

Ritorno a Togliatti: cosa resta della città russa cresciuta attorno alla Fiat

A metà Anni 70 la fabbrica produceva 600 mila vetture all'anno destinate al mercato sovietico. Oggi appartiene al gruppo Renault-Nissan che vi realizza le Lada e altri marchi minori



CLAUDIO GIUNTA, GIOVANNA SILVA 21 Luglio 2019

I. LA COSA

TOGLIATTI. Noi – una che fa le foto e uno che scrive – atterriamo a Samara comodamente da Roma via Mosca, temperatura tardo-primaverile, un trolley leggero a testa, musica nello smartphone e cuffie per vincere la noia del viaggio, pasto vegano prenotato per tempo all'Aeroflot. Cinquant'anni fa era tutto infinitamente più lungo, difficile e faticoso, e intanto ci si trascinava dietro certi valigioni che oggi neanche riusciamo a immaginarci: con venti cambi di biancheria, il vestito buono per le serate di gala, i più provinciali gli spaghetti. In più, si era purtroppo nell'era pre-riscaldamento globale. Giuseppe Garesio partì da Carignano, Torino, il giorno di Pasquetta del 1970, con le primule nei prati e i mandorli in fiore. Appuntamento la mattina presto in Piazza Carlo Felice, a Torino, col resto della squadra, navetta Fiat per l'aeroporto di Milano, e da lì l'aereo per Mosca. Oggi si fa

presto a dirlo, ma gente sui venticinque anni come Garesio non aveva mai veramente viaggiato, se non a Venezia per le nozze, non era mai uscita dall'Italia, non aveva mai preso un aereo, non sapeva l'inglese (ma non lo sapeva nessuno, in Italia). Del posto in cui stavano andando per viverci sei mesi avevano visto tutt'al più qualche foto.

A Mosca c'era la neve, ma non una neve qualsiasi, precisa Garesio, una neve sovietica «da far spavento». Gli aerei per il sud non partivano, bisognava prendere il treno. Vennero a prelevarli con un autobus, attraversarono Mosca al buio, li scaricarono in una stazione immensa e lì salirono su un treno in cui – doveva essere questo, il comunismo – non sembravano esserci vagoni di prima, seconda o terza classe, erano tutti comunisticamente grigi, puzzolenti e anneriti dal riscaldamento a carbone, e dopo diciotto ore di viaggio tra muraglie di neve, con i villaggi che si intravedevano all'orizzonte, in compagnia dei contadini che tornavano dai mercati di Mosca con le sporte vuote, masticando semi di girasole e sputando le bucce («all'arrivo il pavimento del vagone era coperto da uno strato di melma, le scarpe facevano sciaf, come in una pozzanghera»), dopo diciotto ore arrivarono a Togliatti. Trasferimento in uno dei nuovi micro-appartamenti costruiti per il personale (di alberghi decenti ce n'erano solo due, lo Zhigulì e il Volga, ed erano pieni): due stanze con due letti ciascuna, soggiorno e bagno comune, e basta. La mattina dopo appuntamento presto col bus per la fabbrica: primo giorno di lavoro. Intorno, ancora neve, ma – si era a fine marzo – anche i primi segni di disgelo: «lì aprile è il mese della fanghiglia».



Palmiro Togliatti era morto da appena sei anni, ma aveva già dato il nome a una città, e in quella città si era deciso, verso la metà degli anni Sessanta, di costruire uno stabilimento per la produzione di automobili. Specialisti dell'industria pesante (e si pensa subito, giustamente, a blocchi di ghisa grandi come container, niente di più sofisticato), grandi produttori di cannoni, i sovietici erano abissalmente indietro, tra l'altro, nel settore dell'industria automobilistica: pochissime auto private, nessuna fabbrica, sistema stradale pre-moderno. Il critico d'arte Cesare Brandi, viaggiando in quegli anni nel nord-ovest sovietico in missione culturale, annota: «Il traffico era composto solo di autocarri e autobotti: nei duecentocinquanta chilometri fra Leningrado e Novgorod s'incontrarono solo due automobili civili e una motocarrozzetta. Dopodiché non sorprende l'affare concluso dalla Fiat».

