

Rinaldo Gianola

MILANO Adesso che l'Alfa Romeo di Arese rischia di chiudere per sempre, ora che uno dei grandi poli dell'Italia industriale è destinato a scomparire, per favore non veniteci a raccontare che la colpa è del crollo del mercato dell'auto, della recessione mondiale, dell'11 settembre e chissà cos'altro. Nessuno dica che questo sarebbe un sacrificio necessario per salvare la Fiat. E no, se proprio deve morire la vecchia Alfa di Arese allora l'orsignori non se la possono cavare così, giustificando con la crisi congiunturale lo scempio perpetrato in questi anni.

Perché la fine di Arese, noi che l'abbiamo raccontata, ammirata e temuta per anni e anni, era scritta, era segnata. Si poteva solo scommettere sul momento in cui sarebbe avvenuto il disastro, e forse è questo tremendo 2002 dell'era Berlusconi, ma non c'erano dubbi che quella fabbrica del Biscione sarebbe svanita. L'industria di Stato l'aveva costruita nel 1960 alle porte di Milano perché doveva sostituire lo storico impianto del Portello ormai troppo vecchio e troppo piccolo per rispondere alle richieste della motorizzazione di massa. Un fenomeno al quale anche l'Alfa Romeo, sotto la guida del formidabile Giuseppe Luraghi, voleva partecipare. Non c'è niente di più milanese dell'Alfa Romeo, non fosse altro per quel marchio col simbolo degli Sforza in campo bianco, così come non c'è niente di più internazionale del prestigio raccolto dalle auto uscite da Arese in quarant'anni di onorato servizio. Che Milano, quella della borghesia imprenditoriale, quella intellettuale, non reagisca con passione e forza davanti a questo affronto è solo la conferma della decadenza in cui la città silenziosamente si crogiola.

Che finisse male si poteva immaginare dalla fine del 1986, quando Bettino Craxi decise di privatizzare l'Alfa e di cederla alla Fiat. Per molti mesi, per la verità, l'unico candidato all'acquisto era sembrato la Ford. D'altra parte il vecchio Henry Ford aveva sempre ammirato la casa milanese: «Quando vedo passare un'Alfa Romeo mi levo il cappello» è la sua frase scritta sui libri. Ma all'ultimo momento arrivò la Fiat e vinse. Tralasciamo in questa triste occasione di rammentare feroci polemiche, dolorose inchieste giudiziarie che si occuparono di quella cessione e le lettere di Craxi dall'esilio di Hammamet che raccontava di imbarazzanti sottoscrizioni di miliardi del Lingotto al Psi. Gli Agnelli fecero un vero affare. Tutta l'Alfa venne valutata circa 1700 miliardi di vecchie lire: la Fiat si accollava 700 miliardi di debiti, in più versava 1050 miliardi di lire in cinque anni a partire dal 1993, in comode rate da 200 miliardi l'una, come se fosse una lavatrice.

La concentrazione industriale nelle mani della Fiat era enorme. Torino già deteneva il 55% del mercato nazionale dell'auto, l'Alfa arrivava al 6%. In tutto oltre il 60% del mercato era dominato dai marchi Fiat. Capito la concorrenza? Adesso però la Fiat è al di sotto del 30%.

I vertici del gruppo apparvero raggianti. Gianni Agnelli commentò: «Ci siamo annessi una provincia debole, in realtà l'operazione Alfa risale a vent'anni fa quando fu costruito lo stabilimento Alfasud di Po-

“ Dalla fabbrica sono uscite vetture che hanno trionfato nel mondo. La vendita di Craxi, i piani di Ghidella e le crisi, i limiti della sinistra e del sindacato



” Agnelli disse: ci siamo annessi una provincia debole. Romiti in Parlamento: garantiremo il lavoro. C'erano 14mila operai oggi la chiusura

# Chi ha distrutto l'Alfa Romeo di Arese

## Dalle promesse della Fiat allo smantellamento di un grande patrimonio industriale



migliano D'Arco, io già sapevo come sarebbe andata a finire, che sarebbe stato un disastro economico e che avremmo finito per ricomprarlo noi». Cesare Romiti, allora amministratore delegato, disse: «Craxi è certamente una personalità politica di altissimo livello, se fosse un giocatore di poker la prima cosa a cui penserebbe è alla combinazione più alta. Poi quando bluffa lo fa, ma mai senza aver niente in mano».

