

## La storia e i dati della costruzione sotto il canale

Il tunnel sotto la Manica è costato 100 miliardi di franchi, cioè circa 30.000 miliardi di lire. Il costo previsto era la metà. Sui 10 mila operai che hanno lavorato all'impresa, dall'87 al '94, i morti sul lavoro sono stati nove. Sono queste le due cifre principali della sua storia. Con un preventivo di «solo» 53 miliardi di franchi sul tavolo, il 2 dicembre dell'86 Francia e Gran Bretagna firmarono il trattato per la costruzione. I lavori iniziarono un anno dopo, il 15 dicembre '87. In contemporanea, a Shakespeare Cliff in Inghilterra e a Sangatte in Francia. Dopo tre anni di scavi, l'ultimo diaframma cadde il primo dicembre del '90 e venne completato il tunnel di servizio. Sei mesi dopo cadde il diaframma nel tunnel ferroviario nord, il 22 maggio '91. Il 28 giugno, un mese dopo, fu la volta del diaframma sud: la perforazione era ormai conclusa. Fino alla fine del '92, i lavori furono dedicati alla posa delle installazioni del sistema di trasporti. Nel '93 furono sistemati i terminali sulle due sponde. Il 6 maggio del '94 ci fu l'inaugurazione ufficiale. Il 14 novembre di quell'anno partì il servizio «Tgv Eurostar». Il primo gennaio del '95 il tunnel diventò attivo 24 ore su 24. Il 26 giugno venne aperto al traffico dei pullman e il 29 settembre a rotte e camper. Il 13 giugno scorso, il numero dei veicoli transitati arrivò a 2 milioni.



I medici visitano una persona all'esterno del tunnel, sotto un ferito mentre viene evacuato su una barella

Oliver Morin/Ansa

# La trappola dell'Eurotunnel

## Un camion si incendia, sfiorata la tragedia

Continua la maledizione dell'Eurotunnel. Col primo incidente da incubo a due anni dall'inaugurazione. Se la cavano (solo due intossicati gravi dal fumo) i 34 passeggeri intrappolati in piena galleria sotto la Manica dall'incendio di uno dei camion trasportati sulla navetta. «Ci permetterà di verificare l'efficacia dei sistemi di sicurezza», dicono. Poche ore prima c'era stato il primo sciopero delle maestranze, contro i tagli agli organici.



Disfazione per il fatto che la ventilazione ha funzionato, sia pure «in condizioni poco confortevoli». E gli ha fatto eco il ministro dei Trasporti francese Bernard Pons suggerendo addirittura che l'incidente può essere considerato come un test quasi provvidenziale: perché «permetterà di trarre insegnamenti per misure ancora più rigorose e permetterà di verificare se i sistemi di ventilazione sono stati efficaci». Ma altri addetti ai lavori hanno parlato di «fortunata improvvisazione».

Ha giovato forse che proprio una decina di giorni fa avessero condotto una massiccia esercitazione anti-incendio, arrestando il traffico per sei ore e simulando l'esplosione di una bombola di gas a bordo di un camper. Ma una cosa che non hanno ancora spiegato è perché il treno si sia fermato in mezzo alla galleria, anziché proseguire la corsa verso l'uscita, o perché non abbiano funzionato, a prevenirne l'ingresso in galleria, i molteplici sistemi di allarme antincendio. I portavoce dell'Eurostar insistevano che i loro convogli sarebbero dei veri e propri «estintori ambulanti». Ogni vagone è imbotito di sofisticatissimi sistemi d'allarme, attrezzato con ben una cinquantina di chilometri di cavi collegati a detectori di fumo, gas, calore, vapori di benzina, oltre che telecamere di sorveglianza. Al primo, minimo livello di allarme interviene degli otto agenti del convoglio per cercare di risolvere

il problema con gli estintori. Al secondo livello vengono attivate le paratie anti-fuoco per isolare il compartimento sospetto. Al terzo livello il vagone in fiamme viene automaticamente inondato da un diluvio di halon, un gas inerte che teoricamente dovrebbe spegnere qualsiasi incendio. Così almeno dicevano prima di ieri. Ma a quanto pare tutto questo vale per i vagoni passeggeri, non per quelli destinati agli autoveicoli.