Due automobili e una motocarrozzetta in 250 chilometri non è molto. «L'affare concluso dalla Fiat» è stata un'impresa eroica, e una delle pietre miliari nella storia dell'industria italiana. Privo di esperienza nel settore, il governo sovietico si guardò intorno in cerca di un partner, scartò la Ford, scartò i paesi dell'Est europeo, esitò per un po' tra Francia e Italia e alla fine si rivolse alla Fiat, e le commissionò la costruzione di una fabbrica di automobili nella città di Stavropol-sul-Volga, da poco ribattezzata

«Togliatti» (non «Togliattigrad» come si sente dire spesso), mille chilometri a sud-est di Mosca, sulle rive del Volga.

Ci furono, come ci sono adesso, i famosi «tempi tecnici». I colloqui cominciarono già negli anni di Krusciov, propiziati da uno di quegli ‘uomini di relazioni’ sparsi per il mondo che sono il vero motore della storia: Pietro Savoretti. Nel 1962 Savoretti fece in modo che la Fiat fosse presente con un stand, diremmo oggi, importante (5000mq circa, posizione centralissima) alla Prima esposizione industriale a Mosca. Pezzo forte dello stand era il plastico di uno stabilimento automobilistico: «per far vedere che sapevamo come fare». Prime manifestazioni d’interesse da parte dei sovietici, avvio delle trattative. Nel giugno del 1965 Vittorio Valletta va a Mosca a parlare con Kossyghin e illustra ai sovietici i dati e le potenzialità della Fiat (la dozzina di pagine del discorso, conservato all’Archivio Storico Fiat, andrebbe inserita nelle antologie scolastiche come esempio non solo di affilato raziocinio sabauda ma anche di ottima lingua italiana). Il primo luglio Valletta firma un accordo per la realizzazione di uno stabilimento destinato – cito dal testo dell’accordo – «alla produzione di un modello di vettura da scegliere, della capacità produttiva di 1.500/2.000 unità al giorno con affidamento a Fiat del compito di trasferire all’industria automobilistica sovietica le sue conoscenze nei processi produttivi e a costruire una efficiente rete di distribuzione e assistenza nel paese».

Valletta lasciò la Fiat l’anno successivo e morì due anni dopo («Quali sono i suoi piani ora che è in pensione?», pare gli abbia domandato Enzo Biagi; risposta di Valletta: «Morire il più presto possibile»). Ma alla Fiat erano gente di parola, e si misero al lavoro. Costruirono lo stabilimento, progettaron per i sovietici una versione più robusta della 124. La consegna degli impianti slittò solo di qualche mese. La produzione doveva partire nel 1969, invece la prima automobile uscì dalla catena di montaggio dell’AutoVAZ (Fabbrica Automobilistica del Volga) il 22 aprile 1970: l’anno prossimo sarà mezzo secolo esatto. Negli anni successivi la produzione si

attesta intorno alle 600 mila vetture l'anno, nel 1976 esce dalla fabbrica la tremilionesima vettura, vale a dire che negli anni Settanta l'Autovaz di Togliatti rifornisce buona parte della popolazione del blocco sovietico di auto Zhigulì (in Europa occidentale verranno commercializzate col marchio Lada, più facile da pronunciare).

Consegnato lo stabilimento, la Fiat se ne andò da Togliatti, affidando la produzione ai sovietici, ma collaborazioni più o meno strette continuarono per tutti gli anni Settanta e Ottanta, soprattutto per la produzione della Samara. Poi la Fiat lascia del tutto (pare che quando i russi venivano a Torino per provare a vendere l'AutoVAZ, negli anni Ottanta, Ghidella facesse dire che era fuori città), e dal 2014 la fabbrica è controllata dal gruppo Renault-Nissan, che continua a produrre le Lada e marchi minori per il mercato russo.

