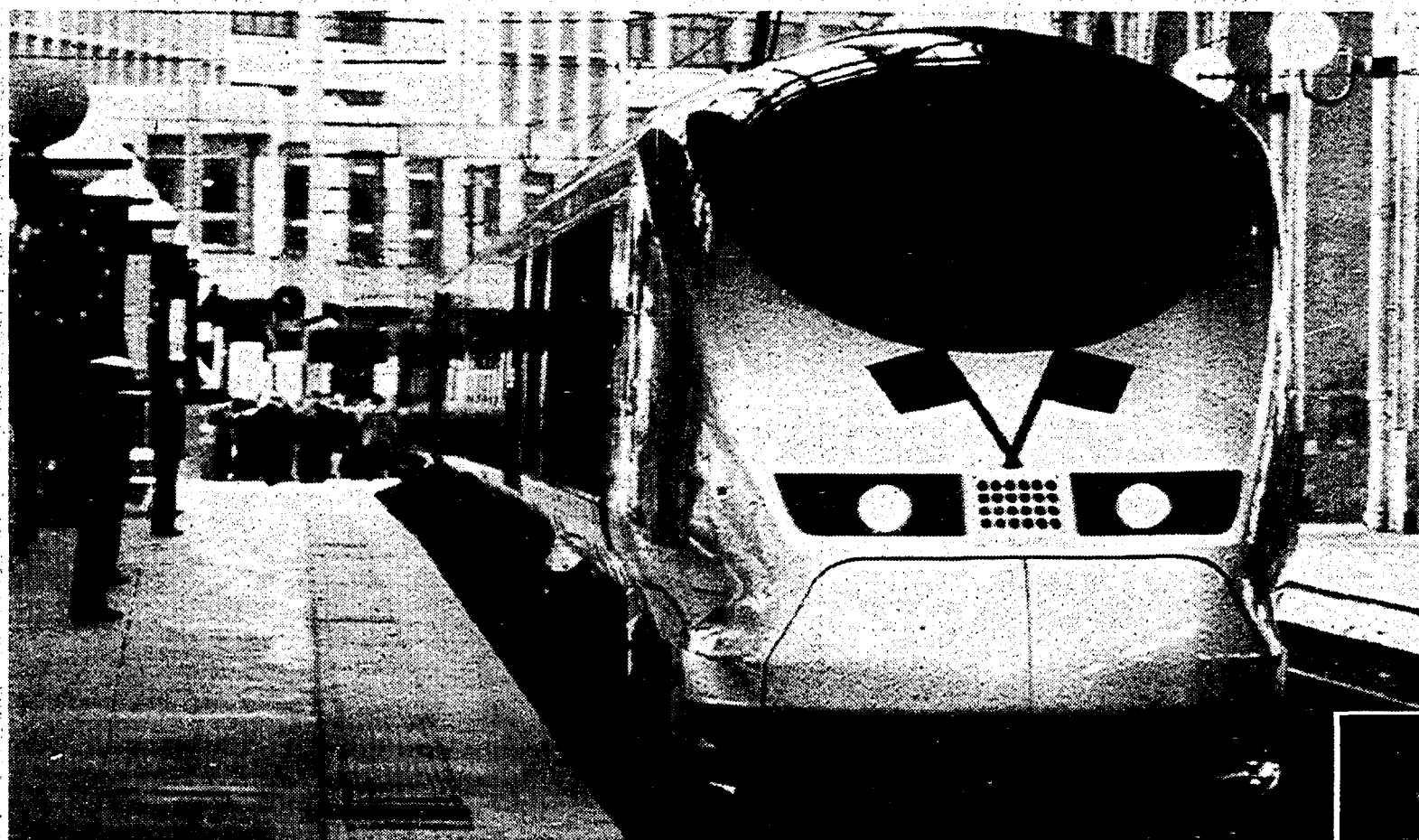


APERTO L'EUROTUNNEL.