Sia pure a lieto fine, l'incidente di ieri è solo l'ultimo in ordine di tempo di una serie di colpi micidiali all'immagine del prodigio tecnologico che collega l'Inghilterra al continente. Come se una maledizione pesasse sull'opera, concepita già un paio di secoli fa ed entrata in funzione nel 1994. Era costata più del doppio il doppio del previsto, in parte proprio a causa degli accresciuti requisiti di sicurezza, negli anni del terrorismo rampante. La società concessionaria è stata salvata dal fallimento solo grazie al soccorso di un pool di banche. Al costo però di condurre sul lastrico migliaia di piccoli azionisti, che ancora ieri hanno visto ulteriormente scendere il valore delle loro azioni in Borsa.

Ieri tunnel è rimasto chiuso, i passeggeri in attesa a Londra e a Parigi sono stati dirottati verso gli aeroporti. Dovrebbe riprendere a funzionare presto su una sola rotta, ma ci vorranno settimane prima del ritorno alla normalità.

E per riconquistare i passeggeri dovranno forse spiegarli che incidenti ben più gravi ci sono stati nei traghetti e nel metro: ieri era giusto il nono anniversario dell'incendio nella stazione Kings Cross di Londra che era costato la vita a una trentina di persone.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
**SIEGMUND GINZBERG**

PARIGI. «Era come essere intrappolati in una tomba. Siamo rimasti stesi per un quarto d'ora pancia a terra nel vagone, per poter respirare quel poco d'aria che era rimasta sotto i sedili», dice uno degli scampati, Brian, camionista britannico. «Io ho fatto il sub, so controllare il respiro, ma due minuti ancora ed eravamo fritti, allungato per terra cercando di respirare attraverso una pila di fazzoletti di carta, che si sono anneriti subito», gli fa eco Denis, camionista francese che vive in Scozia. «Io ho tossito l'anima, ma gli altri stavano peggio, vomitavano, qualcuno è svenuto», dice Nick.

Un incendio con fumo denso, 40 metri sottoterra, nel bel mezzo della più lunga galleria sottomarina al mondo, con una delle uscite ad oltre 50 chilometri dall'altra, è un incubo solo a pensarci. Il dramma dal vero fa sbiadire il momento di gloria che l'Eurostar, indenne all'inseguimento di un elicottero in galleria e relative sparatorie, conosce in questi giorni sugli schermi del cinema in «Mission impossibile». Anche se i 34 protagonisti se la sono cavata con più paura che danni. Tutti gli otto ricoverati negli ospedali del Pas De Calais sono già stati dimessi, compresi i due che soffrivano i più gravi disturbi respira-

tori: il conducente del treno e la fidanzata, incinta di otto mesi, di uno dei camionisti passeggeri, che accompagnavano sul vagone turistico i loro mezzi caricati sull'apposita navetta. Causa del primo incidente grave che ha interrotto il traffico nel tunnel ferroviario sotto la Manica, inaugurato appena un paio di anni fa, l'incendio scoppia su uno dei 6 camion trasportati, nel vagone giusto a ridosso della motrice di coda. Era carico di polipropilene, un materiale infiammabile. Le prime ricostruzioni sembrano escludere l'ipotesi di un attentato. Ma molti sono ancora gli interrogativi inquietanti senza risposta. Ci sono testimonianze secondo cui dal camion si era visto uscire fumo prima ancora che il treno imboccasse il tunnel. Ci si chiede cosa non abbia funzionato nelle pure rigidissime norme di sicurezza cui dovrebbero essere soggetti i materiali imbarcati. Suscita disagio anche che il primo incidente di questa gravità sia avvenuto alle 21,45 della notte tra lunedì e martedì, cioè appena qualche ora dopo la proclamazione del primo sciopero del personale francese della linea (dalle 19 alle 21), indetto per protesta contro un progetto di soppressione di 657 posti di lavoro,

In India passa un compromesso

## Tribunale autorizza il concorso di Miss Mondo ma vieta «oscenità»

BANGALORE. Per risolvere il problema di Miss Mondo in India, c'è voluto un tribunale. Che ieri ha deciso: il concorso potrà svolgersi come previsto il prossimo fine settimana a Bangalore, ma lo spettacolo non dovrà presentare «nudità e oscenità». E sarà l'occhio vigile di un funzionario che dovrà garantire la castità dell'evento. Così l'Alta corte dello stato indiano di Karnataka ha risolto la polemica che la scorsa settimana aveva persino visto un giovane sarto di 24 anni darsi fuoco come un bonzo per protesta contro il concorso.

