



# IL CIMITERO DELL'ALFA

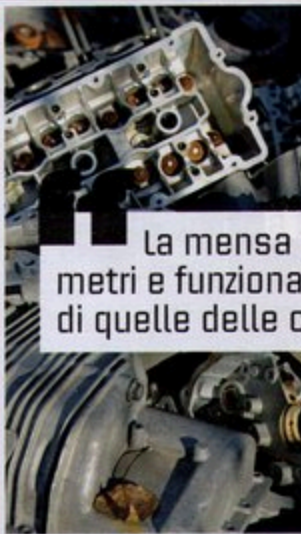
Siamo entrati nel cuore della vecchia struttura abbandonata del Biscione, alle porte di Milano. Recuperati solo in parte, oggi i capannoni offrono uno spettacolo desolante. E, se chiudi gli occhi, senti ancora gli odori e i rumori di una «città» che un tempo aveva 18.000 abitanti

di Laura Confalonieri ed Emilio Dedeidi

**S**gocciolio. Il riflesso di un marchio in una pozza d'acqua. Rumore di passi che rimbombano nell'immensità del capannone deserto. Arese, oggi. Un'area enorme, oltre due milioni di metri quadrati. Per un terzo, riqualificata da un'azienda americana che affitta spazi a chi si occupa di logistica e di recupero di rottami. Nella «Palazzina tecnica», progettata dall'architetto Ignazio Gardella, circa 400 persone rispondono a turno ai telefoni roventi di un call center. In un altro angolo, un manipolo di valorosi tiene alta la bandiera del Museo e dell'Automobilismo storico

continua a pag. 80 >

Il capannone 28 (in alto) è quello meglio conservato: qui, fino a pochi anni fa, sono state prodotte auto ecologiche. Nella pagina di destra, tra resti e ricordi spunta una croce, realizzata con vecchi paraurti



La mensa era lunga 800 metri e funzionava con l'ordine di quelle delle caserme



C'era anche cura estetica, nella costruzione di Arese: in alto, un corpo di fabbrica che l'architetto Ignazio Gardella ha creato ispirandosi ai fienili delle cascate lombarde; sopra, un corridoio della lunga mensa

ROTTAMARE



“ Restano rottami e oggetti per i quali un collezionista sarebbe pronto a svenarsi ”



