

EUROCHUNNEL AL VIA.

L'uomo costruttore, la natura, l'economia, il progresso
Al di là della retorica le nuove sfide dell'architettura

«Non so se è utile
ma cambia la civiltà»

Con Piano tra i simboli del futuro

«Noi pensiamo di dover sempre giustificare utilitaristicamente le cose. Il tunnel si deve quindi presentare quindi come un'opera utile. Però ha un valore simbolico: due paesi forse vogliono sottolineare che una civiltà legata a un'idea di isolamento e di separazione finisce e ne comincia una nuova».

Carta d'identità

Renzo Piano è uno degli architetti italiani più noti. Nato a Genova nel 1937, laureatosi a Milano al Politecnico, ha lavorato nello studio di Franco Albini e successivamente in quello di Louis Kahn.

ORESTE PIVETTA

MILANO. Si inventa la «realtà virtuale» anche per il sesso. Possibile che non si possa inventare una inghilterra virtuale per chi sta di qua e un'Europa altrettanto virtuale per chi sta di là.

do carte e immagini, filmati che analizza per ore davanti alla televisione. Ma ad un certo punto viene il bisogno del contatto diretto, arriva il momento di andare sul posto, del sopralluogo.

Il tunnel sotto la Manica sembra un regresso, un ritorno al passato, alle grandi opere ingegneristiche dell'Ottocento-Novecento (da Panama a Suez alla Tour Eiffel) o addirittura alla Bibbia, all'Esodo, quando il mar Rosso si ritirò davanti a Mosè e ai suoi, primo esempio (scritto) di cospicua deviazione delle acque (per mano umana o divina non saprei giurare).

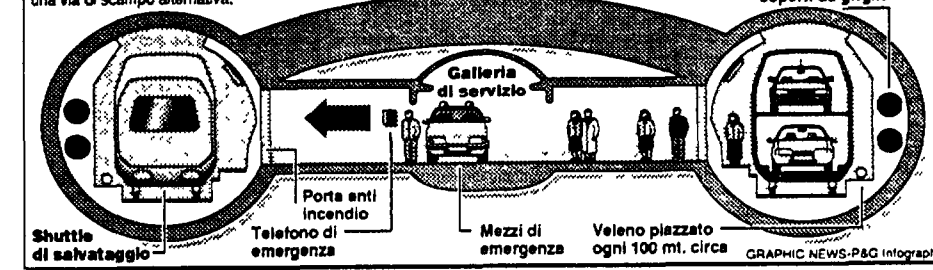
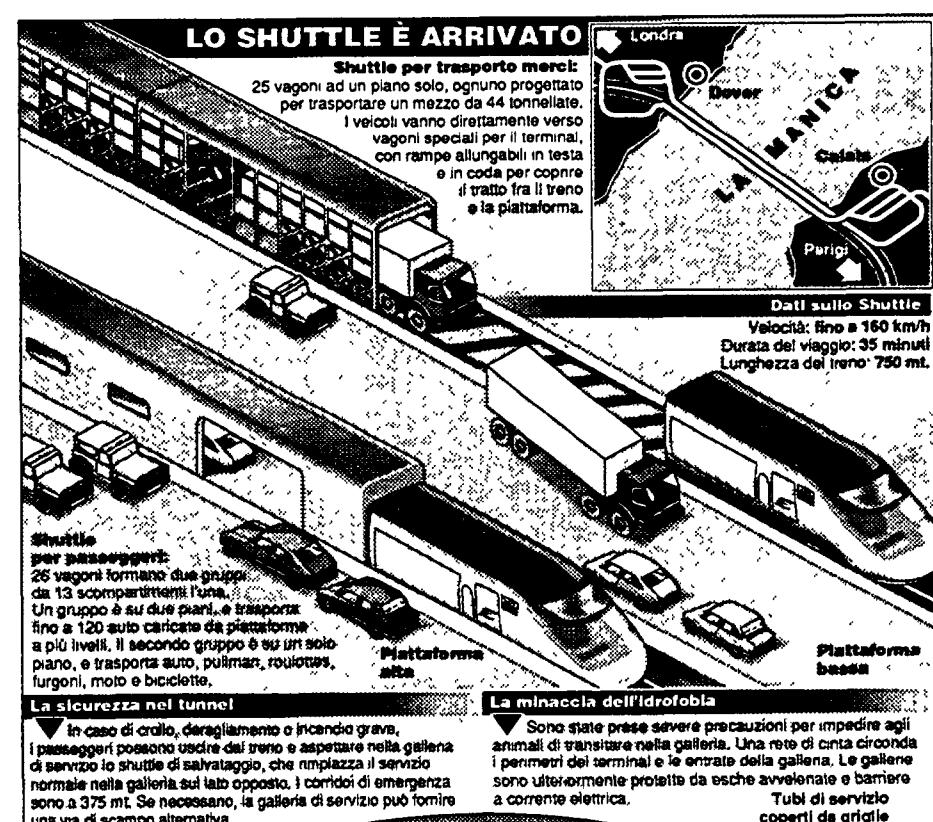
Renzo Piano ci racconta così le sue prime impressioni a proposito di quella che è stata definita con buona dose di retorica «la più grande opera del secolo». Lui stesso è alle prese con la realizzazione di un progetto che potrebbe vantare questo o qualche altro primato: l'aeroporto di Osaka, in Giappone, un'isola artificiale collegata con la terraferma da un ponte di cinque chilometri, un'isola che eccelle oltre che gli aerei d'ispezione, i ferretari e una folla di altri servizi.

