



LAURA LUCCHINI

BERLINO
lauralucchini@gmail.com

Un aereo Dornier 328 della Cirrus Airlines decollerà alle 21.50 del prossimo 30 d'Ottobre dall'aeroporto di Berlino Tempelhof in direzione Menheim. A bordo ci saranno 31 passeggeri, tra pendolari e curiosi. Con questo volo di routine si chiuderanno ottant'anni di storia fittissima dell'aeroporto voluto da Hitler, uno degli edifici più grandi al mondo, reso famoso dal ponte aereo statunitense nel 1948 e definito come «La madre di tutti gli aeroporti» da Norman Foster. Gli aerei lasceranno per sempre Tempelhof ma questo spazio, incastrato proprio nel centro della città, sarà riconvertito. Non senza polemiche.

Nella grande hall dall'architettura essenziale e geometrica regna in questi giorni un silenzio quasi irreale. Sui tabelloni si contano solo una decina di voli, verso Praga, Copenaghen, Bruxelles e Menheim. I pochi passeggeri sono raccolti attorno ai due banchi di check-in aperti. Alcuni si intrattengono di fronte a una serie di pannelli illustrativi che spiegano la storia e il futuro dell'edificio. Su uno di questi qualcuno ha scritto: «Lasst den Flughafen wie er ist, Ihr idioten!», (lasciate l'aeroporto lì dov'è, idioti!), Norbert Steinhoff, un anziano signore con una folta barba bianca scuote la testa di fronte alla scritta, «credo che sia giusto chiudere l'aeroporto», spiega Norbert che vive lì vicino ed ammette di essere solo venuto a curiosare, «la città cresce in continuazione e abbiamo bisogno di un aeroporto più grande. Le piste di decollo di Tempelhof sono troppo corte e possono partire solo aerei piccoli. È inutile».

«Chiuderlo è realista», spiega Jørg, un giovane danese che aspetta nella sala d'attesa, «però l'idea che chiuda per sempre mi provoca una strana sensazione, è un luogo carico di storia. Ho preso questo volo diverse volte ma oggi mi sembra di vivere un momento epocale». Il 24 giugno del 1948, quello che allora era l'unico aeroporto di Berlino, assisteva all'atterraggio del primo Dc-3 nordamericano con tonnellate di carbone e cibo. Era l'inizio del ponte aereo organizzato dalle forze alleate per sostenere Berlino ovest, isolata dall'URSS che aveva chiuso tutte le vie d'accesso della Repubblica Federale Tedesca alla parte di città sotto controllo alleato.

Subito dopo la caduta del muro apparve chiara la necessità di creare un nuovo grande aeroporto, ampliando quello esistente di Schoenefeld, situato a sud est del centro della città. Però le leggende come Tempelhof impiegano tempo a morire, e ancora

per anni l'aeroporto ha continuato a servire la città, seppur con un traffico molto limitato. Tutte le celebrità, da Robert De Niro a Brad Pitt e i Rolling Stones, che arrivavano in città ogni anno per la Berlinale, chiedevano esplicitamente di atterrarvi. L'anno scorso il sindaco della SPD, Klaus Wowereit ha deciso l'ultimatum. Il referendum popolare organizzato da quanti si opponevano alla chiusura è fallito in aprile per il mancato raggiungimento del quorum.

«Chiuderlo è una decisione molto stupida», commenta Helmut, seduto di fronte al tabellone, mentre si rigira tra le dita un tubetto di dentifricio. Helmut, che a Tempelhof lavora come pilota, pensa che sia insensato abbandonare questo edificio centrale, servitissimo dai mezzi. Le ragioni economiche non sono secondarie nell'operazione: il mantenimento dell'aeroporto costa 10 milioni di euro all'anno. «Con gli ultimi tre voli del 30 ottobre si chiude un'era significativa del trasporto aereo tedesco», spiega Ralph Kuntel portavoce di Flughafen Berlin GmbH, la concessionaria che gestisce l'aeroporto, «allo stesso tempo, la società degli aeroporti berlinesi compie un grande passo verso la realizzazione di uno dei progetti più importanti per il futuro della regione, la concentrazione dell'intero traffico aereo, entro il 2011, nell'unico aeroporto Berlin Brandenburg International, BBI».

