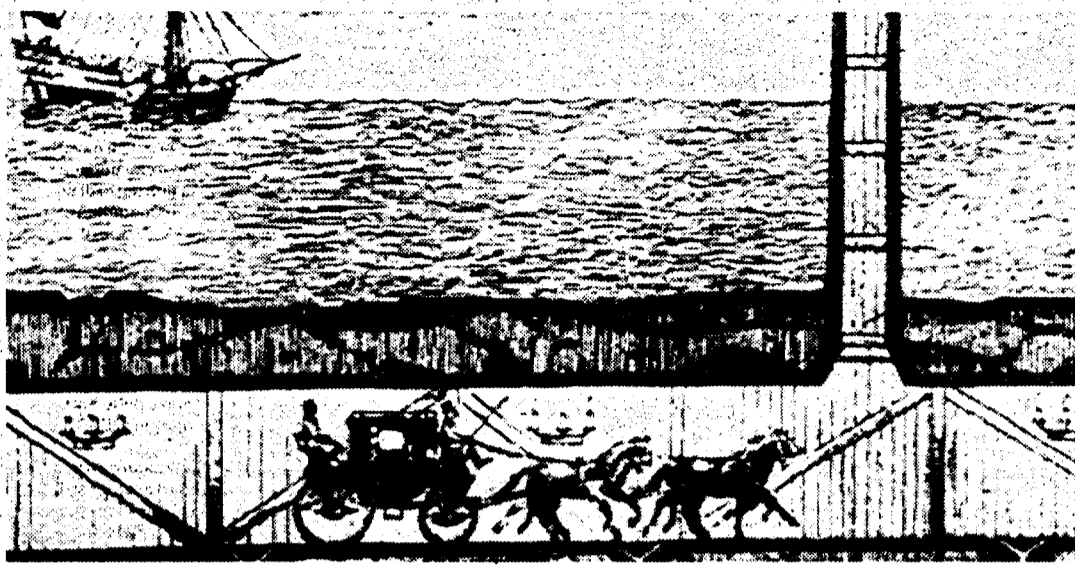


APERTO L'EUROTUNNEL.

Le imprese dell'800 di Suez e Panama, i trafori alpini. Protagonisti e retroscena di scavi che hanno fatto epoca

Una stampa dell'800 raffigurante un progetto del tunnel sotto la Manica; in basso l'inaugurazione del canale di Suez



Scandali, guerre, avventure

La storia delle grandi opere

E domani treni a levitazione magnetica

Il tunnel sotto la Manica ha una nutrita schiera di predecessori: dal canale di Suez pensato da Napoleone e realizzato nel 1869 a quello di Panama finito in un grande scandalo finanziario internazionale. Le grandi opere da sempre fanno sognare e cambiano la visione del mondo. Cosa dobbiamo aspettarci per il futuro? Treni a levitazione magnetica, un ponte fino alla Svezia, un tunnel sospeso sul fondo marino a Gibilterra...

ROBERTO ROSCINI

Il futuro non è quasi mai come l'avevamo immaginato. Vale per i piccoli futuri individuali, vale ancora di più per il futuro collettivo, quello dell'immaginario e della fantascienza. Così il Chunnel (il tunnel sottomarino, come è stato ribattezzato con un gioco di parole che meschia Tunnel e Channel, ovvero la Manica) non somiglia affatto ai primi ideali progetti di un secolo e passa da una galleria percorsa da carrozze e arrieggiata da immense ciminiere che affiorano dalle acque. Non ci saranno carrozze, non ci saranno prese d'aria. Oggi lungo i quarantacinque chilometri dell'Eurotunnel correranno i primi treni e qualche ospite di riguardo proverà l'emozione di correre a 140 all'ora in poltrona o chiuso dentro un vagone senza finestre, insieme alla sua automobile. Viaggio tanto rapido quanto spartano attorno al quale si alimentano paure ed emozioni, in attesa che, col tempo, anche il Chunnel diventi una semplice via di trasporto. Ma per ora prevale l'effetto emotivo, l'effetto "Disneyland": e quelle gallerie saranno il prossimo grande gioco di società anche se, purtroppo, dopo l'inaugurazione seguirà una nuova chiusura fino ad ottobre, quando la struttura comincerà a funzionare a ritmo ridotto per arrivare a regime solo nel marzo del 1995.

