



Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea magistrale
in Relazioni Internazionali Comparete

Tesi di Laurea

**Città Togliatti: il ruolo della
dirigenza Fiat e dei sindacati italiani
nel contesto della Guerra Fredda**

Relatrice

Ch. Prof.ssa Valentina Fava

Correlatore

Ch. Prof. Stefano Petrunaro

Laureanda

Beatrice Gamberini

Matricola 862953

Anno Accademico

2023/2024

A mia mamma

“After all, tomorrow is another day”

Indice generale

SUMMARY.....	4
INTRODUZIONE.....	8
CAPITOLO 1: LO STABILIMENTO AUTOMOBILISTICO DEL VOLGA NEL CONTESTO DELLA GUERRA FREDDA.....	12
1.1: La svolta di Kossighin: La produzione di beni di consumo e il ricorso alle tecnologie occidentali.....	12
1.2: Le prime iniziative della Fiat in Urss negli anni Trenta.....	20
1.3: Il retroscena politico e l'accordo per la costruzione dello stabilimento automobilistico del Volga.....	23
1.4: Il ruolo delle imprese italiane nel rapporto Italia-Urss.....	30
1.5: Fiat: le ragioni dell'internazionalizzazione a est.....	35
1.6: Il cambiamento del contesto politico nazionale.....	39
CAPITOLO 2: IL CONTESTO SINDACALE IN ITALIA E ALLA FIAT TRA GLI ANNI '50 E '60.....	44
2.1: Il modello americano di produzione di massa e l'industria automobilistica.....	44
2.2: La Fiat e il modello fordista nel periodo interbellico.....	45
2.3: Ford e l'Unione Sovietica.....	49
2.4: Il movimento sindacale italiano negli anni '50 e '60.....	50
2.5: La repressione degli operai alla Fiat.....	54
2.6: L'inchiesta della CGIL e la visita al VAZ.....	61
2.7: L'evoluzione del Vaz.....	68
CAPITOLO 3: LA STAMPA ITALIANA E LO STABILIMENTO AUTOMOBILISTICO DEL VOLGA.....	72
3.1 La Stampa: la prospettiva aziendale.....	73
3.2 Rinascita e l'Unità: La stampa comunista.....	77
3.3 La stampa socialista e la stampa sindacale.....	81
3.4 La stampa e lo sciopero a Togliattigrad nel 1980.....	90
3.5: Conclusioni.....	92
CONCLUSIONI.....	94
Bibliografia.....	97

SUMMARY

The main subject of the thesis is the VAZ (Volga Automotive plant) located in the Volga region in Russia. The plant's history begins in 1966, when the most important representative of the Italian automotive industry, Fiat, made an agreement with the Soviet authorities to provide the Soviet Union with the technical capabilities of Fiat technicians and engineers in order to construct the factory that would revolutionize the mass consumption of automobiles in Soviet Union.

The context in which this event takes place is relevant to understand the reasearch work of the dissertation. The circumstances that made the agreement possible are determined by a series of events and changes at three main levels: the soviet internal level, the international context of the Cold War and the national Italian background.

After the death of Stalin, Kruschev announced the start of the de-stalinization process. The Kruschev administration favoured domestic innovation based on the importation of Western technology and the belief that the Soviet Union could reach the economic wellbeing of the main international power, the USA, and even outdo it in 20 years. The successes obtained in the aerospace and nuclear field led the government to think that this could be possible in the near future. During the sixties, the soviet economy and the main industrial sectors were expanding and needed the western technological innovation and organization to improve their performance. In these years, the number of agreements with western companies increased and the collaboration between western and soviet personnel went beyond the restrictions on east west trade imposed by the United States. The desire of soviet citizens to have a comforting lifestyle became evident in the narrative of those years, but this desire came across the difficulties of the soviet dysfunctional management of resources and allocation of goods. The structural problems of the soviet economy prevented the improvement of the infrastructural system and of the services that were connected to the transport system conceived for the automobile.

As a consequence, beginning from the late 1970s and during the 1980s the premises for the collapse of the soviet system were already there and crossed the automobile sector.

The international context of the cold war fostered american concern about the possibility that increasing east west trade was also a way to increase militar soviet capabilities. As a matter of fact, the italian government and the italian industrial environment had to discuss their ambitions to invest in the soviet market first and foremost with the american government.

In the aftermath of the Second World War the relationship between the italian government and the soviet authorities was not among the most relaxed: the problem of the italian prisoners of war and the war debts the italian government due to the soviet state weighed heavily on the possibility of a detente. Moreover, the Italian belonging in the Atlantic Pact and the credit from the Marshall plan were useless in this sense.

Italian entrepreneurs and economic leaders played a significant role in getting over the stalemate.

Especially the Fiat President, Vittorio Valletta, was able to act as a true mediator between american and soviet interests, but he acted also out of the logic of profit for his enterprise. Finally, he was able to convince even the Bank of America to obtain a credit line for his enterprise. Despite the antagonism, American enterprises contributed to the building of the VAZ.

Italian enterprises started selling their products to the soviet union because they realized the opportunity that the large soviet market could represent for their affairs, and, at the same time, they could benefit from the resources that the soviet country could offer in terms of oil import. Despite the political instability that characterized Italian politics during the 50s and the 60s, the Italian government mostly expressed his support on economic deals with the soviet union. The Italian Communist Party (PCI) was a strong presence in the italian political background and a privileged speaker with the Soviet Union Communist Party. When, in the Italian 1963 elections, the PCI went from 22,7 % of preferences to 25,3 %, the DC (the right wing opponent) blamed the previous government for its positive attitude towards the east west trade. When the capitalist enterprise decided to build the VAZ, they also had to import the Fordist Fiat organization together with the scientific labour organization on which it rested. In contemporaries' eyes it seems inconceivable to export the italian methods and labour practices (as they were conceived by the Fiat management) in the 'state of workers'.

The Fiat management believed that workers had to be controlled through authority and through the concept of paternalism (according to which, wages were not entitled to workers

but were conceded by the benevolent employer). During the 1950s, Valletta, and the Fiat management as a whole started using authoritarian and discriminatory measures towards workers. The main concern for the Fiat management was to increase productivity and to intensify working conditions to the point that workers were not allowed to strike anymore, they were subjected to retaliation and collective dismissal. These measures were especially directed towards ‘destroyers’ (to Valletta’s words), that is to say workers that belonged to specific trade unions (CGIL) or that were members of left wing parties (PCI and PSI). The persecution toward communist workers was supported both by the Italian government and by american authorities such as the US ambassador, Clare Boothe Luce.

Since the workers were no longer able to endure such difficult working conditions, in the 1960s they started to strike again. During those years, the labour movement was able to obtain important achievements through strikes and a renewed class struggle as the different trade unions came to realize the importance of a common struggle in defense of workers’ rights.

As explained above, when constructing the Vaz, the Fiat enterprise not only imported its technology and know-how but also the scientific labour organization. There emerges the first contradiction: despite the fact that the Soviet Union authorities that had strong ties with the Italian Communist Party and its main trade union representatives (CGIL), they had never showned an interest in the italian working condition or in the labour struggles that were under way in that period.

A CGIL delegation went visiting the Tolyatti plant in 1970, when VAZ was beginning to assembly its first cars, Zigulì, based on the Fiat 124 model. CGIL representatives were able to identify some positive aspects in the plant organization: for instance, soviet management was able to provide the plant with efficient ventilation system and wide warehouses. Moreover, they payed much attention to the study of mental and physical workers’ fatigue. Unfortunately, due to the lack of russian sources, it is not possible to verify CGIL account’s reliability.

Having reconstructed the soviet, international, and italian national context, the research part of this thesis has focused on the collection of more than 75 articles from italian press. In particular, it considered the following newspapers: Unità and Rinascita (communist press), l’Avanti, Mondo Operaio and Astrolabio (socialist press), the Stampa and Illustrato Fiat (business press).

The systematic review has reconstructed the events around the Vaz and the evolution of the Fiat plant from its inception until the dissolution of the Soviet Union.

In the beginning, the three different editorial views agreed on the venture's greatness. Nevertheless some left wing journalists questioned the need to spend public money (the deal was financed by the IMI, Italian credit institution) for private profit.

Both the socialist and communist press expressed the fear that soviet authorities had neglected the consequences of assembly line on workers, and that the soviet press and economic discourse tended to emphasize the benefits of western work organization, contributing to the idealization of the consumerist society.

All three editorial views reported the difficulties that emerged in Tolyatti city and in the Vaz: from the scarcity of spare parts and petrol, to the lack of parking space and garages, to the creation of a black market and the emergence of criminal and corrupt behaviour.

Moreover, when the italian newspapers reported articles from the soviet press, it seemed as soviet authorities did not want to recognize the italian contribution in the creation of the plant. When visiting Tolyatti in the 2000s, some authors have reported that there was no reference to Italian culture in the city.

INTRODUZIONE

Negli ultimi anni, diverse pubblicazioni hanno ricostruito le vicende dello stabilimento automobilistico del Volga. Del fordismo italiano, l' "accordo del secolo" tra la Fiat e le autorità sovietiche per la costruzione del VAZ è stato uno dei momenti più alti, e ancora oggi celebrato dalla stampa e dal cinema come uno dei simboli del primato industriale italiano degli anni del Miracolo.

La vittoria italiana sulla concorrenza francese e persino americana, la capacità dei tecnici e degli operai torinesi di costruire con eccezionale perizia un'enorme impianto automobilistico chiavi in mano nel mezzo dell'Unione Sovietica, hanno alimentato una retorica trionfalistica e nostalgica per quella che Giuseppe Berta ha definito 'l'età delle fabbriche' e per un mondo bipolare che sembrava potere superare le divergenze ideologiche in nome di un'impresa comune.

Questa retorica, in realtà, ha accompagnato la costruzione del VAZ fin dalla sua origine, quando sia alla Fiat, sia alle autorità sovietiche era apparso conveniente magnificare i risultati della propria collaborazione, e nascondere le difficoltà e le tensioni che caratterizzarono la realizzazione del progetto.

Togliattigrad, nonostante la propaganda e la retorica, fu un incontro scontro tra due mondi, quello torinese, della lotta operaia contro l'autoritarismo Fiat, e quello sovietico, fatto di operai contadini, donne e giovani, che si affacciavano per la prima volta non solo al mondo della società dei consumi ma anche alla fabbrica. La costruzione dello stabilimento del Volga permise a molti tecnici e operai Fiat di visitare l'Unione Sovietica e di meglio comprendere come si vivesse oltre cortina, e rappresentò un momento di valutazione per il mondo sindacale italiano che si trovò a riflettere sul senso di un accordo tra la Fiat, grande impresa capitalista con uno stile direttivo paternalista e autoritario, e le autorità sovietiche, che sembravano volere adottare quel modello gestionale che dichiaravano di rigettare.

Questa tesi parte dalla recente letteratura storica sulle relazioni economiche italo-sovietiche, sullo sviluppo dell'industria automobilistica sovietica e sull'implementazione del fordismo in contesti autoritari per approfondire il modo in cui alcuni sindacalisti italiani, quali Aris Accornero e Mario Didò, e parte della stampa italiana abbiano cercato di dare un senso

all'accordo tra Fiat e Unione Sovietica per la produzione del bene di consumo per eccellenza, l'automobile, e abbiano seguito le vicende del VAZ fino al crollo dell'Unione Sovietica. Al fine di ricostruire il modo in cui alcune testate italiane seguirono la costruzione e in seguito le vicissitudini del VAZ si è realizzata una review sistematica di oltre 75 articoli di giornale con una cronologia compresa dal 1967 fino al 2018. La ricerca ha messo a confronto le diverse linee editoriali delle seguenti testate giornalistiche: La Stampa, l'Unità, Rassegna Sindacale, l'Avanti!, L'Astrolabio, Radio Free Europe, Mondo Operaio, Rinascita e l'Illustrato Fiat.

Contestualizzandole nelle tesissime relazioni industriali torinesi negli anni compresi tra la firma del contratto, 1966, e la messa in moto dell'impianto, 1971, la tesi analizza anche alcune relazioni dei viaggi che delegazioni sindacali fecero a Togliatti per meglio comprendere come la famigerata organizzazione del lavoro Fiat potesse essere stata "adattata" o piegata alle esigenze dello stato degli operai.

Accanto alla ammirazione per le dimensioni dell'impianto, per il lavoro svolto nel mezzo della steppa, in condizioni climatiche difficili, alle evidenti lenti ideologiche che i diversi attori indossavano a seconda della testata per la quale lavoravano, o il ruolo che avevano all'interno del sindacato, la scelta dell'Unione Sovietica di fare affari con la Fiat era problematica e enigmatica.

Perché proprio la Fiat? Perché a sindacalisti e giornalisti delle testate "amiche" non era consentito avere informazioni? Perché portare i germi del consumismo nella patria del comunismo? Non a tutti le relazioni economiche tra imprese italiane e autorità sovietiche sembravano un passo avanti.

Se, in un primo momento, tutti sembrarono concordare sul successo della collaborazione, che, secondo alcuni, aveva permesso ai sovietici di "modernizzarsi" e, secondo altri, aveva consentito agli uomini Fiat di "imparare" come organizzare il lavoro e il welfare aziendale dai sovietici, ben presto, le difficoltà di Togliattigrad divennero evidenti e si trasformarono in un termometro della situazione sovietica.

Nella prima parte dell'elaborato si è voluto ripercorrere gli eventi che hanno portato alla costituzione dell'accordo Fiat-Urss, tenendo in considerazione sia il contesto internazionale in cui si andavano delineando i due blocchi ideologici della Guerra Fredda, sia il contesto nazionale, che vedeva l'Italia interfacciarsi con la potenza economica statunitense ma anche con la nascita di relazioni economiche bilaterali con la potenza "nemica". In particolare, si è

ricostruita l'evoluzione del sistema sovietico che ha permesso di aumentare gli scambi commerciali tra est e ovest e il crescente desiderio da parte della popolazione sovietica di addentrarsi nel mondo dei beni di consumo, a cui veniva esposta, anche se sporadicamente. In secondo luogo, si è analizzato il rapporto tra l'impresa automobilistica torinese e la patria del comunismo che risaliva fino agli anni '30, e che venne rilanciato a partire dagli anni '50. È stato poi sottolineato il contributo delle imprese italiane al rilancio dei rapporti commerciali tra Urss e Italia, che ha permesso poi una distensione delle relazioni politiche tra i due paesi. L'instabilità del contesto politico italiano e l'appartenenza della penisola nel Patto Atlantico non facilitarono gli accordi commerciali con l'Unione Sovietica, anche se, in linea generale, il governo italiano fu sempre ben disposto quando si trattava di fare profitti con i sovietici, e, allo stesso modo, aspirava ad un ruolo di mediatore tra le due superpotenze del conflitto. Infine, si sono analizzate le ragioni che hanno portato l'azienda torinese ad investire nel paese socialista, la cui economia fu ritenuta per molto tempo complementare a quella italiana.

Nella seconda parte dell'elaborato si è ripercorsa la storia dell'organizzazione del lavoro in Italia, evidenziando il fatto che il sistema produttivo italiano e quello sovietico hanno una radice comune nel modello di produzione di massa americano. In questo capitolo si è voluto fornire un quadro delle lotte del movimento operaio, in particolare negli anni '50 e '60, gli anni in cui si sono svolte le trattative per la costruzione dello stabilimento di Togliatti. In questo periodo gli operai più attivi sindacalmente sono stati oggetto di una vera e propria discriminazione perseguita dalla dirigenza Fiat, che assunse un atteggiamento paternalista e autoritario, e voluta dal governo americano, preoccupato della possibile rimonta politica del Partito Comunista Italiano, rappresentato sindacalmente dalla CGIL. Attraverso il contributo dei maggiori sindacalisti italiani dell'epoca, l'elaborato si è concentrato su tre aspetti: in primo luogo, la repressione degli operai comunisti e socialisti alla Fiat negli anni '50 e la loro esperienza nel reparto confino, documentata attraverso testimonianze dirette dei protagonisti di questa vicenda nell'opera di Aris Accornero, *"Fiat Confino"*; in secondo luogo, il resoconto prodotto da una delegazione della CGIL in visita alla fabbrica di Togliattigrad nel 1971 che ha messo in luce gli aspetti positivi e quelli negativi della produzione sovietica (*"Viaggio a Togliattigrad"*); in terzo luogo, le considerazioni dei singoli rappresentanti della delegazione (Mario Didò, Carlo Cicerchia, Aris Accornero, Giorgio Benvenuto), che hanno sottolineato

l'importanza di una lotta operaia comune per risolvere i problemi dell'organizzazione del lavoro scientifica del modello fordista.

Un particolare ringraziamento va espresso al sindacalista, giornalista ed ex politico italiano, Giorgio Benvenuto, che ha fornito un importante contributo a questo elaborato grazie alla sua testimonianza circa la visita a Togliattigrad della delegazione UIL nel 1969.

In un'ultima analisi, il secondo capitolo si è concluso con un breve racconto dell'evoluzione del VAZ dalla sua costruzione fino alla dissoluzione dell'Unione Sovietica, che ha evidenziato come gli aspetti dell'apparato produttivo e dell'economia pianificata sovietici abbiano influenzato e accompagnato il sistema produttivo del VAZ. L'impianto e il suo funzionamento hanno risentito dei problemi generali dell'economia sovietica, quali la mancanza di risorse, la scarsità di pezzi di ricambio e di carburante, la creazione di un mercato nero, e lo sviluppo di atteggiamenti corrotti e 'criminali'.