L'Alfa venne messa in una nuova società, l'Alfa Lancia Industriale, una creazione di Vittorio Ghidella, capo dell'auto che da lì a poco venne elimitato in una di quelle battaglie di potere che ogni tanto si combattono ai vertici del Lingotto. Ghidella aveva delle belle idee sull'Alfa e su Arese. Riteneva che si potesse sviluppare un polo industriale di vetture di alta gamma, si parlava di fare concorrenza alla Bmw. In effetti l'Al-

fa, che veniva descritta sull'orlo del fallimento, non era poi così male. Dopo appena un anno di gestione la Fiat, che non dispone di potere taumaturgico, l'aveva riportata in largo utile. Ma le fortune dell'Alfa venduta dall'Iri ai privati - un'operazione che il vecchio Luraghi in pensione definì "un meretricio" in un'intervista a Giorgio Bocca - non durarono molto. L'Alfa Lancia venne incorporata nella Fiat e Arese iniziò a perde-

re i pezzi.

C'era qualcosa che non tornava nella strategia di Torino. Quasi che si volesse ridimensionare Arese, piano piano, anno dopo anno, pezzo dopo pezzo. Eppure Romiti, sempre lui, si era presentato nel febbraio 1987 in Parlamento per un'audizione sulle prospettive dell'azienda del Biscione. Dichiarò, testuale, che la Fiat aveva comprato l'Alfa Romeo «per offrire la sicurezza del lavoro ai

dipendenti».

Invece la Fiat è passata sui lavoratori di Arese come il tagliaerba di Stephen King e la produzione non ha mai raggiunto i livelli ipotizzati da Torino. Bisogna ricordarsi i numeri dei documenti della Fiat, delle promesse che quindici anni fa delineavano un nuovo Rinascimento dell'auto. Secondo i piani della Fiat, l'Alfa Romeo avrebbe dovuto produrre circa 600mila vetture l'anno,

la maggior parte ad Arese; mediamente non ha mai superato le 150mila vetture. Tra il 1987, cioè il primo anno di gestione, e il 1990 la Fiat è intervenuta su Arese chiudendo interi reparti come la forgia e la fonderia, altri come le meccaniche e lo stampaggio sono stati ridimensionati, prima di sparire. Veniamo alla garanzia dei posti di lavoro di cui parlava Romiti. Nel 1985 Arese occupava 14.800 addetti, undici anni dopo, nel 1996, erano circa 4000, ma 2000 in cassa integrazione. Oggi i dipendenti sono meno di un migliaio.

Questo è il bilancio della Fiat ad Arese. C'è stata un'opera sistematica di smantellamento industriale, uno dei più grandi stabilimenti, con altissime professionalità di lavoratori che come pochi altri si identificavano

nella fabbrica - il capo partigiano Cino Moscatelli raccontava: «gli operai sono orgogliosi di portare lo stemma dell'Alfa» -, è stato progressivamente distrutto. Ogni volta che c'era uno starnuto sul mercato o al Lingotto, all'Alfa arrivava la polmonite. Certo Arese è sempre stata una fabbrica difficile, anche per la sinistra, anche per il sindacato. Un sindacalista come Antonio Pizzinato, già segretario generale della Cgil, quando era capo dei metalmeccanici milanesi raccontava che ogni volta che si presentava ad Arese a illustrare una piattaforma ne usciva con la piattaforma modificata. I capi del personale si lamentavano perché la fabbrica era diventata una cattedrale dei metalmeccanici. Anche il terrorismo brigatista comprese l'importanza di quel centro operaio, si insinuò, provocò danni e lutti prima che venisse eliminato.

La sinistra non comprese allora la necessità di aprire il mercato nazionale a un altro produttore, magari la Ford. Il Partito Comunista preferiva la soluzione italiana, così come qualche anno prima Lama, di fronte alla crisi della Innocenti, aveva detto che era meglio «la Fiat perché la conosciamo» invece dei giapponesi. Abituati per formazione culturale e tradizione politica a considerare la grande fabbrica tayloristica come la Fiat il centro del conflitto di classe, il centro del Paese, i comunisti non potevano assistere silenziosamente all'ingresso di un protagonista potente e sconosciuto come la Ford. Certo anche la sinistra poi ha pagato queste scelte. Per anni i dirigenti del Pci, del Pds, dei Ds, si sono interrogati sorpresi sulla ragione per cui ad Arese o nei comuni limitrofi, gli operai, i cassa integrati, i pensionati spostavano il voto su Bossi e sul venditore di sogni di Arcore.

