

EUROCHUNNEL AL VIA.

L'auto con la regina Elisabetta e il presidente Mitterrand inaugura oggi la galleria tra le polemiche sulla sicurezza

Una Rolls Royce in apnea attraversa la Manica

Saranno la regina Elisabetta e il presidente Mitterrand, a bordo di una Rolls Royce, a tagliare il nastro dell'euro-tunnel sotto la Manica costruito in sette anni di lavori. Si chiama Willy Crooks il manovratore della prima navetta che unirà la Francia e la Gran Bretagna. Giornata di festa, con i francesi entusiasti e gli inglesi tiepidi. L'ultima polemica della vigilia riaccende i timori, smentiti dai costruttori, sulla sicurezza della colossale opera.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

GIANNI MARSILLI

■ PARIGI. Sarà una foto che si guarderà tra cento, mille anni e che ricorderà quel giorno faticoso, il 6 maggio 1994, quando gli uomini osarono perforare i fondali della Manica e unire l'Inghilterra al continente (o viceversa, come diranno senz'altro i sudditi di Sua Maestà). Sulla foto vi sarà una bizzarra automobile. Una Rolls Royce Phantom VI, modello 1977, color «Royal Claret», che è quel bordeaux esclusivo del parco macchine di Buckingham Palace e che ricorda i bagliori leggeri di un buon rosso di Gironda se ne mette il bicchiere controso. L'augusto mezzo su quattro ruote apparirà ancor più astruso perché fornito di una sorta di doppio tetto in plexiglas, che i libri di storia spiegheranno servisse, in questo nostro secolo, a consentire al popolo di intravedere, fortunati passeggeri, si accenderanno, furiose dispute tra gli storici perché, al posto della celebre donna alata, sul tappo del radiatore si vedrà un San Giorgio che uccide il drago. E chissà se qualche ricercatore particolarmente attento scoprirà che ogni volta che la Regina Elisabetta saliva a bordo, qualcuno, le mani inguantate in morbida pelle di daino, cambiava il tappo del radiatore della Rolls, affinché non si confondesse con quello di qualche riciccatore dalle vene percorse più dal whisky che da sangue blu.

Due passeggeri privilegiati
Altrettanto, interesse, forse, gli storici del Tremila porteranno alle due figurine che appariranno sparanzate, ma un po' rigide, sui sedili posteriori. Con un po' di pazienza, individueranno uno degli inconfondibili copricapi della Regina Elisabetta II e il naso prominente del presidente Francois Mitterrand. Saranno loro infatti, oggi pomeriggio, i passeggeri privilegiati di quella prodigiosa Rolls color vino. Con essa verranno issati sullo Shuttle, che non è un missile ma la prima navetta che attraverserà il

mitologico tunnel. Non sarà una navetta come quella che tra qualche mese trasporterà migliaia di macchine e turisti da una parte all'altra della Manica. La Rolls infatti, per le sue dimensioni, dovrà essere caricata su una navetta solitamente addetta al trasporto di camion e corriere. Meno complicato sarà il tragitto della prima macchina del seguito, una SM Citroen Maserati (se non andiamo errati fuori produzione da un bel po' di anni). Su di essa, che è la *limousine* un po' vecchietta del parco macchine dell'Eliseo, prenderanno posto la *first lady* Danielle Mitterrand e il principe Filippo. Seguiranno le delegazioni del seguito, primi ministri compresi, e i giornalisti intruppati a bordo di qualche pullman. Il corteo così composto inaugurerà quindi ufficialmente l'opera del secolo: il tunnel sotto la Manica.

