** quando pochi mesi dopo l'unificazione tedesca, viene costituita una holding dell'aeroporto di Berlino Brandeburgo con l'obiettivo di pianificare la costruzione di un nuovo aeroporto che serva alle necessità della capitale tedesca. Il nuovo aeroporto è destinato a sostituire i due vecchi e saturi scali della capitale tedesca Tegel e Schönefeld. Il sito scelto è attiguo all'[aeroporto di Schönefeld](https://it.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_di_Berlino-Sch%C3%B6nefeld) di cui si prevede l'abbandono della pista nord e l'inglobamento della pista sud; inoltre, è prevista la costruzione di ulteriore pista più a sud. Come da accordi presi nel [1996](https://it.wikipedia.org/wiki/1996) tra il governo federale e i [*Land*](https://it.wikipedia.org/wiki/Stati_federati_della_Germania) di [Berlino](https://it.wikipedia.org/wiki/Berlino) e [Brandeburgo](https://it.wikipedia.org/wiki/Brandeburgo), la nuova infrastruttura prevede anche la chiusura dell'aeroporto di [Tegel](https://it.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_di_Berlino-Tegel), attualmente il principale scalo della città, mentre [Tempelhof](https://it.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_di_Berlino-Tempelhof) è stato già chiuso nell’ottobre [2008](https://it.wikipedia.org/wiki/2008).

Nel giugno 1996 viene scelto un sito vicino all'attuale aeroporto di Berlino Schönefeld come sede del nuovo aeroporto.

Nel settembre 2006 prendono finalmente il via i lavori per il nuovo aeroporto. La data di apertura è fissata al 30 ottobre 2011.

A luglio 2008 iniziano i lavori di costruzione del nuovo terminal.

Nel giugno 2010 il consiglio di amministrazione dell'aeroporto di Berlino Brandeburgo annuncia che, a causa di ritardi e complicazioni nella costruzione, la fissata scadenza di ottobre 2011 non sarà rispettata. La nuova scadenza prevista è fissata al 3 giugno 2012, quella appunto da noi ricordata in apertura.

Ma giunti a maggio 2012 un mese prima dell'annunciata inaugurazione, la data viene posticipata. Si parla di "difficoltà tecniche", e in particolare della preoccupazione per gli standard di sicurezza antincendio. Si parla anche di problemi riguardanti l'impianto di aspirazione dei fumi, ma ben presto è emerso che questi non erano i soli problemi. C’erano tettoie con il doppio del peso autorizzato, c'erano errori di pianificazione, sospetti di corruzione e fornitori che nel frattempo andavano in bancarotta.

Il direttore dei lavori viene licenziato e si fissa una nuova data di apertura per il 17 marzo 2013.

Settembre 2012: la data di apertura viene posticipata ulteriormente al 27 ottobre 2013.

Gennaio 2013: Un nuovo anno, una nuova data di apertura. Questa volta non viene annunciata alcuna data specifica se non quella generica di un avvio non prima del 2014. Klaus Wowereit, allora sindaco di Berlino, si dimette dalla carica di presidente del consiglio di vigilanza, mentre il CEO dell'aeroporto di Berlino Brandeburgo viene licenziato.

Agosto 2015: Cominciano a venire a galla accuse di varie forme di corruzione legate all'intero progetto.

Con il protrarsi dei tempi, inevitabilmente i costi di costruzione si amplificano, passando dai 1,7 miliardi di euro inizialmente previsti in bilancio, a più di 6 miliardi di euro di oggi. Ma includendo le modifiche ed espansioni previste per il 2030, nonché gli interessi per i finanziamenti concessi, la cifra finale potrebbe raggiungere i 10 miliardi di euro.

Il progetto iniziale prevedeva di ospitare fino a 21 milioni di passeggeri, poi modificato per accoglierne 27 milioni. Di fronte alla previsione di affrontare per 2016 un traffico di oltre 30 milioni di passeggeri, il progetto fu rivisto [*in itinere*](https://it.wikipedia.org/wiki/In_itinere) nel 2014 con l'aggiunta di lavori di ampliamento nella zona check-in, ai controlli di dogana e soprattutto al ritiro bagagli, portando i nastri trasportatori da 8 a 10. Nonostante tali agiornamenti, anche a causa delle richieste dell'UE su nuovi sistemi di fluoroscopia per il controllo bagagli, nonché all'interesse sempre più crescente della società aeroportuale per nuovi spazi commerciali, già si sa che subito dopo l’avvio saranno necessari ulteriori lavori di ampliamento tra cui il riadattamento e inglobamento del contiguo scalo di Schönefeld come terminal aggiuntivo.