«Siamo stati conquistati dall'idea che l'informatica abbia preso possesso di tutto, che il mondo sia un villaggio globale tenuto assieme dalle fibre ottiche, che la nostra sinistra si possa affacciare ormai su un paesaggio virtuale? La scelta. Poi ci si accorge che il territorio è cambiato ma che la vita è fatta di rapporti personali, diretti, che abbiamo bisogno di respirare aria vera con i suoi odori e di toccare con mano. L'Italia è un villaggio globale senza fibre ottiche: perché l'ingresso dei percorsi tra un luogo e l'altro, tra un'esistenza e l'altra, è fittissimo. Molto però vive di scambi immateriali. Lo era anche in passato. Ad un progetto ad esempio si comincia a pensare studian-

areci e traghetti sempre più veloci. Forse attraverso queste grandi opere si vuole dimostrare qualcosa. L'architettura e l'ingegneria si sono sempre prestate allo scopo: le piramidi o i templi greci, gli archi di trionfo, le cattedrali gotiche, il Beaubourg per Pompidou, il Louvre per Mitterrand, i grattacieli per il grande capitalismo americano. Lorenzo de' Medici procedeva con maggior finezza. Noi in compenso pensiamo di dover sempre giustificare utilitaristicamente le cose. Il tunnel si deve presentare quindi come un'opera utile. Però ha un valore simbolico, di auto-rappresentazione: due paesi devono dimostrare al mondo quello che sanno fare e forse vogliono sottolineare che una civiltà legata a un'idea di isolamento e di separazione, finisce o ne comincia una nuova... Grazie a loro.

Anche l'Italia si mette in corsa: Berlusconi come il socialista Mitterrand e il ponte sullo stretto come il tunnel della Manica. Ma ne saremo capaci? Le difficoltà in questi casi non sono tanto tecniche. Sono soprattutto organizzative. Sapere mettere in campo e gestire una macchina di grande complessità, come hanno fatto Francia e Gran Bretagna. E qui credo si manifesti il nostro deficit culturale. Non è neppure

