

# Costruire una città ideale nella società socialista

**INTERVISTA** » GUIDO SECHI, URBANISTA ESPERTO DELLA TRANSIZIONE POST-SOVIETICA PARLA DELLA PROGETTAZIONE DEL DISTRETTO AVTOZAVODOSKY

Y.C.

mosca

Guido Sechi è ricercatore presso il Dipartimento di Geografia Umana dell'Università della Lettonia. Studia in particolare le dinamiche sociali in ambito urbano e territoriale, con particolare riferimento alla transizione post-sovietica. Ora sta lavorando insieme al fotografo Michele Cera ad un progetto sulla trasformazione dello spazio pubblico nelle grandi città dell'ex URSS.

**Quali erano le idee base che muovevano gli architetti sovietici nella progettazione di una vera e propria nuova città come l'Autozavodskij Rayon di Togliatti?**

Nell'URSS degli anni '60 l'idea della città pianificata non era nuova. Con le sue implicazioni ideologiche, utopistiche e simboliche, questa dimensione era stata un elemento rilevante dell'urbanistica sovietica fin dagli anni dell'avanguardia anni '20. La prima città pianificata, Magnitogorsk, era sorta negli anni '30 negli Urali come centro dell'industria metallurgica. Togliatti, e in particolare il distretto Avtozavodskij, rappresentò il caso più emblematico, per dimensioni e ambizione simbolica, di una seconda generazione di città pianificate. La fabbrica AvtoVAZ, grazie all'uso delle tecnologie Fiat, rappresentava un'innovazione notevole per l'industria sovietica mentre Avtozavodskij, avrebbe dovuto nelle intenzioni rappresentare l'ideale di una città innovativa in grado di rispondere ai bisogni della società socialista.

Tuttavia, a differenza degli architetti e urbanisti costruttivisti degli anni '20 mossi dall'ambizione di promuovere nuove soluzioni architettoniche e di pianificazione spaziale volte a plasmare nuove forme orizzontali ed egalarie di relazione sociale, il team di architetti e ingegneri coordinato da Boris Rubanenko fu invece guidato soprattutto da un ideale di razionalità ed efficienza tipico del modernismo internazionale. Come conseguenza, urbanisticamente parlando, Avtozavodskij era piuttosto simile agli esperimenti di Le Corbusier e Niemeyer, Chandigarh e Brasilia, con enormi piazze, parchi e viali,



destinati al trasporto pubblico e privato anziché a quello pedonale. Da un punto di vista architettonico, i due elementi caratterizzanti erano quelli dell'edilizia residenziale serializzata, organizzati in micro-distretti dotati di infrastrutture di servizio e spazi ricreativo-culturali, e di una significativa collezione di ambiziosi e imponenti edifici pubblici, pensati come spazi di interazione collettiva e *landmark* visivi, invece di un centro cittadino tradizionale.

**E quali furono i risultati, quali divennero i caratteri peculiari urbanistici di Togliatti?**

Si può dire che fin dall'inizio il progetto sia stato inficiato da elementi di rigidità: quella globale dei piani di produzione, e quella insita nella pianificazione tecnocratica e razionalista dall'alto. La prima era profondamente intrinseca al modello di pianificazione sovietico, la seconda invece è figlia anche delle tendenze internazionali in cui si inserisce la logica di Rubanenko e dei suoi collaboratori.

Dagli anni '70 emersero gravi inefficienze dal punto di vista della fornitura degli alloggi e dei servizi dando luogo a temporaneo sovraffollamento abitativo e a carenza di infrastrutture commerciali, ricreative e culturali nei quartieri residenziali. L'edificio pubblico più ambizioso, la monumentale Casa della cultura, della scienza e delle arti (DKIT), fu ultimata solo nel 1988. È evidente che

**Un ideale di razionalità ed efficienza tipica del modernismo di Le Corbusier Niemeyer e Brasilia**



queste inefficienze hanno in gran parte compromesso l'ambizione di partenza della città innovativa, a misura d'uomo. Per altri versi, il patto sociale tra capitale, lavoro e Stato, ha in qualche modo retto, plasmando un'identità cittadina che resiste ancora, grazie al ruolo rilevante della stabilità abitativa, del diritto alla casa ereditato dai tempi dell'URSS, dall'elemento unico della fabbrica con tutto il suo bagaglio di promesse più o meno realizzate.

**Quali sono oggi le prospettive per una città fabbrica come Togliatti?**

La Togliatti post-sovietica ha i problemi sociali ed economici tipici di una città mono-industriale nell'era della globalizzazione capitalista. Il governo interviene con sussidi ma la città arranca sul piano socio-economico, della qualità della vita, delle prospettive. Togliatti ha il

vantaggio, rispetto ad altre città di questo tipo, di essersi sviluppata attorno ad una fabbrica, ora avente la Renault per azionista di maggioranza, che rimane competitiva e la più importante della Russia nel settore. Ma i problemi e le rigidità derivanti dalla natura monoindustriale restano.

Se la si confronta con altre città russe medio-grandi, Togliatti presenta statistiche preoccupanti per quanto riguarda la disoccupazione, la percentuale di popolazione povera, il salario medio. Per farsi un'idea della dipendenza della città da AvtoVAZ: il quartiere Avtozavodskij ospita circa 430mila abitanti, oltre la metà della popolazione della città. Di questi, 44mila circa lavorano nella fabbrica.

L'amministrazione locale, regionale, sta cercando di promuovere il turismo sul Volga e gli investimenti esteri nella città, che costituisce una 'zona economica speciale'.

Visitando Togliatti si ha la percezione, anche visiva, di una città fondamentalmente non globalizzabile, non gentrificabile. Sono sorte chiese (che non c'erano ai tempi dell'URSS), nuova edilizia residenziale, nuovi parchi, ma la struttura e l'impronta della città sono destinate a non modificarsi. Il che può essere visto allo stesso tempo come una conferma della rigidità irrimediabile della città e come un elemento identitario affascinante.