

# CESSATA ATTIVITÀ

di Alfredo Albertini, con Archivio Quotidiano - Alfredo Albertini

**GRANDI  
INIZIATIVE**  
L'aspirazione verso  
nel 1960, ma la "Gialla"  
più tardi, alcune di  
cambio (soprattutto di  
una fabbrica Alfa  
Roméo. La fabbrica è  
intitolata al suo  
padre di nome  
quattro.

**IL PORTELLO NON BASTAVA PIÙ. IL NUOVO STABILIMENTO, VOLUTO  
FORTEMENTE DAL PRESIDENTE LURAGHI, AVREBBE APERTO  
ALL'ALFA NUOVE PROSPETTIVE DI SVILUPPO. MA L'INVAZIENZA DEI  
POLITICI NE SEGNO IL DECLINO. NELL'86 LA CESSIONE ALLA  
FIAT. SIAMO TORNATI A VEDERE CIÒ CHE RESTA DELLA FABBRICA**

Quelli di Torino l'ultimo dispetto ad Arse lo hanno fatto un mese fa, ai primi di dicembre, cambiando il nome della futura "147". Anche infatti aveva chiamato "Milano", ma qualcosa, in un momento, ha pensato che era di cattivo auspicio battendo con questo nome un'Alfa che con la città lombarda non ha più niente a che fare. Si chiamerà "Giulietta", lo stesso nome di una delle ultime vetture prodotte al Portello (1955-1964). Arse diventa così, per i vertici del gruppo Fiat, una parentesi da dimenticare, un nome sconosciuto che evoca l'Alfa, le Partecipazioni Statali, gli scioperi, la crisi dell'auto, la cassa integrazione, i licenziamenti. È pensoso che la fabbrica di Arse era una realtà che dava da vivere a oltre 20.000 dipendenti, più l'Industria, a chi produceva, nel periodo d'oro, 120.000



**PER  
GLI UOMINI  
DEL BISCIONE**  
1986 da sinistra: Leo  
Cassella, del Comitato  
Sindaco, Giuseppe  
Giuseppe Basso,  
Pierluigi Cesare Gallo  
Rajala e Leo Ravelli  
del Servizio.  
Esponente: A sinistra,  
la prima classe di  
motori appesi al soffitto  
con la "Gialla" 1000  
con SP 1100.



**OGGI  
IL MUOJO, ULTIMO  
RAGGIARDI**  
Fino al 1986, il Biscione era un  
tempio religioso.  
Ingresso di soffice  
matte grigio-blu.  
Lampadario "Doppio" in  
cristallo di altissimo  
A sinistra, una delle  
salle del museo, oltre  
al Museo della Casa  
del Biscione insieme  
all'Automobilium  
Roméo e al Centro  
Documentazione.



**NEI LABORATORI OGNI COMPONENTE  
VENIVA SOTTOPOSTO AI TEST PIU' SEVERI**



**ARRIVO TACIFREGA**

Un banco di prova sottopone gli alberi di trasmissione a carichi e a sollecitazioni elevatissime. In un'altra cella sperimentale del banco di collaudi vengono provati per ore i punti di rottura.



**CAMBIO SENZA FRESSIONE**

Ogni secondo un botolo meccanico immette una marcia diversa. Nel contempo il motore di collaudi è sottoposto a un cambio di momento e varia la frenata.



**IL SILINDRO È D'ORO**

Un prototipo "Mitsubishi" camoflettato con una macchina "Agri 8000" in camera pressurizzata. Qui il collaudo finali per individuare e ridurre le fonti di rumorosità.



**INQUINAZIONE AEREA**

In questo banco si collaudi il livello di inquinamento. La vettura è spinta contro l'aria soffocante con un tubo con aria a una velocità di 100 km/h. I sensori, nascosti in celle di plastica, servono per monitorare.



**ALLA RICERCA  
DEI 4 ACQUILA**

Un banco prova sottopone la camera di collaudi. Durante un collaudo si verificano le vibrazioni. Dopo l'informazione viene inviata, attraverso il sistema di rilevazione, agli ingegneri.