Nella terza parte, una review sistematica di articoli della stampa italiana ha permesso di ripercorre la storia dello stabilimento automobilistico di Togliattigrad e la risonanza che ha avuto nello scenario politico italiano e nell'ambiente sindacale. In particolare è stata fatta una distinzione tra i periodici di stampo aziendale (La Stampa e l'Illustrato Fiat), quelli del PCI (l'Unità e Rinascita), quelli del PSI e della sinistra (l'Avanti, Mondo Operaio e l'Astrolabio) e la stampa sindacale (Rassegna Sindacale). Tutti i giornali hanno riportato la grandezza del contratto, mantenendo, tuttavia, una linea editoriale in accordo con le istituzioni che rappresentavano: la stampa sindacale ha evidenziato gli aspetti economici dell'investimento, mentre la stampa comunista e socialista hanno mantenuto toni più critici, e si sono concentrati sulle condizioni dei lavoratori e sul ruolo dei sindacati. Tuttavia, tutte le testate giornalistiche hanno restituito il quadro problematico di città Togliatti che si delineava negli anni '80.

Un sentito ringraziamento va esternato al Professor Bruno Settis e al suo contributo nella ricerca del materiale utilizzato in questa parte.

CAPITOLO 1: LO STABILIMENTO AUTOMOBILISTICO DEL VOLGA NEL CONTESTO DELLA GUERRA FREDDA

1.1: La svolta di Kossighin: La produzione di beni di consumo e il ricorso alle tecnologie occidentali

Il contesto storico nel quale fu firmato l'accordo per la costruzione dello stabilimento di Togliatti, chiamato più comunemente Stabilimento Automobilistico del Volga, è quello della Guerra Fredda, cioè il periodo in cui la struttura del sistema internazionale era caratterizzata dal bipolarismo tra le due super potenze, gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica, la cui influenza e rispettiva rivalità determinavano le scelte e le possibilità degli altri attori del sistema.

In particolare, la vicenda si iscrive in un momento in cui si assisteva a un rilassamento delle tensioni tra i due blocchi, definito anche *détente*. Infatti, "l'arco di tempo che va dal 1957 [...] al 1963 [...] può davvero essere considerato come il periodo nel quale le due superpotenze, razionalizzando le situazioni interne alle rispettive zone d'influenza, si impegnavano nei fatti o mediante negoziati specifici a individuare le regole di convivenza in un sistema bipolare dominato dalla competizione ma impegnato a liberarsi dal complesso dell'inevitabilità dell'ecatombe nucleare."¹

La corsa agli armamenti nucleari da parte delle due superpotenze, e la crisi dei missili di Cuba misero in luce che l'eventualità di una guerra nucleare poteva essere concreta. Era perciò nell'interesse delle due amministrazioni cercare di migliorare i canali di comunicazione tra i due blocchi così da evitare un conflitto armato dai risvolti catastrofici. L'allentamento delle tensioni si tradusse soprattutto nell'incremento di relazioni commerciali e finanziarie tra Est e Ovest.

In particolare, gli accordi commerciali e di assistenza tecnica ai quali fu data maggiore rilevanza dalla stampa internazionale in questo periodo furono tre: l'accordo per la costruzione dello stabilimento VAZ di Togliatti del 1966, l'accordo per la costruzione dello

¹ Di Nolfo, E. (2015) Storia delle relazioni internazionali. II. Gli anni della guerra fredda 1946-1990. Bari, Editori Laterza p.387

stabilimento di autocarri, Kamaz, nel 1969² e una serie di accordi commerciali siglati dal governo sovietico e dall'amministrazione Nixon nel 1972 (SALT I).

L'aumento degli scambi commerciali tra est e ovest fu possibile anche grazie al superamento dello stalinismo e all'attitudine del nuovo segretario generale del Partito Comunista dell'Unione Sovietica, Nikita Krushev (1953-1964). Il governo Krushev favorì l'innovazione domestica basata sulla crescita delle tecnologie sovietiche e mantenne sempre un'attitudine positiva circa la possibilità che l'Unione Sovietica potesse raggiungere il benessere economico statunitense e addirittura sorpassare la superpotenza americana di lì a 20 anni.

Gli alti tassi di incremento dell'economia sovietica tra gli anni '40 e '50 e i risultati all'avanguardia nel campo dei programmi spaziali sovietici davano credito a questa prospettiva ottimistica. Tuttavia, "a partire dal 1959 il saggio di incremento del Pil sovietico incominciò a declinare secondo una tendenza linearmente costante sino alla crisi finale dell'Unione Sovietica"³. Verso la fine degli anni '50 e durante gli anni '60 i leader sovietici si resero conto che l'economia russa non avrebbe potuto svilupparsi senza un trasferimento massiccio di tecnologie e know-how occidentali.⁴

Se da parte dei governi occidentali vi fu una crescente volontà di favorire il credito ai paesi del COMECON, a questa corrispose un cambiamento nelle priorità e percezioni del governo sovietico. "These have resulted in changes in Soviet institutions, administrative procedures and policies which have evidently been designed to assist the import of Western technologies"⁵.

A partire dal 1950 membri influenti dell'élite sovietica tra i quali ministri del commercio, diplomatici e accademici, fecero sempre più pressioni in favore di un aumento di acquisizione di tecnologia dall'ovest. Inoltre, anche da un punto di vista meramente ideologico, avveniva un processo di transizione dalla dottrina leninista marxista verso il dibattito filosofico sulla rivoluzione tecnico-scientifica.

"First, the discussion elevated science and science-based technical change to the status of a major 'productive force' in the USSR from the early 1950s onwards.

² Kamaz history, Kamaz, <https://kamaz.ru/en/about/history/>

³ Di Nolfo, p.283

⁴ Zubok, Vladislav (2008) *The Soviet Union and detente of the 1970s. Cold War History*, 8 (4). pp. 427-447. ISSN 1468-2745 <https://doi.org/10.1080/14682740802373537> p.429

⁵ Hanson, (1981) *Trade and technology in Soviet-Western relations*. London, The Macmillan press LTD p. 83

Second, it also allowed that this newly-heightened role for science and technology was characteristic of the developed capitalist countries as well. Most important of all, the doctrinal debate was not based on the notion of technological determinism in any strong form; the same technology, according to these Soviet theorists, tends to have different social consequences in different social systems (better under socialism, needless to say, than under capitalism). This formulation provides a rationale both for rejecting theories of East-West convergence and for importing Western technology while denying that such imports carry with them any risk of contamination.”⁶

Negli anni '50, l'ambiente accademico sovietico investì maggiori risorse nello studio dell'economia mondiale, del capitalismo e delle relazioni internazionali attraverso la creazione di apposite istituzioni come l'Istituto dell'Economia mondiale e delle relazioni internazionali (IMEMO). Un effetto degli studi condotti in istituzioni come quella di IMEMO fu di sottolineare “the continuing technological change under way in the West, the new modes of international transfer developing among Western countries and the potential gains for the Soviet economy of entering more actively into the rapidly developing international traffic in technology and research-intensive products, or- to put the argument the other way round- the opportunity cost of retaining mainly arm's length economic relations with the West.”⁷

Negli ultimi anni dell'amministrazione Krushev, e durante gli anni dell'amministrazione Breznev venne incoraggiata la sistematica importazione di tecnologia occidentale. Al XXI congresso del PCUS. Krushev, durante il suo discorso, accennava al bisogno di affidarsi all'esperienza dei paesi stranieri in campo tecnologico-scientifico.

Nel discorso di Breznev del 1971 c'era un riferimento alla lista di accordi internazionali per la cooperazione economica nei quali l'Urss era pronta a prendere parte.

A partire dalla metà degli anni '60, si era assistito a un ampliamento dei settori economici che richiedevano l'importazione di macchinari occidentali, e all'aumento degli accordi per progetti a lunga durata che richiedevano un'organizzazione tecno-scientifica particolarmente complessa, come per gli stabilimenti di Togliatti e del Kamaz.

La complessità della gestione di questi accordi faceva sì che i rapporti tra il governo sovietico e le aziende occidentali fossero sempre più caratterizzati da quello che Hardt e Holliday

⁶ Hanson, p. 87

⁷ Hanson, p. 90

definiscono ‘transfer on the hoof’, e cioè una gestione del trasferimento di tecnologia che si articola in contatti personali e comunicazioni dirette tra il personale sovietico e quello occidentale. “These include a greater use of Western personnel in design work and in the supervision of construction, installation and commissioning; the training of substantial numbers of Soviet staff in Western factories, and some continuing, long-term cooperation between a Soviet branch-ministry or enterprise and a Western firm, through technological cooperation agreements and through contracts that include servicing, marketing of exports, updating of the technology initially purchased, or some combination of these.”⁸ Questa strategia di coinvolgimento degli occidentali nei grandi progetti industriali sovietici era stata inaugurata da Krushev che aveva autorizzato una serie di accordi per impianti chimici, tra i quali nel 1964 la costruzione di un impianto per fibre in poliestere per cui ci fu una stretta collaborazione tra gli ingegneri russi e quelli inglesi.

Rispetto agli accordi per gli impianti chimici autorizzati da Krushev, il progetto di Togliatti fu però caratterizzato da una serie di elementi innovativi: in primo luogo si trattava di una cooperazione a lungo termine tra i sovietici e l’azienda italiana; in secondo luogo, con questo accordo i sovietici non si limitavano ad importare la struttura organizzativa occidentale ma riproducevano il modello fordista Fiat; infine, le dimensioni del contratto e la quantità di interazioni tra i sovietici e gli italiani furono senza precedenti e rappresentavano un nuovo modo di concepire le relazioni economiche dell’Urss con l’occidente.

Pressioni verso un riorientamento dell’apparato produttivo sovietico verso un aumento della produzione di beni di consumo venivano anche dal malcontento della popolazione. Già nell’era post staliniana, c’erano stati segni di forte crisi nel modello sovietico importato in Europa centro-orientale, come avevano mostrato i moti della Germania Democratica nel 1953, e la Rivoluzione Ungherese del 1956.

Sebbene non ci sia stata una vera e propria pressione da parte del popolo sovietico per aumentare l’offerta di beni di consumo, il governo sovietico era a conoscenza del crescente desiderio del popolo di migliorare le proprie condizioni di vita. Nonostante la propaganda sovietica denunciasse la cultura borghese occidentale come una cultura decadente e di spreco, i cittadini sovietici erano sempre più esposti ai beni strumentali e di consumo di produzione occidentale: a partire dalla fine degli anni cinquanta, furono organizzate una serie di mostre di

⁸ Hanson, p.108

prodotti occidentali a Mosca, come quella di prodotti americani nel luglio 1959, che diede origine al celebre “Kitchen debate”; o quella delle realizzazioni dell’industria italiana nel 1962.

Nel 1956, il Dipartimento di Stato statunitense iniziò a pubblicare in Unione Sovietica una rivista in lingua russa, *Amerika*, che mostrava i benefici dell’automobile e dello stile di vita che permetteva una società incentrata su questo mezzo.⁹ La circolazione della rivista fu ristretta dalle autorità sovietiche a un esiguo numero di cittadini. Le occasioni di contatto diretto con le automobili statunitensi e straniere, più in generale, erano rare. La più rilevante fu quella durante la fiera del Commercio e della Cultura statunitense tenuta al parco Sokolniki di Mosca nel 1959: “the exhibition displayed a Cadillac De Ville, Chevy Impala, Ford Thunderbird, and eighteen other Detroit beauties.”¹⁰

Le performance dei beni di consumo occidentali, fossero elettrodomestici o automobili, costringevano a chiedersi se l’industria sovietica fosse in grado di competere con l’occidente capitalista in questo campo.

Durante l’amministrazione Kruschev, lo stato ebbe un rapporto contraddittorio in tema di aumento della produzione di beni di consumo durevoli. “Durable goods for the home were produced in ever-increasing numbers, significantly narrowing the gap between the Soviet Union and advanced capitalist countries. Car production also increased both absolutely and relative to that of trucks, but the numbers available for purchase by individuals remained virtually unchanged.”¹¹ In particolare, Kruschev invitava la popolazione a preferire, come alternativa al possesso dell’automobile, il suo noleggio. L’automobile in Unione Sovietica, specialmente durante l’epoca staliniana ma anche negli anni ‘50, veniva associata dalla popolazione alle cariche istituzionali. In effetti, solo una piccola parte delle auto prodotte era destinata all’acquisto privato. “Members of the party elite and the upper echelons of the state bureaucracy had access to cars for their ‘personal use’. Residents of major cities, of course, encountered cars generally in their capacity as pedestrians.”¹² Più dettagliatamente, nel 1950

9 Siegelbaum, (2011). *The socialist car: Automobility in the Eastern Bloc*. New York, Cornell University Press, p.223

10 Siegelbaum,(2008). *Cars for comrades. The Life of the Soviet Automobile*. New York, Cornell University Press , p.223

11 Siegelbaum, cars, p. 224

12 Siegelbaum, p. 4

di tutte le auto prodotte dalle aziende automobilistiche sovietiche, solo il 36% era destinato alla vendita per i privati cittadini.¹³

Il desiderio da parte della popolazione sovietica di possedere un'automobile divenne manifesto a partire dalla metà degli anni '60 in maniera indiretta attraverso diverse forme: “in the findings of Soviet sociologists about leisure-time expenditure and desires, in articles and cartoons in the press about the trials and tribulations of automobile tourists, in popular films about adventures on the road, and in the publication of the first automobile tourism guidebooks. At the very least, the combination of increased savings per capita, longer vacations, and a larger proportion of vacationers consisting of «independent health resort visitors» (samostoiatel'nye kurortniki) made it easier for those advocating expansion of car production to make their case.”¹⁴

La difficoltà di entrare in possesso di un'auto provocò il diffondersi di comportamenti illeciti pur di ottenerla: “these included using influence or connections to jump the queues and obtain a new car for which one had registered; registering different members of one's family; circumventing the state's commission [...] stores in purchasing a secondhand car; engaging in 'speculation' (that is, the buying and selling of goods with the aim of making a quick profit) in spare parts; transporting agricultural products for resale at higher prices in cities (another form of speculation); and evading restrictions on the purchase of fuel by buying up vouchers.”

15

Già in questo periodo emergevano delle carenze del sistema infrastrutturale che girava attorno all'utilizzo dell'automobile: dalla mancanza di una buona rete stradale, alla difficoltà nel reperire pezzi di ricambio, o di trovare stazioni per il rifornimento del gas, fino alla mancanza di garage e posti auto dove collocare le vetture quando non venivano utilizzate.

Le scelte di Krushev in termini di riforme politiche agevolarono alcuni settori industriali, come quello militare, siderurgico e dell'energia, ma “il settore chimico, quello dei tessili, quello dei beni di consumo restavano nettamente arretrati.”¹⁶

Nonostante tentativi di riformare l'agricoltura, questo settore rimase arretrato, soprattutto dopo il disastroso raccolto di grano del 1963, che vide l'amministrazione Krushev costretta a

13 Siegelbaum, p. 218

14 Siegelbaum, p. 85

15 Siegelbaum, p. 227

16 Di Nolfo, p.515

importare grandi quantità di grano dagli Usa.¹⁷ Sebbene il commercio internazionale, anche con paesi capitalisti, aumentò in questo periodo, la bilancia commerciale dell'Urss registrò un deficit.¹⁸ L'Urss commerciava con l'estero in due modalità differenti: con i paesi del Comecon vi erano degli accordi bilaterali basati sullo scambio di merce ("two-way flows of merchandise were planned to offset one another"¹⁹ con i paesi occidentali il commercio avveniva attraverso transazioni di valuta forte. Nel secondo caso "import bills increased, but Soviet export capabilities could not easily be expanded in line".²⁰ Inoltre, nel mercato interno, agli aumenti di stipendio, non corrispose un aumento della produzione di cibo e di beni di consumo che potesse accomodare la domanda dei consumatori. "Underlying the planning failure on the demand side was the fundamental character of the economy. It was a shortage economy, in which producers had little incentive to economise on inputs and constantly sought to employ more workers, overshooting the wage-bill ceilings in their individual enterprise plans"²¹ E questo condusse alla scarsità di alcuni prodotti, liste d'attesa infinite per ottenere alcuni beni di consumo (come abbiamo visto per le automobili) e la creazione di mercati neri.