Parecchi gruppi politici e sociali - in prima linea tra gli altri, le femministe locali - avevano protestato sostenendo che la manifestazione sarebbe stata offensiva nei confronti dei valori religiosi e culturali indiani e in più comportava un inutile spreco di risorse economiche da parte

dello Stato. Ora, la decisione del tribunale ha soddisfatto sia lo schieramento degli oppositori, che nelle scorse settimane avevano fatto parecchie manifestazioni, sia gli organizzatori. Che però, dopo tante complicazioni e polemiche, ha già deciso: dal '97 il concorso si sposterà alle Seychelles. Quanto ai contestatori, Premilia Nasargi, esponente di primo piano del nazionalismo indù, ha sottolineato con soddisfazione che il concorso avrà luogo senza pubbliche mortificazioni della cultura indiana.

L'Alta corte ha anche deciso che durante lo show non potranno essere serviti alcolici, che le autorità dovranno predisporre misure di sicurezza ordinarie e saranno gli organizzatori a dover pagare ogni eventuale «extra» ed infine che gli uffici pubblici non potranno distribuire biglietti gratuiti per la finale.

Dietro-front americano. Dalla Ueo si solo all'aiuto logistico

## Missione nello Zaire Stop Usa, Europa divisa

Stati Uniti e Canada hanno gettato lo scampiglio tra gli alleati europei annunciando ad Ostenda, dove ieri si sono riuniti i rappresentanti della Ueo, che non ritengono più necessario l'invio nello Zaire di diecimila uomini. Francia, Spagna e Belgio si sono dichiarati ancora favorevoli alla costituzione di una forza multinazionale consistente, considerandola indispensabile per garantire la consegna degli aiuti alimentari alle centinaia di migliaia di profughi rimasti nello Zaire nonostante l'esodo massiccio osservato in questi ultimi giorni verso il Ruanda. Gran Bretagna, Olanda e Portogallo sono invece piuttosto vicini alle posizioni degli Stati Uniti, che intendono fornire solo un migliaio di uomini, ma non forze di intervento. L'Italia, dal canto suo, vuole capire la situazione prima di prendere posizione in modo definitivo.

L'unica cosa su cui tutti sono d'accordo resta la necessità di un contributo Ueo ad un intervento umanitario internazionale. La Ueo si è dichiarata pronta a contribuire, organizzando trasporti di prodotti alimentari e fornendo aiuto logistico, alle operazioni umanitarie internazionali. Nella dichiarazione approvata alla riunione di ieri i paesi membri si sono impegnati «a studiare una eventuale assistenza della Ueo per la distribuzione di aiuti alimentari dell'Ue in loco... a studiare quale tipo di assistenza può essere data ai contingenti di paesi africani... a contribuire ad un appoggio logistico per operazioni multinazionali, in particolare per lo sminamento e l'assistenza medica».

L'Usaid, la cooperazione statunitense, ha già stanziato 140 milioni di dollari (240 miliardi) per il Ruanda. L'Alto commissariato Onu per i rifu-

giati stima però necessario raccogliere al più presto 66,9 milioni di dollari (circa 106 miliardi di lire) per i rifugiati e i profughi della regione dei Grandi Laghi. L'Acnur ha incominciato a distribuire agli hutu rimpatriati in Ruanda una «dotazione rimpatrio», consistente in provviste alimentari per due mesi - fornite dal Programma alimentare mondiale (Pam) - utensili da cucina, coperte, teloni di plastica, sementi e attrezzi agricoli. È stato distribuito, inoltre, materiale da riparo: oltre a fogli di lamiera ondulata l'Acnur sta fornendo anche materiali ed utensili per costruire delle capanne. La campagna «Sos Zaire», lanciata la scorsa settimana dall'Acnur, ha raccolto finora in Italia oltre 300 milioni di dollari: i contributi possono essere versati al conto corrente postale 298.000, oppure contattando il numero verde 167-055100.