**IL PRIMA  
MA NON SI SPEZZA**

Una volta fissato il motore, si verificano le vibrazioni. Dopo l'informazione viene inviata, attraverso il sistema di rilevazione, agli ingegneri.



**INVECE  
PRIMA DI NASCERE**

Prima di essere in produzione, il motore viene sottoposto a collaudi. In questo banco si verificano le vibrazioni. Dopo l'informazione viene inviata, attraverso il sistema di rilevazione, agli ingegneri.

auto all'anno. Le origini dello stabilimento risalgono alla fine degli anni '50, quando la capacità produttiva nella storica sede del Piaggio (325 motori nel 1950, 23.113 nel 1955) divenne insufficiente a soddisfare una domanda in continua crescita. I primi reparti iniziarono l'attività nell'estate del 1962, quando la superficie coperta era già di 575.000 metri quadrati. Il primo modello prodotto fu la "Giulia Sprint GT", mentre la "Giulia" veniva assemblata al Piaggio e la sua produzione venne trasferita qui soltanto nel 1964. Nel 1966 le auto costruite furono 50.971, nel 1969 si superarono le centomila, nel 1970 l'anno scorso 126.000 motomigli. Giuseppe Longhi era il presidente e fu lui a volere il motore e il Centro Documentazione. Si dimise nel 1974 per divergenze con il presidente dell'Iri. Fatto statale proprietario dell'Alfa, si fece proprio da quell'alternanza, ebbe inizio il declino. Le rivendicazioni sindacali furono durissime, gli scioperi ostentati e l'autorità del Longhi, a un passo dalla fabbrica, spesso occupata. Ma tra chi si lavorava c'era grande solidarietà e anche un forte spirito di

**IL RITORNO  
DEI "QUARTETTI"**

La linea di montaggio della "Nuova Giulietta" nel 1975, quando si era cominciato il declino. In alto: un motore "1300" di 87 CV con motore "1000" di 55 CV con motore "1000" di 55 CV. La "Nuova Giulietta" ripropone la schiera "1000" di 55 CV con motore "1000" di 55 CV e differenziale a bracci e al retrotreno.





# SI SPENGO LE LUCI

È STATA RIMOSSA L'INSEGNA LUMINOSA SUL TETTO DELLA FABBRICA, UN TEMPO VISIBILE DALL'AUTOSTRADA. DENTRO, SI RESPIRA UN'ATMOSFERA DA DAY AFTER, POPOLATA DAI FANTASMI DI 20.000 DIPENDENTI. GLI INGRESSI SONO BLOCCATI DAI NEW JERSEY



## QUI SI FA IL NUOVO PROGETTO

Sotto la padiglione era stato sede la Direzione Tecnica e della Progettazione. Attualmente ospita un call center e una nuova, in attesa, Torre del controllo Centro Direzione.

**R**ingraziamo Arese ed investigatori e legittimo, mentre le prenotazioni, invece delle macchinari Alfa Romeo, vede Giuseppe Enrico Longhi (ex presidente), e poi, un po' più in là, vede Tazio Novati, vide Achille Venti. Davanti a uno dei cancelli il presidente dei Combattenti, slogan gli altri senza troppa convinzione con un magnifico anni Settanta. Qui ora

il cuore dello stabilimento, qui si sono svolte le più importanti lotte sindacali dell'ultimo secolo di un tempo ormai troppo lontano. Una parte dell'insediamento sono oggi dimostrate al campo di logistica, la palazzina della ex Direzione Tecnica serve da call center, l'originale edificio dell'architetto Gardella, dove c'era il Reparto Esigenze, è vuoto e inutilizzato da una cancellata arrugginita, il Centro Stile era per

avvicinare. In uno degli ingressi parzialmente che ospitano le auto di proprietà dei dipendenti (ci sono, di fortuna e nella, un'Alfa 77" spogliato dagli uomini. Un messaggio nel padiglione di un signore computer non è mai stato letto dal proprietario, forse tenuto al buio. Ma la vista più disolante è quella dell'ala", l'insediamento modigliano dove venivano collocate le auto finite, in attesa di essere