La produzione di beni di consumo accrebbe notevolmente durante la presidenza Breznev (1964-1982): fu in questo periodo che le auto divennero un bene accessibile per buona parte dei cittadini sovietici. "By 1975 the estimated stock was 4.5 million cars, but by then almost three-quarters were privately owned."²²

Tuttavia, i problemi strutturali dell'economia sovietica, che si erano manifestati già in precedenza, non svanirono, anzi furono acuiti dall'inefficienza del sistema produttivo e della distribuzione dei beni, insite nel modello di economia pianificata. Ad esempio, nel settore agricolo, all'aumento della produzione non corrispose un' aumento dei prezzi al dettaglio: "the policy of freezing state retail prices while encouraging the farm sector to produce more and allowing money incomes to rise comparatively fast was producing a growing disequilibrium in consumer markets, at any rate for food."²³

17 Hanson (2003), p. 74

18 Hanson, (2003) p. 82

19 *Ibidem*

20 Hanson (2003) p.85

21 Hanson, the rise, p. 88

22 Hanson, the rise, p. 117

23 Hanson, the rise, p.118

La maggiore disponibilità di auto per il privato cittadino non fu accompagnata da un miglioramento delle infrastrutture e dei servizi collegati al trasporto privato. Ad esempio, non c'erano sufficienti distributori di benzina: "in 1977 about five thousand (of which thirty-five hundred were fixed and fifteen hundred were trucks dispensing fuel in rural areas) served nearly six million privately owned cars."²⁴

In Urss non c'erano né le risorse né gli strumenti per ovviare al problema della scarsità di parti di ricambio e al sistema di servizi necessari per il mantenimento delle automobili: "securing the land on which such centers would be built, the materials needed to build them, the parts to be produced in the requisite sizes and quantities, the staffing of the centers with adequately trained mechanics—none of these could keep pace with the rapidly increasing numbers of cars on the road or waiting to be fixed. Everything—from brake drums, to seat belts, to cement for more and safer roads, to the bricks, reinforced concrete, and steel for garages, not to mention the service centers themselves—was in short supply."²⁵

"Verso la fine degli anni Settanta si profilava un doppio sistema economico, pubblico e privato, che esasperava il dualismo economico".²⁶ Il mercato nero, soprattutto in campo automobilistico si espandeva sempre di più, tollerato dal governo Breznev. "La caduta del tasso di crescita, la crescente scarsità delle risorse utilizzabili ai fini dello sviluppo, l'arretratezza tecnologica (nei settori diversi da quello militare e spaziale), la sproporzione fra le spese militari e quelle civili facevano apparire l'Unione Sovietica come un guerriero sorretto dalla sua armatura, come una società incapace di uscire dall'enorme, immobile e corrotto apparato burocratico che la circondava, ridotta al silenzio dalla fuga o dall'esilio al quale i dissidenti erano costretti, avviata verso un'inesorabile declino."²⁷

La mancanza di servizi e infrastrutture per le automobili, costringeva i cittadini a trovare delle soluzioni in autonomia ("filling up the tank, obtaining and changing oil and spark plugs, performing minor mechanical repairs, and engaging in other unmediated "man-machine" tasks."²⁸, e questo alimentava la paura del governo sovietico di innescare comportamenti individualistici nei cittadini, in contrasto con i principi morali del socialismo.

24 Siegelbaum, cars, p.244

25 Siegelbaum, cars, p. 245

26 Di Nolfo, p. 520

27 Di Nolfo, 689

28 Siegelbaum, cars, p. 247

Per quanto il mainstream sulla Guerra Fredda abbia veicolato l'idea che l'economia dell'Unione Sovietica fosse statica e altamente controllata dal governo in un'ottica di autarchia, la letteratura più recente, in particolare Oscar Sanchez Sibony²⁹, ha messo in dubbio questa interpretazione, mostrando che, al contrario, il governo sovietico avesse sempre cercato un modo per collaborare e sopravvivere nel sistema economico mondiale, pur non accettando la supremazia politica americana: "It participated in a world economy in which capital and technology were dominated in dollars."³⁰ Secondo questi autori, fu il governo statunitense a isolare l'Unione Sovietica e i suoi satelliti, ad esempio, escludendo il blocco sovietico dagli aiuti economici del Marshall Plan.

1.2: Le prime iniziative della Fiat in Urss negli anni Trenta

Il quadro in cui si iscrive il rapporto tra la Fiat e l'Unione Sovietica è caratterizzato da un intreccio di elementi politici e di iniziative economiche. Non sempre è possibile scindere questi due aspetti, altre volte invece i binari su cui si muovono le élite economiche italiane differiscono da quelli intrapresi dal governo italiano nei confronti di Mosca.

I primi rapporti commerciali dell'impresa di Torino con l'Unione Sovietica risalgono agli anni '20 e '30. Il governo sovietico era interessato all'importazione di camion e automezzi civili, mentre l'Italia importava dalla Russia legname, nafta e carbone.³¹

In effetti, il mercato russo svolse un ruolo importante nel rilancio dell'azienda torinese durante la crisi economica del 1930-31. In questo biennio si intensificarono gli scambi commerciali tra Fiat e Unione Sovietica, anche grazie all'impegno di Agnelli. Sulla scia degli accordi di collaborazione economica stipulati nel gennaio 1930 fra l'Italia e l'Unione Sovietica, Agnelli s'era aggiudicato per conto della RIV un contratto per la fornitura di cuscinetti a sfera dell'importo di 630.000 dollari, a cui avevano fatto seguito, sei mesi dopo, una seconda convenzione per 260.000 dollari e poi una terza a integrazione delle prime due.³²

Gli ingegneri inviati in Russia nel 1930 avevano constatato le ampie prospettive offerte dal mercato russo, dove si stava procedendo alla realizzazione del primo piano quinquennale per

29 Sanchez-Sibony, O. (2016). *Red Globalization: The Political Economy of the Soviet Cold War from Stalin to Khrushchev* (New Studies in European History). Cambridge, Cambridge University Press

30 Link, p. 215

31 Castronovo, V. (2005) *Fiat. Una storia del capitalismo italiano*. Milano, Rizzoli p.136

32 Castronovo, p. 211

accelerare il processo di industrializzazione. L'obiettivo della casa automobilistica italiana era quello di incrementare gli affari con la Russia. Agnelli puntava a un accordo di collaborazione tecnico-scientifica nel campo della produzione meccanica sovietica.

L'interscambio tra Italia e Urss si andava consolidando a tal punto che “nel dicembre del 1931, le ordinazioni pervenute da Mosca alla Fiat ammontavano alla cifra cospicua di 6.342.000 dollari.”³³

Nel 1931 la Fiat, inoltre, aveva cominciato a costruire uno stabilimento per la produzione di cuscinetti a sfera e a rulli a Mosca, spazzando la concorrenza americana, tedesca e svedese.

“Il contratto di consulenza tecnica, sottoscritto da Agnelli con il governo sovietico, prevedeva la costruzione di una fabbrica in grado di produrre 24 milioni di cuscinetti l'anno, con la possibilità di un ulteriore ampliamento nella misura del 30%, per una potenzialità complessiva di gran lunga superiore a quella dei maggiori stabilimenti del genere a livello mondiale, e per la realizzazione di quattro classi di produzione. Si trattava di una gran mole di impianti quella commissionata dai sovietici, in quanto i reparti a ciclo orizzontale avrebbero occupato, una volta ultimati, un'area complessiva di 350000 metri quadrati nella periferia sud-orientale di Mosca, con un consumo annuo di energia elettrica di dieci milioni di chilowattora, equivalente all'incirca al fabbisogno di una città di 200.000 abitanti.”³⁴

Della collaborazione tecnico-scientifica avevano usufruito anche i tecnici russi attraverso un periodo di tirocinio a Torino, durante il quale, i dirigenti della Fiat e della Riv avevano inteso validi rapporti con gli specialisti sovietici. Ciò permise ad Agnelli di concludere un contratto per la costruzione di una grossa fabbrica a Mosca per la produzione di fusioni in lega leggera. L'affare venne portato a termine all'oscuro del governo italiano e senza rendere esplicito il suo “sbocco finale che era la produzione di parti staccate di motori di aviazione”.³⁵ Esso, tuttavia, sancì l'inizio di un'apertura delle aziende torinesi (dalla Savignano alla Nebiolo) al mercato russo.

Dopo lo stallo degli scambi commerciali durante la seconda guerra mondiale, negli anni '50 si ravvivò l'interesse delle aziende italiane per il mercato russo. In questo periodo, tuttavia, va considerato che le relazioni dell'Urss con l'Italia si svolsero nel contesto del sistema bipolare precedentemente illustrato. Inoltre, le economie dei rispettivi paesi erano fortemente provate

33 Castronovo, p. 212

34 Castronovo, p. 213

35 Castronovo, p. 214

dallo sforzo bellico e i rispettivi governi dovevano far fronte ai problemi della ricostruzione e delle riparazioni di guerra. In questo scenario, il rapporto tra Usa, Italia e Urss si intrecciava continuamente. In particolare, per l'Italia gli Stati Uniti rappresentavano un importante fonte di credito per risollevarne l'economia, ed, allo stesso tempo, erano il punto di riferimento per qualsiasi azione intrapresa in campo diplomatico internazionale, in quanto l'Italia fu fin da subito schierata nell'alleanza atlantica. Dall'altra parte, il governo italiano doveva ingenti riparazioni di guerra all'Urss e, allo stesso tempo, l'Italia aveva al suo interno una forte componente comunista che si confrontava con il PCUS .

Nell'immediato dopoguerra, il governo americano era poco propenso ad aiutare l'Italia nella fase di ricostruzione, "anche perché non sembrava che la penisola fosse essenziale per la sicurezza e gli interessi vitali degli Stati Uniti".³⁶

Tuttavia, ben presto il governo americano si rese conto dell'influenza che poteva esercitare sull'Europa occidentale contribuendo economicamente alla ricostruzione delle economie di questi paesi. Nel 1947, seguendo il progetto dell'allora Segretario di Stato George Marshall, l'ufficio economico del Dipartimento di Stato elaborò l'European Recovery Act, meglio noto come Piano Marshall, con lo scopo di offrire un aiuto finanziario alla maggior parte dei paesi dell'Europa Occidentale. La scelta di risanare l'economia europea non era meramente un atto di solidarietà nato da un senso di responsabilità per il destino dell'Europa, ma vi si poteva leggere un significato politico ed economico ben preciso. Assicurare un rilancio delle economie dei paesi europei permetteva di contrastare l'insorgenza, in questi paesi, delle forze comuniste, che, al contrario, in un contesto di crisi economica perdurante avrebbero potuto attecchire con maggiore facilità. Inoltre, l'obiettivo degli Stati Uniti era quello di liberalizzare il commercio abbassando le barriere finanziarie e trovare così nel mercato europeo un recipiente nel quale indirizzare le enormi capacità produttive americane.

Attraverso questa misura, gli Stati Uniti furono in grado di escludere ed isolare l'Unione Sovietica dal piano di ricostruzione. La condizione alla quale il governo sovietico doveva sottostare per ottenere una linea di credito dagli Usa era quella di rinunciare al controllo dell'Europa orientale, permettendo a questi paesi di fornire le materie prime necessarie alla ricostruzione dell'Europa occidentale. Il Cremlino non era disposto a rinunciare al controllo su questi paesi e si oppose alla loro partecipazione nel programma statunitense.

³⁶ Castronovo, p. 356

Un ulteriore elemento significativo nella strategia di esclusione del blocco comunista dal sistema economico internazionale fu la creazione, nel 1949, del CoCom (Coordinating Committee). Si trattava di un comitato incaricato di stabilire una serie di embarghi per proibire l'esportazione da ovest a est di vari beni, dalle armi alle munizioni, fino al petrolio e altre materie prime. Quando, a partire dal 1956, le economie europee ricominciarono a fiorire, il commercio est-ovest riprese e i paesi europei incominciarono a chiedere che venissero fatte sempre più eccezioni alla lista di beni non commerciabili.

1.3: Il retroscena politico e l'accordo per la costruzione dello stabilimento automobilistico del Volga

Per comprendere al meglio gli avvenimenti che portarono la Fiat a stipulare un accordo con l'Unione Sovietica è necessario tenere in considerazione tre tipi di dinamiche: il rapporto esistente tra le imprese italiane e l'Unione Sovietica, il confronto tra il governo italiano e quello dell'Urss, e il ruolo del governo americano.

Il ruolo degli imprenditori e uomini d'affari italiani nel comprendere le esigenze del mercato russo fu di tale importanza da creare le basi per un riavvicinamento del bel paese con Mosca. In particolare, Vittorio Valletta, divenuto Presidente della Fiat nel 1946, agì come un vero e proprio ambasciatore in grado di “muoversi con disinvoltura tra la logica degli interessi aziendali e quella delle istituzioni pubbliche”.³⁷

Nell'agosto del 1946 Valletta venne scelto come partecipante nella “missione incaricata di assistere la delegazione diplomatica italiana (guidata da De Gasperi, Saragat e Bonomi) nei negoziati con le potenze vincitrici” che si sarebbero svolti a Parigi.³⁸

Già in quell'occasione il manager Fiat aveva presentato al governo italiano la proposta di “pagare in macchinari e semilavorati di alta qualità le ingenti riparazioni che l'Unione Sovietica avrebbe preteso dall'Italia.”³⁹ Si trattava di una prospettiva che era in grado di ‘cogliere due piccioni con una fava’, e cioè adempiere all'obbligo delle riparazioni, favorendo, allo stesso tempo, l'espansione delle industrie italiane.

37 Bairati,(1983), *Valletta*. Torino, Utet p.171

38 Castronovo, p. 370

39 Bairati, p. 171

Nel frattempo, durante la sua permanenza a Parigi, Valletta era in contatto con un esponente della Bank of America, Nelson Monfort, per assicurarsi l'apertura della prima linea di credito statunitense a favore della Fiat. Nel corso del 1946 furono molteplici le iniziative avanzate da Valletta per ingraziarsi i massimi esponenti dell'industria e delle banche americane. Ad esempio, si occupò di “far fronte a tutti gli impegni sottoscritti prima della guerra nei confronti delle aziende americane di cui la Fiat era licenziataria” e procedette al “pagamento di tutte le royalties per le produzioni effettuate durante la guerra” con aziende quali la Westinghouse, la Lockheed e la Hamilton.⁴⁰

Alla dirigenza Fiat risultò subito chiaro che gli Stati Uniti non potevano essere più considerati meramente come il paese più tecnologicamente avanzato dal quale esportare il fordismo e l'organizzazione scientifica del lavoro; il programma di aiuti per la ricostruzione europea era una misura attraverso la quale “tutti i rapporti economici e finanziari più significativi [sarebbero passati] attraverso sedi istituzionali o che [sarebbero stati] comunque oggetto di particolare attenzione da parte dell'apparato governativo [statunitense].”⁴¹

Perciò, il linguaggio assunto dalla dirigenza Fiat e dai mediatori aziendali con il governo statunitense non fu più di semplice natura imprenditoriale ma dovette tenere conto degli aspetti politici.

Dopo il tentativo deludente dell'allora capo del governo italiano, Alcide de Gaspari, di ottenere un prestito per l'Italia, fu Valletta a incaricarsi della gestione dei rapporti con i maggiori istituti di credito americani, e, ottenendo buoni risultati. Valletta fu in grado di comprendere l'iniziale razionamento del credito americano: gli Americani, infatti, auspicavano a un utilizzo razionale delle risorse che favorisse un'accelerazione della ricostruzione, che già si ravvisava nel 1947. Valletta fu in grado di ottenere un prestito di 10 milioni di dollari dagli Usa per la sua azienda.

Tuttavia, come è stato precedentemente spiegato, la Fiat e le aziende italiane potevano beneficiare dei crediti americani solamente a condizione che non intrattenessero relazioni commerciali con l'Unione Sovietica e i paesi satelliti. In effetti, quando, nel 1951, la Fiat si rivolse alla Polonia per l'importazione di carbone in cambio di “autocarri, trattori e motori marini”, il

40 Bairati, p.172

41 Bairati, p.174

governo americano si allertò e ritenne la questione risolta solamente quando l'impresa torinese si rivolse a Francia e Germania per procurarsi il combustibile.⁴²

Inoltre, il governo americano lamentava la modalità attraverso la quale il governo italiano aveva usufruito dei fondi del Piano Marshall: gli obiettivi principali dell'economia italiana, quali "il pareggio del bilancio, il controllo del credito e la limitazione degli investimenti, venivano considerati l'esatto contrario dei fini che costituivano la ragion d'essere del Piano Marshall". (Bairati, 214) Le critiche però non erano indirizzate alla Fiat, che gli Usa ritenevano essere un'eccezione alla regola. Affinché la Fiat potesse concorrere nel mercato occidentale e europeo, e quindi ambire alla liberalizzazione degli scambi, tanto predicata dall'amministrazione statunitense, c'era bisogno dell'intervento del governo italiano in materia di imposte di fabbricazione e dell'eliminazione dei dazi doganali.

Quando, il 26 giugno 1950, la Corea del Nord invase la Corea del Sud, gli aiuti finanziari Usa furono ri-orientati "verso obiettivi più strettamente collegati alla difesa dell'Occidente."⁴³ La produzione automobilistica dell'azienda torinese subì un contraccolpo dovuto all'aumento delle materie prime nel periodo di tensione tra le due Coree. Di conseguenza, Valletta dovette riorganizzare la produzione per accogliere la richiesta di attrezzatura militare da parte degli Stati Uniti.

In ogni caso, la produttività Fiat, nonostante la battuta d'arresto del 1951, aumentò notevolmente nel decennio 1950-1960. La dirigenza Fiat riuscì ad ottenere questi risultati grazie al miglioramento delle tecnologie, ma, soprattutto, attraverso un inasprimento delle modalità coercitive di disciplina del lavoro. Tutti gli operai che agivano in maniera incompatibile con il disegno totalizzante di Valletta furono perciò sottoposti a "ammonizioni, sospensioni, licenziamenti".⁴⁴ In particolare, queste misure erano rivolte agli elementi più attivi sindacalmente, i militanti nel Partito Comunista Italiano che "attribuivano un ruolo preminente all'etica del lavoro".⁴⁵ Tuttavia, "la repressione degli anni Cinquanta non fu dovuta soltanto al disegno egemonico della dirigenza vallettiana ma anche alle pressioni del governo americano [...] che minacciava la Fiat di togliere investimenti e commesse di lavoro se la sua dirigenza non si decideva a ripulire la fabbrica dai comunisti."⁴⁶

42 Bairati, p. 248

43 Bairati, p. 244

44 Bairati, p. 235

45 Castronovo, p. 414

46 Bonazzi, G. (2000) Sociologia della Fiat. Bologna, Società editrice il Mulino p.23

Scelta dall'amministrazione Eisenhower, Clare Boothe Luce divenne ambasciatrice americana in Italia nel 1953. Convinta anticomunista, ella non agiva per suo conto ma in rappresentanza del governo e incarnava il sentimento che era ben rappresentato dal capo del Dipartimento di stato, il senatore Joseph McCarthy, colui che aveva avviato una campagna di repressione nei confronti di chiunque (da funzionari governativi, a stelle del cinema) conducesse attività filo-comuniste.

