

FINE STAGIONE

Non vorremmo disturbare il manager dei due mondi Sergio Marchionne impegnato a rettificare le accuse di usura al governo americano e a preparare l'imminente epocale incontro con Silvio Berlusconi, nè tantomeno pensiamo di distrarre la politica e le istituzioni con una vecchia storia che ormai non interessa più nessuno, però qualcuno si deve pur occupare degli ultimi 170 operai dell'Alfa Romeo di Arese, i sopravvissuti, ancora per pochi giorni, di una bella storia di industria e di lavoro.

Mettiamo subito le cose in chiaro, siamo realisti, così nessuno può accusarci di non comprendere le ragioni dei modernizzatori: l'Alfa di Arese è morta, sepolta, distrutta. Non è rimasto nulla, hanno tolto perfino la grande scritta Alfa Romeo con il biscione degli Sforza che i milanesi vedevano passando sull'Autostrada dei Laghi quando si mettevano in coda per il week end. La Fiat ci ha messo 25 anni (rilevò l'Alfa Romeo dall'Iri nel 1986, strappandola alla Ford grazie a Craxi), però è riuscita a mandare a casa migliaia e migliaia di dipendenti, a cessare la produzione, a trasferire i macchinari a Torino e della vecchia Alfa resterà ad Arese, almeno per ora, solo il Museo con i bolidi rossi. Pomigliano d'Arco, l'altra grande fabbrica dell'Alfa, ha subito il diktat di Marchionne e produrrà nel 2012 la Nuova Panda, se andrà tutto bene.

Ad Arese sono rimasti 170 mohicani, gli ultimi operai: 131 della Fiat, 39 in carico alla Powertrain. Già un anno fa la Fiat aveva proposto il trasferimento a Mirafiori oppure tanti saluti, a casa. Adesso ci risiamo, dopo l'ennesimo anno di cassa integrazione. In questi dodici mesi un centinaio di lavoratori ha trovato altre occupazioni, ne rimangono 170: i più giovani sono quarantenni, i più anziani hanno passato i 50. Il Lingotto, forse, potrebbe dare un incentivo - 50 o 60 mila euro - a ciascun lavoratore disposto a dimettersi. Con una cifra complessiva inferiore al milione di euro, l'equivalente dell'ingaggio annuale di qualche riserva della Juventus, Marchionne si libererebbe così definitivamente di Arese.

Anche se ormai da tempo era finita la missione di questo polo produttivo, tra i più importanti dell'Italia del boom, che fino a trent'anni fa occupava 18mila addetti e altri 4mila stavano al vecchio Portello, dove oggi spuntano



L'Alfa Romeo di Arese, trent'anni fa

Rinaldo Gianola

GLI ULTIMI MOHICANI DI ARESE

Della storica fabbrica dell'Alfa Romeo restano ancora per pochi giorni 170 operai. Tutto finito. Milano, intanto, è distratta dal bunga bunga

grattacieli, uffici, case su case nell'ennesima speculazione milanese, anche se appare inutile guardare al passato per trovare speranze di futuro, però l'opinione pubblica, almeno quel che rimane, dovrebbe riflettere un momento su questo epilogo industriale e soprattutto sulla drammatica perdita di valore, anche culturale e sociale, del lavoro. In questa Italia disastrosa bisogna aggrapparsi a quelli che resistono, anche ai piccoli gesti.

Alla vigilia di Natale una delegazione di lavoratori dell'Alfa di Arese si era recata dal console tedesco a Milano per sollecitare un intervento a favore del possibile acquisto del marchio italiano da parte della Volkswagen, la grande casa automobilistica che aveva manifestato interesse per le auto del Biscione. Un'iniziativa forse ingenua, ma che testimonia il forte attaccamento di un gruppo di lavoratori alla loro azienda, al loro posto, alla loro comunità. Negli ultimi dieci anni, da quando la Fiat ha iniziato a smantellare la fabbrica (prima i motori, poi le carrozzerie, infine anche la sperimentazione e la progettazione del centro stile) si sono susseguiti piani di rilancio, accordi di programma, ipotesi di reindustrializzazione, di diversificazione che non hanno portato da nessuna parte. Arese doveva produrre l'auto ecologica, poi diventare un polo logistico, quindi accogliere le officine dell'Atm (l'azienda dei trasporti di Milano). C'è chi ha immaginato anche il trasferimento di Chinatown sotto i capannoni dell'Alfa...

Nessun progetto industriale è mai arrivato a compimento, l'area è stata in larga parte rilevata da un gruppo americano con soci bresciani e ora si guarda all'accordo di programma, che coinvolge i comuni di Arese, Lainate e Rho, destinato a cambiare la funzione dell'enorme territorio. Il destino pare segnato: centri commerciali, supermercati, un po' di casette, qualche giardino. Insomma, la solita storia.

La fine dell'Alfa di Arese non sorprende nessuno, anche se è davvero una perdita. Milano è occupata con lo smog, il bunga bunga del premier, mentre si scalda, si fa per dire, la campagna elettorale per il sindaco. Gli operai, anche loro, non hanno più la forza di protestare. Un predecessore di Marchionne alla guida della Fiat, Cesare Romiti, disse un quarto di secolo fa: «Abbiamo comprato l'Alfa Romeo per offrire la sicurezza del lavoro ai dipendenti». Appunto. ♦