cale tra Asia e Africa. E, curiosamente, come per il tunnel anche per il canale i problemi maggiori furono di carattere politico, tutti legati ai rapporti non propri buoni tra Francia e Inghilterra. Su Suez si giocò per buona parte dell'Ottocento la difficile partita del colonialismo e delle rivalità tra le due grandi potenze. Così, mentre la Francia spingeva sul sultano, l'Inghilterra faceva resistenza temendo che l'apertura di questa grande via di navigazione avrebbe reso troppo accessibile il subcontinente indiano. E in questa guerra di nervi i francesi riuscirono a stringere alleanza non solo con gli italiani, anzi coi piemontesi, ma anche con i tradizionali avversari austriaci e tedeschi. Fu un conflitto strisciante in cui i progetti via via più precisi venivano accantonati ad ogni crisi politica internazionale, ad ogni morte di sultano che rimescolava le carte tra favorevoli e no all'opera. Alla fine la compagnia del canale riuscì a piegare le ultime resistenze e nel 1866 si diede il via ai lavori: tre anni dopo il canale era inaugurato al suono della marcia trionfale dell'Aida.

La distanza tra Trieste (il maggiore porto austro-ungarico all'epoca) e Bombay era ridotta del 63 per cento, della metà quella tra Marsiglia e Bombay, del 44 per cento quello da Londra. Hong Kong si avvicinava all'Inghilterra di un terzo, di un quarto quello tra Rotterdam e le isole della Sonda. Nel primo anno di vita il canale fu attraversato da 486 navi, divennero 2.000 dieci anni dopo, migliaia nel 1900. Suez costruita con capitali privati di mezzo mondo doveva restare strettamente neutrale: fu invece occasione di una guerra nel 1956 quando davanti alla voglia egiziana di riprendersi la sovranità del canale intervennero gli eserciti uniti di Francia e Inghilterra (sempre loro). Ma la guerra per le vecchie potenze coloniali finì male, Usa e Urss le nuove superpotenze imposero un rapido ritiro. Era il segno del tempo e per il canale l'inizio di un declino che sarebbe culminato con la lunga chiusura imposta dal conflitto arabo-israeliano. Quando, dopo Camp David, Suez riaprì i battenti la tecnologia aveva supe-

ratato il canale: la gente andava in aereo, per il petrolio erano state inventate le superpetroliere da 2-300 mila tonnellate.

Sorte analoga toccò all'altra grande opera gemella: il canale di Panama. Anche qui l'idea di tagliare il continente americano nel punto più stretto spuntò molti secoli fa. La prima relazione sulla fattibilità del canale risale al 1587, ma le tecnologie dell'epoca rendevano l'idea irrealizzabile. Ma il sogno riaffiorò prepotentemente a metà dell'800 quando la discussione divenne tecnica e operativa. Importante è il ruolo di un ingegnere italiano, Felice Napoleone Garelli. A lui si deve l'intuizione che il canale

giudici. Finirà con molti risparmiatori suicidi perché gettati sul lastrico e con condanne lievi per i grandi finanziari che avevano organizzato la gigantesca truffa. I lavori restano bloccati, nessuno si fida più a investire sul canale.

L'idea tornerà quando una nuova potenza mondiale deciderà che il taglio dell'istmo di Panama ha assunto interesse strategico. Sono gli Stati Uniti che a partire dal 1903 cercheranno di avere il controllo dell'istmo e la possibilità di completare il canale. Per farlo organizzeranno anche una rivoluzione pseudo-nazionalista: la zona infatti non era che una provincia della Colombia e diventerà una repub-

PARIGI-LONDRA

Tariffe A/R e tempo impiegato da centro città a centro città.

TGV EUROSTAT: 4 ore (saranno tre ore entro la fine del 1994)	1° classe: da L. 565.000 a L. 675.000 2° classe: circa L. 395.000
AEREO: 4 ore e 15 minuti (di cui 70 minuti in volo)	Club: L. 789.000 Economy: L. 670.000
TRENO CLASSICO +BATELLO: 9 ore	1° classe: L. 370.000 2° classe: L. 250.000
PULLMAN: 11 ore con il traghetto; 8 ore con il tunnel (inizio 1995)	Oltre 26 anni: L. 150.000 Sotto i 26 anni: L. 120.000
AUTO: 6 ore e 30 minuti con il traghetto; 5 ore con il tunnel (a partire da ottobre)	Scalari L. 36.000 (*) dal prezzo della traversata della Manica (*) pedaggi-carburante

TRAVERSATA DELLA MANICA

Prezzo A/R per un'auto e per i suoi passeggeri.