Il governo americano, attraverso la rappresentanza della ambasciatrice Luce, moglie di un potente magnate dell'editoria, Henry Luce, teneva sott'occhio le svolte politiche italiane e criticava la troppa leggerezza nella gestione del comunismo e dell'influenza del sindacato nelle fabbriche italiane. "A quest'ultimo riguardo non riusciva a capacitarsi del fatto che in Italia non si fosse seguita la stessa linea di condotta delle principali industrie americane, dove non si andava tanto per il sottile nel tenere a bada i sindacati e nel reprimere qualsiasi forma di agitazione operaia." ⁴⁷

La signora Luce era convinta che fosse necessario sradicare il comunismo dall'Italia attraverso "un'azione decisa e intransigente, della quale facevano parte le attività di propaganda, un adeguato volume di aiuti ai partiti centristi e convincenti pressioni sulle imprese che avevano ricevuto commesse dal governo americano." ⁴⁸

Obiettivo dell'ambasciatrice, era quello di interrompere le commesse per le aziende in cui era preponderante tra i lavoratori l'influenza della CGIL e del PCI, o comunque quelle in cui la CGIL otteneva più della metà dei voti. In seguito a questa politica, ella non esitò "a annullare due consistenti contratti con l'Officina Meccanica Vittoria di Milano, per un valore di 18 milioni di dollari, e coi cantieri navali di Palermo, per un valore di 7.528.000 dollari, in quanto una politica del personale eccessivamente permissiva aveva consentito l'aumento dei voti della CGIL in occasione delle elezioni della commissione interna." ⁴⁹

"Convinta che Valletta fosse ancora troppo arrendevole nei confronti degli esponenti sindacali comunisti, la signora Luce intervenne a Washington perché anche le commesse già assegnate alla Fiat fossero bloccate, appellandosi a una clausola del contratto secondo la quale le aziende commissionarie dovevano fornire particolari garanzie di sicurezza e di segretezza." ⁵⁰

47 Castronovo, p. 422

48 Bairati, p. 252

49 Migone, G. "Stati Uniti, Fiat e repressione antioperaia negli anni Cinquanta". Storia Contemporanea, vol.3,n. 2 (Aprile 1974) p. 248

50 Castronovo, p. 423

La signora Luce informava il Pentagono che la democrazia italiana era in pericolo e che la tendenza a votare comunista l'avrebbe portata sotto il giogo sovietico.

“Il 6 Gennaio 1954, incontrando il presidente Eisenhower, la signora Luce ribadì la sua proposta di escludere dalle commesse americane tutte le imprese italiane in cui prevalessse la Cgil.” E il governo americano decise di negare alla Fiat una serie di commesse.

In un colloquio tra Valletta e la signora Luce e altri rappresentanti dell'ambasciata americana, emersero le preoccupazioni da parte statunitense sulla situazione italiana. Valletta provò a spiegare che nelle officine per la produzione militare il personale era stato scelto con criteri rigidi e in base alla loro non militanza in alcun partito politico.

Valletta decise di rilasciare un'intervista al New York Times in cui spiegava come la stampa italiana e americana stessero sopravvalutando l'influenza del Partito Comunista in Italia.

La situazione delle commesse americane per la produzione di un secondo lotto di F 86 K alla Fiat si sbloccò solamente quando fu certa, alle elezioni delle Commissioni Interne del 1954, la sconfitta della Fiom-Cgil, che scese dal 63,2 al 36,7% dei voti. Il governo americano si compiacque della vittoria e si congratulò con gli sforzi fatti dalla signora Luce.

Il cambiamento politico-sindacale avvenuto alla Fiat permise l'approvazione di un prestito alla Fiat da parte dell' Export Import Bank “dell'importo di sei milioni di dollari per l'acquisto di speciali attrezzature americane, destinate all'ammodernamento e allo sviluppo dei suoi stabilimenti di produzioni automobilistiche e aeronautiche.”⁵¹

A partire dal 1955, una serie di cambiamenti a livello nazionale e internazionale, permisero alla Fiat di allargare il proprio orizzonte. In particolare, proprio nel 1955, Valletta seguì gli sviluppi internazionali attraverso due conferenze: la conferenza di Bandung, che suscitò nel dirigente Fiat “un interesse molto vivo per le aree in via di sviluppo, i paesi emergenti, le nazioni che si formano nel corso della decolonizzazione.”⁵² e la conferenza di Ginevra, che spianò le basi per la distensione tra i due blocchi. Per quanto i rapporti con gli Usa e le banche americane rappresentassero un canale preferenziale per la Fiat, l'impresa torinese ora si trovava a considerare “le questioni europee, gli scambi con i paesi socialisti e con l'Unione Sovietica, le relazioni con il mondo in via di sviluppo.”⁵³

51 Castronovo, p. 437

52 Bairati, p. 292

53 Bairati, p. 296

Proprio nel 1955 la Fiat ristabiliva i contatti con l'Unione Sovietica poiché si andava prospettando l'idea di “vendere all'URSS il progetto di una versione modificata delle utilitarie Fiat.”

⁵⁴Nel settembre e dicembre 1955, due delegazioni sovietiche si recarono a Torino per visitare gli impianti e proposero ufficialmente alla Fiat di riprodurre “una versione modificata e appesantita della ‘600’ in Russia.” ⁵⁵

Quello che poi bloccò le trattative con l'Unione Sovietica non fu tanto la disapprovazione del governo statunitense quanto piuttosto la ripercussione politica successiva all'invasione dell'URSS in Ungheria nel 1956. “Valletta condannò la repressione della rivolta popolare a Budapest ordinata da Kruscev, che dimostrava ancora una volta, a suo dire, il ‘regime di schiavitù e martirio’ in cui vivevano i paesi dietro la cortina di ferro.” ⁵⁶

Per quanto riguardava lo scenario politico italiano, il 1955 fu un anno di svolta. Nell'aprile di quell'anno venne eletto Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi, “con i voti dei socialisti e dei comunisti, ma non con tutti i voti dei democristiani”.⁵⁷ Gronchi auspicava all'apertura da parte della Democrazia Cristiana al Partito Socialista Italiano. Inoltre, egli “era fautore di una politica estera di accresciuta attenzione verso i paesi di recente o prossima indipendenza e di ‘simpatia’ verso Est e tendeva a contestare al ministero degli Esteri il monopolio nella elaborazione e nella conduzione della strategia internazionale in Italia.”⁵⁸ Per queste ragioni, l'ambasciatrice Luce espresse la sua preoccupazione, vista “la dubbia osservanza occidentale” del Presidente.⁵⁹

In questo contesto, il governo italiano si interrogava su quali conseguenze avrebbe avuto un'apertura a est sul piano politico italiano, cercando di comprendere le intenzioni di Mosca, decidendo se aprirsi alla richiesta di ‘pacifica coesistenza’ di Kruscev, valutando le possibili ricadute sul PCI.

Il governo italiano mantenne una linea di intransigenza nei confronti delle proposte sovietiche di disarmo con il Piano Rapacki (1957) e di disengagement con il piano Stoica (1957), che riteneva, “avesse[ro] un «evidente carattere di misure tendenti, in sostanza, a paralizzare la NATO e respingere le forze di sicurezza americane al di là dell'Oceano, conservando alle for-

54 Bairati, p. 293

55 Castronovo, p. 448

56 Castronovo, p. 449

57 Bairati, p. 291

58 Bagnato, B. (2003). *Prove di Ostpolitik. Politica ed economia nella strategia italiana verso l'Unione Sovietica, 1958-1963*. Firenze, Leo S. Olschki Editore. p.17

59 Bairati, p. 291

ze sovietiche ogni possibilità di rapido intervento, nel resto d'Europa, attraverso le zone smilitarizzate e denuclearizzate».⁶⁰

I rapporti politici tra Urss e Italia intrapresero una nuova strada a partire dal 1958 con l'investitura del governo Fanfani, e la sua decisione di cambiare l'ambasciatore italiano a Mosca. Seguendo le direttive del governo italiano, l'ambasciatore in carica fino a quel momento, Di Stefano, era accusato dai sovietici di una cattiva gestione dei rapporti diplomatici tra i due paesi. "Il nuovo ambasciatore [Luca Pietromarchi,] giungeva a Mosca con il proposito di rilanciare relazioni bilaterali stagnanti, con l'obiettivo di stabilire più distesi rapporti con l'Unione Sovietica come condizione preliminare per fare acquisire al suo paese un nuovo status in ambito europeo e atlantico."⁶¹

In particolare, Fanfani aveva una visione dello scenario internazionale che spesso coincideva con le idee di Kruschev. Durante il suo governo, era fondamentale che l'Italia divenisse il ponte tra i due blocchi e che aspirasse a un ruolo di mediazione negli affari internazionali. "La visione che Fanfani aveva elaborato del ruolo dell'Italia nella politica internazionale [...] era fondata sulla convinzione della necessità di costruire ponti economici, culturali e politici che fossero canali di comunicazione tra i due blocchi."⁶²

Tuttavia, non si poteva ancora parlare di uno sblocco concreto dei rapporti politici italo-russi. Vi erano delle questioni tra i due paesi, che rimanevano ancora irrisolte, come il problema delle riparazioni di guerra e la questione dei prigionieri italiani che si trovavano ancora in suolo russo. Inoltre, dopo l'accordo con gli Usa del 1957 per l'installazione di missili in territorio italiano, l'Urss reagì con la proposta di un patto di non aggressione che rendesse l'Italia neutrale da un punto di vista nucleare. Il governo italiano lesse la proposta di Mosca di coesistenza pacifica come una manovra elettorale poiché presentata pochi giorni prima delle elezioni politiche e vi identificò "l'intenzione di facilitare lo sganciamento dell'Italia dal Patto Atlantico, un amo astutamente, ma maldestramente, nascosto dall'esca della promessa dell'amicizia bilaterale."⁶³

Sulla scena internazionale, la crisi di Suez del 1958 contribuì a inasprire i rapporti tra Mosca e Roma. Fanfani appoggiò fin da subito l'intervento statunitense a sostegno di Libania e Gior-

60 Bagnato, p. 23

61 Bagnato, p. 30

62 Bettanin et al,(2015). *L'Italia vista dal Cremlino : gli anni della distensione negli archivi del Comitato centrale del PCUS, 1953-1970*. Roma, Viella. p.38

63 Bagnato, p. 37

dania. “Il 1° agosto 1958 l’Unione Sovietica inviò all’Italia una durissima nota circa l’uso di basi italiane per il trasferimento delle truppe americane e britanniche in Giordania e Libano.”⁶⁴ In seguito, il governo italiano si rese conto della necessità di stabilire relazioni più tese con Mosca quando l’Unione Sovietica escluse la penisola dall’eventuale conferenza al vertice sul Medio Oriente dei capi di governo dei paesi membri permanenti del Consiglio di Sicurezza dell’ONU.

1.4: Il ruolo delle imprese italiane nel rapporto Italia-Urss

Le maggiori imprese private italiane e le figure imprenditoriali ai vertici di esse giocarono un ruolo di fondamentale importanza nel rafforzamento dei rapporti commerciali tra Italia e Urss, e contribuirono in maniera significativa alla distensione dei rapporti politici tra i due paesi.

Tra il 1948 e il 1957 gli scambi commerciali tra Italia e Urss erano regolati da un accordo di clearing, che prevedeva che il valore delle esportazioni di merci dall’Urss all’Italia dovesse equivalere a quello delle importazioni di merci dall’Italia all’Urss.

Dal 1958 entrarono in vigore una serie di accordi, tra cui il primo accordo pluriennale conclusosi tra i due paesi per lo scambio di merci. Si prevedeva che il volume di merci scambiate sarebbe aumentato nel corso degli anni e la lista di forniture sarebbe stata completata e rinnovata ogni anno.

Tuttavia, le aziende italiane non avevano dimostrato molto interesse per il mercato sovietico. C’era quindi il rischio che le importazioni dall’Urss fossero maggiori delle esportazioni dall’Italia e che, di conseguenza, “le organizzazioni sovietiche per il commercio estero non avrebbero avuto a disposizione i mezzi di pagamento in ‘lire multilaterali’ necessari per fare ordini in Italia.”⁶⁵

Nel frattempo, i paesi dell’Europa occidentale stavano attivando una serie di accordi con Mosca per aumentare il volume dei loro scambi commerciali con l’Urss, primi fra tutti, la Francia e la Germania.

64 Bagnato, p. 39

65 Bagnato, p. 55

Secondo la Confederazione Generale del Commercio italiana vi erano ancora molti ostacoli di tipo burocratico e amministrativo che impedivano un normale flusso di importazione dei prodotti sovietici.

Nel 1958 Kruschev fece approvare un piano per rinnovare e potenziare l'industria chimica sovietica, aprendo così la via alle esportazioni dai paesi dell'Europa Occidentale. Le prime delegazioni inglesi e tedesche in visita in Unione sovietica nel 1958 si conclusero in maniera positiva e destarono l'interesse delle ambasciate occidentali a Mosca. Si prospettavano forme di collaborazione anche con il governo statunitense.

Un contributo fondamentale nel processo di penetrazione delle imprese italiane nel mercato russo fu quello dato da Piero Savoretti. L'imprenditore torinese era giunto a Mosca nel 1953 con l'idea di "far conoscere ai russi i prodotti, la capacità di lavoro e di collaborazione dell'industria italiana." (Fava, *La Fiat e la AutoVaz. Alla ricerca del fordismo perduto*) Nel 1955 fondò la sua azienda, la Novasider, un'agenzia di import-export e società di consulenza e mediazione, che promuoveva a Mosca le principali aziende italiane. Savoretti fu incaricato anche dal governo inglese di vendere in Unione Sovietica i prodotti della Lamberton. Egli lavorò in Urss come agente di importanti ditte, tra cui l'Olivetti, la Novarese, la Giustina, la Pama ed in seguito per la Fiat stessa.

“Nonostante i grandi progressi effettuati, l'URSS non risultava ancora in grado di soddisfare il proprio fabbisogno e pertanto pareva che avesse programmato ingenti acquisti di macchine utensili sui mercati esteri. Tali acquisti sarebbero dovuti avvenire per il 50% nei paesi delle democrazie popolari (Germania Orientale e Cecoslovacchia) e per il 50% nei mercati occidentali più progrediti. In relazione a tale programma, gli uomini d'affari della penisola ritenevano che avrebbero potuto offrirsi all'Italia possibilità immense in quanto le industrie sovietiche, quando acquistavano, non si limitavano ad ordinativi di una decina di macchine ma richiedevano centinaia di unità.”⁶⁶

In occasione di una visita a due fabbriche di automobili, la delegazione italiana guidata da Savoretti poté constatare che i principali problemi erano la scarsa produttività e la mancata modernizzazione dei macchinari.

66 Bagnato, p. 67

Nell'estate 1958, il governo sovietico avviò delle trattative con la Chatillon “per la costruzione di un impianto completo nell'URSS per la produzione di speciali tessuti di fibre artificiali” e con l'Eni per l'importazione di 50.000 tonnellate di gomma sintetica ⁶⁷.

La Snia Viscosa stipulò un contratto per l'esportazione verso l'Urss di filati tecnici lilion per la cifra cospicua di 500.000 dollari.

Le imprese italiane, tuttavia, continuavano a considerare il mercato sovietico come “un immenso polmone per le esportazioni più che potenziale fornitore di materie prime e prodotti”. ⁶⁸ Per sbloccare l'indulgenza nei confronti del mercato russo sarebbe stato necessario rimediare a relazioni politiche ancora tese. I vertici diplomatici italiani contribuivano all'evolversi delle relazioni commerciali, ma il governo di Roma rimaneva cauto circa un'apertura a est. In un colloquio con Pietromarchi, Fanfani spiegò che il motivo per il quale era diffidente riguardo una distensione dei rapporti italo-russi era la continua ingerenza da parte dell'Urss negli affari interni italiani, che si manifestava in particolare con il tentativo di imporre delle direttive al Partito Comunista Italiano. Il Presidente del Consiglio, inoltre, tornava a sottolineare la mancata risoluzione della questione delle riparazioni e dei prigionieri di guerra. Pietromarchi e il presidente italiano Gronchi invece si trovavano d'accordo sull'intensificare i rapporti di Mosca con l'Italia e sull'importanza per il paese di auspicare a un ruolo di mediatore tra occidente e oriente, ottenendo così un peso di rilievo nelle relazioni internazionali.

Il 18 ottobre 1959 l'Urss e l'Italia arrivarono ad un compromesso sulla questione del rimpatrio dei prigionieri di guerra italiani durante i colloqui in URSS del Ministro per il commercio estero Del Bo, “primo ministro italiano a venire in URSS dal dopoguerra”. ⁶⁹

Circa la prospettiva della distensione dei rapporti tra Urss e mondo occidentale, il governo italiano si divideva in due parti: il presidente del consiglio Segni e il ministro degli esteri Pella vi leggevano il rischio dell'incontro tra democristiani e socialisti; Gronchi invece abbracciava l'apertura a sinistra e preannunciava l'acquisizione del ruolo di “scalo delle rotte della grande diplomazia” per l'Italia. ⁷⁰

“Nel corso dei colloqui che Del Bo [Ministro del commercio con l'estero] aveva avuto con il ministro del Commercio estero sovietico, era stato concordato di estendere l'interscambio

67 Bagnato, p. 69

68 Bagnato, p. 74

69 Salacone Alessandro. *L'Unione Sovietica e l'Italia del centro-sinistra (1958-1968)*. [Tesi di dottorato] Roma: Università degli studi Roma Tre (2009) p. 64

70 Bagnato, p. 163

commerciale ai beni di consumo cominciando da due esposizioni di tali prodotti in grandi magazzini di Mosca e Milano.”⁷¹

In vista alla visita di Gronchi in Urss, il governo statunitense espresse la sua preoccupazione circa i “suoi effetti sul futuro della democrazia in Italia e il mantenimento della politica atlantica.”⁷²In particolare, il governo americano temeva tra le ripercussioni del viaggio una possibile “apertura di credito al PCI”⁷³.