questione di risorse. L'isola artificiale l'aeroporto di Osaka costa in fondo solo ventimila miliardi. Quanto si è sprecato e rubato nelle varie ricostruzioni dopo i terremoti del Belice e dell'Irpinia? Potrebbe venire il momento dell'Italia, tramontate e sepolte le ideologie, tornano di moda sogni e simboli. C'è anche forse di mezzo il disegno (questo tutto ideologico) di rilanciare il messaggio del progresso, dell'uomo costruttore, delle volontà e delle intelligenze che vincono la natura... Sì, è un ritorno alla grande sfida. Ci sono sempre una torre di Babele o una «Muraglia cinese nella nostra storia. In un modo o nell'altro rappresentano un limite da valicare. Il tunnel o l'isola di Osaka, im-



percebibili in mezzo al mare, sono i segnali di una lotta titanica contro i limiti imposti. C'è della retorica in tutto questo. Non me ne nascondo il pericolo. Però in questo momento cerco di cogliere una questione soltanto positiva. Poi è una questione di equilibrio, di misura, che in questi casi ancora mi pare si rispetti. Però non andrei più in là nel giudizio. Resterei in attesa, in sospiro. Ma per un architetto che disegna, inventa, che è il tramite di questa avventura, indicando le strade e le soluzioni tecniche, quale significato prende questo ritorno della «sfida»? È il ritorno al progetto, senza timore della complessità. Renzo Piano è diventato famo-

In pillole tutte le «parole-chiave» che fanno da guida ad una migliore lettura dell'Eurotunnel. Cunosità e non solo.

Azioni. Il titolo Eurotunnel ha avuto un andamento altalenante nei sette anni che sono passati dalla sua emissione. Da 35 franchi (pari a 9.800 lire, considerando il valore di un franco pari a 280 lire) ha avuto un recente sondaggio il 69% dei francesi pensa che l'azione Eurotunnel salirà, ma per il 58% solo dopo il 1996. Un aumento di capitale di almeno 5 miliardi di franchi è previsto entro il mese di maggio.

Banche. 220 banche un po' in tutti i paesi del mondo, europee in maggioranza, hanno finanziato Eurotunnel. Le giapponesi sono moltissime, le americane non hanno partecipato. La Banca europea degli investimenti ha essa stessa accordato dei prestiti.

Cantiere. Sono state utilizzate 4.100 persone da parte francese, anche di più da parte inglese. Nove operai sono morti, di cui sette britannici.

Città dell'Europa. Questo il nome del futuro è spettacolare centro commerciale che aprirà l'anno prossimo sul terminal francese: occuperà uno spazio di 59mila metri quadrati, di cui 10mila dedicati a ristoranti e stands con la gastronomia di tutti i paesi europei.

Contentziosi. Ce ne sono ancora numerosi e soprattutto riguardano questioni di danaro. Ne resta da regolare uno di somma importanza, quello con le compagnie delle ferrovie.

Costruzione. La trivellazione delle gallerie è durata cinque anni, due volte meno rispetto al tunnel che collega l'isola principale di Honshu con quella di Hokkaido in Giappone, lungo 54 chilometri, l'unico comparabile nel mondo a Eurotunnel.

Costi. Alla fine si raggiungerà la magniloquente cifra di 100 miliardi di franchi, circa 28.000 miliardi di lire, due volte più di quanto era stato previsto.

Eurostar. Il nome che prenderà, quando entrerà in funzione il Tgv (Train grande vitesse) ovvero un tipo di treno veloce specialmente concepito per il tunnel che metterà in comunicazione Londra con Parigi in sole tre ore.

Eurotunnel. Ovviamente la parola magica di tutta questa operazione che oggi verrà consacrata. L'origine sta, comunque, nella denominazione della società privata franco-britannica con 2.500 salariati, concessionaria fino al 2052 del tunnel. La società ha una sede londinese e una parigina.

Frequenza. Nelle ore di punta, nel 1995, ci sarà un treno, per entrambi i sensi di marcia, ogni tre minuti.

