

# ALFA, ADDIO AL MUSEO SALVIAMO LA COLLEZIONE

**A** 102 anni si ha tutto il diritto di riposare sugli allori. Invece, il marchio Alfa Romeo non smette di navigare in acque agitate. I suoi tifosi lo tengono sotto osservazione e qualunque evento lo riguardi è oggetto di discussioni infinite. Ciò dimostra, se vogliamo, quanto esso sia nel cuore di tanti automobilisti, ma anche quanto sia difficile gestirlo, sia per chi ne detiene la proprietà, sia per chi lo sostiene con la propria passione.

L'ultima querelle riguarda l'uscita di tre sodalizi (Alfa Romeo Owners Club Alfissima, Alfa Romeo Club Milano e Registro Italiano Giulia) dal Riar, il Registro Italiano Alfa Romeo, fondato nel 1962, che ha sede ad Arese, nella palazzina dell'ex Centro Direzionale. Motivo dell'"epurazione" una lettera inviata il 25 ottobre da otto club (tra cui, ovviamente, i tre citati) al presidente del Riar, Stefano d'Amico. In quella lettera i soci contestavano al registro due cose: la qualità e i costi dei servizi offerti e, soprattutto, il suo presunto allineamento con la posizione della Fiat circa il museo di Arese.

In una lettera ai club affiliati, D'Amico ha respinto le accuse, precisando che "...il museo è di proprietà dell'Alfa Romeo-Fiat Group Automobiles, unico a poter decidere come e quando restaurarlo e renderlo fruibile con buona pace di club e appassionati."

## La tutela del Ministero

Per capire come si è arrivati a tanto, si deve fare un passo indietro, al 7 febbraio del 2011, quando il gruppo Fiat chiude il museo di Arese. Ufficialmente per eseguire lavori di manutenzione, ma è facile interpretare la decisio-

ne come reazione al vincolo di tutela posto dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, che di fatto ne impedisce lo spostamento e lo smembramento.

Il vincolo, in fondo, è una onorificenza: riconosce il valore della collezione nell'ambito della sua sede storica. Ma è, appunto, un vincolo, perché impedisce alla Casa torinese, per esempio, di trasferire la collezione a Torino o di alienarla anche solo in parte.

## Il ricorso del gruppo Fiat

Il 5 aprile 2011 lo Studio Legale Sanino di Roma deposita al Tar della Lombardia un ricorso di Fiat Group e di Fiat Partecipazioni indirizzato al ministero stesso, alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia, al Comune di Arese, al Comune di Rho e al presidente della Giunta della Regione Lombardia.

Nel ricorso, che ha come oggetto anche l'Archivio Storico, l'officina e il Centro Documentazione di Automobilismo Storico, è scritto tra l'altro: "Viene descritta una realtà non corrispondente a quella in essere, nel senso che non sono presenti nel museo spazi destinati all'attività di servizio al pubblico quali accoglienza, merchandising, caffetteria, guardaroba, biglietteria eccetera".

Vi si legge inoltre: "Il vincolo è assolutamente sproporzionato in quanto ricomprende beni immobili assolutamente anonimi che vengono ingiustamente sottratti alla disponibilità del proprietario. (...) Sono stati sottoposti a vincolo anche beni (automobili e altri pezzi) in misura superiore al 60% la cui risalenza è ben inferiore ai cinquant'anni. (...)

Molte autovetture componenti la collezione sono beni chiaramente privi del carattere di rarità. (...) Sono stati considerati esemplari unici (le due "159" di F.1, ndr) vetture del tutto identiche nella loro conformazione originaria, la cui differenziazione deriva solo dalla normale esigenza di adattare le autovetture ai diversi circuiti o alla personalizzazione richiesta dal pilota". Spiegazioni e precisazioni che hanno fatto infuriare gli appassionati. "Ma come" essi dicono, "Peugeot, Mercedes-Benz, Audi, Porsche, Volkswagen e BMW costruiscono musei sempre più spettacolari e l'Alfa Romeo, che ha scritto pagine gloriose nella storia dell'automobilismo sportivo, non mette in mostra il suo patrimonio?"

Difficile dargli torto, anche perché il museo c'è già, progettato e costruito a questo scopo; e soprattutto c'è un patrimonio di 245 automobili, di cui 130 esposte.