Durante il colloquio di Gronchi e della delegazione italiana con Krushev vennero affrontate le principali questioni internazionali, come la questione di Berlino e del disarmo, in particolare i due leader si trovarono in disaccordo circa la risoluzione della prima. Per quanto riguardava le relazioni bilaterali, i due leader si trovarono d'accordo nel progetto di rafforzamento degli scambi commerciali e firmarono un accordo culturale.

“Gli echi della visita, infatti, ebbero conseguenze rilevanti sulla situazione politica italiana – già vacillante – e contribuirono all'avvio della crisi governativa che fece cadere il gabinetto Segni.”⁷⁴Ciononostante, la visita di Gronchi contribuì ad accrescere le relazioni personali e dirette tra i leader sovietici e italiani, nell'ottica di una valorizzazione dei contatti personali.

Nel frattempo, gli scambi commerciali tra i due paesi si rinforzavano. Nel 1960 una delegazione sovietica “si recò presso la Montecatini e la Edison suscitando l'interesse della prima in merito alla ipotesi di forniture di impianti chimici all'URSS”.⁷⁵

Francia, Germania federale, e Belgio avevano già disposto stanziamenti per forniture dilazionate all'Urss, concedendo crediti e altri metodi di pagamento.

“Da parte italiana, quindi, sosteneva Di Falco, si era ritenuto necessario allinearsi alle direttive di politica commerciale adottate dagli altri paesi occidentali perché un atteggiamento difforme avrebbe compromesso inevitabilmente le possibilità delle aziende italiane di aggiudicarsi l'effettuazione di notevoli e importanti forniture all'Unione Sovietica, estromettendole da quel mercato. Erano infatti in corso importanti e interessanti trattative per forniture all'URSS da parte dell'ENI, della FIAT, della Necchi, della Sant'Andrea di Novara e di molti

71 Bagnato, p. 166

72 Bagnato, p. 171

73 Bagnato, p. 177

74 Bettanin, p. 43

75 Bagnato, p. 299

altri e recentemente erano stati presi contatti da parte di una missione di fabbricanti di macchinari tessili.”⁷⁶

Fin dal 1955, Savoretti aveva sottolineato al presidente dell’ENI l’importanza di acquistare oli greggi sovietici affinché l’URSS potesse avere i mezzi di pagamento per acquistare merci e macchinari nel mercato italiano. L’11 ottobre 1960 l’Eni stipulò un contratto con l’ente petrolifero sovietico per l’importazione di 12 milioni di tonnellate di greggio sovietico nel periodo 1960-1965. L’accordo con l’ENI rendeva l’Italia il primo cliente occidentale per il petrolio greggio sovietico. “L’URSS poteva proporre forniture così vantaggiose ai paesi occidentali poiché operava una politica dei doppi prezzi, cioè vendeva greggio ai paesi socialisti a prezzi molto più elevati, per esportare il greggio ai paesi occidentali a prezzi irrisori.”⁷⁷

Negli anni 60 l’economia italiana si andava rafforzando: “da una condizione di povertà e semplicità in cui il mezzo di trasporto più diffuso era la bicicletta e un buon paio di scarpe era, relativamente parlando, un lusso, il paese passò a una situazione in cui televisori e automobili divennero elementi consueti della vita quotidiana.”⁷⁸

E proprio nel mercato sovietico gli imprenditori italiani intravidero la possibilità di espansione, determinata dal bisogno crescente di beni della popolazione sovietica. “Tra il 1960 e il 1963 le esportazioni dell’URSS in Italia passarono da 92 a 127 milioni di rubli, quelle dell’Italia in URSS da 81 a 121.”⁷⁹

Tra il 1960 e il 1961 si svolsero a Mosca le trattative per il nuovo accordo commerciale tra Italia e Urss. L’accordo commerciale a lungo termine prevedeva lo sviluppo degli scambi commerciali, in particolare, l’Italia “era interessata a importare soprattutto petrolio, olio combustibile, benzolo, paraffina, grano, cotone, alcuni tipi di macchinari e alcune merci tradizionali russe come il vodka e il caviale. Quanto alle esportazioni italiane verso l’URSS un posto notevole avrebbero avuto, nel corso del 1961, gli impianti per le industrie chimiche, petrolifere, siderurgiche e alimentari. L’Italia avrebbe inoltre fornito macchine utensili, prodotti chimici, tessuti, agrumi e eventualmente vini e calzature.”⁸⁰

76 Bagnato, p. 301

77 Salacone, p. 132

78 Gundle, S. (2000), *Between Hollywood and Moscow: The Italian Communists and the Challenge of Mass Culture, 1943–1991*, Durham, Duke University Press p.150

79 Salacone, *Le relazioni italo-sovietiche nel decennio 1958-1968. Uno sguardo da Mosca*, "Storicamente", 9 (2013), no. 5. DOI: 10.1473/stor434

80 Bagnato, p. 406

Gli imprenditori italiani furono in grado di portare avanti importanti trattative, laddove il governo si dimostrava incapace. Savoretti, con l'accordo di Valletta, convinse Pietromarchi di proporre al governo sovietico "l'acquisto di una serie di petroliere prodotte nei cantieri italiani e dotate di motori Diesel della Fiat." (Bagnato, 408) Nonostante la riluttanza della Fincantieri, e il rifiuto del Ministro degli esteri, Antonio Segni, di prendere iniziative per ottenere le autorizzazioni, l'insistenza di Valletta, Pietromarchi e Savoretti permise all'iniziativa di volgere a un esito positivo e nella primavera del '61 "venne data via libera per la commessa all'Ansaldo di 7 petroliere."⁸¹

Nel giugno '61 venne organizzata a Mosca "la prima Mostra Olivetti di macchine per la meccanizzazione integrale del trattamento delle informazioni".⁸²

L'anno successivo la Novasider riuscì ad ottenere l'organizzazione di una mostra delle realizzazioni delle imprese italiane che avevano avuto contatti con Mosca o pensavano di averne. "Si trattava di 60 aziende impegnate in 17 settori merceologici, con un fatturato complessivo di 3 miliardi di dollari"⁸³ Alla richiesta di Savoretti di presenziare alla mostra, Segni e Luigi Preti (Ministro del Commercio Estero) risposero negativamente. Krushev fece un grande elogio agli organizzatori della mostra e agli imprenditori italiani. Inoltre, rimase molto colpito dalla visita al padiglione Fiat e dichiarò di voler incontrare il presidente Valletta.

1.5: Fiat: le ragioni dell'internazionalizzazione a est

All'inizio degli anni 60, l'industria automobilistica stava cambiando a livello globale, e la posizione di dominanza ottenuta dalla Fiat in Italia veniva minacciata dalla competizione con altre industrie automobilistiche europee e americane. Secondo i dirigenti Fiat, i paesi sottosviluppati sembravano troppo lontani dalla motorizzazione mentre i paesi dell'est Europa e la Spagna stavano andando in quella direzione e potevano raggiungerla con l'aiuto della Fiat.

"The Council for Mutual Economic Assistance (CMEA) was both a promising market for Fiat products and an area where Fiat might apply technical and managerial skills it had developed when dealing with the first mass wave of Italian motorization in the 1950s."⁸⁴ La struttura e la

81 Bairati, p. 323

82 Bairati, p. 324

83 Bairati, p. 324

84 Fava, *La Fiat e la AutoVAZ di Togliatti. Alla ricerca del fordismo perduto*, «Storicamente», 9 (2013), art. 4, DOI: 10.1473/stor433, http://www.storicamente.org/07_dossier/est/fava.html p. 32

strategia di produzione Fiat erano particolarmente indicate a rispondere ai bisogni dell'industria sovietica, e non necessitavano di un rinnovamento tecnologico che invece sarebbe stato necessario per raggiungere i mercati più avanzati del Nord America e dell'Europa occidentale. Il consiglio di amministrazione Fiat aveva colto l'opportunità per l'impresa italiana di partecipare attivamente alla politica di distensione. Spesso le azioni di business venivano considerate come un'attività di mediazione: "Valletta behaved as a sort of foreign minister in postwar Italy, especially when [...] he dealt eye to eye with both Khrushchev and Kennedy".⁸⁵

La spiegazione che la Fiat dava all'aumento di scambi commerciali con l'occidente derivava dal "growing Soviet concern about the poor internal economic and social conditions of the USSR and its satellites. According to Fiat's management, the Soviet Union needed at least twenty years to recover from the damage caused by Stalinism, to fix the problems of the planned economy, and, last but not least, to redefine relations with CMEA member-state."⁸⁶

Secondo la Fiat, l'aumento delle relazioni commerciali con l'unione sovietica avrebbe permesso di dimostrare la superiorità produttiva dell'occidente e di fornire un'opportunità di cooperazione ai paesi comunisti.

Prima di recarsi a Mosca, rispondendo all'invito di Khrushchev e a quello ufficiale del Comitato del consiglio dei Ministri che lo avrebbe voluto alla mostra per l'esposizione dei prodotti Fiat, Valletta voleva interloquire con gli americani e ottenere la loro approvazione. Il 15 maggio 1962 Valletta incontrò Kennedy. Valletta era pronto ad affrontare temi quali "i problemi della difesa europea, la situazione politica italiana creatasi con lo scadere della presidenza Gronchi, e il governo di centro sinistra".⁸⁷

Durante il colloquio, Kennedy domandò a Valletta cosa pensasse della svolta politica verso il centro-sinistra. Egli rispose esprimendo perplessità nei confronti della Democrazia Cristiana, che aveva appoggiato senza riserve il partito socialista "non ancora affrancatosi da certe sue vecchie matrici ideologiche".⁸⁸

Secondo Kennedy quella del centro sinistra era una strada da compiersi. Tuttavia alcuni elementi dell'amministrazione americana nutrivano dei dubbi nei confronti del partito socialista, perché alcuni di loro "continuavano a manifestare riserve e incertezze in merito alla presenza dell'Italia nell'Alleanza Atlantica e temevano che il Psi sarebbe entrato in coalizione con il

85 Fava, p. 37

86 *Ibidem*

87 Bairati, p. 326

88 Castronovo, p. 491

Pci.”⁸⁹ Il presidente Fiat rassicurò il presidente degli Usa, spiegando come l’apertura a sinistra del governo di centro poteva isolare definitivamente il PCI.

Dopo aver ringraziato il governo americano per aver contribuito alla ripresa economica italiana, Valletta poi si esprime su quel che riguarda gli aiuti finanziari da parte americana, consigliando a Kennedy di sussidiare direttamente la Dc, che poteva così “pretendere dal partito socialista un’azione di cooperazione.”⁹⁰

“Alla Casa Bianca ci si augurava che i legami dell’Italia con la Nato si rinsaldassero”.

Kennedy e Valletta si trovarono d’accordo nell’affermare che il controllo degli armamenti nucleari dovesse rimanere unicamente nelle mani degli Stati Uniti. (De Gaulle invece si era espresso diversamente, perché c’era l’intenzione di sviluppare l’armamento nucleare francese.)

Al colloquio si giunse al tema della Russia. Valletta esprime la sua volontà di “promuovere nella capitale mondiale del comunismo la formazione di una efficiente struttura industriale per la produzione dei beni di consumo, primo fra tutti l’automobile. Qualora si fosse battuta questa strada con lungimiranza e pazienza, si sarebbe conseguito un duplice beneficio: lo sviluppo della cooperazione tra i due blocchi e la maturazione fra il popolo russo di un maggior senso di autonomia e di dignità individuale grazie a un migliore tenore di vita e alla conquista di una certa libertà di movimento”.⁹¹

Kennedy esprime il suo appoggio incondizionato. Sulla questione Valletta volle sentire anche il parere del segretario di stato, Dean Rusk, che si trovò d’accordo. Tuttavia, alcuni esponenti del governo americano scorgevano nel progetto Fiat in Urss la possibilità che il governo sovietico utilizzasse quelle risorse a scopi militari.

Nel giugno 1962 Kossighin, il vicepresidente del Consiglio dei Ministri sovietico, si apprestava a fare un viaggio in Italia con lo scopo di incontrare i maggiori esponenti dell’industria italiana. “Nel corso della sua permanenza nella penisola Kossighin, in un impressionante tour de force, visitò nove stabilimenti dell’Italia settentrionale: la FIAT, la Montecatini, l’Olivetti, l’Innocenti, la Snia Viscosa, la Châtillon, la Pirelli, l’ENI e l’ANIC.”⁹²

L’opinione di Kossighin riguardo la Fiat dopo aver visitato la fabbrica fu decisamente positiva: “alla fine del suo tour disse che «l’organizzazione della Fiat era di prim’ordine e l’automa-

89 Castronovo, p. 492

90 Castronovo, p. 492

91 Castronovo, p. 494

92 Bagnato, p. 549

zione dei suoi impianti era stata portata a un altissimo livello. Ho visto che la Fiat può contare su impianti, lavoratori e tecnici eccellenti e i risultati sono evidenti. Le sue macchine sono molto attraenti sia per stile sia per qualità. Il suo centro collaudo guarda al futuro. Sono entusiasta».⁹³ In uno scambio di battute tra il ministro sovietico e il presidente torinese si evince, inoltre, cosa pensava Valletta della gestione degli operai nelle fabbriche sovietiche. «Kossighin si rivolse a Valletta e gli disse: «Abbiamo molte cose da imparare da voi» «E noi – rispose Valletta – abbiamo da imparare da voi come si fa ad impedire gli scioperi».⁹⁴

La visita di Kossighin inaugurò un “flusso costante di delegazioni tecniche e commerciali russe, che visitarono gli stabilimenti della Fiat. Tra il 1962 e il 1965 ve ne furono 46.”⁹⁵

Il progetto iniziale accordato tra l’Urss e la Fiat prevedeva la costruzione di uno stabilimento per la costruzione di trattori e camion. “In the same years, together with a constant trade flow in machine tools, Fiat signed agreements to provide the Soviet Union with marine engines (in 1961, 1965, and 1967), gas turbines (in 1966), and technical consultancy for the organization of storage units (in 1965).”⁹⁶

L’11 Giugno 1962 Valletta venne ricevuto da Krushev nel Palazzo del Presidium, accompagnato da Pestelli e Savoretti.

Valletta iniziò col elogiare gli sviluppi dell’Unione Sovietica per valorizzare le sue risorse e possibilità. Anche Krushev fece degli apprezzamenti riguardo l’aumento della produzione delle industrie italiane. Valletta poi parlò dei temi della pace e della sicurezza internazionale e riferì la volontà di accordi pacifici del governo americano. Krushev elogiò a sua volta la figura di Kennedy.

Krushev parlò anche delle colpe di Stalin che aveva portato alla collettivizzazione dell’economia nel 1930 con risultati negativi. Egli affermò della necessità di cooperazione con il mondo capitalista. Inoltre, Krushev espresse il suo augurio che la Fiat potesse collaborare con l’Urss per la costruzione di una fabbrica di trattori.

All’indomani del colloquio con Kossighin, Valletta incontrò una maggiore resistenza in quanto il capo del Gosplan non credeva a una vera distensione da parte americana: “prova ne era, a suo giudizio, il fatto che accelerassero i loro esperimenti nucleari.”⁹⁷

93 Bagnato, p. 551

94 Bairati, p. 335

95 Bairati, p. 345

96 Fava, p. 58

97 Bairati, p. 497

Tuttavia, Kossighin appoggiò il progetto di costruzione di uno stabilimento per la produzione di trattori e per il miglioramento della formazione tecnica e professionale sovietica.

In un documento segreto del governo sovietico riportato da Bettanin et al, si evince l' apprezzamento dei sovietici per la collaborazione con gli industriali italiani:

“Abbiamo avuto l'impressione che sulla posizione del governo italiano in merito alle principali questioni internazionali esercitino un peso decisivo gli umori dei principali uomini d'affari italiani, i quali in funzione di calcoli economici non sono interessati al mantenimento della tensione. Per esempio, il presidente della Fiat Valletta, sfruttando la sua enorme influenza in Italia e i forti legami politici, ha informato il presidente Kennedy del colloquio avuto a Mosca con N.S Krushev. In un futuro prossimo Kennedy ha intenzione di incontrare di nuovo Valletta. Durante la nostra permanenza Valletta più di una volta ha sollevato l'idea della necessità di stabilire contatti diretti tra l'Urss e gli Usa e ha affermato che, per questo obiettivo, farà tutto ciò che è nelle sue possibilità.”⁹⁸

Nel memorandum del colloquio che si tenne il 13 giugno 1962 tra Krushev e Valletta in Urss si può prendere atto di come l'industriale italiano abbia agito come un vero e proprio ministro e mediatore tra est e ovest. “Valletta afferma che, da parte sua, si impegnerà per utilizzare la sua influenza sia sul governo italiano sia su quello di Kennedy, affinché si raggiunga l'avvicinamento delle posizioni degli Usa e dell'Unione Sovietica..”⁹⁹

1.6: Il cambiamento del contesto politico nazionale

Il contesto nazionale stava però mutando, gli anni '60 furono quelli del boom economico. Il governo centrista che aveva dominato la scena fino ad allora, non resse più. Non era in grado di trovare una risposta alla domanda emergente del mondo del lavoro in agitazione. La crescita economica in Italia fu resa possibile dal basso costo dei salari e dalla grande disponibilità

98 Appunto di A.N. Kosygin, V. Fedorev e N. Strokim per il CC del PCUS sugli esiti della visita in Italia su invito dei dirigenti delle principali compagnie industriali italiane (4 luglio 1962, segreto)

99 Bettanin, p.185 dal Memorandum del colloquio di N.S. Chruscev con il presidente della ditta italiana FIAT V. Valletta sull'ampliamento dei rapporti tecnico-scientifici tra Urss e Italia e su alcuni problemi delle relazioni internazionali.

della manodopera, che dal Sud si riversava nelle industrie del Nord. Le aziende produttrici di beni di consumo diventarono aziende leader nel panorama internazionale.