Sicurezza. Ovviamente uno dei particolari su cui la società costruttrice ha messo la massima cura: terremoti, attentati, incendi, il tunnel è stato approntato per poter «reggere» tutte queste eventualità.

Margaret Thatcher. La «Lady di ferro» impose il progetto Eurotunnel ai suoi compagni, vincendo ogni tipo di resistenze, numerose. La Thatcher conquistò al progetto anche l'assenso della City. La sua influenza per questa grandiosa operazione è stata determinante.

L'INTERVISTA Lo storico Denis Mack Smith: l'insularità è ancora un valore
«Albione si abituerà all'Europa»

PAOLA SACCHI

ROMA. La «scoperta» dell'Europa e dell'Italia soprattutto, mezzo secolo fa, il gusto di «mangiarsi bene» e un sapore un po' avventuroso di libertà che proveniva da quel «nuovo» mondo, per un inglese, totalmente «privato di regole». Le soglie della rocciosa «insularità» britannica il professor Denis Mack Smith - uno dei più «europei» e sicuramente il più «italiano» degli storici inglesi - le valicò così, con quel lontano viaggio in aereo. Denis Mack Smith, vera autorità nello studio della storia del nostro paese, ora dalla sua casa di Oxford - dove lo raggiungiamo telefonicamente e dove insegna al College All Souls - saluta l'inaugurazione dell'eurotunnel sotto la Manica come un «importante simbolo dell'unità dell'Europa».

aereo verso il Mediterraneo e la galleria marina senz'altro aiuterà un po' il traffico. Ma, ora la tecnologia ha un po' ridisegnato la geografia. Quella protuberanza artificiale tiene definitivamente unita la Gran Bretagna all'Europa. È un po' un simbolo del venir meno dell'aristocratico distacco inglese? Non so... Questo ritengo aristocratico, basato su una lunga storia, perdita, è ancorato ad una serie di cose che attengono a fatti sentimentali di un popolo. Ma non durerà ancora molto. A quale sentimento inglese si riferisce? Noi vecchi, almeno, ci ricordiamo bene le grandi giornate quando l'isolamento dal continente era possibile. Ma questo è passato da molto tempo... E come ripensa ora a quelle giornate? Ripenso alla mia giovinezza, quando andare in Europa era veramente un viaggio di scoperta. Non era così facile andare all'estero. Ero un ragazzo durante la guerra e dopo il secondo conflitto mondiale fui quasi un'avventura visitare il continente. La prima volta che ci andò come lo vide? È sempre stata per me una cosa eccitante andare all'estero. Ora si va e magari si torna in un solo giorno. Ma allora io quel viaggio lo vivevo quasi come un cambiamento di vita. Se ripenso a quando andai in Italia per la prima volta... Si mangiava così bene in Italia, lo ero abituato all'austerità inglese e arrivando nel vostro paese trovai quasi tutto il bene del mondo. E l'Italia era anche molto più vera allora. Ma per me quella fu

un'esperienza anche lussuosa. Sembra un paradosso, ma fu così. Lussuosa? Sì, non si può immaginare cos'era in quei giorni la vita inglese: i coupons per i vestiti, un etto di burro alla settimana... E questo da noi è durato fino al '47-48. Ma anche in Italia allora non c'era molto da stare allegri... Sì, certo. È solo che da voi le regole non c'erano. Da noi erano rispettate. In Italia, invece, c'era più libertà, molta più libertà. Qualsiasi cosa con il denaro si otteneva. Ma era molto tempo fa, cinquant'anni fa... Abbiamo parlato finora dell'Italia. E la Francia, rivale storica, ora sarà ancor più vicina? Sono centinaia di migliaia gli inglesi che hanno una casa in Francia, adesso. La Francia è sempre stata il paese preferito, ma forse anche il più temuto da noi, temuto certo soltanto per la storia. Già Napoleone pare avesse avuto l'idea di costruire una sorta di galleria nella Manica... Ah, Napoleone... Tra i miei amici e conoscenti qualche volta si usa prendere in giro i francesi, ma la Francia sta ancora molto a cuore all'Inghilterra. Cosa si dice per prendere in giro i francesi? Mah... come c'è una caricatura ufficiale di questi inglesi sempre definiti aristocratici, c'è quella dei francesi che mangiano frogs, le rane.