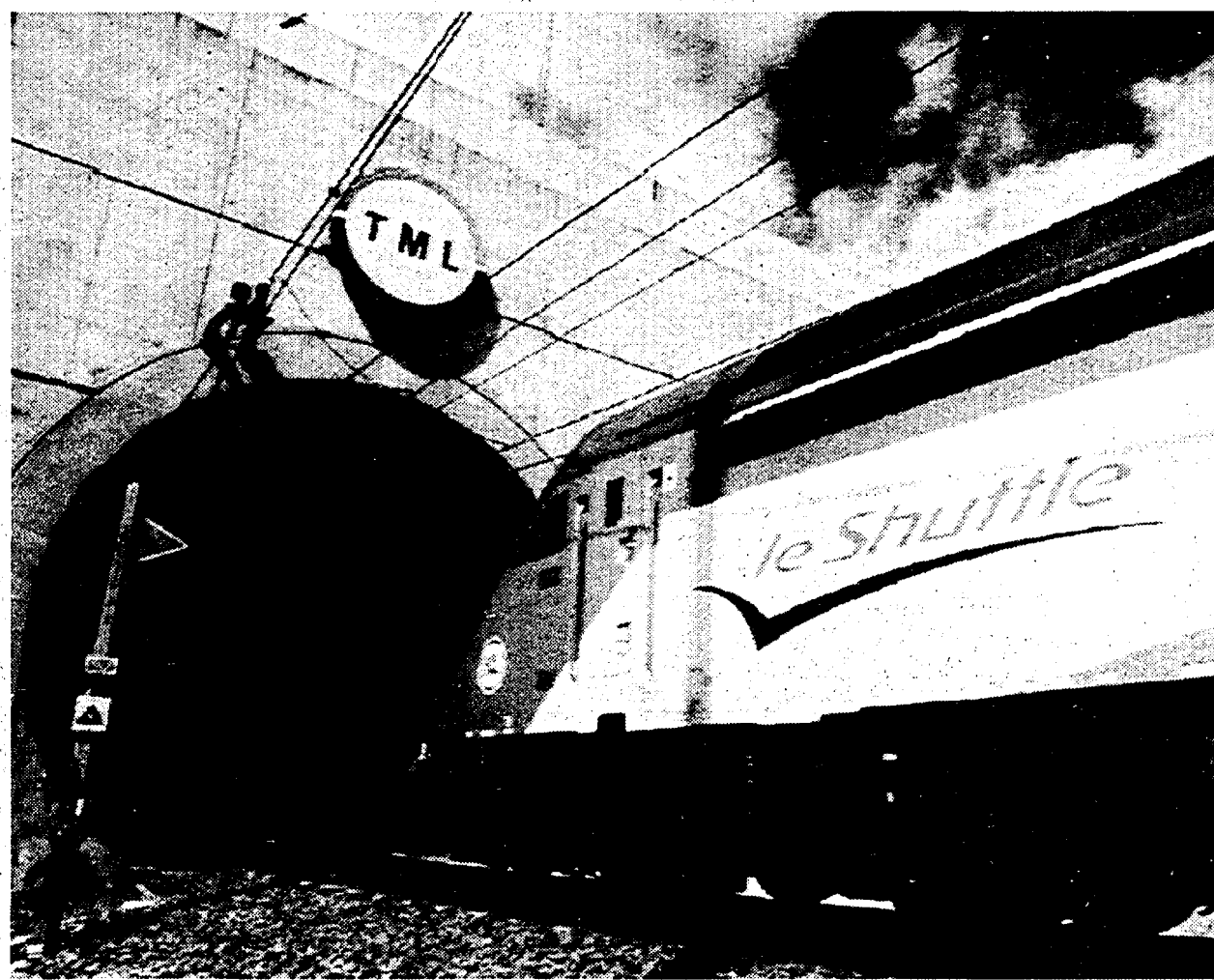
Giornata di festa oggi in nord Europa. Cade l'ultimo mito, l'insularità britannica. Cade al suono degli inni nazionali, accompagnato dal botto dei tappi delle bottiglie di champagne e dal crepitio degli applausi. I francesi, Mitterrand in testa, sono radiosi come sempre quando riescono a stupire il mondo, ad essere i primi, a stabilire un record. Gli inglesi sono un po' più freddini, memori di quando il primo ministro lord Palmerston, nel 1863, si chiedeva stizzito e sprezzante: «Come sarebbe? Ci si chiede di contribuire ad un'opera il cui scopo è di accorciare un tragitto che noi consideriamo già troppo breve?».

Addio alla diffidenza?
Erano tempi in cui «Francia» significava rabbia silvestre per le preziose volpi d'Inghilterra, gonorica, siffide e costumi licenziosi, oltre ad un uso smodato dell'aglio in ogni piatto che si cucinasse tra Normandia e Provenza. Incuranti di così solide convinzioni, lady Thatcher e Francois Mitterrand decisero in senso contrario già

nell'81, superando di slancio, già che c'erano, anche ogni diffidenza di ordine politico. E così il tunnel si fece. Migliaia di operai, come formichine, scavarono e scavarono fino all'ultimo diaframma. Il miracolo è finalmente realizzato, e oggi avremo il privilegio (anche se un certo senso di claustrofobia continua fastidiosamente a prevalere) di attraversarlo per la prima volta.