Non si può tornare indietro, ma forse se fosse arrivata la Ford Arese oggi non sarebbe ridotta in questo stato. In una delle ultime ristrutturazioni i sindacati e la sinistra hanno accettato il progetto della vettura ecologica. Roba da matti. Dal rombo del motore Alfa, dal mito della Duetto de «Il Laureato» all'auto ecologica che non si venderà mai. La Ford, ecco che ritorna, ha deciso di interrompere la produzione di vetture ecologiche perché costano troppo e nessuna le vuole. L'epilogo di Arese è triste, ma purtroppo ci sarà un'altra puntata. Tra qualche mese arriverà Rick Wagner, presidente della General Motors, col largo sorriso, annuncerà con le parole di Agnelli: «Ci siamo annessi una provincia debole».

In alto l'uscita degli operai dallo stabilimento Alfa di Arese (foto Emblema)



### Panzeri (Cgil): Milano non può perdere l'auto

MILANO Cessa anche la produzione dell'auto ecologica - che verrà trasferita a Torino - nella storica fabbrica Alfa di Arese. E quasi tutti i mille lavoratori dello stabilimento di Arese andranno in cassa integrazione straordinaria dal prossimo dicembre.

Intanto, la parola torna agli addetti ai lavori, politici e sindacalisti. «Perdere l'industria dell'auto sarebbe gravissimo», dice Antonio Panzeri, segretario della Camera del lavoro di Milano. Secondo Panzeri «è indispensabile richiedere la predisposizione di un progetto industriale da parte di Fiat che investa in qualità». «Per Arese - prosegue - è necessario si dia piena e completa implementazione al progetto di reindustrializzazione dell'area. Ci aspettiamo un ruolo decisamente più

attivo da parte della Regione Lombardia», a partire dall'incontro previsto per oggi. Ad Arese resteranno altre attività di Fiat Auto, ma da lì non uscirà più un'automobile. Mentre per i mille lavoratori addetti alla produzione dell'auto a basso impatto ambientale, che non potranno essere accompagnati alla pensione, è prevista la ricollocazione in altri settori, la riqualificazione professionale in vista di nuovi impieghi. Intanto il sindacato di base (Slaicobas e Flmuniti Cub) ha proclamato per oggi uno sciopero dalle 9.15 alle 11.15. Il sindacato di base ritiene che la salvaguardia dell'occupazione ad Arese e nel gruppo «spazi necessariamente attraverso l'uscita dalla Fiat della famiglia Agnelli».

Carlo Brambilla

MILANO «Gianin Lamera» (Giovannino Lamiera, in dialetto milanese): Umberto Bossi parlando di Giovanni Agnelli, nei comizi come in privato, non ha quasi mai rinunciato ad sberleffi del soprannome significante una sorta di «meccanico pasticciatore». Un messaggio espressivo inconfondibile per rimarcare il distacco politico da tutto quello che Agnelli poteva rappresentare per la Lega: la grande industria assistita, il regime monopolistico dell'auto italiana, il deus ex machina di tutte le operazioni finanziarie del Paese, controllate da Mediobanca. Insomma il capitalismo «che danneggia il Nord» e quindi comprime e tiranneggia la piccola e media impresa (oggi è molto diversa la situazione: i rapporti fra i piccoli imprenditori soprattutto del Nord Est e il Carroccio si sono deteriorati), di cui per anni la Lega è stata l'indiscusso rappresentante politico più ruspante.