La regina e il presidente francese sul treno superveloce
Mezz'ora per varcare la Manica, 40 metri sotto il fondale



Il treno superveloce Eurostar che attraversa la Manica (Epa); a destra la regina Elisabetta con il duca di Edimburgo

Andata e ritorno dagli abissi

Elisabetta e Mitterrand i primi passeggeri

Viaggio sotto la Manica sul treno superveloce Eurostar. Al seguito della Regina Elisabetta II e del presidente francese Mitterrand. Dalla Francia all'Inghilterra e ritorno s'impiega un'oretta viaggiando a 160 chilometri orari. Il celebre tunnel non crolla, né si sente il mare in tempesta. Esser trasportati a 40 metri sotto il fondale marino non provoca brividi né emozioni: non si vede nulla. Il treno è un serpente silenzioso che s'immerge e riemerge.

DAL NOSTRO INVIATO
GIANNI MARSILLI

■ CALAIS. È fatta, si passa. Abbiamo verificato di persona ieri pomeriggio, in treno superveloce (l'Eurostar), sotto la Manica, dalla Francia all'Inghilterra e ritorno in un'oretta circa. Non succede niente, non crolla il tunnel, non si sente il mare in tempesta. Chi si aspetta un racconto alla Giulio Verne resterà deluso. Attraversare la Manica da Calais a Folkestone, quaranta metri sotto il fondale marino, non procura brividi né crea emozioni particolari. È semplice: non si vede un tubo. Neanche il mare. Non certo alla partenza, perché ci s'infila nel buco sotto-torrenario, già a bordo del treno, come se si attraversasse il Monte Bianco. C'è una stazione ferroviaria, Calais-Fretuin, e l'ingresso di una galleria. È quello il futuristico tunnel. Occorre

proprio specificare che non c'è alcun panorama da ammirare? Il nostro Eurostar viaggiava ieri a 160 chilometri all'ora.

Viaggio lampo

In ventidue minuti siamo passati dal continente all'isola, cullati dall'allegro chiacchiericcio di un collega del «Quotidiano» di Pechino che ci spiegava compunto ed entusiasta l'importanza «storica e politica» della galleria, mentre di fronte a noi un ex ministro socialista dei trasporti, dopo averci magnificato l'avventura di cui eravamo tra i primi testimoni, si assopiva di botto. Ti fischiano un po' le orecchie, mentre l'occhio scruta qualche segno di vita esterna al bolide in viaggio. Niente, ovviamente. Un muro a circa un metro dal finestrino.

Qualche bagliore verde, e bianco-astro. Il treno è come una festa mobile nella notte che passa rapida nel buco con le sue luci e la sua gente. Un sussurro nelle profondità della terra, un serpente silenzioso che s'immerge e riemerge. Neanche i claustrofobici hanno il tempo di irridirsi e soffrire.

Si arriva in Inghilterra come fosse la cosa più naturale di questo mondo. Bisogna fare opera di autoconvincimento per dire «accidenti, che impresa!». Resta, forse come un antico retaggio, un lieve sentimento di sorpresa quando si riaffiora in terra britannica. Non si vede il mare neanche di lì, ma - come dire - si ha coscienza di aver fatto un «viaggio». Lo testimoniano certe macchie d'erba più verde di qualsiasi verde del continente e così tagliata che pare disegnata. E se si spinge lo sguardo più lontano ci si può perfino accorgere che è proprio vero, in Inghilterra si guida a sinistra.

Eppure quanta fatica, quanto lavoro, quanta inventiva per regalare questa mezz'oretta così «normale». Una mezz'oretta che darà nuova vita al Kent e al Nord Pas de Calais e poi, quando saranno completate le tratte verso Bruxelles, Amsterdam e Colonia, ricostituirà

una sorta di fiorente e prospera Europa carolingia, che avrà trovato in una prodigiosa rete di trasporti il suo trampolino di lancio economico e commerciale. È un po' questa opera ragnatela geopolitica che hanno benedetto ieri in pompa magna Francois Mitterrand e la regina Elisabetta, assieme a Jacques Delors e al primo ministro belga, a John Major e Edouard Balladur e Margaret Thatcher, e chi più ne ha più ne metta. Cerimonia allegra e festosa, con i discorsi ridotti al minimo e al centro dell'attenzione generale, due spanne sopra gli altri. Sua Maestà britannica.