## Arese, un'area da "liberare"

Il guaio è che l'edificio, inaugurato il 18 dicembre 1976, è compreso in un'immensa area di grande valore commerciale, quella dell'ex fabbrica di Arese, che deve trasformarsi in un'operazione immobiliare degna di Papeiron de' Paperoni. Val la pena ricordare che la Fiat si è spesso dimostrata più abile nelle speculazioni edilizie che nella produzione di automobili.

La tecnica era, ed è, la seguente: si acquista un marchio, si chiude l'attività industriale dello stabilimento e si destina l'area all'edilizia civile. La Lancia di Chivasso, l'Autobianchi di Desio, l'Innocenti di Lambrate sono solo alcuni esempi, i più eclatanti, di questa po-



ALESSANDRO BARTELETTI

**Un patrimonio di fedeltà**  
In basso da sinistra. 2010, raduno (privato) di vetture Alfa Romeo sulle Alpi francesi attorno al marchio del Biscione; una vista dei sotterranei del museo di Arese, con la "Disco Volante" coupé del 1953 in primo piano (in quanti sanno della sua esistenza?); la sala del museo dedicata alla "Giulia", che quest'anno festeggia i 50 anni.

litica. Ora che lo stesso destino tocca all'area industriale di Arese (900.000 m<sup>2</sup>), è abbastanza seccante per la Fiat che qualche appassionato si agiti in difesa del museo, su cui converrebbe invece stendere il velo dell'oblio.

### Una sede per i tre marchi

Il Riar sostiene la linea di condotta della Fiat, ma va capito: non è facile criticare i propri benefattori (Torino contribuisce alla gestione del registro). Perciò, nessuno si sorprenda se il presidente d'Amico, nella risposta ai club contestatori, tenta una difesa d'ufficio delle decisioni di Fiat. Sorprende piuttosto che il Riar arrivi a intimidire i dissidenti, fino a cacciarli, forte del potere di certificare le vetture dei soci (art. 60 del Codice della Strada) al pari dell'Asi e dei registri Fiat e Lancia.

Peccato, le divisioni non aiutano. Proprio in queste occasioni, invece, i club dovrebbero dimostrarsi coesi nel loro obiettivo. Che, a nostro parere, non è la difesa a oltranza dell'attuale sede della collezione, bensì la realizzazione di un grande museo che riunisca le vetture storiche dei tre grandi marchi italiani. Bisogna infatti accettare la realtà: Arese è obsoleto, inadeguato all'importanza del marchio e alla funzione che dovrebbe svolgere. Basterebbe che la Fiat confermasse il progetto di un nuovo polo museale per placare le polemiche. Ma finché scrive che le monoposto "159" non sono pezzi unici o che il 60 per cento dei pezzi non può essere sottoposto a vincoli perché ha un'età "ben inferiore ai 50 anni", continuerà solo a suscitare sospetti e ad alimentare polemiche tra i club, che poi si beccano tra loro come i polli di Renzo. **R**



ALFREDO ALBERTINI

## QUANDO IL MATTONE RENDE PIÙ DELL'AUTOMOBILE

**A**rese ha molti precedenti. Ci vorrebbe un libro per raccontare tutti i casi in cui la Fiat ha assorbito un'azienda e ne ha "terminato" l'attività (spesso anche il marchio) per trasformare l'area industriale che essa occupava in un quartiere residenziale. Ciò rientrava nel generale processo di espansione delle città, alimentato dalle stesse industrie che richiamavano masse di lavoratori dalle campagne. L'impetuosa trasformazione delle periferie, nell'Italia del primo e secondo dopoguerra, ha indubbiamente favorito la speculazione edilizia. Ecco i principali impianti che, dopo essere stati rilevati dalla Fiat, hanno lasciato spazio all'edilizia civile.

### ALFA ROMEO, località Portello (MI) ed Arese (MI)

Nel 1986 l'Alfa Romeo viene ceduta al gruppo Fiat dall'Iri, al cui timone sta Romano Prodi: nasce così la società Alfa Lancia Industriale. La superficie complessiva dell'area di Arese è di 900.000 m<sup>2</sup> sulla quale sono previsti interventi urbanistici di riqualificazione con destinazioni residenziali, commerciali e di verde pubblico. Su una parte della ex area del Portello e della ex Fiera Campionaria stanno nascendo invece i prestigiosi edifici di Citylife. Un'altra zona, anch'essa facente parte del vecchio Portello, è invece già stata edificata.