Alle elezioni del 1963, la DC e i socialisti persero consensi, e il PCI passò dal 22,7% al 25,3%. Mosca era contenta per il successo del PCI, ma temeva l'uscita di Fanfani dal governo. Questo timore si manifestò con le dimissioni di Fanfani.

“La frattura tra la corrente di Nenni e la sinistra socialista, che all'inizio del 1964 si sarebbe ufficialmente staccata dal PSI per formare il PSIUP, privava Mosca di un fidato canale per tenere i contatti con il PSI e incidere sul governo.”¹⁰⁰

La spaccatura portava all'interruzione della collaborazione tra Nenni e i comunisti, indebolendo l'influenza sovietica nel partito. Mosca era perciò contraria alla scissione..

Suslov, segretario del Comitato centrale del PCUS spinse il PSI a trovare un compromesso per evitare lo scisma nel partito, ma Mosca non fece una netta opposizione e il 10 gennaio fu ufficialmente creato il Partito socialista di unità proletaria. “L'ingresso dei socialisti nell'area governativa, privata della corrente di sinistra che era direttamente influenzata da Mosca, imponeva al Cremlino la ricerca di nuove strategie per influenzare il governo.”¹⁰¹

La destra democristiana interpretò l'avanzata comunista alle elezioni del 1963 come diretta conseguenza delle “politiche di apertura portate avanti da Fanfani stesso. Di colpo sembrò che il centro-sinistra non fosse più lo strumento migliore per combattere l'influenza comunista, ma paradossalmente diveniva il principale responsabile del primo successo elettorale riportato dal PCI in molti anni.”¹⁰²

Il carattere della politica estera con Mosca del governo Moro era concentrato sugli aspetti economici e commerciali ma non aveva lo stesso respiro internazionale di quello di Fanfani.

Nel 1965 tuttavia si tornò a sviluppare le relazioni diplomatiche tra i due paesi anche da un punto di vista politico grazie all'elezione di Saragat alla presidenza della Repubblica e al ritorno di Fanfani come Ministro degli esteri. Le visite in Italia di Gromyko, ministro degli esteri, prima e Podgornyj, presidente del Prezidium del consiglio supremo dell'Urss, dopo sancirono una svolta positiva nelle relazioni bilaterali.

“Un ulteriore passo avanti nelle relazioni bilaterali italo-sovietiche nel corso del 1965 fu l'apertura della linea aerea tra Mosca e Roma, che aveva richiesto annose trattative.”¹⁰³

100 Bettanin, p. 131

101 Bettanin, p. 133

102 Salacone, p. 222

103 Salacone, p. 310

Il direttore generale degli Affari Economici della Farnesina, Egidio Ortona, in visita a Mosca, sottolineò l'importanza dello sviluppo dei rapporti commerciali tra i due paesi e la volontà da parte delle maggiori imprese italiane, in particolare di ENI e Fiat, di intensificare gli scambi. In quegli anni erano in corso le trattative tra l'ENI e l'ente di distribuzione del gas sovietico per la costruzione di un gasdotto dall'Urss all'Italia.

A livello internazionale, due eventi fondamentali portarono Valletta a riconfrontarsi con l'Urss e gli Usa in merito al progetto della costruzione di uno stabilimento automobilistico a Togliatti: l'assassinio di Kennedy nel 1963 e la deposizione di Krushev nel 1964, cioè degli artefici principali della politica di distensione tra i due blocchi.

Valletta perciò si recò a Mosca per il suo secondo viaggio e vi rimase dal 27 giugno al 1° luglio 1965. Dovette incontrare numerose figure politiche sovietiche, tra cui il Presidente del Gosplan, Ruduev, il Ministro del Commercio Estero Patolicev e il capo del Comitato statale dell'industria automobilistica Strokin. Durante il colloquio con Kossighin affrontò tematiche di respiro internazionale, una fra tutti, la guerra nel Vietnam. Anche in questa occasione, il presidente torinese si dimostrò un abile mediatore, alla stregua di una figura politica. Quando Kossighin incolpò il governo americano per il deterioramento della situazione, Valletta evidenziò al rappresentante sovietico l'importanza di condurre trattative dirette tra l'Urss e gli Usa.

Nonostante i dissensi sulle questioni internazionali, la visita di Valletta portò alla firma del «Protocollo di collaborazione tecnico-scientifica in campo automobilistico» in cui la «Fiat e il comitato statale per il coordinamento della ricerca scientifica dell'Urss si impegnavano a collaborare per la realizzazione di uno stabilimento destinato alla produzione di un nuovo modello di autovettura, per una capacità da 1500 a 2000 unità al giorno, e dotato degli impianti più moderni in modo da consentire la massima produttività del lavoro a bassi costi di gestione.»¹⁰⁴ La Fiat si sarebbe occupata della progettazione dell'impianto e dell'importazione del know-how tecnologico, ma anche di organizzare le stazioni di servizio e una rete di distribuzione per le parti di ricambio.

Alcune capitali occidentali lessero nell'accordo un significato politico, un nuovo orientamento nella politica estera del governo di Roma.

104 Castronovo, p. 512

C'era poi da assicurare il governo americano circa il significato dell'accordo preso con Mosca. Valletta volò a Washington per assicurare il Dipartimento di Stato. Presentò l'accordo a Dean Rusk come la volontà del governo sovietico di sviluppare realizzazioni di beni di consumo per la popolazione e migliorare i rapporti con l'Occidente. Cercò inoltre di tastare il terreno circa la possibilità da parte delle aziende americane di una fornitura di macchinari e mezzi d'opera specializzati. "Interessò anche gli amici della Export-Import Bank, per un'operazione di finanziamento degli acquisti di macchinario da parte dell'Unione Sovietica."¹⁰⁵

"Ma non poté evitare che l'industria automobilistica americana scendesse sul piede di guerra mobilitando addirittura l'ambasciatore a Mosca Averell Harriman perché inducesse il governo sovietico a un ripensamento. Sia la Ford che la General Motors ritenevano infatti di avere tutte le carte in regola per rivendicare un diritto di prelazione nei confronti della Fiat, in quanto avevano realizzato a suo tempo in Russia, l'una la fabbrica di Gorki, l'altra lo stabilimento del Moskvic." (Castronovo. 513)

Anche l'azienda automobilistica francese, la Renault, si presentò come un'accanita concorrente: il presidente Renault, Pierre Dreyfus si recò a Mosca per spiegare le ragioni per cui i sovietici avrebbero dovuto preferire la sua azienda, sottolineando la già esistente collaborazione tra la casa automobilistica parigina e i dirigenti russi nel settore degli autoveicoli industriali.

"Fu perciò indispensabile ricorrere al governo di Roma affinché autorizzasse la predisposizione di un programma finanziario che assicurasse i mezzi necessari per anticipare i costi dell'intera operazione e garantisse ai sovietici condizioni di pagamento tali da scongiurare qualsiasi eventualità di un loro voltafaccia."¹⁰⁶

Secondo Egidio Ortona, direttore generale degli Affari Economici del ministero degli Esteri, fu proprio la minaccia da parte dei sovietici di trattare con la Renault, a spingere il governo italiano verso la decisione di "abbassare il tasso [d'interesse per i crediti concessi per l'affare Fiat] al 5%."¹⁰⁷

Il 4 maggio 1966, a Torino, Valletta e il ministro dell'industria automobilistica dell'Urss, Tarasov, firmarono il protocollo di intesa "che prevedeva la costruzione da parte della Fiat e la consegna, chiavi in mano, di uno stabilimento della potenzialità di 2000 vetture al giorno."¹⁰⁸

¹⁰⁵ Bairati, p. 347

¹⁰⁶ Castronovo, p. 514

¹⁰⁷ Salacone, p. 343

¹⁰⁸ Castronovo, p. 518

I media descrissero l'operazione come "il più grande affare del secolo" e elogiarono il coraggio e la lungimiranza di Valletta. "Altrettanto significativo e ancor più sorprendente, risultò il fatto che proprio lui, additato per tanti anni dall'estrema sinistra come uno dei più fieri 'reazionari', fosse giunto a conquistare le simpatie e la fiducia dei dirigenti sovietici. Al punto che proprio colui che passava per un autocrate nei confronti delle sue maestranze, era stato incaricato di esportare gli stessi sistemi di lavoro vigenti alla Fiat, fra gli operai russi, nella patria del socialismo".¹⁰⁹

Anche il governo americano e la stampa statunitense elogiarono il progetto Fiat. Tuttavia, in una nota della CIA, in cui si parlava dell'incremento della motorizzazione in Urss, ci si interrogava sui possibili sviluppi sociali dell'iniziativa. "Il nuovo programma sovietico è destinato a produrre automobili per l'élite burocratica e manageriale, non per il cittadino medio".¹¹⁰

109 Castronovo, p. 519

110 Bairati, p. 349; Castronovo, p. 519

CAPITOLO 2: IL CONTESTO SINDACALE IN ITALIA E ALLA FIAT TRA GLI ANNI '50 E '60

2.1: Il modello americano di produzione di massa e l'industria automobilistica

La storia della costruzione dello stabilimento automobilistico del Volga è strettamente connessa alla storia dell'organizzazione del lavoro in Italia e in Unione Sovietica. Come non sfuggì agli osservatori contemporanei, il trasferimento di tecnologia occidentale, sviluppato in un contesto capitalista, in Unione Sovietica non poteva prescindere dal trasferimento dei metodi e delle pratiche dell'organizzazione del lavoro Fiat nel contesto sovietico che, agli occhi degli osservatori contemporanei, apparivano in netta contraddizione con quello che avrebbe dovuto essere l'organizzazione del lavoro nello stato degli operai. In questo capitolo, partendo da una breve descrizione della letteratura esistente sul fordismo sovietico da un lato, e sul modello Fiat di relazioni industriali negli anni cinquanta e sessanta dall'altro, si cercherà di fare luce sul fatto che esistesse al contrario una certa convergenza di interessi – o quanto meno una matrice comune- nel modo di intendere la direzione del lavoro a Torino e Mosca, che rendeva la Fiat di Valletta un partner ideale per i sovietici, e l'esperimento di Togliattigrad un green field ideale per la Fiat che intendeva “testare” nuove tecnologie e pratiche organizzative senza dovere fare i conti con la forza lavoro e, soprattutto, con le organizzazioni sindacali.

Come si è messo in luce nelle pagine precedenti, gli Stati Uniti e il modello americano di produzione di massa avevano avuto un ruolo importante nel consentire alla Fiat di siglare l'accordo con i sovietici. Il rapporto speciale tra Vittorio Valletta e l'industria americana aveva reso la Fiat un partner interessante per i sovietici, che speravano di ottenere macchinari statunitensi tramite l'impresa torinese. Ma vi era forse di più, vi era una certa convergenza nel modo di intendere il fordismo in chiave produttivista e autoritaria.

Il fordismo per convenzione “nacque” nel 1913 alla Ford, con l'introduzione della catena di montaggio; quest'innovazione, in realtà, rappresentava solo l'ultima spettacolare tappa di un lungo processo che era iniziato a fine ottocento con l'”American System of Manufacturing”, proseguito con le innovazioni organizzative di Frederick Taylor e degli altri tayloristi, e aveva avuto come obiettivo quello di migliorare l'efficienza produttiva in fabbrica, razionalizzando

il lavoro, i movimenti degli operai e la movimentazione delle merci. Il modello americano di produzione di massa, che prese forma nella prima metà del novecento, si basava su pianificazione e parcellizzazione delle fasi produttive, l'uso della catena di montaggio e in seguito delle macchine automatiche monouso, e sull'organizzazione scientifica del lavoro. La rivoluzione fordista aveva però un secondo pilastro, quello del consumo e della creazione di un mercato di massa per i beni di consumo, in primis, l'automobile. Al fine di "creare" un mercato di massa, era necessario garantire agli operai salari dignitosi, il 5 \$ day, che li trasformassero da produttori in consumatori; era inoltre necessario investire nel marketing e nella distribuzione. Lo stesso Henry Ford aveva dovuto rendersi conto dell'importanza dei consumatori e del marketing, quando Alfred Sloan aveva portato la General Motors a superare la Ford in termini di vendite sul mercato americano alla fine degli anni Venti, introducendo la *flexible mass production* e diversificando il prodotto. Il modello americano di produzione di massa sbarcò in Italia negli anni Venti del '900 e influenzò profondamente la Fiat che, però, fino agli anni sessanta, non coglierà a pieno il secondo pilastro della Rivoluzione fordista, quello degli alti salari e del potere del marketing, insistendo in un'interpretazione paternalista e autoritaria delle relazioni industriali e in una visione industriale limitata.

2.2: La Fiat e il modello fordista nel periodo interbellico

La storia dell'importazione del fordismo americano in Italia comincia già a partire dall'inizio del ventesimo secolo e l'azienda torinese ne fu grande protagonista. Molti tecnici e ingegneri della Fiat fecero dei viaggi negli Stati Uniti per cercare di capire la società americana o ancora il segreto dell'organizzazione, dell'aumento della produzione e del mercato.

“La Fiat siglò i primi contratti di fornitura con gli Stati Uniti nel 1902. Agnelli vi viaggiò nel 1906 e poi nel 1912 -l'anno in cui Gino Olivetti, segretario del Consorzio automobilistico, individuava nel potenziamento della razionalizzazione e del macchinismo la via per superare i problemi sia sindacali che tecnici.”¹¹¹

Agnelli intuì che il modello di riferimento da prendere in considerazione era quello americano, in special modo la Ford e i suoi criteri organizzativi. “Si trattava di un modello operante

111 Settis, B.(2016) Fordismi. Storia politica della produzione di massa. Bologna, Società editrice il Mulino, p. 231

tanto sul piano dello sviluppo tecnico e commerciale, quanto su quello della ricerca di un equilibrio sociale, in primo luogo nell'impresa, ma anche nella società”¹¹²

La Fiat adottò il modello americano a Torino. Vi contribuivano tutti, dal grande imprenditore ai tecnici medi, al ceto dirigente sindacale, fino alla classe operaia.

Una sede della Fiat Motors si trovava vicino a New York ed era diretta dall'ingegnere Maraini che nel 1919 accompagnò una missione di tecnici Fiat. Questi scoprirono il sistema del convogliamento automatico dei materiali. Capirono che questo sistema era il risultato dell'organizzazione, cioè di un meccanismo automatico di cui l'operaio era parte intelligente e nel quale non c'era spazio per l'operaio incapace e svogliato.

In Italia non era possibile aumentare i salari per via del mercato interno poco sviluppato e del costo elevato delle materie prime. Invece, il basso costo della mano d'opera americana era possibile grazie all'unione di studio, ordine e metodo.

Nel 1935 Agnelli fu ospite della Ford e strinse un accordo con Ford e General Motors nel quale la Fiat si impegnava “a specializzarsi, per quanto riguardava le esportazioni, in vetture standardizzate di piccola e media cilindrata, di carattere economico e a basso consumo di carburante”¹¹³

Agnelli abbracciò lo schema manageriale taylorista. “La creazione del management taylorista-fayolista fu compiuta nel 1927 con il rafforzamento degli organismi centrali di direzione, la separazione di quelli deliberativi da quelli esecutivi e l'aumento di importanza del servizio tecnico di officina, deputato alla supervisione delle lavorazioni e alla ricerca della one best way”¹¹⁴

Benché ci fosse l'obiettivo di trasformare la Fiat in una grande fabbrica automatica, non si raggiunse la meccanizzazione per via dei pochi investimenti in macchinari e impianti.

Nella costruzione del Lingotto si passa dallo scientific management al momento fordista: “una fabbrica fondata sull'organizzazione sistematica del ciclo produttivo e sull'obiettivo della mass production.” (Settis, 249) Si utilizzavano operai altamente specializzati per ognuna delle fasi di rifinitura. Il disciplinamento degli operai era gestito dalle macchine e dai ritmi imposti dall'efficienza e misurati dal cronometro.

112 Settis, p. 232

113 Settis, p. 235

114 Settis, p. 236

Per quanto riguardava la parte tecnologica, la Fiat importava macchinari dall'estero o utilizzava il preesistente parco macchine. "La Fiat assumeva dunque un vistoso e cruciale ruolo di mediazione nel trasferimento internazionale di tecnologie"¹¹⁵

"Dal 1921 al 1927 fu in vigore il sistema del collettivo, che responsabilizzava i diversi gruppi di operai rispetto agli obiettivi produttivi fissati dal piano aziendale"¹¹⁶

"La Fiat inseguiva il modello americano ma, in condizioni di complessiva irrequietezza, senza né le sue contropartite sul piano normativo e salariale, né la proporzione all'incremento di produttività."¹¹⁷

La differenza dal fordismo americano degli anni 30 era l'utilizzo della manodopera a basso costo.