Centro Stile

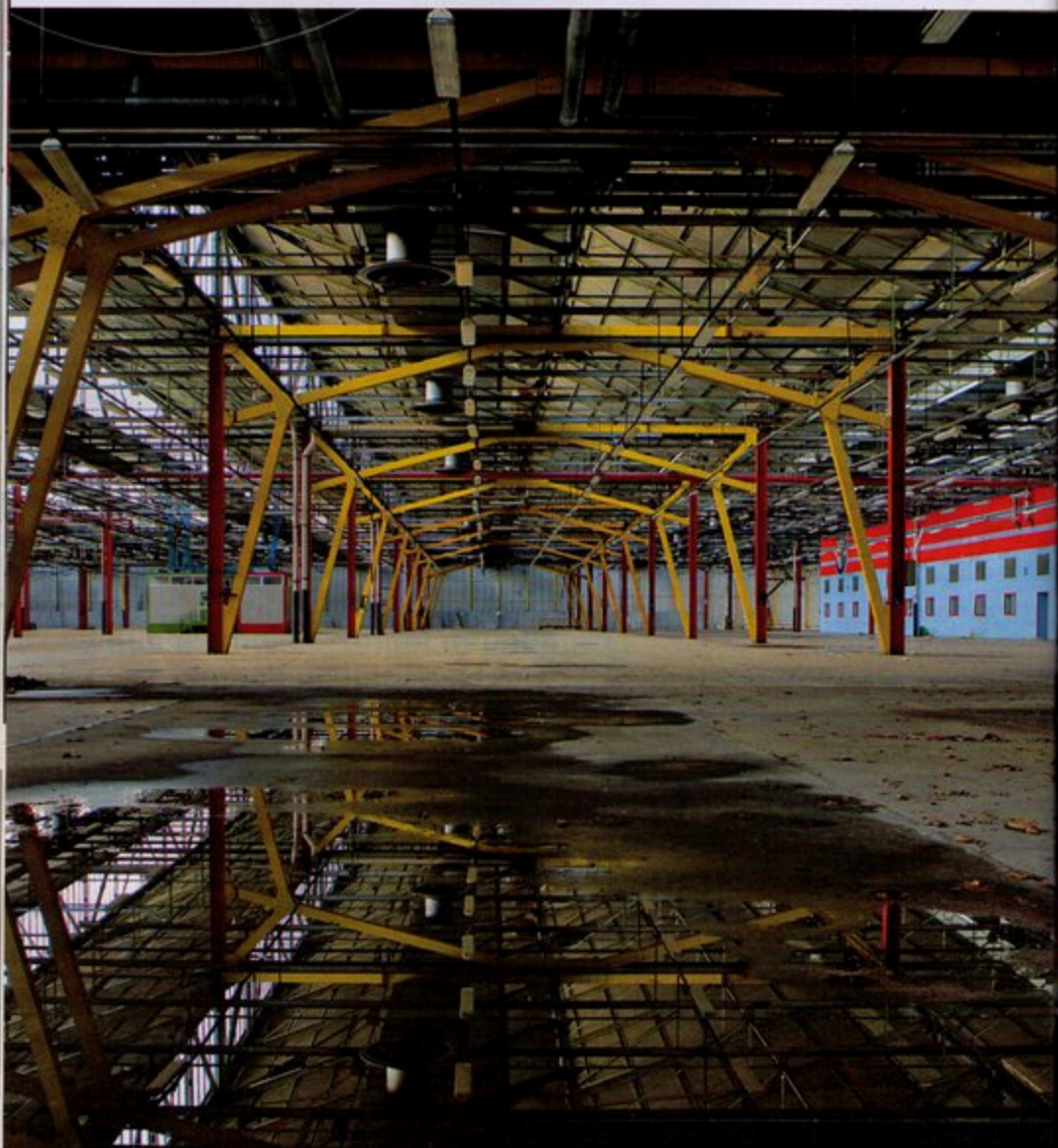


Alfa Romeo



Accatastate nell'angolo di un capannone, le sedie che servivano per le riunioni sindacali; in alto, l'abbigliamento di sicurezza prescritto per i lavoratori di Fiat Powertrain, attiva fino a pochi anni fa





Questo è oggi il regno silenzioso di enormi capannoni deserti, di scocche e motori abbandonati, di sale prove inerti presso Fiat Powertrain: tutto, o quasi, destinato alla rottamazione

» segue da pag. 76

Alfa Romeo. Tutto il resto è archeologia, rovine di una civiltà industriale ai suoi tempi avanzatissima. È in quest'ultima parte che ci addentriamo, per una visita esclusiva: forse l'ultima possibile, prima che qualcuno si decida a prendere in mano una volta per tutte il destino di quest'area.

Ci aveva visto bene, nei primi anni 60, Giuseppe Luraghi, quando aveva scelto Arese come sede del nuovo stabilimento. Il Portello andava stretto a un marchio ormai secondo solo alla Fiat: in città, di spazio per un'espansione ulteriore degli impianti non ce n'era proprio più. E allora bisognava andare fuori, ma senza allontanarsi troppo, cercando spazi adatti, esterni al tessuto urbano in perenne crescita, ma vicini a Milano. Ci pensa Luraghi, l'artefice della trasformazione dell'Alfa da atelier artigianale d'élite in realtà industriale grazie a un modello di successo come la Giulietta. Esponente - come avrebbe poi detto qualcuno - di una borghesia lombarda illuminata, colta e dotata dal punto di vista manageriale, lontano anni luce dai boiardi di Stato che più tardi avrebbero portato a compimento il «sacco» dell'Alfa in nome delle ragioni di partito. È lui a trovare proprio ad Arese il terreno ideale. Completamente libero, grande a sufficienza per soddisfare i piani di espansione industriale, vicino alle autostrade e alla ferrovia, proiettato verso l'estero attraverso il valico di Chiasso, distante poche decine di chilometri. Un'area non ancora sfruttata e incredibilmente vicina: il Portello dista solamente una quindicina di chilometri e questo faciliterà il trasferimento progressivo della produzione, a partire dal '63.