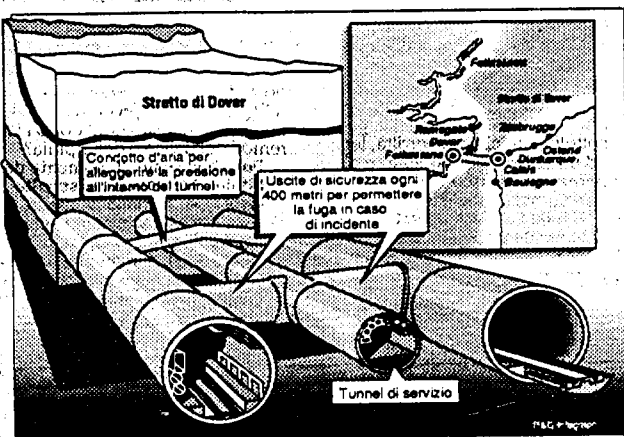
Polemiche e difficoltà? Naturalmente. Montagne di polemiche e di difficoltà. Politiche, nazionali, culturali, finanziarie, tecniche. Impossibile riassumerle. L'ultima è di ieri, e riguarda la sicurezza. Che succederà se un terrorista o un pazzo farà saltare un pezzo delle pareti di quel serpente di cemento? E il fuoco, come ci si difenderà dal fuoco? Un incendio, lì dentro, non se lo sogna neanche Hollywood. E un deragliamento, un incidente, un crollo? E se qualcuno mette sostanze velenose nei ventilatori? E se mia nonna avesse le ruote, replica Eurotunnel, la società costruttrice? Scherzi a parte, i costruttori giurano e spergiurano che il cemento usato è più solido di quello delle centrali nucleari, che i rischi di collisioni o incendi sono tra i più bassi al mondo («20 volte più sicuro di una normale ferrovia»). Quanto al pericolo terroristico, il più fitto, riserbato circonda le misure di sicurezza. Svelarle, dicono ad Eurotunnel con l'aria esasperata, sarebbe come invitare a nozze i bombardieri.

Guida Willy Crooks
No, non avrà paura Willy Crooks, il giovanotto venticinquenne che oggi guiderà la navetta real-presidenziale. È un ex lavoratore dei cantieri di Calais, riconvertito in autista, «manovratore» di navette. Un po' come il suo collega Philippe Cozette, passato alla storia per aver stretto la mano per primo al forzuto gallese Graham Fagg, laggiù a quaranta metri sotto il fondo del mare, quando nel dicembre del '90 inglesi e francesi vennero per la prima volta naso a naso. Anche Cozette era un lavoratore dei cantieri prima di cominciare a scavare. I due sono un po' l'immagine dell'immane scontro commerciale che si profila: navi contro navette, *ferries* contro treni. I sondaggi dicono che i francesi non hanno riserve, prenderanno il tunnel con disinvolta allegria. I britannici invece storcono il naso: il 46 per cento si dichiara «preoccupato» all'idea di attraversare il budello, mentre solo



Il treno dell'eurotunnel

Rossignol / Reuter



il 14 per cento entra in apprensione davanti alla prospettiva di viaggiare per mare. Vecchi marinai, questi inglesi. Contrariamente a quei contadini dei francesi, che della terra conoscono ogni grano e strato geologico.

The dream comes true, il sogno è realtà. Un sogno antico. Il primo progetto fu del 1802, partorito alla corte di Napoleone. Un sogno che è come un'eco lontana di tempi preistorici, quando - 12mila anni fa - l'Inghilterra era ancora unita al continente. Fu poi che diventò «questa pietra preziosa incastonata nell'argento del mare», per scomodare Shakespeare. La pietra pre-

ziosa resterà tale? Che ne sarà del castello di Dover, le cui chilometri che segrete ospitarono il quartier generale della marina britannica nella seconda guerra mondiale? È da uno dei suoi balconi che Churchill sorvegliava lo svolgersi della battaglia d'Inghilterra. È come una sentinella ormai inutile, perché mentre scruta l'orizzonte il nemico gli è alle spalle. Ma che importa. Nel '96, cari signori, ogni santo giorno un treno partirà da Edimburgo alla volta di Parigi, e viceversa. Anche noi italiani, persi al di là delle Alpi, saremo ad un tiro di schioppo dalla Scozia.