LO SHUTTLE (navetta): 35 minuti	Nov.-Dic.: L. 535.000/Set.-Ott. L. 620.000 Mag.-Ago: L. 705.000 (+ L.85.000 nei fine settimana di luglio e agosto).
TRAGHETTO: 75 minuti con il P&O 90 minuti con il Sealink	Da L. 352.000 a L. 630.000
ALISCAFI: 35 minuti	Da L. 575.000 a L. 700.000



dovrà essere realizzato attraverso delle chiuse, è sua anche l'idea di un intervento statale. Apparentemente le cose prenderanno tutt'altra piega. L'inaugurazione di Suez, infatti, spingerà alla costituzione di una grande società guidata da francese De Lesseps (che a Suez era stato tra i protagonisti e che con la sua presenza sembrava garantire serietà all'impresa) per il rastrellamento di risparmi sui mercati finanziari. Vennero messe in vendita le cartelle di prestito necessarie a mettere insieme 734 milioni di franchi previsti per l'impresa. Sembrava un affare, furono in molti anche piccoli e medi risparmiatori a gettarvi sopra.

Un crack internazionale
Cominciarono i lavori ma nel 1887 esplose l'affare: i soldi erano stati spesi tutti e il canale era soltanto ad un terzo del suo percorso. Siamo di fronte al primo gigantesco scandalo di dimensioni mondiali: Lesseps sperò di cavarsela lanciando un nuovo prestito di 700 milioni di franchi nascondendo la situazione di disastro finanziario in cui si è cacciata la società del canale, ma riuscì a raccogliermi solo 200 milioni: siamo al vero crack che per due anni viene occultato da una rete di complicità e corruzione che lega a De Lesseps sia i politici francesi che la grande stampa. Sembra Tangentopoli: una valanga di denaro ha coperto deputati e ministri, presidenti del consiglio e giornalisti ma anche i

allacciato alla nascente rete autostradale italiana. In quegli anni si compivano scelte fondamentali che avrebbero orientato i trasporti e i modi di vita di questo paese.

Ora il «Chunnel» sembra riaccendere la febbre dei grandi lavori e l'Europa è disseminata di progetti alcuni già in fase di realizzazione, altri solo all'inizio. Si pubblicano mappe che testimoniano di quanto il continente potrebbe «rimpicciolirsi» in termini di tempi di percorrenza. L'alta velocità ferroviaria è già un fatto in Francia e in Germania, mentre la Svizzera e in Giappone approvato la realizzazione di due supergallerie sotto le Alpi: una sotto il Gottardo lunga 50 chilometri e l'altra sotto il Lotschberg lunga 30 chilometri. Sono già iniziati anche i lavori del gigantesco ponte che unirà la Danimarca e la Svezia: la lunghezza è di 20 chilometri i costi giganteschi, almeno quanto le polemiche che gli ambientalisti dei due paesi hanno aperto contro quest'opera. Siamo ancora solo al progetto per il tunnel sottomarino che dovrebbe unire, a Gibilterra, l'Europa all'Africa: un'impresa rivoluzionaria perché non si tratterebbe di una galleria scavata nella roccia sotto il mare ma di un immenso tubo in materiali polimerici e in fibre di vetro adagiato sul fondale marino. Esiste già invece il canale navigabile che unisce il fiume Meno (e attraverso di esso il Reno) con il Danubio: in questo modo l'Europa può essere «navigata» dal Mare del Nord fino al Mar Nero. Tra i progetti italiani il contestatissimo ponte sullo Stretto di Messina, la rete ad alta velocità delle ferrovie, la gigantesca galleria (anch'essa destinata ai treni) del Brennero che dovrebbe assorbire il traffico che oggi si ingolfa lungo la direttrice Verona-Monaco e che ha suscitato la protesta e il vero e proprio «divieto di transito» dell'Austria. E nel resto del mondo, i progetti di canale di transito, da quelli giapponesi che collegano le loro isole con un sistema di ponti e tunnel a quello - approvato in questi giorni - che prevede la creazione di canali per rendere irraggiungibili le distese desertiche del Nord Est brasiliano, deviando e canalizzando i fiumi che finiscono nel bacino amazzonico.