## QUI SI FA IL NUOVO ESPERIMENTO

È considerato "Museum" all'età di progetto dall'architetto Ignazio Gardella (1925 - 1998). È la sede del Reparto Esigenze che, prima e quello della Progettazione, era il luogo più segreto della fabbrica Oggi è vuoto



entrate nelle bianche o sui tetti per raggiungere i camionisti di mezzo mondo: una volta, infatti, si faceva lo stoccaggio delle produzioni, di nuovo lasciare il posto di lavoro, ma la Fiat ha costruito una paragona fino a primavera. Possiamo il nostro giorno intorno alla proprietà, ora diretta tra Fiat International società e commissioni e altre società, tra cui il colosso americano delle assicurazioni Allstate. L'unico che rimane così, lungo la

"Sino alle operazioni. Lavoro ad Arese", in questi giorni di gennaio, le ultime intelligenze di quella che era una grande fabbrica multiforme, di nuovo lasciare il posto di lavoro, ma la Fiat ha costruito una paragona fino a primavera. Possiamo il nostro giorno intorno alla proprietà, ora diretta tra Fiat International società e commissioni e altre società, tra cui il colosso americano delle assicurazioni Allstate. L'unico che rimane così, lungo la

Provinciale 119, seminata dalla vegetazione, la pista di collaudo. Ogni auto nuova veniva provata secondo una procedura molto severa: un minimo di otto e veniva spedita in fabbrica per essere stimolata. Chi non se qualifica del tentativo, tra dirigenti e dipendenti, che lasciarono l'Alfa Romeo per un secondo posto di servizio o deputato a Roma, il mai più passato da queste parti.

## I SEGRETI DELLA BRANCONIO

Sotto la stanza, una sala del reparto della fabbrica e dentro, una stanza di quella che era la pista di collaudo lungo che un fabbrica. Qui venivano provate tutte le auto, non appena uscivano dalla linea di montaggio.



## LE INSEGNE ARRABBIATE

A Arese, la signora è il suo figlio. L'azienda che appartiene al "Toro" di Bracciano della Alfa Romeo, che vediamo a destra, continua a volte, come si legge.

# PATRIMONIO DELL'UMANITÀ

INAUGURATO NEL 1976, RACCONTA I CENTO ANNI DI STORIA DELLA MARCA. NEI GIORNI FERIALI È APERTO AL PUBBLICO. LÌ DI FRONTE RESISTE, IN POCHI LOCALI "AUTOMOBILISMO STORICO", CHE GESTISCE LE VETTURE E IL CENTRO DOCUMENTAZIONE CON 80.000 FOTO

La mostra "Grande Punto" si avvicina lentamente alla sbavata della portantina dell'ingegner-direttore Centro Studi della Alfa Romeo di Arese, dove ha sede il museo. L'appuntamento è con il deposito del Centro Documentazione della marca, Marco Fazio. Abbiamo citato con aerea ragione il modello di auto con cui ci presentiamo: il custode infatti esce dalla guardiola, osserva la vettura e alza subito la sbarra: "È un modello del gruppo, potete entrare...". La regola infatti prevede che nelle aree di proprietà della Fiat si possa entrare solo con una delle auto di famiglia. Parloggiamo le "Punto" davanti al museo ed entriamo nel tempio della storia dell'Alfa, inaugurato nel 1976. Qui sono esposte 120 auto, la gran parte delle quali funzionanti. Oltre alle vetture ci sono anche motori, aeroplani e un emulatore della famosa musica Alfa Romeo prodotta nel primo dopoguerra. Le sale sono ampie, il percorso è ben studiato e i vari piani sono collegati da grandi

**SEI CILINDRI DI BUEGARDIA**  
La vettura della "6C 2300", modello di lusso prodotto a livello della seconda guerra mondiale. In primo piano, la Tourist 1900, dalla linea squadrata e aerodinamica.



**REGHETTA ALLA MOSE MOZZA**  
La "6C 1750 Gran Sport" del 1930: una vettura come questa, pilotata da Scuderi e Garbelli, vinse la Mille Miglia del 1930. Fu la vettura "regina" del mondo aperto solo nel primo fascio.