#### MONUMENTO AI CADUTI

Ad Arese nasce una vera città, nella quale arriveranno a lavorare oltre 18.000 persone. C'è tutto. E tutto, oggi, ritroviamo, ma in uno stato di penoso abbandono. A partire dalla «power station», la stazione energetica, che funziona ancora. Alimentava l'immenso macchinario, azionava le pompe per distribuire l'acqua, perché qui era tutta campagna, non c'era niente, neppure le fognature, e i progettisti dovettero creare ogni cosa, partendo praticamente dall'erba; oggi il grande generatore lavora a regime ridotto, a beneficio delle modeste attività dei capannoni limitrofi. Poi c'è la viabilità interna, con le aiuole dove cresce l'erbacchia e, vicino all'ingresso Est, una sorta di monumento: è una croce d'artista, realizzata distorcendo paraurti cromati delle Giulia, in memoria delle vittime del lavoro. E c'è un grande capannone, il numero 28, messo un po' meglio degli altri. È perché qui si è lavorato fino a un'epoca recente, intorno al 2005, per produrre quei veicoli a basso impatto ambientale che avrebbero dovuto rappresentare la nuova frontiera

di Arese: Fiat Multipla a metano e 600 Elettra. Ma il boom atteso non c'è stato, le lavorazioni sono state spostate altrove; peccato, perché forse è stata solo questione di pochi anni, visto che oggi non si parla d'altro che di auto a batteria. Per quei modelli, in un angolo, ci sono ancora le sale prove; tutto il pavimento è interrotto invece da grandi vasche, che servivano per recuperare oli, lubrificanti, liquidi di scolo. Poi ci pensavano i camion, scesi nel sottosuolo grazie a grandi rampe, a svuotare gli invasi e trasportare altrove i materiali da smaltire.

Si era pensato a tutto, progettando Arese. Anche a dare da mangiare contemporaneamente a migliaia di persone, pranzo e cena, almeno in due turni, perché chi lavorava di notte, quando la grande fabbrica non dormiva mai, il conforto se lo portava da casa, in quella milanesissima «schiscetta» (il contenitore metallico del cibo) amorevolmente preparata dalla moglie e diventata una sorta di simbolo della classe operaia mai arrivata in paradiso, ma artefice del boom economico degli anni 60. A disposizione di tutti gli altri c'era una mensa enorme, sorta di spina dorsale dello stabilimento lunga 800 metri, collegata ai capannoni con passaggi aerei coperti e completata, nei sotterranei, da spogliatoi, rigorosamente separati per uomini e

donne. Un «ristorante aziendale», si direbbe oggi, organizzato come quello di una grande caserma, con una cucina centrale, dotata di enormi pentoloni in perenne ebollizione sui fuochi, e di una macelleria interna, dalla quale partivano i carrelli colmi di cibo, in direzione nord e sud. E siccome non c'era tempo da perdere, perché la pausa pranzo era di soli 20 minuti, ogni operaio si procurava un gettone di colore diverso, rosso per la pasta, giallo per il pollo, blu per la bistecca, e lo disponeva in bella vista sul proprio vassoio; così l'addetto, senza bisogno neppure di chiederlo, sapeva subito che cosa doveva somministrare e non si creavano lunghe code, ché l'Italia di allora doveva continuare a produrre, senza fermarsi un istante.

Consumato il pasto, si tornava al reparto, ognuno al pro-



Nella parte alta dei capannoni si trovavano degli uffici, ai quali si accedeva con scale anguste (qui sopra); nei sotterranei, invece, passavano i camion per svuotare le vasche dai liquidi di scolo



“ Qui c'era anche un «viale dei ciliegi», fatti arrivare da Vignola per addolcire la fabbrica ”

prio, qualcuno alla fonderia. Dove eravamo anche noi, per risentire ancora oggi l'acre odore di olio e di metallo sospeso nell'aria, aggrinando le pozze d'acqua infiltrate attraverso il tetto malandato. Se chiusi un attimo gli occhi senti ancora il rumore, il calore delle colate roventi da cui nascono i basamenti dei motori, di quei bialbero dal bronzo inconfondibile che hanno fatto la leggenda dell'Alfa. È un buco nero, la fonderia, ti fa pensare al sudore e alla fatica, a quel lavoro esposto che ha piegato le schiene di generazioni di operai. Ti fa venire voglia di uscire presto, di percorrere lunghi corridoi e di spalancare le innumerevoli porte dietro le quali trovi casse di materiali, testate, componenti, con scritto ovunque «rotamarea», «straferrina», «buttone». Di tornare in angoli di capannoni deserti dove giacciono resti per i quali un collezionista potrebbe uccidere pur di averli: una 155 del GTM tedesco, che però, forse era solamente un emacichino da esposizione, una GTV sventrata, un'incredibile Ape Car trasformata in elettrica, con tanto di marchio Alfa sul frontale... Corri fuori per tornare a respirare, percorri il «viale dei ciliegi» (sì, c'era anche questo ad Arese, li avevano portati apposta da Vignola, vicino a Modena, e le ciliege le fanno ancora oggi e ti ritrovi davanti a una serie di set-sette postazioni strane, all'aperto: ci facevano i test di durata sui banchi, 50.000 miglia ovvero 80.000 chilometri, 24 ore su 24, con una sorta di robotino che spulciava le auto e un sistema per rifornirle di carburante senza interrompere i test, mentre grandi ventilatori creavano flussi d'aria per simulare l'effetto termico del movimento.