Il sistema Bedaux mirava all'intensificazione della produzione industriale attraverso l'eliminazione dei tempi morti. Esso venne applicato alla Fiat nel 1927. Nel 1930 la Fiat introdusse degli apparecchi registratori che contavano in Bedaux i tempi di lavoro. "Il Bedaux e la continua innovazione tecnologica causavano irrequietezza dell'occupazione, cioè un tasso elevato di turnover, una ciclicità di assunzioni e licenziamenti e quindi di manodopera fluttuante, che a periodi usciva e rientrava in fabbrica."¹¹⁸ Sia il sindacato fascista che quello antifascista esprimevano il proprio malcontento nei confronti del sistema Bedaux.

Vittorio Valletta utilizzò gli aspetti più violenti del fascismo per controllare gli operai in fabbrica. Ad esempio, egli assunse come Direttore del Servizio di Sorveglianza, Roberto Navale, uno degli organizzatori dell'assassinio dei fratelli Rosselli, due esponenti dell'antifascismo italiano. "Il legame tra disciplina del cronometro e militarizzazione del lavoro è strutturale nel taylorismo europeo, cui appariva come una scorciatoia rispetto alla via consensuale teorizzata da Taylor e gonfiata da Ford."¹¹⁹

In Italia il basso costo della manodopera era qualcosa a cui non si poteva rinunciare e perciò il sistema degli alti salari non veniva applicato. "In Italia la via fordista al consenso e al benessere fu studiata con attenzione, ma in definitiva bocciata in favore di un capitalismo assistenzialista, nel quale la redistribuzione dei profitti non si configurava negli alti salari bensì in for-

115 Settis, p. 251

116 Settis, p. 253

117 *Ibidem*

118 Settis, p. 255

119 Settis, p. 256

me di salario indiretto o differito, ovvero in contributi non monetari di servizi sociali e consumi collettivi.”¹²⁰

La gestione del conflitto operaio alla Ford fu diversa da quella Fiat. Ford utilizzò le più dure forme di repressione e intimidazioni per tenere sotto controllo il movimento operaio. Agnelli alla Fiat mantenne aperta la possibilità di negoziazione attraverso il dialogo e le trattative, pur mantenendo la superiorità padronale. In compenso, Agnelli dotò la sua fabbrica di “una struttura di sorveglianza, una rete interna di spie e [utilizzò] ogni genere di ricatti”¹²¹

Con la costruzione di Mirafiori nel 1939, l'introduzione della produzione di massa e dei metodi organizzativi e di lavoro d'oltreoceano venne realizzata dalla Fiat in modo selettivo e parziale. Lo scoppio della seconda guerra mondiale rappresentò per la Fiat una opportunità per aumentare ulteriormente la disciplina richiesta alle maestranze e per rinforzare il modello paternalista autoritario che aveva fino ad allora dominato, la Fiat supplì alle carenze dello stato nelle fasi più dure della guerra, offrendo ai suoi operai sostentamento e protezione. Con la fine della guerra, Vittorio Valletta rilanciava l'importanza dello sviluppo dell'industria automobilistica per l'economia italiana, sosteneva con forza la necessità che l'Italia del sviluppasse delle grandi imprese con metodi produttivi e organizzativi moderni. Di nuovo tecnici Fiat si recarono, come pellegrini industriali, nelle fabbriche d'oltreoceano, e gli aiuti del piano Marshall consentirono di equipaggiare La Fiat e i suoi stabilimenti con macchinari moderni ed avanguardia. Alla modernizzazione tecnica che permise alla Fiat di motorizzare l'Italia corrispose solo in parte la modernizzazione delle relazioni industriali.

Questa generale incomprensione, o meglio rifiuto, da parte della Fiat di comprendere l'essenza della rivoluzione fordista può in parte spiegare perché la Fiat decise di puntare sui mercati sotto motorizzati dell'Europa comunista, e perché i sovietici videro nella Fiat un partner adeguato per la costruzione del primo impianto sovietico per la produzione di massa di automobili. Tecnologia (automazione) e razionalizzazione del lavoro erano la matrice comune che accumulava tecnici e manager sovietici e italiani. Tuttavia, mentre l'Italia abbandonerà il fordismo con la crisi petrolifera degli anni 70, L'URSS si estinguerà con questo modello, che privilegia la quantità produttiva sulla qualità e sulla distribuzione, rimanendo imbrogliata dal e nel suo modello di economia pianificata.

120 Settis, p. 257

121 Settis, p. 262

2.3: Ford e l'Unione Sovietica

Il processo di industrializzazione dell'Unione Sovietica negli anni trenta avvenne attraverso accordi di assistenza tecnica con le principali aziende occidentali. “The list contained many of the most prominent American corporations, such as Du Pont, International Harvester, General Electric, and RCA.”¹²²

Nel 1929, la Ford firmò un contratto per assicurare assistenza tecnica ai sovietici durante la costruzione di un impianto automobilistico a Nizhnii Novgorod, che si sarebbe avvalso di apparecchiature Ford.

La strategia utilizzata da Stalin per assorbire la tecnologia occidentale fu quella di mettere fine agli investimenti diretti da parte delle aziende occidentali in Russia e cominciare la sistematica importazione di tecnologia dall'Occidente attraverso la mobilitazione delle risorse economiche sovietiche per innalzare il tasso di cambio della valuta.¹²³ Tuttavia, la crisi dei tassi di cambio del 1931 mise fine al progetto espansionistico di assistenza tecnica. Nonostante ciò, le connessioni con le aziende occidentali perdurarono fino alla metà degli anni 30. “By the mid-1930s, most of the Westerners had left the Soviet Union; others fell victim to the purges of 1937–1938.”¹²⁴

Negli anni trenta non fu possibile far funzionare il fordismo nella fabbrica di Novgorod, per due motivi: la difficoltà nel distribuire le risorse e l'incapacità delle politiche sovietiche di focalizzarsi sull'efficienza tecnologica piuttosto che sulla performance dei lavoratori.

“Only in World War II, faced with an acute shortage of skilled labor and operating under an increasingly repressive labor regime, did Gaz rediscover Fordism as a powerful tool of labor mobilization.”¹²⁵

Dopo la seconda guerra mondiale, l'industria sovietica si trovava ad operare con macchinari funzionanti ma vecchi e non era stata in grado di compiere quel passo in più verso la meccanizzazione. Negli anni '50 ci fu un incremento della produzione industriale, ma la produzione di beni di consumo e di cereali restò ferma ai livelli antebellici.

122 Link, S. J. (2020). Forging global fordism. Princeton, Princeton University Press, p. 91

123 Link, p. 127

124 Link, p. 128

125 Link, p. 119

Come si è accennato nel capitolo precedente, con Krushev si passò dagli investimenti nell'industria pesante a quelli nell'agricoltura e nei beni di consumo. Tuttavia gli standard di vita americani non furono mai raggiunti dalla popolazione sovietica. Un esempio è dato dal livello di motorizzazione dell'Unione Sovietica. "Soviet motor vehicle production had peaked at 211,000 in 1938; that ceiling was broken in 1949, and numbers nudged up toward 500,000 in the late Fifties. This was nowhere near the millions of cars churned out every year by American factories."¹²⁶ Per quanto la costruzione del VAZ portò a un radicale aumento della produzione automobilistica sovietica, la maggior parte di questi veicoli non era destinata alla popolazione bensì alle elites e all'esportazione. Rispetto a quanto abbiamo osservato nel contesto italiano, per le autorità sovietiche, la motorizzazione sovietica poteva avvenire esclusivamente secondo le linee di un fordismo puro, basato sulla produzione di un modello di automobile semplice e rudimentale, su una tecnologia avanzata, e su relazioni industriali basate sull'autoritarismo e sul paternalismo. Accanto allo stabilimento automobilistico del Volga, la costruzione della grande e moderna città vetrina di Togliatti mandava un messaggio chiaro agli operai sovietici, ex contadini della steppa, che ottenevano case e un tenore di vita dignitoso in cambio del consenso e della rispetto delle regole della società sovietica. Il Vaz permise all'unione sovietica di raggiungere in termini di modernità industriale nel settore beni di consumo quello che l'America aveva raggiunto all'inizio del 900. In questo senso, possiamo osservare con Steven link che "With Vaz, the long history of Soviet efforts to import American Fordism came full circle."¹²⁷

2.4: Il movimento sindacale italiano negli anni '50 e '60

Ritornando in Italia, ripercorrere le vicende che hanno caratterizzato la lotta di classe alla Fiat tra gli anni '50 e 60 ci permette di comprendere meglio il contesto e l'ambiente in cui si svolgono le trattative per la costruzione dello stabilimento di Togliatti. Il contesto della Guerra Fredda si ripercuote sulle condizioni di lavoro nella fabbrica: gli operai comunisti e socialisti

126 Link, p. 214

127 Link, p. 214

spesso sono oggetto di discriminazioni da parte dell'azienda, che ha forti legami con gli Stati Uniti e che collabora con un governo anti-comunista, che fa parte del Patto Atlantico.

Il movimento sindacale italiano del secondo dopoguerra vide un inasprimento delle lotte operaie per ottenere salari più alti e “in alcuni casi furono indetti per ottenere il riconoscimento di accordi sindacali locali da parte delle autorità alleate e del governo.”¹²⁸

In questo frangente per la CGIL e la FIOM era importante rilanciare la produttività mantenendo un'etica del lavoro intenso come dovere sociale. Per la direzione aziendale Fiat, il maggior produttivismo doveva essere raggiunto attraverso l'adozione del modello taylorista e fordista, con una gerarchia nella fabbrica, in cui non c'era spazio per l'intromissione dei sindacati. Questo era in diretta contrapposizione con l'ideologia dei sindacati socialcomunisti, che invece ritenevano si potesse ottenere il controllo in fabbrica mediante “l'autodisciplina dei lavoratori”¹²⁹

Le condizioni di lavoro durante la Seconda Guerra Mondiale avevano abituato gli operai a ritmi molto rilassati, e conseguentemente, a poca disciplina. Quando, dopo il conflitto armato, l'esigenza di trasformare le industrie militari in industrie manifatturiere richiese la riorganizzazione del lavoro, gli operai dovettero adeguarsi a ritmi di lavoro molto più rigidi e a un'intensificazione dello sforzo operaio.

Durante gli anni 50, le aziende furono in grado di ottenere il consenso tra i lavoratori, elargendo misure assistenziali e togliendo il controllo salariale alle Commissioni interne, ora “indirizzato a premiare la disciplina, il rendimento, il merito individuale”¹³⁰. Ad esempio, alla Fiat vi era una vera e propria distinzione tra gli operai ‘costruttori’, meritevoli dei premi di collaborazione e di interventi assistenziali, e gli operai ‘distruttori’, che minavano il lavoro degli altri, scioperando.

Al terzo congresso della CGIL, tenutosi il 3 dicembre 1952, la confederazione denunciava quello che venne chiamato il “super sfruttamento”, e cioè tutte quelle misure intraprese dai gruppi dirigenti aziendali per placare ogni forma di protesta in fabbrica: “il sistema dei cottimi, dei subappalti, dell'accelerazione dei ritmi di lavoro che si accompagnano a punizioni e ad azioni di rappresaglia contro gli attivisti sindacali”.¹³¹

128 Musso, S. (2002). Storia del lavoro in Italia: dall'unità a oggi. Venezia, Marsilio. p. 200

129 Musso, p. 209

130 Musso, p. 211

131 Alifuoco, U; Cestonaro, A. (2023) Guerra fredda e movimento sindacale in Italia (1945-1991). Vicenza, Ronzani Editore p. 107

Le posizioni di CISL e UIL, invece, si discostavano da quelle del sindacato comunista, e ritenevano che non fosse necessario ricorrere alle agitazioni come strumento di pressione.

Nei primi anni '50 il governo De Gasperi prese una serie di misure per limitare lo spazio democratico dei cittadini. Il Ministro degli Interni, Scelba, limitò le possibilità di manifestazione, ad esempio, quella in occasione della Festa della Repubblica del 1956 a Vicenza. Il governo procedette allo sfratto di tutte le Case del Popolo, nate dopo la guerra, e “assegnate alle organizzazioni di sinistra”¹³² e privò il PCI dei suoi luoghi di ritrovo. Le case editrici, i giornali, le radio e la televisione vennero censurate.

Sui temi internazionali, la CGIL si trovò esclusa dalle trattative sul Trattato di Parigi, che prevedeva l'istituzione della CED (Comunità Europea di Difesa). Il PCI e il PCF espressero la loro preoccupazione circa un possibile riarmo tedesco, sulla linea di Mosca, che intraprese “una campagna propagandistica sui temi della pace e contro il riarmo tedesco”.¹³³ Secondo la CGIL, la CECA e la CED rappresentavano organizzazioni volte a limitare l'indipendenza italiana e a condurre il paese in un ruolo di dipendenza economica nei confronti degli altri paesi europei.

Sul piano economico, la CGIL appoggiò il perseguimento degli scambi commerciali tra l'Italia e l'Unione Sovietica. Fondamentale fu la partecipazione del segretario generale della CGIL, Giuseppe Di Vittorio, alla Conferenza economica internazionale tenutasi a Mosca nel 1952 quando “procurò all'Italia l'inizio di importanti scambi con l'Urss, con la Cina e altri paesi socialisti perché fece cadere le preclusioni politiche e le discriminazioni imposte dagli Stati Uniti.”¹³⁴ Questa mossa costò al sindacalista il sequestro del passaporto al ritorno in Italia.

In questo periodo la CGIL era l'unica confederazione sindacale a perseguire la mobilitazione operaia. Ad esempio, alla Fiat il sindacato comunista indisse “scioperi, serrate, contrapposizioni fisiche con i cosiddetti ‘sindacati gialli’ graditi alla proprietà.”¹³⁵

Proprio il fatto che non ci fosse un'azione sindacale unitaria permise alla dirigenza aziendale di licenziare il personale più reazionario anche se, da un punto di vista produttivo, non ve ne fosse l'esigenza. Come è stato spiegato nel primo capitolo, in questo periodo, anche gli Stati

132 Alifuoco, p. 106

133 Alifuoco, p. 115

134 Lajolo, D. (1972), DI VITTORIO Il volto umano di un rivoluzionario. Milano, Casa Editrice Valentino Bompiani p. 166

135 Alifuoco, p. 118

Uniti, tramite l'ambasciatrice Luce, espressero il loro dissenso nei confronti degli scioperanti, minacciando le aziende di togliere le commesse americane. Di conseguenza, la CGIL e il PCI persero iscritti: gli operai temevano di perdere il posto di lavoro, e, soprattutto i giovani, preferivano aderire alla CISL e all'UIL.

Secondo Vittorio Foa, la sconfitta della CGIL va interpretata nella mancanza di rivendicazione salariale. La Confederazione non era stata in grado di rivendicare le richieste degli operai e aveva sostenuto l'ideologia capitalista di accumulo dei profitti aziendali, pensando che ne sarebbe derivata una soluzione alla disoccupazione.¹³⁶

Durante gli anni '50 e '60 si assistette in Italia a un periodo di crescita economica, definito 'miracolo economico'. I dati positivi dell'andamento dell'economia italiana si basarono, però, sul basso costo della manodopera italiana: in effetti, l'incremento della produttività non fu accompagnato dall'aumento dei salari. "Nel confronto europeo i salari italiani [erano] la metà o anche un terzo di quelli registrati in Germania, Francia, Gran Bretagna."¹³⁷

Le conseguenze negative di questo boom economico furono: l'emergere di un divario tra industrie ad alta intensità di capitale e settori labor intensive; maggiori investimenti nelle industrie per i beni di consumo a discapito del settore terziario; crescita del divario tra Nord e Sud del paese.

Al rilancio dell'economia italiana contribuirono i fondi del Piano Marshall. La CGIL era contraria al Piano Marshall, come anche all'entrata dell'Italia nel Patto Atlantico, considerato "un'organizzazione di guerra: «uno strumento con cui la classe padronale e il governo tentano di trascinare l'Italia in guerra per aumentare i privilegi dei ricchi, per calpestare i diritti del lavoro, per abbattere le istituzioni democratiche, per togliervi ancora il pane, la pace, la libertà»."¹³⁸ La CISL e la UIL, che erano legate alle organizzazioni sindacali americane, ebbero invece un atteggiamento positivo.

Quando, nel 1956, l'Urss intervenne con le sue forze armate per reprimere la rivolta operaia in Ungheria, la CGIL condannò l'intervento sovietico, e si distaccò dal PCI, che mantenne la sua alleanza con il PCUS, non denunciando l'invasione sovietica – ipocritamente definita dagli organi del Partito come "fatti di Ungheria" mai come Rivoluzione ungherese. Si allentava così la 'cinghia di trasmissione' tra CGIL e PCI. La confederazione sindacalista invocava la

136 Alifuoco, p. 121

137 Alifuoco, p. 129

138 Alifuoco, p. 138

necessità di un'azione sindacale autonoma per garantire l'unità di classe tra i lavoratori socialisti e comunisti.

Al IV Congresso Nazionale della CGIL del 1958, l'organizzazione chiedeva: un miglioramento della retribuzione dei lavoratori, la riduzione dell'orario di lavoro, un rapporto di parità tra uomo e donna in ambito lavorativo, l'ampliamento del sistema di protezione sociale, una politica di riforme contro i monopoli.¹³⁹ In particolare, la CGIL puntava all'unità di classe, sottolineando il fatto che il sindacato doveva essere indipendente dai partiti.