Noi visitiamo l'AutoVAZ un sabato mattina d'estate, il giorno dell'annuale Open Day in cui «la cittadinanza incontra la fabbrica». Giovanna è un po' emozionata perché è probabilmente l'unica milanese che possiede una Lada Niva (8000 euro dieci anni fa, ma aggiungete il triplo in pezzi di ricambio). In albergo, mentre aspettiamo la nostra guida Julia – provvidenziale, perché in giro quasi nessuno parla inglese, dobbiamo essere presi per mano – aspettando Julia ci diciamo che saremo i soli a sprecare il sabato mattina per vedere delle vecchie catene di montaggio, ma abbiamo sottovalutato la fedeltà dei cittadini di Togliatti al marchio automobilistico di casa, e abbiamo sopravvalutato il potere seduttivo delle alternative. Prendere il sole in riva al Volga? Ma il sole va e viene. Fare una gita fuori porta? E dove? Intorno ci sono verste e verste – ecco a cos'è servito leggere tutti quei romanzi dell'Ottocento – di desolata pianura russa.

Così alle 9.30 davanti ai cancelli dell'Autovaz c'è già un pubblico da concerto rock, con tanto di consolle con due speaker-deejay che, rimugina Julia, «prendono anche cento euro l'ora», e mettono pezzi come La macarena o

Jenny from the Block: perché quando ogni cosa sembra dividerci, arriva il pop a ricordarci che viviamo tutti sotto lo stesso cielo (un reminder ancora più incisivo ci è arrivato il giorno prima, nel tragitto dall'aeroporto alla città, perché su dieci canzoni uscite dall'autoradio quattro erano italiane, e non italiane qualsiasi ma proprio quelle che circolano nei cliché sulla Russia: Non voglio mica la luna di Fiordaliso, Serenata di Cutugno e Gelato al cioccolato di Pupo, è tutto come raccontano su «Gente». Poi hanno messo Cicale di Heather Parisi e io ho conquistato per sempre l'ammirazione dei miei ospiti italofofoni spiegando il gioco di parole tra cicale intesi come insetti e ci cale nel senso di 'ce ne importa'. «Cosa?», dirà la metà dei miei lettori: verificate).

Insomma ci mettiamo un'ora, arriva il nostro turno, e un paio di volontari-forzati (definizione di Julia, che conosce la Russia: vuol dire che oggi lavorano gratis, per la gloria dell'azienda) ci fa salire su un autobus, un autobus di quelli di linea con i sedili in plastica e le maniglie, insieme a una cinquantina di togliattesi, mentre altre centinaia di togliattesi aspettano nella canicola, e dopo un giro del perimetro esterno della fabbrica entriamo prima nel reparto presse, poi nel reparto montaggio, poi nel reparto verniciatura.

La visita è rapida, perché i togliattesi premono ai cancelli, e il visitatore inesperto non capisce quasi niente, esce soprattutto frastornato dalle dimensioni perché è tutto immenso, una città nella città, molto più grande di Mirafiori, le presse sono centinaia, le scocche pronte per la verniciatura sono migliaia, l'autobus che percorre i corridoi interni, grandi come autostrade, va veloce e orientarsi è difficile, capire come funziona tutto è impossibile, ma il Cuore Italiano che è in noi batte più forte per la seconda volta – dopo ieri, per Serenata di Cutugno – alla vista del marchio Presse Innocenti inciso per l'eterno a caratteri di scatola sulla ghisa dei macchinari.

Usciamo annoiati il giusto (tutte le spiegazioni sono in russo, le catene di montaggio sono catene di montaggio, abbiamo fatto il classico), ma rinfrancati da questa boccata di madrepatria, e pronti a tuffarci nella vita togliattese.

II. LA CITTA'

Se pensate che Los Angeles sia una città un po' troppo a misura di pedone non resterete delusi da Togliatti. Si atterra a Samara, si fa un'ora di macchina, si trova il cartello Benvenuti a Togliatti, si chiede alla guida-interprete dov'è il centro. «Eccolo», dice la guida-interprete indicando la steppa. Il fatto è che Togliatti è una città nuova. «Anche Milano 2», si obietterà. Ma non è la stessa cosa.