Tutte le cifre: costo finale 28mila miliardi Un'opera realizzata in 170 milioni di ore

DAL NOSTRO INVIATO

RAUL WITTENBERG

■ CALAIS. È costato 28 mila miliardi, capitali esclusivamente privati: oltre il doppio del preventivato all'inizio dei sette anni che ci sono voluti per costruirlo, con 170 milioni di ore lavorative. È costato la morte di nove operai, il ferimento di altri 1.300. Venti milioni di metri cubi di terreno sono stati asportati, applicando le tecnologie più sofisticate nella scienza delle costruzioni che per tre tunnel paralleli ha scavato 150 chilometri di galleria rivestiti da un'armatura di 800 mila sezioni cilindriche in cemento armato, innervate da 238 chilometri di cavi in fibra ottica, 1.200 telefoni e tre reti radio. Alla fine, però, una delle opere più colossali mai portata a termine - paragonabile al taglio del canale di Suez e di quello di Panama - è una realtà, puntualmente consegnata ai capi di Stato di Francia e Gran Bretagna nella primavera di quest'anno come promesso dal gruppo concessionario anglo-francese Eurotunnel che ha organizzato i finanziamenti, al termine dei lavori eseguiti dalle dieci maggiori società di lavori pubblici inglesi e francesi, consorziate nel «Transmanche Link (Tml)».

I costi sono dunque lievitati, ma la concessionaria Eurotunnel (una miriade di banche di mezzo mondo) conta sui ricavi del trasporto merci sui camion caricati nei 228 vagoni costruiti dalla Breda, delle autovetture con viaggiatori a bordo, e sul trasporto dei previsti 15 milioni di passeggeri l'anno su Tgv. Rispetto alla concorrenza dei traghetti (che peraltro hanno abbassato le tariffe) attraverso il tunnel è più caro, fino a 800 mila lire contro le 600 mila dei traghetti, ma la corsa dura 35 minuti contro l'ora e mezza dei traghetti (meteorologia permettendo).

Sicurezza. Qui il massimo della tecnologia, perché qui è la maggiore incognita per il successo dell'operazione. Contro la claustrofobia, musica e luce intensa (è stata una équipe di psicologi a fare ricerche per superare questi problemi) all'interno dei vagoni. Un terremoto sarebbe privo di conseguenze, grazie al fatto che il tunnel è scavato in uno strato di marna calcarea e impermeabile. Contro eventuali attentati, non v'è terrorista che riuscirebbe a superare i sofisticatissimi controlli automatici alla partenza ai due estremi del tunnel: quello francese di Coquelles vicino a Calais, e quello inglese di Cheriton, frazione di Folkstone a fianco delle bianche scogliere di Dover. Il pericolo più grave è considerato quello degli incendi, per cui severissimo è il divieto di fumare o di aprire il cofano della macchina durante il tragitto: automatico è il sistema di allarme, automatico quello di estinzione, e se il treno non può muoversi i passeggeri raggiungono attraverso i passaggi il tunnel di soccorso dove un altro convoglio li porta in pochi minuti in salvo. I treni sotto il tunnel non potranno superare la velocità di 130 chilometri l'ora.

Slittata di un anno la consegna ai capi di Stato, ancor meno puntuale sarà l'effettiva entrata in esercizio del «Chunnel», appellativo dato all'opera - due gallerie parallele collegate ad una terza di servizio per 50 chilometri, di cui 38 immersi - con la fusione delle parole «Channel» (canale) e «Tunnel». Crescevano i costi, e ciò ha determinato interminabili contestazioni giudiziarie ed arbitrati fra Eurotunnel, Tml e la Anf-Bombardier, che costruisce le carrozze che portano autovetture e bus, con conseguenti ritardi nei lavori. Quindi soltanto ad ottobre nel «Chunnel» - un'opera riservata alla ferrovia, e questo la dice lunga sul valore di un investimento di tali dimensioni che rifiuta l'autostrada - inizieranno le loro corse commerciali (una ogni cinque minuti a regime) i convogli navetta per 35 camion e quelli per 150 autovetture ciascuno, oltre che il transito del treno ad Alta velocità