Il gruppo consiliare del Pds di Novate Milanese esprime a Matisa e Maurizio il proprio profondo dolore per la scomparsa di  
**ANDREA LOZZA**  
Novate Milanese, 20 novembre 1996

A funerale avvenuto le compagne e i compagni della Udb del Pds Abico-Dei Sale, annunciano con profondo dolore la scomparsa della compagna  
**ROMANA PAGANI in Barazzetta**  
esprimono al compagno Barazzetta e famiglia le più sentite condoglianze.  
Milano, 20 novembre 1996

Nel 21° anniversario della scomparsa di  
**ELIO GENTILI**  
La moglie ed il cognato lo ricordano con immutato affetto e sottoscrivono per l'Unità.  
Rozzano, 20 novembre 1996

Valtra Damonti Vaccari è vicina al fratello Tonino, alla cognata e ai nipoti per la scomparsa di  
**PEPPINO COSSU**  
esottoscrivono per l'Unità.  
Milano, 20 novembre 1996

Onorato Biasillo e Gianfranco Notamicola ricordano con affetto e con rimpianto il compagno  
**MARIO SAVONA**  
In sua memoria sottoscrivono per l'Unità.  
Roma, 20 novembre 1996

Ogni lunedì  
su l'Unità  
un inserto  
**[E] [B] [R]**

Direzione nazionale del Pds Unione regionale della Lombardia

### GLI ELETTORI DEL PDS

**seminario sul profilo elettorale e socio-demografico del voto al PDS.**  
Obiettivo del seminario è definire chi sono gli elettori del PDS, quali atteggiamenti manifestano, quale percezione hanno del nostro partito e cosa gli chiedono.

**BRESCIA, 22 NOVEMBRE 1996,**  
**NOVOTEL, VIA PIETRO NENNI, 22**

ore 9.30 registrazione dei partecipanti e distribuzione del materiale di documentazione  
ore 10.00 relazioni e comunicazioni

**Giacomo Sani**, Università di Pavia, «Analisi strutturale dell'elettorato PDS»  
**Renato Mannheim**, Università di Genova, su «Analisi comportamentale dell'elettorato PDS»  
**Sandro Mola**, responsabile Ufficio elettorale PDS Lombardia, su «Partito e società: analisi dei flussi elettorali in Lombardia»  
**Roberto Weber**, SWG Trieste, su «Posizionamento del PDS nella percezione dell'elettorato italiano»

ore 13.30-14.30 interruzione e buffet  
ore 14.30 approfondimento e discussione delle relazioni e delle comunicazioni in quattro gruppi di lavoro  
ore 17.00 coffee break  
ore 17.15 sintesi del dibattito avvenuto nei gruppi di lavoro  
ore 17.45 intervento di **Percy Allum**, Università di Napoli, su «Il PDS visto da un osservatore europeo»  
ore 18.30 conclusioni di **Marco Minniti**, coordi. dell'Esecutivo naz. del PDS

**Iscrizione al seminario: € 70.000**  
(per spese buffet e coffee break, per materiale di documentazione, spese di organizzazione e di segreteria, ecc.).  
Segreteria organizzativa:  
Unione regionale del PDS lombardo - Via Volturmo, 33 - 20124 Milano - Tel. 02/69631228 - Fax 02/6686650

**CineAgenda 97**

L'annuario di informazione cinematografica

Entra nel cinema con Cineagenda sarà amore a prima vista!

BALOCCH **B** EDITORE

- Interviste esclusive
- Premi
- Corsi
- Concorsi
- Curiosità
- Cinema su Internet
- Oltre 200 Foto
- Complimenti degli attori
- Indirizzi utili

Per informazioni e prenotazioni rivolgersi a:  
Balocco Editore - P.ta Montale, 2 - 73100 - Lecce  
Tel. 0832/394803-399890 Fax 0832/394638

Gruppo Sinistra Democratica - L'Ulivo  
Movimento dei Comunisti unitari

Convegno

## Dal diritto alla istruzione al diritto al sapere

Iniziativa nazionale sui problemi della formazione scolastica ed universitaria in Italia

**Giovedì 21 novembre**  
ore 16,00- presso la Casa delle culture  
in via S. Crisogono, 45 Roma