Il maestoso edificio non sarà comunque distrutto, le sue parti saranno dedicate ad attività diversificate, anche se per ora tutte le proposte sono solo ipotesi. Il Senato di Berlino vorrebbe ricavare qui un gigantesco parco circondato da edifici residenziali. Mentre l'edificio dell'aeroporto, di quasi 300.000 metri quadri, potrebbe servire per uffici e attività culturali. La Biblioteca centrale di Berlino e quella regionale potrebbero trovare un posto all'interno del terminal. Le avances a Tempelhof arrivano anche dal mondo del calcio. La squadra della Bundesliga, Hertha Berlino, ha menzionato l'aeroporto come possibile area su cui costruire il suo nuovo stadio.

Gli Hangar dell'aeroporto nazista fanno gola inevitabilmente anche al mondo del cinema che li reclama

come ulteriore location per le riprese, da aggiungere alle due già esistenti in città. Secondo il parere di Carl Woebcken, direttore degli studios di Babelsberg, dove Fritz Lang girava i suoi film, due Hangar potrebbero essere trasformati in teatri di posa e un terzo essere utilizzato per la realizzazione delle scenografie. Fino ad ora, nell'Hangar 2, un'ala già chiusa da tempo di 45.000 metri quadrati, si è esibita a fine settembre l'Orchestra Filarmonica in due concerti diretti da Simon Rattle, su musiche di Karlheinz Stockhausen. Però nessuno potrà dimenticare quegli aerei carichi, che atterravano ogni 90 secondi e quei piccoli paracadute con uva e cioccolato per i bambini che scendevano nel cielo di Berlino dal ventre dei bombardieri dell'uva.

Concerti e librerie

Il vecchio edificio sarà comunque utilizzato Dalla Filarmonica alla Biblioteca di Berlino

Cronologia

Dai voli americani al referendum fallito che ne decise la fine

24 giugno 1948, atterra il primo Dc-3 nordamericano con rifornimenti di carbone e cibo. È l'inizio del ponte aereo statunitense.

3 Ottobre 1990, dopo la caduta del muro di Berlino, l'aeroporto si apre a est. Atterrano i primi voli provenienti da paesi non Alleati.

Gennaio 1995 la direzione della Flughafen Berlin GmbH, la società che gestisce gli aeroporti berlinesi, comunica l'intenzione di chiudere Tempelhof.

1995 nasce ICAT il comitato di promozione dell'aeroporto di Tempelhof, che conta circa 1.200 membri provenienti dal mondo dell'economia, della politica e dello spettacolo

30 Ottobre 2004 fu la prima data designata dalle autorità berlinesi per la chiusura dell'aeroporto di Tempelhof, in accordo con il decennale progetto di fondere i tre aeroporti della città di Berlino in uno.

Gennaio 2007 il sindaco della SPD Klaus Wowereit annuncia a sorpresa l'intenzione di chiudere l'aeroporto entro un anno.

26 Aprile 2008 il referendum per salvare Tempelhof dalla chiusura fallisce per il mancato raggiungimento del quorum.

30 Ottobre 2008, l'ultimo volo Cirrus Airlines da Berlino a Manheim.

La memoria

DEI LUOGHI

L'ARCHITETTO

Norman Foster

«È la madre di tutti gli aeroporti». La definizione è stata data dall'architetto britannico Norman Foster, lo stesso della cupola del Reichstag.

IL DITTATORE

Adolf Hitler

Voluto dal dittatore Adolf Hitler nel 1936 è il terzo edificio più grande al mondo dopo il Pentagono e il Palazzo del Parlamento di Bucarest.