**PROTAGONISTA DEL TESTO-COME**  
Aggiornamenti, il percorso è diviso da tre sezioni: "Sport" e "Auto della 19" (1917) che sono il Complesso Monumento Sport del 1917 con Motorino, Lancia e Bianchi.



#### QUARANT'ANNI PER CORRERE

La "Vite" di "nonna" è tutto dentro la "Vite" del 1973 "Super". Quatt'anni prima infatti sulla colla e sulle fiancate il quadrifoglio bianco, segno del motore più sportivo.

#### IL SACERDO INTELLIGENTISSIMO

La "Giulietta" berlina del 1973 fu il primo motore che è grande efficienza, unito bene anche all'esterno. La berlina è prima gamma a cui si aggiunge "107" del 1974. Il modello economico con motore bicilindrico a iniezione elettronica, non ancora in produzione.

scale che offrono, a chi le disorde, una suggestiva panoramica della produzione della Casa. Poco a poco si sta facendo un libro che è l'apoteosi sia limitata ai soli giorni fierali per molti di budget. Ma è importante che il tempo di sia e che mostri quello che è stata l'Alfa nei suoi primi cento anni di storia. Quatt'anni di tempo c'è invece la sua polivalenza degli uffici della Direzione, un tempo all'italiana, oggi quasi deserta. La sede di "Automobilismo Storico", diretta da

Stefano Agazzi, deve lavorare gli ultimi sono dipendenti Alfa di Anno, è il piano terreno sono gli spazi locali a essere riscaldati, insieme a quelli del Centro Documentazione, che contiene ottantamila fotografie, disegni e filmati. I libri di uso e manutenzione, i manuali, i libri di storia, oltre a centinaia di libri tecnici, gli archivi dell'"Alfa" e all'atto di fondazione del 1910. E poi le corse, le immagini dei piloti, l'organizzazione aziendale. Il

responsabile, Marco Fazio, risponde a richieste che arrivano da tutto il mondo (8000 all'anno) per molti di questi più disposti. Di ogni Alfa uscita dalla linea di montaggio c'è una traccia: è sufficiente scrivere una mail con le informazioni all'Alfa.com con indicando il numero di telaio della vettura per avere come colore, informazioni e accessori, informazioni precise per l'appassionato che volente restituisce la sua Alfa nel rispetto delle caratteristiche originali. ■



#### LA SCHEDA

**Dove:** Via Alfa Romeo, 100 (Milano)  
**Ora:** 10.00-18.00 (sabato) e 10.00-17.00 (domenica)  
**Info:** 02.47411111  
**Indirizzo:** Via Alfa Romeo, 100 (Milano)

#### UNA COLLEZIONE DA VITRINA

È un'occasione unica per vedere una collezione di automobili, completamente restaurate, in un museo che non ha la forza della marca.



#### I MODELLI DI ARRE

### QUARANT'ANNI TRA GLORIA E DECLINO

La prima fu una "Giulia GT", l'ultima una Fiat "Multipla", alla quale sono affiancate tutte le immagini dell'ingegno e del gusto, in quanto la vettura promossa già assemblata da Mirafiori (anno record fu il 1973, grazie all'"Alfa", quando uscirono dalle porte del stabilimento 126.000 vetture, rispetto del 1971 con 62.000 unità).