La regina e il presidente

Difficile immaginare contrasto più stridente di quello visto ieri a Calais. Elisabetta II fasciata in un mantello fucsia vivissimo e cappellino assortito dello stesso colore (un urlo, più che un colore), tutta dritta contro il cielo più grigio, basso, pesante e piovoso del nord Europa. Grigio-autista era il vestito di Francois Mitterrand, nero il mantello di sua moglie. Danielle, grigi o blu i doppiopetti di tutti gli altri. Solo Sua Maestà costituiva una originalissima chiazza cromatica, ingaggiando e vincendo per k.o. una battaglia di tinte che ha dato il tono

alla storica giornata. Era partita la mattina presto dalla stazione londinese di Waterloo (tunnel o non tunnel, certe date e certi luoghi non si dimenticano) e con il suo Eurostar aveva attraversato la Manica arrivando a Calais verso mezzogiorno, contemporaneamente a Francois Mitterrand che veniva da Parigi. Arrivo congiunto perfettamente messo in scena. I due treni superveloci, con il muso aerodinamico, la parte bassa prominente e le feritoie del conduttore tutte indietro, quasi a mandorla, sono stati avviati sullo stesso binario, naso contro naso. Si sono fermati a un metro l'uno dall'altro, come due balene in amore. L'uno esibiva due bandierine tricolori, l'altro due Union Jack. Dal primo è sceso, regale e grave come sempre, il presidente Mitterrand, che ha percorso qualche metro per andare a ricevere Sua Maestà incartata nel suo incredibile fucsia-pacco regalo. Veniva giù una pioggerellina fitta fitta, di quelle che s'infilano fin sotto il collo della camicia. Mitterrand, impavido, l'ha affrontata senza impermeabile e senza ombrello, la pelata gocciolante e il portamento altero e la mascella in avanti. La regina no. Ha stretto la mano al suo ospite, ha annusato l'aria e guardato il cielo e senza esitare ha tirato

Da luglio otto navette per i Tir Nell'estate '95 toccherà alle auto

Chiusi i battenti del «Chunnel» dopo l'inaugurazione, il primo appuntamento sotto la Manica è a luglio, quando inizieranno a correre le prime otto navette con dentro i Tir. E di navetta si tratta. In quanto lo «Shuttle» - così si chiama il treno - che porterà autovetture, pullmann, roulotte e camion sfrecherà su una sorta di circuito, rettilineo lungo il tunnel e ovale nei due terminali di Coquelles e Cheriton. Cominceranno le merci, dunque, con i camion inseriti nei 228 carri e nove vagoni per ospitare i camionisti, costruiti dalla Breda; i Tir entrano salendo su 33 carri caricatori forniti dalla Fiat.

Il secondo appuntamento è a ottobre per i passeggeri che utilizzeranno il Tgv Eurostar che copre in tre ore il viaggio da Parigi a Londra: a 300 km all'ora fino a Calais, e poi a 130 lungo il tunnel e sulle tradizionali linee britanniche. Per la Manica, 38 sono i convogli-locomotive della britannica Brush Traction - per 794 passeggeri ciascuno, della commessa da parte delle ferrovie francesi (Sncf), che pagherà alla Eurotunnel un pedaggio di 500 milioni di franchi (in lire, 140 miliardi) l'anno. I viaggiatori in macchina o in pullmann dovranno invece aspettare l'estate dell'anno prossimo. Giunti nei pressi di Calais, al terminale di Coquelles (o da Londra a quello di Cheriton, vicino a Folkstone) una vistosa segnaletica li condurrà fino alle banchine per salire sui giganteschi vagoni costruiti dalla canadese Bombardier: a due piani per le vetture, ad uno per i pullmann. Prima, negli appositi caselli - come in autostrada, avranno pagato la tariffa. Ecco alcuni prezzi andata e ritorno, passeggeri inclusi: maggio-giugno, biglietto rosso, 700 mila lire le auto, 275 mila le moto; luglio-agosto, biglietto oro, 775 e 300 mila lire; settembre-ottobre, biglietto bianco, 650 mila e 250 mila; novembre-dicembre, biglietto blu, 550 mila e 200 mila. Da marciapiede a marciapiede, il percorso dura 35 minuti contro l'ora e mezza dei traghetti. □ R.W.