Le opere in cantiere
Insomma la febbre c'è ed è altissima. Sembra piegare le perplessità e i freni dell'ambientalismo e mescola spinte, stili, domande diverse. Tra vent'anni, se tutte o quasi le opere in cantiere dovessero essere realizzate si potrà andare da Berlino ad Amburgo in meno di un'ora su un treno a levitazione magnetica, viaggiare da Milano a Londra in 6 ore su treni superveloci che attraversano nuove gallerie alpine e il Tunnel sotto la Manica. Portarsi dietro la propria automobile caricandola sugli «Shuttle» ferroviari. Nel frattempo aerei e navi per reggere la concorrenza abbasseranno le loro tariffe o inventeranno nuove diavolerie... Ma il futuro tra vent'anni somiglierà minimamente a quello che immaginiamo oggi?

La Borsa non crede al miracolo
Il titolo perde a Parigi il 2,26%

Nemmeno l'inaugurazione così regale e magniloquente, con tutti i crismi dell'evento storico, ha dato tono agli umori della Borsa di Parigi rispetto alle azioni Eurotunnel. Mitterrand e Elisabeth II che oggi hanno, per così dire, «affondato» un tabù centenario, ovvero il secolare isolamento della Gran Bretagna, non hanno soverito lo scetticismo degli operatori economici: l'azione Eurotunnel ha perso in chiusura il 2,26% scendendo a 38,85 franchi (quasi il doppio di più di 10 mila lire). Una conferma del destino altalenante di questo titolo, sin dalla sua emissione sette anni fa. L'esordio fu, infatti, a 35 franchi, nell'87, con un'impennata straripante due anni dopo: l'azione Eurotunnel balzò a 126 franchi. Una fortuna di breve durata con un ritorno a 50 franchi. All'inizio dell'anno il valore per azione si era assestato a 60 franchi per poi scendere, appunto a 40. Secondo gli esperti il titolo resterà sottoposto a oscillazioni finché l'intera operazione Eurotunnel non si assesterà. Forse con la partenza del primo treno per i viaggiatori.

LE NUOVE LEGGI ELETTORALI
ALLA VERIFICA DEL 27 MARZO

INCONTRO PUBBLICO

Martedì 10 maggio - ore 17 - ex Hotel Bologna (Senato)
Via di Santa Chiara, 4

Presidente

MARIO BERGESIO, presidente Centro Studi ENDAS

Partecipano al dibattito:

Enzo BIANCO Pri; **Bartolo CICCARDINI** Ad; **Raffaello MORELLI**, Federazione dei Liberali Italiani; **Giovanni MORO**, Mfd; **Armando NICCOLAI**, Endas; **Diego NOVELLI**, Rete; **Cesare SALVI**, Pds; **Pietro SCOPPOLA**, Star

Coordina i lavori:

Agostino OTTAVI, Circolo "Cultura della Democrazia"

Informazioni:

Centro Studi ENDAS
Circolo "Cultura della Democrazia"
Via Cavour, 238 Roma - Tel. 4881958

COOPERATIVA SOCI DELL'UNITÀ
PERUGIA - Sala Convegni Park Hotel
Via A. Volta, 1
Ponte San Giovanni

SABATO 14 MAGGIO 1994 ore 15

ASSEMBLEA DI BILANCIO

In seconda convocazione

PROGRAMMA

ORE 15.30 APERTURA LAVORI
Letture del Bilancio al 31/12/93

Relazione del Consiglio di Amministrazione **Mirko Aldovrandi**

(Consigliere Delegato)

Relazione del Collegio Sindacale

Avv. Renzo Bonazzi (Presidente)

Intervento di **Amato Mattia**

(Amm.re Delegato de l'Unità)

Approvazione delle relazioni e del Bilancio

ORE 17.00 "L'INFORMAZIONE CAMBIA A COMINCIARE DA NOI"

Incontro con:

Elisabetta Di Prisco - Vincenzo Vita
Giuseppe Giulietti - Mauro Palssan
Gianmario Missaglia - Nuccio Jovine
Claudio Fracassi - Rocco Di Biase
Walter Veltroni