Correre avanti, tecnicamente, quell'Alfa Romeo, orgoglio italiano nel mondo. Lo testimoniano anche i resti del centro Fiat Powertrain, rimasto aperto fino a cinque-sei anni fa, tanto che ci sono ancora le sale prove motori che odorano di benzina e olio e gli strumenti coi cartelli esposti a Mirafiora, in attesa di un trasferimento che tarda a venire. Ci facevano test di durata, di affaticamento, le prove di rottura; qui hanno visto la luce le testate «Twin Spark», a doppia candela, che abbinate a basamenti di origine Fiat facevano comunque di un'Alfa un'Alfa, diversa da tutti gli altri modelli del gruppo. Prima di andarcene, sportiamo una sedia, accatastata malinconicamente insieme a tante altre, accanto a un calcetto, a cartelli con vecchi slogan e a qualche murales; materiale che arriva dalla sala adibita alle riunioni sindacali. Perché ad Arese, nel bene e nel male, sono state scritte anche pagine importanti della storia operaia italiana.

Un altro buco, ancora permeato dall'odore dell'olio e del metallo: era la fonderia (di alfa), dove nascevano i basamenti dei motori, il reparto dove la fatica fisica degli operai era più forte



**LA FABBRICA DELLE PROMESSE**

Sopra, le pagine di apertura del dossier sull'Alfa Romeo e su ciò che resta di Arese, pubblicato sul fascicolo di gennaio.

**DOSSIER ALFA ROMEO I LETTORI SCRIVONO**

**H**o appena terminato di leggere il dossier sull'Alfa Romeo e su Arese pubblicato a gennaio. Ho notato che spesso e volentieri dedicate articoli all'Alfa e voglio complimentarmi con voi per questo. Purtroppo nell'articolo traspare un po' di malinconia: già avevo sofferto quando avevate parlato del Portello in demolizione e così mi sono chiesto ancora una volta perché noi alfisti dobbiamo vedere un marchio prestigioso come questo non riuscire più a tornare grande come in passato. Ad Arese sono stato tre volte: la prima

**“** CHE TRISTEZZA LO SCEMPIO PERPETRATO AD ARESE, CHE L'ALFA ROMEO RITORNI QUELLA DI UN TEMPO!

trainando un carrello con sopra una "Giulietta SZ" per ritirare un premio prima di andare a girare a Monza, la seconda e la terza con la mia "Duetto". Allora pensai che per lei era come tornare a casa e ricordo che riuscii anche a scattare una foto sotto la grande insegna che si stagliava sui silos. L'ultima volta che ci andai, qualche anno fa, quell'insegna c'era ancora: cercai di immortalala nuovamente, ma venni ripreso dagli addetti alla sicurezza. Ora aspettiamo il centenario, quando Milano sarà invasa da migliaia di vetture del Biscione. Io ci sarò, costi quel che costi, perché le Alfa hanno il motore collegato al nostro cuore.

**Enrico Asdrubali**

**S**ono un grande appassionato di tecnica automobilistica e, per naturale e ovvia conseguenza, anche di Alfa Romeo, fin dall'età di otto anni (1982). Dopo aver letto l'editoriale di gennaio e il dossier su Arese, ho provato molta tristezza per lo scempio perpetrato verso quella che era una grande fabbrica da Prodi e Romiti. I primo con una dissennata e distratta gestione, il secondo per la scarsa

conoscenza delle automobili. Vorrei ora chiedere a Sergio Marchionne cosa avrebbe fatto nel 1986 al loro posto e se c'è ancora speranza di riportare l'Alfa ai fasti di un tempo.

**Massimiliano Zucchetti**

**C**on molta emozione ho letto il dossier sugli ultimi giorni di Arese su Ruote classiche di gennaio. Sono appassionato del marchio del Biscione da sempre e ho visitato i dintorni della fabbrica dismessa pochi mesi fa. Guardando le foto del vostro dossier ho riprovato le stesse emozioni che provai varcando l'ingresso del museo storico dell'Alfa Romeo. Intorno, un luogo desolato e deserto. Ancora i miei complimenti.