Tutte le infrastrutture nel frattempo costruite devono essere costantemente mantenute, in modo tale da mantenerle pronte quando il nuovo aeroporto aprirà finalmente le sue piste.

Per garantire che i binari ferroviari e le stazioni costruite per l'aeroporto rimangano operativi e non ammuffiscano, un treno regionale della Deutsche Bahn vuoto circola sulla tratta due notti alla settimana. I treni fantasma continueranno i loro viaggi solitari fino al giorno dell'apertura del terminal.

Ai viaggiatori che prenotano i voli sui siti web è da tempo che viene già offerta la scelta di atterrare a Tegel, Schoenefeld o sul nuovo scalo di Brandenburgo ma chi sceglie la terza opzione si accorge che non vi sono voli disponibili.

Sulle strade di Berlino i cartelli che indicano la strada per l'aeroporto sono, per ora, semplicemente sbarrati.

La Lufthansa aveva già preparato un "grande piano" per aumentare il numero di voli diretti da Berlino verso varie destinazioni. Ma ancora oggi la compagnia e la sua controllata Eurowings collegano Berlino a 30 destinazioni dal “vecchio” scalo di Tegel. Nel frattempo Air Berlin, come noto, è fallita. Proprio per questo motivo l'aeroporto aveva anche ricevuto del "traffico" aereo imprevisto quando è stato appunto utilizzato come parcheggio dei velivoli di Air Berlin nell'ottobre 2017 ed anche nel corso dell'attuale crisi, in cui l’aeroporto fantasma fornisce spazio alle flotte improvvisamente ridondanti di EasyJet e Lufthansa.

Per ora, lo scalo di Berlino Brandenburgo è oggetto di barzellette e sarcastiche battute. Qualcuno aveva suggerito il sito, deserto e molto vasto, come possibile sito per lo stoccaggio di scorie nucleari. Altri, riprendendo su Internet l’eroe che tutto può, Chuck Norris, dicono che solo il presunto onnipotente eroe del cinema americano di arti marziali poteva salvare il progetto. Una barzelletta ha ripreso la famosa affermazione dell'ex leader della Germania dell'Est, Walter Ulbricht, di negare nel 1961 che i comunisti avrebbero eretto un muro intorno a Berlino Ovest , aggiornandola: "Nessuno ha intenzione di costruire un aeroporto".

 Gennaio 2013: *“l’eroe salva l’aeroporto di Berlino” fonte: socialpunk.de*

Infine tre settimane orsono, il 28 aprile, la società tedesca di controllo tecnico TÜV ha dato il via libera all'apertura dell'aeroporto in ottobre. Questa approvazione "anticipata" è stata senz’altro una sorpresa soprattutto perchè piovuta nel mezzo della crisi del Coronavirus attualmente in corso. Proprio il mese scorso era stato necessario sospendere temporaneamente i lavori in cantiere, dopo che un operaio era risultato positivo al test Covid-19. Di conseguenza, molti avevano previsto un ulteriore ritardo nell'apertura dell'aeroporto.

Finalmente quindi la tanto attesa nuova opera costituita da un edificio principale a sei piani situato fra le due future piste utilizzabili indipendentemente l'una dall'altra, grazie alla distanza laterale di 1.900 metri, potrà venir utilizzata. Indubbiamente con la chiusura, o meglio l’accorpamento di parte del vecchio scalo di Schoenefeld, la concentrazione dell'intero traffico aereo in un unico scalo promette maggiori economie di gestione e una migliore efficienza del sistema aeroportuale berlinese.

L'aeroporto sarà denominato *Flughafen Berlin-Brandenburg International "Willy Brandt"* e per esso è stato già ufficializzato il [codice aeroportuale](https://it.wikipedia.org/wiki/Codice_aeroportuale_IATA) “BER”.

[*www.aviation-industry-news.com*](http://www.aviation-industry-news.com)

*11 maggio 2020*

.