DOPPIOZERO

Tol’jatti, da città del futuro a passato prossimo

Giovanni Savino
15 Febbraio 2021

Nel 1930 lo scrittore M. Il’in (pseudonimo di Il’ja Maršak, fratello del più noto Samuil, poeta e autore di numerosi racconti per l’infanzia) scriveva nel suo *Rasskaz o velikom plane* ("Racconto sul grande piano"), libro per ragazzi sul primo piano quinquennale, che il centro della nuova città futura non sarà un castello o un mercato, ma una fabbrica. Soltanto un anno prima iniziava la costruzione della prima “nuova città”, Magnitogorsk, dove la vita del centro urbano ruotava attorno al nuovo stabilimento metallurgico, presto diventato uno dei principali punti di forza dell’industrializzazione sovietica. Apparvero altri luoghi sulla carta dell’Urss, nel corso dei decenni, sorti in virtù delle necessità economiche e produttive del paese: le *naukogrady* (città scientifiche), dedicate allo sviluppo della ricerca in vari settori dell’industria con possibili applicazioni militari – si veda il caso della prima, Obninsk, fondata nel 1946 e sede del primo reattore nucleare per scopi civili; le città chiuse, categoria dove rientravano parzialmente anche le *naukogrady*, ma comprendenti anche centri dedicati alla produzione d’armamenti, e, infine, le *monogoroda*, le monocittà, insediamenti dove la principale se non unica attività economica e industriale è rappresentata dalla fabbrica che ne domina anche la vita quotidiana.

Di quest’ultima categoria, Tol’jatti è stata la città più grande in Unione Sovietica, e ancora oggi ne è il centro urbano più rappresentativo in Russia. Nota in Italia come Togliattigrad, la città presenta alcune caratteristiche dei centri fondati per rispondere alle esigenze dell’economia pianificata e dello sfruttamento delle risorse naturali, ma ha anche una propria storia prima del 1966, anno in cui inizia la costruzione della Vaz (*Volžskij avtomobil’nyj zavod* – Fabbrica d’automobili del Volga), il più grande stabilimento dell’industria dell’auto in Urss e in Russia. Il caso di Tol’jatti è interessante perché vi è una ridefinizione dello spazio regionale, attuatasi con la costruzione della centrale idroelettrica di Žiguli nel corso degli anni Cinquanta e la formazione del bacino di Samara, che comportarono l’allagamento di gran parte del centro di Stavropol’ sul Volga (il nome della città prima del 1964) e il trasferimento degli abitanti sulle nuove rive del fiume. Con l’accordo raggiunto tra Fiat e governo sovietico, viene progettato un nuovo quartiere per ospitare i lavoratori della Vaz e delle attività costituitesi attorno alle necessità dello stabilimento, Avtograd (città dell’auto), in seguito ufficialmente ribattezzato Avtozavodskij rajon (quartiere dell’auto).

È da queste vicende che prende spunto un libro uscito recentemente a firma del geografo urbano Guido Sechi, ricercatore presso l’Università della Lettonia a Riga, e del fotografo Michele Cera, *Tolyatti: Exploring Post-Soviet Spaces*, pubblicato dalla V-A-C Press, iniziativa editoriale dell’omonima fondazione culturale russa, punto di riferimento di rilievo per l’arte contemporanea non solo in Russia. La ricerca presentata dai due autori italiani prova a interrogarsi su quanto resti del contesto in cui è nata Tol’jatti oggi, di quali istanze siano sopravvissute nel lungo trentennio seguito alla caduta del sistema sovietico e di che rapporto vi sia tra gli abitanti e lo spazio urbano, tra una società inquadrata nell’economia del mercato globale e un’architettura pensata e realizzata in un contesto totalmente altro. A riassumere in un certo senso i filoni di ricerca dei due studiosi è una fotografia scattata da Michele Cera presentata a pagina 46, dove si vede una bambina seduta ai margini di un’aiuola di uno dei quattro boulevard di Avtograd, e accanto a lei vi è un pony intento a brucare,

mentre sullo sfondo si staglia la caratteristica cupola dorata a cipolla di una chiesa ortodossa di nuova costruzione, in contrasto con la cornice fatta di abitazioni sovietiche a nove piani.

Una fotografia “animata”, dove la presenza delle persone è visibile e si avverte, non un caso ma una scelta interpretativa, che viene rivendicata nell’introduzione di Guido Sechi, dove si nota come nella rappresentazione dell’architettura sovietica spesso sia assente proprio chi la abita e la vive, in un esercizio orientalista che vede il paesaggio urbano dell’ex Urss una specie di paesaggio senza vita, dove si presentano senza soluzione di continuità relitti e rovine, svuotati di ogni significato e marginali per la società contemporanea. Vi sono anche delle ragioni in questo senso legate ai processi di periferizzazione che vedono anche Tol’jatti coinvolta, a causa del suo carattere di monocittà e della crisi del settore automobilistico in Russia, ma quanto questi processi incidano poi sul rapporto degli abitanti di Avtograd con il proprio paesaggio è questione ancora irrisolta. Come si sottolinea nelle conclusioni, il quartiere dell’auto, che rappresenta da solo più della metà della popolazione cittadina, difficilmente può essere definito come un ghetto, perché vi mancano le logiche e gli elementi tipici di quei processi, e, anzi, vi è una composizione sociale mista, probabilmente frutto proprio della pianificazione adottata nella costruzione del centro.