**Davide Santucci**

*Abbiamo ricevuto molte mail dopo la pubblicazione del dossier sugli ultimi giorni di Arese nel numero di gennaio. In effetti, ogni volta che si parla dell'Alfa Romeo, nel bene o nel male, i lettori rispondono numerosi dimostrando la loro passione per questo marchio, forse non abbastanza valorizzato dai vertici aziendali. Speriamo in una svolta.*

ANNIVERSARIO SONO PIÙ DI 100 LE AUTO IN MOSTRA CHE HANNO FATTO LA STORIA DEL MARCHIO DEL BISCIONE

## Il museo dell' Alfa Romeo «patrimonio culturale»

*Sarà posto sotto tutela dalla Soprintendenza Il Drake Enzo Ferrari: All' Alfa sanno fare i guanti persino alle mosche*

Non toccate le Alfa. Il museo del Biscione che si trova ad Arese si avvia a diventare bene storico e culturale e, come tale, viene messo sotto tutela dalla Soprintendenza. Motivazione: «La straordinaria importanza della raccolta di automobili del museo e del suo archivio storico». Sotto vincolo anche lo stabile del centro direzionale, «parte integrante e inscindibile rispetto ai beni in esso contenuti». Nonostante sia conosciuto solo ad appassionati e addetti ai lavori, quello di Arese è uno dei maggiori musei al mondo in ambito motoristico. D' altra parte la storia dell' Alfa - di cui si è celebrato il centenario il 24 giugno scorso - è la storia dell' auto. L' esposizione si trova a pochi minuti dall' uscita Arese dell' Autolaghi. Rade indicazioni conducono alle palazzine del centro direzionale: l' ultimo avamposto abitato nella landa sconfinata dei due milioni di metri quadrati e oltre che una volta ospitavano la città-fabbrica del Biscione. Quello che si vede all' interno (130 le vetture in esposizione) è solo una minima parte del patrimonio inestimabile del museo. Il resto si trova nel garage caveau sotterraneo. Qui ci sono le auto che fecero dire a Henry Ford: «Quando passa un' Alfa Romeo mi tolgo il cappello». E a Enzo Ferrari: «All' Alfa sanno fare i guanti alle mosche». Custoditi negli archivi l' atto notarile di fondazione dell' azienda, del giugno 1910, e le lettere che Mussolini, alfista della primora, inviava a Nicola Romeo per ordinarli di vincere. All' interno niente aria condizionata e lay out spartano. Non c' è l' ombra di un bar e tantomeno di un punto vendita con gadget e documentazione per gli appassionati. L' ingresso è gratuito, dal lunedì al venerdì. Stimare il valore presente è impossibile. Si parla di centinaia di milioni di euro. Un museo americano avrebbe offerto venti milioni di euro soltanto per l' Alfa 158 che alla guida di Nino Farina vinse il primo Gran Premio nel 1950. Dodicimila i visitatori nell' ultimo anno, in gran parte stranieri. Basta dare un' occhiata al registro degli ingressi di giornata: gli italiani sono una rarità, c' è gente che arriva da tutto il mondo, dalla Russia agli Stati Uniti, dall' Australia alla Finlandia. «Siamo stati noi di Arese a chiedere alla Soprintendenza di vincolare il museo - rivendica al telefono il sindaco della cittadina alle porte di Milano, Gianluigi Fornaro, Pdl -. L' azienda ci ha già portato via il lavoro, temevamo che da un giorno all' altro questo patrimonio storico del nostro territorio venisse a sparire». Tra i ruderi della fabbrica che fu, si vociferà che negli ultimi anni Fiat abbia meditato il passo indietro rispetto al rilancio del museo promesso negli anni scorsi. L' azienda aveva ottenuto l' autorizzazione per costruire persino un albergo vicino al centro direzionale. Oggi il quartier generale di Torino non si mostra indispettito per il provvedimento della soprintendenza. Al contrario, Fiat parla di «soddisfazione per una bell' esempio di collaborazione pubblico-privato nell' interesse del museo». Il procedimento avviato dalla Soprintendenza si concluderà entro la fine di gennaio. Eventuali osservazioni dovranno essere presentate dalla proprietà entro 140 giorni dalla comunicazione e quindi entro la fine di novembre. In base all' accordo di programma sull' area che a settembre sarà firmato - salvo colpi di scena - dal presidente della Regione oltre che dai sindaci di Lainate, Rho e Arese, a due passi dal museo sorgerà il centro commerciale più grande d' Europa. E villette, servizi, uffici. Riuscirà Milano a salvaguardare quel che resta di un pezzo glorioso della sua storia? Rita Querzè RIPRODUZIONE RISERVATA