**GIULIA BERLINA** (1964-75)  
17.000 esemplari in totale  
**GIULIA GT-CV** (1962-70)  
123.17 esemplari



**5700-2000** (1967-75) Produzione 101.800 (1750 e 2000) 2000 (nuova serie)



**ALFETTA GT-CV** (1970-85) 475.025 esemplari nelle versioni 1.6, 1.8, 2.0 e 4 cilindri a diesel



**ALFETTA GT-CV** (1974-85) 1.827 esemplari, anche con motore benzina 1.6 e 2.0



**MINI COOPER** (1971-80) 27.000 unità (Motori 1.1, 1.6, 1.8, 2.0 e 2.0 diesel)



**ALFA 6** (1976-80) 2.000.000 esemplari (Motori benzina e diesel da 1.2 a 2.3 litri)



**ALFA 90** (1984-87) 31.425 esemplari (Motori benzina e diesel da 1.2 a 2.3 litri)



**75** (1970-82) 286.770 esemplari (Motori benzina e a gasolio da 1.0 a 1.8)



**104** (1981-85) 288.757 esemplari (Motori da 1.1 a 1.8 litri, benzina e 2.0 turbodiesel)



**AUTONAVIGAZIONE** (1990-95) Forte della 2ª serie (92, 300) la popolarità di Anso



**CVT** (1986-2000) 36.750 esemplari (7 cilindri Alfa 4 cilindri Alfa di Anso)



**600 PANNA** (1986-2000) serie omologata "Fiat" (Alfa) della serie Alfa polifunzionale



**MULTIPLA e MULTIMIA** (2000-2005) serie omologata il montaggio dell'ingegnere

#### IL MUSEO DI TRASFERTA

### AMBASCIATORE DELL'ITALIA

La rivista di "Automobilismo Storico", grazie all'opera di affiliazione, gestisce la vettura del museo, alcune delle quali rappresentano l'Alfa Romeo nelle più importanti manifestazioni di auto storiche, dalla Mille Miglia alla Coppa d'Orò della Toscana, dal Festival of Speed di Goodwood, in Inghilterra, al Golden Ring russo. Il corso più gli eventi italiani, come "Rennovabili" a Parigi o "Sector Classic" a Evian, dove la Alfa storica vengono esposte accanto alle ultime novità della marca, sotto la direzione cura dell'ingegner Paolo Lamberti, responsabile degli "Iscritti". Tra le auto più richieste, la "6C 1500 Sport" del 1928 (telaio Fiat) sotto il grappolo del Campo, a Senna, durante la Mille Miglia del 2008, la "6C 2000" "Touring" del 1938 (4 cilindri, allungamento della para in telaio del Maxion, Svizzera, nel 2002).



# PER DIFENDERE LA BANDIERA

SONO SOLO TRE I TECNICI CHE CURANO LE VETTURE DESTINATE AL MUSEO. POCO, RISPETTO AI GRANDI MEZZI MESSI IN CAMPO DA CERTI MARCHI STRANIERI. EPPURE, A GOODWOOD COME ALLA MILLE MIGLIA, IL MARCHIO ALFA FA SEMPRE BELLA FIGURA.



CRISTOFORO  
GARAVITA

Il tecnico a che regge il motore. A destra: il tecnico che controlla il motore. In basso: il tecnico che controlla il motore. In basso: il tecnico che controlla il motore.

**N**el sotterraneo di Arese un'ultima dal nero abito non dovrebbe mai entrare. Le 120 vetture che si sono parafoggiate in doppia fila, esposte da un lato come, sono un'occasione irripetibile. Ci sono la "Giulia" scoperta che ospitò l'ex presidente della Repubblica Giuseppe Saragat in visita allo stabilimento, il prototipo della "1750" che recò sul cofano la scritta forse per deludere i fotografi, gli esemplari di granito nera ancora definitivi, bellissimi a sei cilindri d'antiquaria da restaurare dotate da qualche anno approntate. In fondo al garage, l'ultima, un tempo qui venivano curate le vetture dei massimi dirigenti della Casa, oggi si preparano le auto del museo che parteciperanno alle gare storiche. Chi lavora in questo reparto non può che essere un fedelissimo della marca, capace di riconoscere ogni segno del motore e diagnosticare all'istante il minimo malfunzionamento. Tre gli addetti: Maurizio Monti il capo, Guido Carotto e Alessandro Ripetti. Mentre il fotografabile nero di lavoro ne usa "2000 a due" o, al tempo stesso, sempre il vecchio un paio di motori al barile. Nel febbraio di ventidici anni fa la palazzina, giacchino decise di essere conservato in stato d'ogni giorno, promossi e pronti l'incarico scritto a bastonella, inconfondibile, che una volta campeggiava sul tetto del "silos". Qualcosa ancora spira da un giorno pensa essere almeno il suo posto. ■