Doni per la cerimonia

Si sono scambiati i doni di rito - un nastro in merletto di Calais per lei, una moneta d'oro per lui - e armati di forcici hanno tagliato il tradizionale nastro. Poi i discorsi, dentro un capannone blu elettrico così affollato da giornalisti ed invitati che pareva una discoteca. Un quarto d'ora lui, tre minuti lei in ottimo francese. Qualche accenno ad una storia di «rivalità anche turbolente» e tante promesse di pace e fratellanza per l'avvenire. Non c'era modo migliore di celebrare il novantesimo anniversario dell'«Entente cordiale». È stato dopo il prandeo che si è potuta ammirare, davanti alla Cafeteria del terminal, la celebre Rolls Royce reale. Senza targa e senza insegne (la Maserati-Citroen dell'Eliseo che portava Danielle Mitterrand e il principe Filippo aveva invece il bollo di circolazione, quello dell'assicurazione e il bollino della revisione per i veicoli che hanno più di dieci anni) la Rolls ha accolto le due insigni personalità. Mitterrand ha risposto agli applausi (destinati alla regina)

con un benevolo gesto della mano. lei ha sorriso comprensiva e ammiccante. Si sono quindi imbarcati (sul treno) per Folkestone, dove si è tenuta ancora cerimonia. E noi dietro a loro nel favoloso Eurostar.

L'opera di cui siamo stati fuggitivi testimoni è stata e sarà gigantesca. Dal prossimo luglio cominceranno a passare le merci e i mezzi pesanti, in autunno, se tutto va bene, sarà la volta dei passeggeri. Ormai tutto è assetico e pare perfetto. I terminali, tutti in vetro e strutture leggere, le dogane, i treni, le navette per camion, bus, automobili. Di come e quanto ci si sia dibattuti nel fango e nella creta, delle tecniche di erculee potenza inventate e utilizzate, del sudore di 12 mila uomini resta una sola testimonianza in superficie. Para una scultura, è in realtà l'enorme ruota del tunnel, la macchina che scavava negli abissi. Una ruota dentata e puntuta al centro, capace di spingere, bucare, frangere, di aprire un varco di 50 chilometri centro metri sotto il livello del mare. È gialla e rossa, messa lì sembra un gioco per bambini, un'attrazione da lunapark. Saranno in tanti, d'ora in poi, a chiedersi cosa diavolo ci faccia lì. Il tunnel è cosa fatta: comincia da domani il tempo dell'indifferenza.

L'ARCHIVIO

Napoleone esultò: «Costruite quella galleria»

DAL NOSTRO INVIATO
RAUL WITTENBERG

■ CALAIS. Due secoli e mezzo di sogni, di progetti fra i più fantasiosi, separano dalla sua realizzazione la prima idea di riunire in qualche modo l'Inghilterra al continente europeo, dal quale fu separata alla fine dell'ultima era glaciale. Quel canale d'una quarantina di chilometri, spesso sconvolto da terribili burrasche, era un serio ostacolo ai rapporti economici fra quelle che nel Diciottesimo secolo erano le più grandi potenze marinare e commerciali del mondo: la Francia e la Gran Bretagna. E nel 1750 l'Accademia di Amiens - a metà strada fra Parigi e i porti sulla Manica aveva più d'un motivo per incoraggiare il flusso delle merci attraverso il canale - lanciò un concorso per un progetto che risolvesse il problema di migliorare i rapporti commerciali fra i due paesi.

L'anno dopo gli accademici di Amiens consegnarono la palma del vincitore al progetto dell'ingegnere Nicolas Desmarests che,

guarda caso, individuò la soluzione del problema nella costruzione di un tunnel sotto la Manica. Da allora, due secoli e mezzo di tentativi, sollecitazioni soprattutto da parte francese nei confronti dei riluttanti inglesi gelosi del loro splendido isolamento. Scrive lo storico dell'arte Thomas McEvilly: «L'antico impero di Albione aveva una capacità globale di estensione che si basava, paradossalmente, sul suo isolamento; la sua presa sulle altre nazioni era fondata proprio sul fatto di essere un'isola. Così l'ingresso del tunnel sotto la Manica segnava la fine dell'orgogliosa singolarità della Gran Bretagna come centro di potere imperiale». Non stupisce dunque il celeberrimo titolo d'un giornale britannico: «Nebbia sulla Manica, continente isolato».