### AUTOBIANCHI, Desio (MI)

La fabbrica ex Bianchi, 140.000 m<sup>2</sup>, assorbita dalla Fiat nel 1968, continua la produzione fino al 1992 ("Y10", "126" e "Panda") e viene completamente demolita nel 2002. L'area è stata riconvertita in nuovi insediamenti produttivi e terziari.

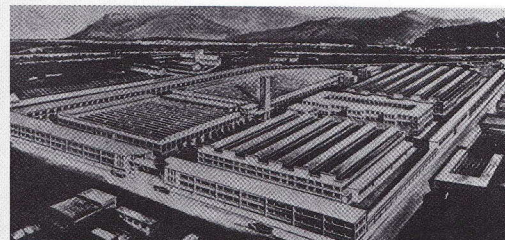
### INNOCENTI, Lambrate (MI)

Nel 1989 Fiat rileva l'Innocenti da Alejandro De Tomaso. Nel 1993 cessa la produzione della "Small" (evoluzione della "Mini 90") e lo stabilimento di via Rubattino (75.000 m<sup>2</sup>) viene chiuso definitivamente. Oggi su questa area sorgono centri commerciali e residenziali. Parte dei capannoni abbandonati sono tuttavia ancora in piedi.

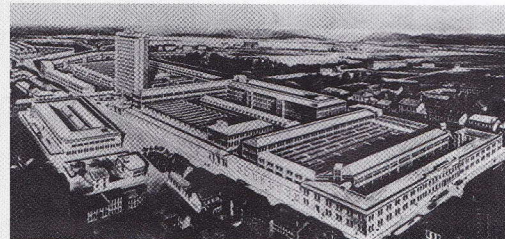
### LANCIA, Torino, Bolzano e Chivasso (TO)

Lo storico marchio passa nel 1969 alla Fiat, assieme agli stabilimenti di Torino (Borgo San Paolo, smantellato nei primi anni Novanta), di Bolzano (ancora attivi come Iveco per la costruzione di veicoli fuoristrada e militari; la produzione di veicoli industriali

Lancia è invece terminata nel 1974-75) e di Chivasso (attivo sino al 1992). La loro superficie complessiva era di oltre 1.700.000 m<sup>2</sup>. L'area di Chivasso è ora in fase di riconversione, quella di Borgo San Paolo sta diventando un centro residenziale, terziario e commerciale. Sono rimasti in piedi l'ex grattacielo degli uffici e la centrale termica (quest'ultima sede del museo della Fondazione Merz).



Fabbrica Lancia di Bolzano (ora Iveco)



Ex stabilimento Lancia di Torino

### OM, Brescia

Entra nel gruppo Fiat nel 1934. Nel 1975 viene fondata l'Iveco, che raggruppa varie aziende di proprietà Fiat (Fiat Veicoli Industriali, derivata dall'assorbimento della Spa; Lancia Veicoli Industriali di Bolzano; OM; Unic; Magirus). Parte dello stabilimento di Brescia viene demolito e su quell'area viene costruito un grande centro commerciale della Coop Lombardia. Ancora in attività invece un'altra parte della fabbrica, rinnovata nel 2009-10, dove si produce l'autocarro Iveco "Eurocargio".

### Spa, Torino

Passa sotto il controllo Fiat negli anni Venti, portando in dote gli stabilimenti Flag (Fabbrica Ligure Automobili Genova), che ha acquisito nel 1907, e dell'Aquila Italiana di via Cigliano, a Torino, suoi dal 1917 (diventati poi sede di Fiat Lubrificanti). Del patrimonio della Spa, Società Piemontese Automobili con sede in corso Ferrucci a Torino (8000 m<sup>2</sup> demoliti negli anni Novanta), fa parte anche la Scat (Società Ceirano Automobili Torino) di via Madama Cristina angolo corso Raffaello, assorbita nel 1932. L'ultimo stabilimento col marchio Spa, costruito nel 1945 sulle rive della Stura, è l'attuale Iveco di Torino.