No, non c'è mai stato feeling. Nemmeno quando Bossi fece colare a picco il primo Governo Berlusconi e ricevette, molto trasversalmen-

# L'odio leghista per la grande industria

Bossi individua nel Lingotto «il capitalismo che danneggia il Nord», gli scontri col «tecnocrate» Ruggiero

te, il plauso del Gotta della Fiat: sotto forma di una battuta: «Però, quello ha due... così». Bossi sorride ma non mollò mai la presa. La vis polemica con la Fiat fu sempre molto aspra. La stessa usata al congresso di Bologna del 1994, quando stava stringendosi il primo patto con Ber-

lusconi. Allora il Senatur pronunciò la sua prima vera requisitoria, tutta sotto forma di domande retoriche, e tentò di dimostrare la tesi che Tangentopoli era un fatto meno grave dei guasti provocati dalla Fiat. Disse: «Agnelli con quali soldi ha costruito gli stabilimenti dell'Alfa? Perché ancora ha pagato solo un terzo del suo debito? Perché si è opposto alla cessione dell'Alfa a un gruppo straniero che ne avrebbe garantito la sopravvivenza e i livelli di occupazione? Perché fa costruire molti modelli delle sue auto in Paesi stranieri, sfruttando il fatto che la manodopera costa meno? Bisognerebbe chiedergli (e non solo a lui) perché in questo momento di crisi fallimentare dell'economia italiana egli non aiuti ritirando una parte dei suoi capitali dispersi nel mondo dei pa-

disi fiscali, per aiutare i cassintegrati, i disoccupati, magari utilizzando certificati obbligazionari a lunga scadenza...».

Questo era il pensiero leghista che è rimasto inalterato negli anni. Una posizione che ha collocato la Lega in perenne guerra col colosso di Torino. Ora Bossi, nelle vesti di ministro, si tiene lontano dalla polemica diretta. Il tempo degli sberleffi irridenti all'Avvocato è passato. Ma la sostanza politica non è mai mutata. Troppo recente per essere dimenticato il commento alle dimissioni-licenziamento del ministro degli Esteri Renato Ruggiero, la cui candidatura era stata caldeggiata dallo stesso Agnelli, accompagnato da Kissinger nel famoso incontro con Berlusconi. Bossi fece ancora ricorso al dialetto, ma per esprimersi usò il

napoletano: «Oggi è una bella jurnata». Era stato fatto fuori in modo brutale un uomo della Fiat. Spazzato via al termine di un estenuante lavoro al corpo condotto proprio da Bossi in persona e assolutamente condiviso dal Premier in materia di Europa ed europeismo. Ogni giorno Bossi sparava su Ruggiero, il «tecnocrate», il «tecnocrate» e via elencando.

No, non c'è mai stato feeling. Ora Bossi ha passato il testimone ai fidi colonnelli. Tocca a loro sventolare la bandiera padanista contro il «nemico» di Mirafiori. Ma con prudenza. E in questa crisi della Fiat sono soprattutto i leghisti torinesi a parlare. L'eurodeputato Mario Borghezio tuona contro la sinistra locale e nazionale, ma non infierisce: «Basta versare lacrime di cocodrill-

lo sulla Fiat. Occorrono soluzioni nuove». E invoca una «riforma renana», sul modello della Volkswagen. Il presidente del consiglio regionale del Piemonte, Roberto Cota, punta l'indice sugli «errori gestionali e politici commessi dalla dirigenza Fiat». Ma siamo all'acqua di rose. Il pensie-

ro leghista e bossiano d'un tempo, l'ha sfoggiato il consigliere regionale Pierluigi Marengo, meno di una settimana fa, intervenendo nell'assemblea regionale. Marengo non è della Lega. È di Forza Italia, è del partito di Berlusconi. L'ha fatto con feroce cinismo cantando l'inno funebre alla «disfatta della Fiat». «Finalmente non c'è più la Fiat, non c'è più la cultura Fiat» e «questo è ottimismo per il nostro territorio, perché la Fiat era il Marcio».

L'estremismo della Lega è passato osmoticamente in Forza Italia. Ma senza applausi perché ora gli esponenti del Carroccio stanno tentando di giocare un'altra partita, cercando di mettere il cappello su un eventuale aiuto del Governo alla Fiat. Il ministro Maroni si è già fatto avanti: «Stiamo studiando delle soluzioni». Anche se il vicepresidente dei deputati leghisti, Guido Rossi, avverte: «La Fiat deve assumersi le proprie responsabilità e non può chiedere aiuto ogni momento». Ma sintetizza il presidente della commissione Bilancio della Camera, Giancarlo Rigoletti: «Il Governo e lo Stato non possono ignorare la crisi della Fiat, quindi bisogna intervenire».

Il signorile Borghezio sostiene che «non bisogna versare lacrime per l'azienda» si deve arrangiare da sola