Del resto il tempestoso canale era pure un formidabile baluardo contro i tentativi d'invasione da parte delle altre potenze europee; e la sindrome dell'invasione - dal tentativo dell'Armata spagnola nel 1588 a quello di Hitler nel 1940 - è stata senza dubbio il principale deterrente contro ogni ipotesi di tunnel, istmi, ponti sospesi e quant'altro si ritrova nelle decine di progetti dai tempi di Luigi XV ai giorni d'oggi.

Paradossalmente proprio durante le guerre napoleoniche - e l'apporto inglese fu determinante nella vittoria degli alleati a Waterloo nel 1815 - riprese vigore l'idea di un tunnel. Nel 1802 l'ingegnere minero Albert Mathieu-Favier presentò a Napoleone, che ne fu entusiasta, il progetto di due gallerie so-

vraposte: una per il passaggio in due ore delle carrozze a cavalli, la superiore per lo scolo delle acque d'infiltrazione, mentre l'areazione era assicurata da enormi camini che s'intervallavano lungo il tragitto sott'acqua. Era previsto anche il riattivare delle gallerie a metà canale, in una isola artificiale con la funzione di porto franco e di cambio dei cavalli. Da parte inglese il progetto fu sostenuto dai pacifisti, ma la ripresa delle ostilità ne segnò il declino.

La metà del secolo vede un'Europa diversa, l'industrializzazione procede a pieno ritmo, i commerci si espandono, la questione del «Channel» torna d'attualità: ecco chi s'inventa un «tubo» adagiato nel fondo del mare, chi propone il ponte, chi l'istmo percorso da ca-

nali navigabili. Ma toccherà al grande ingegnere idrografico Aimé Thomé de Gamond indirizzare la progettazione verso l'esito finale di 127 anni dopo: quella del tunnel ferroviario, presentato ai governi francese e britannico nel 1867, mentre a Londra debuttava la metropolitana sotterranea. Un meccanismo che permettesse l'allagamento della galleria in caso di invasione non fu sufficiente a vincere la diffidenza inglese. «Volete accorciare distanze che per noi son già troppo corte», gli rispose il primo ministro britannico Lord Palmerston. Eppure la regina Vittoria, che destava il canale per il tremendo mal di mare che le procurava, era molto favorevole ai progetti che permettersi di attraversarlo in altra maniera.

Tuttavia l'idea non muore, e nel 1868 sir John Hawkshaw - celebre ingegnere del genio civile - creò un comitato anglo-francese per lo studio di un tunnel ferroviario sottomarino. Nel 1872 si costituì la prima società concessionaria «Channel Tunnel Company» tra le compagnie ferroviarie dei due paesi e numerosi istituti di credito come la Banca Rothschild che aderirono al progetto. Cominciarono i primi lavori, ma nell'opinione pubblica britannica risorse l'incubo dell'invasione. Dieci anni dopo il governo inglese decise di abbandonare i lavori.

La Grande Guerra del 1915-18 sconvolse il mondo, ma terminò il conflitto in Gran Bretagna furono proprio gli ambienti militari a rilanciare il progetto, di cui divenne sostenitore l'allora primo Lord dell'Ammiragliato Winston Churchill.

Successivamente, con lo sviluppo della potenza aerea perdevano di peso le obiezioni militari. Ma la grande depressione degli anni Trenta fece mancare i capitali per la realizzazione del tunnel.

S'è dovuto aspettare il 1981, quando il presidente francese Francois Mitterrand e il primo ministro Margaret Thatcher ripresero l'iniziativa. La Nato dava sicurezza sul piano militare, la Comunità europea dava all'economia e ai commerci il connotato prioritario dei grandi scelte. Nel 1986 i due governi apporvarono il progetto del consorzio anglo-francese Channel Tunnel Group e France-Manche Sa, un anno dopo si cominciò a scavare. Il 1° dicembre del 1990 l'operaio francese Philippe Cozette e il suo collega inglese Graham Fagg sfondarono l'ultima intercapedine che li divideva a cento metri sotto il livello del mare e si scambiarono le bandierine. L'Inghilterra non era più un'isola, il sogno di due secoli e mezzo si stava realizzando.