Attentati o contagio culturale, tunnelfobia degli inglesi

Nei sondaggi la diffidenza verso la nuova strada sottomarina

ALFIO BERNABEI

■ LONDRA. Col suo sguardo da sfinge, in piedi accanto alla regina Elisabetta, il presidente Mitterrand fa un annuncio: «Ci scusiamo del ritardo del treno delle 12,15 da Calais a causa di alghe sulle rotaie». È il fotomontaggio che appare oggi sulla copertina della rivista satirica inglese *Private Eye* per marcare l'inaugurazione del tunnel sotto la Manica. L'orario del treno in difficoltà è una chiara allusione al secolare ritardo con cui il progetto si è finalmente concretizzato. Le alghe sono un'allusione altrettanto chiara agli ostacoli di natura politica e culturale che si sono frapposti alla sua realizzazione, non solo con riferimento alla sempre vacillante intesa anglo-francese, ma anche per via che nel subconscio degli inglesi c'è stata considerevole resistenza verso un'unione diretta con il «continente». I sondaggi negli ultimi mesi hanno rivelato l'esistenza della cosiddetta «chunnel-

phobia» da parte degli inglesi, ovvero paura all'idea di trovarsi sotto la Manica. L'idea di un tunnel sotto la Manica venne proposta da ingegneri francesi per la prima volta nel 1802 e di nuovo nel 1830, ma non trovò molto gradimento in Inghilterra. Solo una quarantina d'anni dopo alcuni inglesi avanzarono simili proposte per sentirsi dire dai loro governanti che l'idea poteva costituire un pericolo alla sicurezza del Regno. Furono bocciate. Poteva essere che il tunnel rappresentasse veramente un pericolo del genere? La risposta più plausibile ed anche molto grafica l'ha data l'altro ieri il commentatore Terry Coleman sul *Guardian*: «Chiaramente si trattava soltanto di una scusa. Bisognerebbe immaginare orde prussiane o magari soldati capeggiati da De Gaulle che tentano l'invasione utilizzando il tunnel, ovvero si presentandosi due alla volta all'uscita, evidentemente per farsi abbattere come ad

un tiro al bersaglio. No, la questione della sicurezza nazionale non era la vera ragione dell'opposizione al tunnel. C'era qualcosa di più che si opponeva, qualcosa nel subconscio inglese». Questo qualcosa nel subconscio corrisponde al problema delle alghe citato da Mitterrand su *Private Eye*. Il fatto è che per gli inglesi il tunnel rappresenta soprattutto una «way in», o strada di contatto con il continente, sul cui funzionamento hanno solo un 50% di controllo mentre sono sempre stati abituati a considerare il Canale quasi da padroni assoluti, quasi fosse una sorta di ponte levatoio da abbassare o alzare a loro piacimento. La storia imperiale inglese ha avuto quasi la caratteristica di escursioni piratesche con l'isola nativa usata come una specie di fortezza protetta dalla Manica. Infatti dopo tanta *gun boat policy* per soggiogare il mondo, nella cultura del subconscio inglese il tunnel sollecita la domanda se non ci sia qualcuno rimasto in attesa dietro l'angolo dei secoli che abbia

aspettato un momento come questo per farsi avanti con un conto in sospeso, una rivincita, una vendetta. Un altro elemento di questo subconscio è la paura del contagio che è sia di natura fisica - e va ricordato che nonostante il tunnel gli animali dovranno rimanere in quarantena - che di natura culturale o politica, la stessa che si manifesta o con il respingimento delle idee «continentali» (con particolare avversione verso gli intellettuali francesi) o con la riluttanza verso progetti di un'Europa unita. Poco prima di morire Graham Greene ha scritto un racconto breve intitolato *A Short Story About the English Channel* in cui ha amalgamato le varie paure di questo subconscio inglese verso l'apertura del tunnel traedone un quadro a tinte fosche. Greene - immaginandosi spettatore davanti alla tv dell'inaugurazione del tunnel, scrive: «Erano state predisposte elaborate celebrazioni per l'apertura del Channel Tunnel ed i primi due treni dovevano incrociarsi a metà cana-

le... il presidente francese aspettava di salutare l'arrivo del treno inglese, ma questo non apparve... apprenderemo poi dai notiziari che delle bombe erano esplose sotto il Canale e che il treno inglese era stato distrutto prima del suo arrivo a Calais con la morte di tutti i passeggeri. Chi erano i terroristi? Greene fa cenno alle solite speculazioni: l'Ira, l'Iran e conclude: «Sono trascorsi due anni da quell'incidente e non ci sono stati arresti. Ma, cosa che può sorprendere perfino gli stessi terroristi, le compagnie dell'Eurotunnel, incoraggiate dagli azionisti ed assistite dai governi inglese e francese, hanno annunciato la riapertura del tunnel ed i lavori sono già cominciati in vista di finirli nel 1997. I costi saranno alti, quasi come quelli della costruzione del primo tunnel. Ho parlato della brevità della memoria umana, ma mi domando se la memoria sarà abbastanza breve nel 1997 da persuadere qualche passeggero a salire sui vagoni...».