



# 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 Deleidi

**S**gocciolo. Il riflesso di un marchio in una pozza d'acqua. Rumore di passi che rimbombano nell'immensità del capannone deserto. Aresè, 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

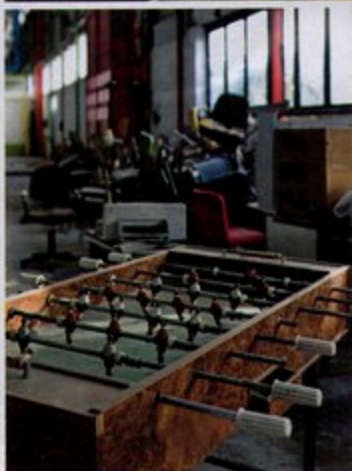
continua a pag. 80 >

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





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



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



» 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. Espone - 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

ROTTAMARE



“

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

”



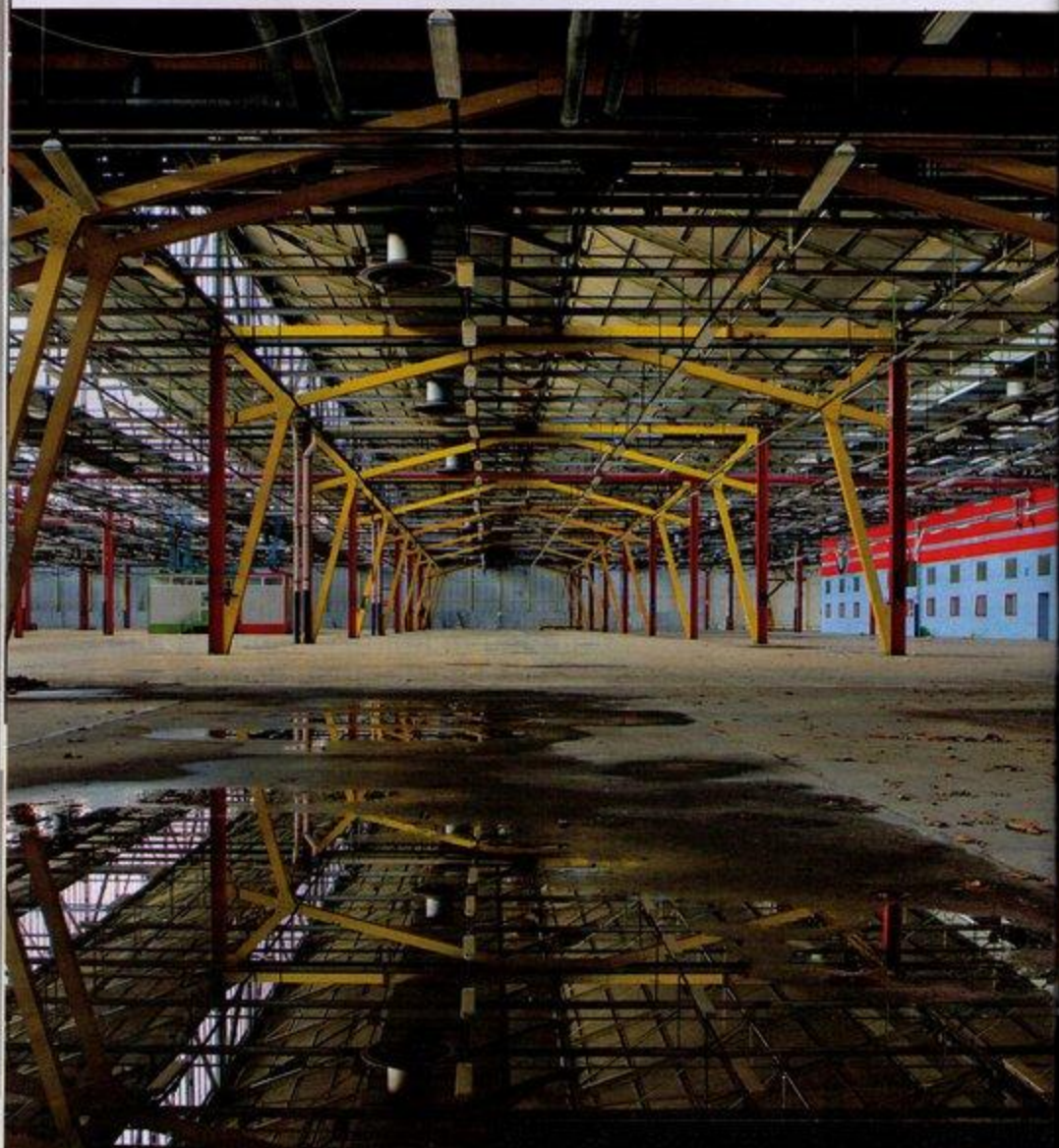
Centro Stile



Alfa Romeo



**ATTUALITÀ** C'era una volta una fabbrica



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



“ L'impianto era un villaggio autosufficiente, che produceva da sé anche la propria energia ”

ANONIMA LOMBARDA  
FABBRICA AUTOMOBILI

ALFA

MILANO

51 STRADA AL PORTELLO

7 TORREBELLETTA MILANO

1899







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

prio, qualcuno alla fonderia. Dove entriamo anche noi, per risentire ancora oggi l'acre odore di olio e di metallo sospeso nell'aria, aggirando le pozze d'acqua infiltrata attraverso il tetto malandato. Se chiudi un attimo gli occhi senti ancora il rumore, il calore delle colate roventi da cui nascevano i basamenti dei motori, di quel bialbero dal brontolio 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 «sporco» 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 ceste di materiali, testate, componenti, con scritto ovunque «rottamare», «trasferire», «buttare». Di tornare in angoli di capannoni deserti dove giacciono resti per i quali un collezionista potrebbe uccidere pur di averli: una 155 del DTM tedesco, che però, forse era solamente un «manichino» 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 seicette 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 robottino che «guidava» 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.

Com'era 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 prova motori che odorano di benzina e olio e gli strumenti coi cartelli «spostare 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, spostiamo 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 antro buio, ancora permeato dell'odore dell'olio e del metallo: era la fonderia (in alto), dove nascevano i basamenti dei motori, il reparto dove la fatica fisica degli operai era più forte