Nell'opuscolo della pro loco c'è scritto che Stavropol-sul-Volga (questo il nome antico) fu fondata nel 1737 da Vasily Tatischev come avamposto «contro le scorrerie dei nomadi e per il reinsediamento dei calmucchi convertiti», frase che ovviamente va letta al contrario: era l'impero russo che espropriava i nomadi e i calmucchi, e che per questa ragione militarizzava il confine meridionale. Due secoli più tardi, negli anni Cinquanta, sul Volga si costruisce una diga gigantesca per dare energia a una altrettanto gigantesca centrale idroelettrica, tuttora in funzione, e il villaggio di Stavropol – dice sempre l'opuscolo – «found itself in the water reservoir», cioè stava in mezzo ai piedi, un po' come i calmucchi. Così il villaggio viene «spostato dall'area allagata a un posto sicuro», vale a dire che le case in legno vengono smontate e ricostruite più a monte, e le poche case in muratura vengono demolite («bombed», ci spiegherà più incisivamente la guida). Quisquilie della pianificazione sovietica, si capisce, ma che vanno tenute presenti se si vuole rispondere alla domanda che anche il turista distratto finisce per porsi, e cioè: con un fiume così bello e maestoso, perché non hanno costruito sul lungofiume, come in tutte le altre città del mondo? Ci sono anche, davanti, le dolci colline Zhigulì, che hanno dato il nome alla macchina!

Risposta: perché la nuova Stavropol nasce quasi dal niente come città industriale, il fiume serve a dare energia, non ad essere guardato dal balcone, non c'era tempo per queste tenerezze. Nel 1957 la centrale idroelettrica è terminata e battezzata ovviamente «V. I. Lenin», a una decina di chilometri dal fiume si costruiscono le industrie: prima quelle chimiche, coi soliti grigi nomi sovietici KuibyshevAzot e KuibyshevPhosphor, poi, tra il 1966 e il 1970, quella automobilistica, l'AutoVAZ, che è la ragione per cui siamo qui.

Il risultato è che la città non è veramente una città, sono tre distretti industriali – Avtozavodskij, Central'nyj e Komsomol'skij – ciascuno circondato da condomini. «Uscio e bottega», si dice in Toscana, solo che qui la bottega è un impianto per la produzione dei detersivi, con tanto di ciminiere affacciate sugli asili: nei tempi pre-ecologici in cui sono stati costruiti gli impianti non si badava a questi dettagli. I tre distretti sono collegati da viali non alberati intitolati a eroi sovietici o a date topiche della storia nazionale, viali che si estendono letteralmente a perdita d'occhio, non se ne vede la fine, e che sono larghi come autostrade, più delle autostrade, soprattutto nel distretto Avtozavodskij. Sei, otto corsie, più i controviali. «L'avranno fatto per le parate militari», ipotizza Giovanna, e sarà così, in Russia si sospetta sempre delle parate militari, perché in effetti il traffico normale latita, ai semafori non ci sono mai più di cinque o sei macchine ferme. Quanto ai condomini, si dividono in «costruiti al tempo di Stalin», «costruiti al tempo di Krusciov» e «costruiti al tempo di Breznev», e presentano tra loro differenze nella foggia e nel materiale che Julia ci spiega minutamente, e che noi dimentichiamo all'istante. Belli, non sono.

Conseguenza diretta della 'forma della città': girare a piedi ha poco senso. Il concetto di piazza era sconosciuto all'urbanista che ha disegnato la pianta di Togliatti. Le strade s'intersecano ad angolo retto e basta; gli slarghi, quando ci sono, sono larghissimi, fino appunto a perdere i connotati della piazza e a diventare dei parcheggi. Il bello è nascosto: a Togliatti esistono ancora – oh,