Una nuova società necessita di un nuovo spazio, era l’assunto delle utopie architettoniche degli anni Venti, e da qui bisogna partire per comprendere le direttrici dell’architettura sovietica degli anni Sessanta. La monocittà si sviluppa come spazio attraverso una relazione triangolare, ai cui vertici vi sono il centro urbano, lo stabilimento industriale e i servizi di welfare, questi ultimi assicurati dalla fabbrica come ente preposto a far da garante al patto sociale tra popolo e stato in Urss. Uno spazio che da immaginato e poi cartaceo spesso

si realizza attraverso la costruzione di edifici in serie, basati sulla tecnologia dei pannelli, e che vedono i servizi (scuola, spazi giochi e ricreativi) come parte integrante della vita quotidiana degli abitanti: è la logica del *mikrorayon* (miniquartiere), unità abitativa che si afferma con le politiche di Nikita Krusciov alla fine degli anni Cinquanta, frutto della necessità di rispondere a una forte emergenza abitativa non del tutto soddisfatta dalla ricostruzione del dopoguerra. A far da laboratorio degli esperimenti di quel periodo è l'area sud-occidentale di Mosca, dove si sviluppa un intero quartiere, ?erëmuški, considerato all'avanguardia per le tecniche di costruzione e progettazione.

Casa per tutti (o quasi), velocità ed economicità nella costruzione, essenzialità dell'architettura: sono questi i tre cardini attorno cui ruota la politica abitativa kruscioviana, in una concezione egalitarista e di integrazione dello e nello spazio, di cui le *chruš?ëvki*, le caratteristiche case prefabbricate di solito a cinque piani, ne rappresentano il compimento. Tol'jatti però si sviluppa in un periodo particolare, immediatamente successivo alla deposizione di Krusciov dalla posizione di segretario generale, e segnato dall'ascesa di Leonid Brežnev al potere, con il passaggio a una visione tecnocratica della gestione del presente e del patto sociale sovietico.

È possibile identificare Avtograd come l'ultimo sviluppo delle "città del futuro", partito con la costruzione di Magnitogorsk come centro dell'industrializzazione, Obninsk quale naukograd dell'atomo e infine Avtograd e Tol'jatti, espressione della ricerca di una risposta all'emergere della richiesta di accedere all'auto di massa, in un percorso che va dal primo piano quinquennale alla società dei consumi, quest'ultima nelle forme peculiari dell'Urss. Questi momenti sono ben individuati nel libro, e sono spiegati nell'introduzione attraverso l'individuazione delle tre influenze alla base della costruzione della città: le ambizioni egalitarie dell'età post-

rivoluzionaria si incontrano con il monumentalismo dell'età staliniana e con il modernismo, che stava conoscendo negli anni Sessanta una fase di fioritura, di cui l'esempio della Brasilia di Oscar Niemeyer e Lucio Costa è emblematico. Assieme a queste influenze, nella progettazione di Avtograd vi sono reminiscenze dell'utopia di Le Corbusier, e nella struttura ortagonale è possibile intravedere le tracce del progetto della Ville Radieuse.

Ma progettazione e pianificazione incontrano anche difficoltà, dovute alle rigidità dirigiste dell'epoca brežneviana e, in seguito, ai problemi causati dai tagli di bilancio. L'edificio centrale di Avtograd, il *Dvorec kul'tury, iskusstva i tvor?estva* (Palazzo della cultura, dell'arte e della creatività), dall'architettura imponente e dagli spazi enormi, viene completato solo nel 1988, a ben 17 anni dalla sua progettazione. Oggi ad Avtograd vi sono 430.000 residenti, più del 60% dell'intera popolazione di Tol'jatti, e alcuni segni del trentennio post-sovietico sono presenti e ben rappresentati nelle fotografie del libro: un centro commerciale tra un mercatino e i condomini degli anni Settanta (pag.92), una *?asovnaja*, cappella, bianchissima e appena costruita davanti a un edificio amministrativo della tarda età sovietica (pag.96).

Il lavoro di Cera e Sechi, pubblicato in edizione bilingue – russo e inglese, si inserisce in una tradizione di interesse della cultura e della ricerca italiana su Togliattigrad, ma distinguendosi per un tentativo, molto riuscito, di raccontarne attraverso la fotografia e l'osservazione partecipata lo spazio urbano e i suoi abitanti. Nella lettura del libro e nell'osservazione delle fotografie è inevitabile pensare alle parole di Primo Levi su Tol'jatti, dove si era recato più volte per lavoro, e sulla sua volontà di raccontare degli operai specializzati lì inviati dalla Fiat e da altre ditte, perché gli autori son riusciti nell'intento di togliere dall'anonimato uno spazio urbano importante, e di criticarne interpretazioni orientaliste.

M. Cera, G. Sechi, *Tolyatti: Exploring Post-Soviet Spaces/Tol'jatti: issledovanie postsovetskich prostranstv*, V-A-C press, Moscow 2020

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO

TOLYATTI
ТОЛЬЯТТИ
Exploring Post-Soviet Spaces