anche le lumache, sembra una cosa assurda. Un atteggiamento snob? No, non è snob. Forse è solo un sottolineare una diversità. E poi sono tutti un po' luoghi comuni, come quello di dire, ad esempio, che da noi si mangia male, perché forse amiamo andare nei fast food, dove si pranza con pochi soldi. Ma anche qui ad Oxford, in realtà, ci sono posti dove si mangia benissimo. E così, luogo comune è anche definire gli italiani mangiatori di spaghetti. Gli spaghetti ora si trovano sempre più frequentemente anche in Inghilterra, come il caffè espresso. C'è un'invasione culinaria. Anche attraverso i cibi, quindi, culture e differenze si stanno sempre più avvicinando. Ma la nascita della storia sono più duri da rimuovere. Mi riferisco alle resistenze inglesi al trattato di Maastricht. L'eurotunnel la fa un po' ripensare a Maastricht? Evidentemente il tunnel sta a significare che le distanze tra noi e gli altri paesi si accorciano. Ma il nostro è un paese piuttosto conservatore nel pensiero. E ci vuole tempo, non si può cambiare subito. Ci vogliono degli anni per fare accettare a tutti Maastricht, per arrivare a quel cambiamento di mentalità, che arriverà, non ho dubbi. Il trattato di Maastricht lo ho accettato individualmente già molti anni fa. Ma il partito conservatore al governo ha bisogno di tempo per accettarlo pienamente. Ma questo atteggiamento non crede che possa sembrare anche un ritrarsi dai tormentati e imprevedibili scenari che l'Europa, con il suo carico di responsabilità, si trova di fronte dopo la caduta del muro di Berlino?



Denis Mack Smith Giovannetti / Effigie

Carta d'identità

La sua «Storia d'Italia dal 1861 al 1969» è inserita da tempo nei cataloghi assieme ai grandi capolavori della letteratura. La profonda conoscenza della storia del nostro paese gli sono valsi il titolo di Commendatore dell'ordine al merito della Repubblica italiana. Denis Mack Smith, che insegna storia d'Italia al college All Souls dell'Università di Oxford, è nato a Londra nel 1920. Oltre alla «Storia d'Italia», Mack Smith ha scritto numerose altre opere tra cui: «Savoia re d'Italia», «Vittorio Emanuele, Cavour e il Risorgimento», «Mussolini e altri volumi su Garibaldi». Recentemente ha presentato un nuovo lavoro su Mazzini, «grande italiano un po' dimenticato dai suoi connazionali».

Allora, Sir Denis, che bel carico di storia, diffidenza, separazione, rimpianto di antichi fasti imperiali si porta dietro questa ferrovia costruita nel mare... Intanto, guardi, non so molto di questo tunnel. E poi io non ci andrò mai... Perché, professore? Preferisco un viaggio più rapido in aereo. Intende dire che l'eurotunnel, dal punto di vista pratico, non aggiunge granché al collegamento inglese? Diciamo che rappresenta piuttosto un fatto sentimentale. È un simbolo dell'unità dell'Europa. Sull'unità ci sono ancora molte resistenze da parte inglese... O questa unità esiste ancora, oppure non esisterà mai. Ma il tunnel non avrà molta influenza sul risultato. La gente va già in macchina a Parigi, attraverso la Manica, o in

«Albione si abituerà all'Europa»

«Albione si abituerà all'Europa»

«Albione si abituerà all'Europa»

«Albione si abituerà all'Europa»

«Albione si abituerà all'Europa»

«Albione si abituerà all'Europa»