nostalgia! – i cortili interni dei condomini, e ogni cortile ha il suo giardinetto in betulle e cemento armato con dotazione di giochi per i bambini (la Russia è una nazione giovane, piena di coppie con figli, l'italiano in visita si sente subito in un film neorealista). Fuori dai cortili, gli spazi si dilatano. La terza o la quarta traversa, che sulla mappa sono a mezzo dito di distanza, nella realtà sono lontane un chilometro. Il ristorante di cui si parla bene su TripAdvisor sembra lì a un passo, invece a piedi ci vogliono tre quarti d'ora. Ci diciamo che affitteremo delle biciclette, da buoni turisti green, e andremo a fare il picnic sul Volga, ma arrivati al negozietto che le noleggia ci prende lo sconforto, perché ha solo delle grazielle d'epoca, il listino prezzi è in russo, l'omino sulla soglia sembra ostile. E poi abbiamo una macchina (quasi) a disposizione, perché complicarci la vita? Prendiamo la macchina, sempre, diamo il nostro obolo al global warming. Sennò – ecco una cosa che gli italiani sbarcati a Togliatti negli anni Sessanta non devono mai aver pensato, ecco ciò che distingue veramente un soggiorno in Russia di oggi da un soggiorno in Unione Sovietica di mezzo secolo fa - si sta anche comodissimamente in albergo, a guardare un film su internet, o in piscina.

Poche cose sono cambiate, infatti, come l'hôtellerie, e di riflesso i bisogni dell'occidentale medio, i comfort dati per scontati, i disgusti. Condividere il bagno con un estraneo? Piuttosto si resta a casa (ricordo un Simenon in cui Maigret, in vacanza, si faceva preparare la tinozza coll'acqua calda dalla pensionante per fare il bagno: sembra incredibile ma i miei genitori hanno vissuto in un mondo così, forse io stesso da bambino). Così noi siamo assai soddisfatti del nostro appena aperto hotel a quattro stelle super-kitsch in stile tirolese con piscina solarium sauna e bagno turco a due passi dal bosco che fiancheggia il Volga (un bosco inameno, disordinato, con un solo sentiero che sbuca non sul bagnasciuga ma su una specie di tangenziale, e nugoli di zanzare che si abbeverano ai vostri polpacci).

Gli italiani in visita a Togliatti negli anni Sessanta e Settanta erano di più facile contentatura.

Mentre gli operai come Garesio stavano in appartamenti da quattro, i dirigenti stavano in albergo: lo Zhigulì e il Volga sono ancora in piedi. Da fuori sembrano, come tutto qui, un po' délabré. Il cemento armato che a metà Novecento si credeva eterno è invece risultato soggetto a un'usura atroce: s'insozza, si sbriciola. Così l'Unione Sovietica, che il cemento armato l'aveva spalmato un po' dappertutto, anche nei parchi, nelle spiagge lungofiume, ha lasciato in eredità alla Russia questi miliardi di miliardi di tonnellate di massa grigiastra spaccata dal gelo, coi tondini in ferro che spuntano come ditini cianotici dalle fessure. Vorremmo anche vedere come sono fatti dentro, gli alberghi, scattare qualche foto soprattutto per mostrarla poi agli italiani che ci hanno vissuto mezzo secolo fa (sembrerà tutto minuscolo, come le case in cui stavamo da bambini?), ma quando tiriamo fuori la macchina fotografica il personale ci dissuade: allo Zhigulì gentilmente, al Volga meno gentilmente, anzi proprio da villani, in quella che abbiamo deciso di definire l'esperienza più sovietica tra quelle – quasi tutte piacevoli: sono tutti gentili, simpatici, amicissimi dell'Italia – che abbiamo vissuto durante il nostro soggiorno a Togliatti. La custode-concierge ci spinge via col braccio teso, urlando qualcosa di non amichevole in russo, e noi obbediamo, scendiamo in strada e, mentre stiamo fotografando il marciapiedi davanti all'albergo, sentiamo alle nostre spalle la sua voce dal citofono che, sempre nel suo russo concitato (io, messo da parte l'inglese, avevo provato col francese di Guerra e pace, i russi sono forti lettori), ci manda certamente affanculo. Un residuo di Soviet manners, trent'anni dopo. Che bello che da noi nel 1948 il Fronte Democratico Popolare ha perso.

Articolo da “ La Stampa” 21 luglio 2019