Nel frattempo, la CISL cercò di escludere la CGIL dai sindacati democratici, e invitò i sindacati operai a “pronunciarsi contro questo asservimento del sindacato operato ogni volta che i comunisti si infiltra[vano] nelle organizzazioni sindacali.”¹⁴⁰

A partire dal 1959 ripresero le agitazioni sindacali, questa volta con maggiore unità di classe, resa possibile dall'accordo delle tre maggiori organizzazioni sindacali sulle principali riforme. Un'eccezione fu fatta alla Fiat, quando la CISL ruppe il fronte unitario sindacale e accettò le proposte aziendali. Ne derivò la creazione di un sindacato aziendale, la SIDA, da tempo voluto dalla dirigenza Fiat.

2.5: La repressione degli operai alla Fiat

Gli anni che vanno dal 1953 al 1968 furono caratterizzati dalla politica aziendale dell'impresa torinese volta a ripristinare il controllo della direzione aziendale sui lavoratori in una prospettiva ancora paternalista che si ispirava agli anni venti e trenta del novecento. Tra gli strumenti utilizzati dalla direzione Fiat per controllare i lavoratori, e limitarne le proteste, vi furono: l'attacco al diritto allo sciopero, i ricatti, la discriminazione sulle basi dell'appartenenza a un partito piuttosto che ad un altro, l'introduzione del sindacato giallo (il sindacato aziendale che controlla i lavoratori in funzione anti-sindacale), le rappresaglie, i trasferimenti e i licenziamenti di massa.¹⁴¹

L'aumento di produttività, attraverso il progresso tecnico, portò ad un aggravamento delle condizioni di lavoro: l'azienda decideva su orario e ritmi di lavoro, e costringeva il lavoratore

139 Alifuoco, p. 181

140 Alifuoco, p. 185

141 Pugno, E., Garavini, S. (1974). *Gli anni duri alla Fiat La Resistenza Sindacale e La Ripresa* (Vol. 43, Ser. Serie politica). Torino, Einaudi. p. 10

ad accettare un livello di salario basso (che però era percepito dagli operai Fiat come una sorta di ‘privilegio’ visto lo standard dei salari ancora più basso nelle altre aziende italiane).

Una forma di controllo degli operai e un modo per dirottarli dalla lotta di classe era quello di assicurare un compenso economico, un vero e proprio premio antisciopero agli operai che si sottomettevano alla linea padronale. I licenziamenti di rappresaglia alimentavano la paura tra gli operai a tal punto che i membri di commissione interna della Fiat faticavano a raggiungere “i 300 nomi di candidati, scrutatori, e membri di comitato elettorale necessari a presentare le liste Fiom”¹⁴²

“A questi elementi di novità economici, e sociali si associava un’offensiva politica prima di tutto nelle grandi fabbriche come la Fiat, che portava la pressione anticomunista della ‘Guerra Fredda’ sul piano della rappresaglia antisindacale, della feroce discriminazione tra i lavoratori [...]”¹⁴³

Aris Accornero nel suo “Fiat confino” racconta, anche attraverso testimonianze dirette di operai, le vicende della Officina Stella Rossa, e cioè di quel reparto confino di Corso Peschiera istituito dalla Fiat “come tentativo di piegare la classe operaia torinese” al controllo padronale.¹⁴⁴

La maggior parte di questi operai relegati al confino militavano nel PCI e nel PSI. L’atteggiamento anticomunista del presidente Valletta si era già manifestato nel 1949, quando egli aveva accusato le sinistre “«di aver svelato segreti dell’azienda», che in realtà alludeva alla scottante denuncia dei profitti del monopolio FIAT, fatta dai consigli di gestione torinese”¹⁴⁵; e anche qualche tempo dopo, accusando i comunisti di aver fatto scoppiare un capannone della Mirafiori.

Quando nel 1955 la CGIL indusse lo sciopero alla Fiat in protesta per la legge truffa, la dirigenza non si accontentò di licenziare, sospendere, multare e ammonire, ma decise per il trasferimento degli operai più attivi in un reparto della sezione Sussidiaria Ricambi. Era questo un modo per allontanare gli attivisti dal resto degli operai, e impedire loro di organizzare la lotta di classe.

142 Pugno, p. 17

143 Pugno, p. 21

144 Accornero, A., Rieser, V. (1981). Il mestiere dell'avanguardia. Bari, De Donato editore. [riedizione di FIAT Confino di Aris Accornero] p. 10

145 Accornero, p. 64

Accornero spiega i motivi che avevano portato i confinati a scioperare: “contro il licenziamento di un compagno di lavoro, contro il mancato funzionamento dell’impianto di aerazione, in segno di cordoglio per la sciagura mineraria di Ribolla, contro la sospensione dal lavoro di centinaia di operai della Fiat Aeritalia e Grandi Motori, contro le decurtazioni salariali e così via.”¹⁴⁶

Nel 1954 la Fiat negò agli operai e impiegati dell’OSR un premio di 11000 lire, che però fu concesso agli altri dipendenti del complesso. Era una manovra antisciopero e anti-CGIL, ma era anche un modo per creare una cattiva nomea intorno ai confinati, considerati dei pelandroni, non meritevoli perché non collaboratori.¹⁴⁷

“É in questo periodo che prende ampio respiro la battaglia dei comunisti per il ritorno ai propri posti di lavoro, contro le discriminazioni sul premio di collaborazione e le illegalità; essa vide nascere all’OSR numerosi scioperi, dimostrazioni, delegazioni, e messaggi che investivano poi i compagni di lavoro, i torinesi e le autorità.”¹⁴⁸

Gli operai confinati riportarono in un Libro bianco, destinato alla commissione parlamentare, le loro condizioni di lavoro e di discriminazione al reparto confino. Tuttavia, la Fiat fece in modo di tenere nascosto il reparto alla Commissione, e, nel giorno della visita di questa, ordinò agli operai di rimanere a casa, e cercò di ostacolare l’ingresso della commissione nel reparto. Tuttavia, la commissione parlamentare ebbe modo di parlare con il segretario della commissione interna e con gli operai, “esprimendo meraviglia e riprovazione per la catena di illegalità che il grande monopolio aveva saputo accumulare in tre anni fra quelle mura.”¹⁴⁹

La Fiat, nell’intento di dimostrare la svogliatezza che permeava gli operai confinati, inviò dei sorveglianti “con l’incarico di ‘pescare’ qualche operaio inattivo”.¹⁵⁰ Ne conseguì il loro licenziamento. Altri operai furono messi “ad inattività” e cioè, “segregati in un locale sotterraneo a far nulla tutto il giorno, con paga cospicuamente ridotta”¹⁵¹

La dirigenza Fiat mise in atto delle misure nel tentativo di indurre i confinati a licenziarsi: annunciò la riduzione dell’orario all’OSR e promise un centinaio di migliaia di lire in cambio della loro dimissione.

146 Accornero, p. 70

147 Accornero, p. 71

148 Accornero, p. 74

149 Accornero, p. 75

150 Accornero, p. 78

151 *Ibidem*

Nel 1957, gli operai confinati continuarono a “denunciare alle autorità, all’opinione pubblica e alla commissione parlamentare d’inchiesta i soprusi e le discriminazioni trascinandolo nelle proteste alcuni elementi che avevano votato per la UIL.”¹⁵²

L’apice delle misure coercitive della dirigenza Fiat arrivò quando la Fiat annunciò “una drastica riduzione di orario per la sezione Sussidiaria Ricambi,; da 48 a 24 ore settimanali, con conseguente notevole mutilazione del salario.”¹⁵³ L’intento era quello di indurre gli operai al licenziamento, ma solo pochi di essi lo fecero. Essi continuarono a denunciare i soprusi in fabbrica e ottennero “l’appoggio della Camera del lavoro, dei partiti comunista e socialista, delle organizzazioni democratiche e della popolazione”.¹⁵⁴ Fu indotto un convegno della CGIL per affrontare il tema della libertà sul luogo di lavoro e per denunciare le azioni dei grandi monopoli contro la democrazia.

La risposta padronale fu il licenziamento di 150 operai della sezione Ricambi. “Quando ebbero luogo le trattative sindacali, la CIGL, la CISL e la UIL, si opposero recisamente ai licenziamenti, assurdi in quanto era impensabile che un complesso di 70000 dipendenti, non in crisi, non avesse lavoro per 100 persone, mentre ne assumeva ogni anno diverse migliaia.”¹⁵⁵

Le trattative sindacali, che, nel frattempo, avevano luogo a Roma e si svolgevano con l’intervento del governo, non diedero i risultati sperati poiché la Fiat non cedette sui licenziamenti. I 150 operai che erano stati licenziati faticarono a trovare un altro impiego, come se la Fiat li avesse marchiati a vita come degli incapaci, degli appestati.

Il convegno della CGIL per la libertà nei luoghi di lavoro si concluse con la redazione di un appello da inviare al Presidente della Repubblica, Gronchi.

L’epilogo della vicenda fu “lo scioglimento della cellula comunista”: gli operai che erano stati licenziati trovarono altre occupazioni e intrapresero altre strade.

“Nel 1962 la Fiat [credeva] ancora di poter licenziare un suo dirigente con questa motivazione: «Non può essere ulteriormente trascurata la incompatibilità esistente fra il suo lavoro alla Fiat e la sua appartenenza a un partito di cui sono noti l’ideologia e il costante atteggiamento di ostilità verso la fabbrica».”¹⁵⁶

152 Accornero, p. 80

153 *Ibidem*

154 Accornero, p. 81

155 Accornero, p. 82

156 Bocca, G. (1980) *I signori dello sciopero*. Milano, Longanesi & Co. p. 8

Nell'ultima parte del libro, Accornero riporta le testimonianze dirette di alcuni degli operai che furono confinati all'Officina Sussidiaria Ricambi.

Giuseppe Gullino, collettore comunista e membro del comitato sindacale, afferma che la lotta sindacale si è affievolita negli ultimi anni all'OSR perché la prospettiva del licenziamento si faceva sempre più vicina e reale. Lo hanno trasferito da un posto all'altro ma facendogli cambiare il mestiere, e all'OSR doveva fare dei pezzi di ricambio come tornitore. Gullino spiega come i sorveglianti della Fiat facessero rapporto per delle cose futili e che si inventavano, come per esempio, quando affermavano di aver visto degli operai dormire, che invece erano semplicemente seduti, appoggiati.¹⁵⁷ Egli parla del senso di vergogna che provavano gli operai dell'OSR quando gli veniva negato il premio di collaborazione (pag. 92) e porta testimonianza degli operai che venivano messi ad inattività e di come alcuni di essi decidessero di non voler far più sciopero.

Ugo Cascelli, rappresentava gli impiegati in commissione interna dall'inizio alla chiusura del confino. Iscritto al PCI, egli racconta che 'negli uffici esistevano delle feritoie per controllare [gli operai]'.¹⁵⁸ L'operaio fa una relazione sulla situazione ambientale e dei macchinari: mancanza di finestre nei muri, era umido e non sufficientemente arieggiato, polvere e pericoli per l'incolumità, refettori e spogliatoio con infiltrazioni d'acqua, impianti igienici (bagni) insufficienti e che richiedevano continue riparazioni, mancanza di schemi di passaggi delle tubazioni e dei cavi elettrici, macchinari che rimanevano inattivi ad ingombrare l'officina; macchinari a disposizione in pessime condizioni (gli operai utilizzarono 295 giornate di lavoro per mettere a posto i macchinari)¹⁵⁹

Giovanni Cecchetto, comunista e attivista sindacale, partigiano e patriottico. Quando viene trasferito alla Ricambi denuncia il motivo del trasferimento, e cioè la sua posizione politica e il fatto di essere comunista, ma il suo capo gli dice che il trasferimento è dovuto alla mancanza di lavoro. Gli viene comunicato il trasferimento alla OSR con la stessa motivazione. «Il danno che ho subito alla Fiat è veramente grande; oltre al mancato aumento degli assegni di merito, ho perso le duemilatrecento lire al giorno che percepivo in trasferta e che economizzavo per la famiglia, ci ho rimesso nella liquidazione e tutti i premi di collaborazione.»¹⁶⁰ Egli racconta della discussione che ha avuto con un ingegnere, mandato

¹⁵⁷ Accornero, p. 92

¹⁵⁸ Accornero, p. 95

¹⁵⁹ Accornero, p. 97

¹⁶⁰ Accornero, p. 101

dalla Fiat per controllare i macchinari. Cecchetto dichiara all'ingegnere la situazione in cui versano gli operai dell'OSR : «premi di collaborazione non ne avevamo mai percepiti, scatti di merito nemmeno, e pertanto chiedevamo che lui si facesse portavoce, dato che faceva parte della direzione, e riportasse le nostre richieste.»¹⁶¹. Ma l'ingegnere disse che quello non era il suo compito e pensò ai propri interessi, nella paura (deduce Giovanni) di perdere la sua posizione privilegiata con stipendio di 130000 lire.

Tommaso Napolitano, iscritto al PCI. Durante la seconda guerra mondiale si è opposto al Partito nazionale Fascista, e per questo motivo, è stato arrestato. Organizza scioperi alle Ferriere Fiat. Nel '53 è relegato al confino, “bloccato in uno sgabuzzino con quattro operai dove non ci si poteva muovere.”¹⁶²

Italo Mocchi fu eletto in commissione interna nel 1957, partigiano e dirigente regionale del PCI. Fornisce dei dati che dimostrano che nonostante la produttività aumentasse, la Fiat non corrispondeva l'equivalente in denaro.

Alla Fiat Mirafiori, gli scioperi ripresero nei primi anni '60. “Nel 62 la Fiom dichiarò sciopero di 24 ore alla Fiat contro il ritorno all'orario prolungato di 48 ore.”¹⁶³ Lo sciopero era ancora prematuro per due ragioni: il confronto operai-padrone era stato troppo diretto, e non era passato per contrattazioni; e non si era raggiunta un'unità di azione con gli altri sindacati.

Le questioni principali per cui scioperavano gli operai erano quelle sui tempi di lavorazione e sul cottimo. Alla Fiat questi due elementi erano regolamentati dalla dirigenza stessa, senza tenere conto delle organizzazioni sindacali, ma nemmeno del contratto di lavoro. Nella definizione dei tempi di lavorazione la Fiat usava dei criteri arbitrari. Il cronometrista stabiliva i tempi sulla base di un giudizio qualitativo (cioè, secondo quello che lui stabiliva essere il tempo normale per eseguire una determinata mansione). A questo si aggiungeva un 4% che stava ad indicare i bisogni fisiologici dei lavoratori e i fattori particolari di faticosità: per stabilire questi dati, tuttavia, l'azienda non aveva interpellato i lavoratori. Inoltre, ai lavoratori non venivano fornite le informazioni chiave sulla quantità di operai che dovevano svolgere una determinata mansione, oppure quanti pezzi bisognava produrre o di quanti sostituti vi fosse bisogno, cosicché questi si ritrovavano a lavorare con ritmi accelerati e mancanza di personale. L'operaio non poteva fare un reclamo sul tempo di lavorazione perché

161 Accornero, p. 102

162 Accornero, p. 105

163 Pugno, p. 29

“non poteva essere contestata né la valutazione qualitativa del cronometrista, né alcuna delle maggiorazioni applicate al singolo tempo di lavorazione”.¹⁶⁴

Tra il '64 e il '65 la Fiat riuscì a riportare il controllo padronale in azienda, favorita anche dall'appoggio del governo. Il centro sinistra, infatti, attuò una politica economica che condusse al ristagno dell'economia e all'aumento della disoccupazione. Questo incise sulle azioni di classe dei lavoratori, facendo pesare un grave ricatto sull'occupazione.

I sindacati, per ottenere la modifica delle condizioni di lavoro e di sfruttamento, la libertà di riunione in fabbrica e il diritto di rappresentanza, l'aumento dei salari e delle pensioni, per ottenere insomma tutto quello che si era prefissata la lotta operaia, dovevano “ristabilire una dialettica tra lotta e trattativa, perché senza iniziativa di lotta le trattative sui problemi generali -- come l'orario – erano inevitabilmente state trascinate nel tempo fino a una soluzione insoddisfacente, ma anche perché senza una trattativa e un accordo di compromesso le lotte di squadra e di reparto né si erano estese né avevano prodotto altro che demoralizzazione fra i lavoratori impegnati; e, a questo ultimo fine, decisivo era guadagnare un minimo di diritto di intervento ai membri di commissione interna.”¹⁶⁵

Alla Fiat l'oggettività della tecnologia corrispondeva all'oggettività del massimo profitto. L'azienda, pur di raggiungere i massimi livelli di produzione, spesso non rispettava i criteri di sicurezza e obbligava ad aumentare il ritmo di lavoro, oltre la soglia ufficialmente riconosciuta. Un elemento eclatante di questa organizzazione del lavoro è la scelta di non far indossare le maschere in presenza di sostanze nocive sul posto di lavoro. L'uso delle maschere comportava il loro deterioramento e l'esigenza, dopo un certo numero di ore di lavoro, di cambiare il filtro, e quindi il bisogno di ridurre l'intensità di lavoro. Questo però, nell'ottica Fiat, andava a ridurre il rendimento del lavoro e portava all'aumento dei costi.

La FIM redasse un'analisi delle condizioni di lavoro e delle esigenze dei lavoratori, tenendo conto proprio di questi aspetti.

Nel '66 riprendono gli scioperi alla Fiat. La FIM vince le elezioni di commissione interna proprio nello stesso anno. L'obiettivo delle manifestazioni è l'ottenimento di una riforma del contratto di lavoro partendo dal contratto nazionale di categoria¹⁶⁶. Il tema principale è la regolamentazione dell'orario a 44 ore settimanali, per cui ci si aspetta un notevole grado di

164 Pugno, p. 32

165 Pugno, p. 40

166 Pugno, p. 47

resistenza da parte dell'azienda.¹⁶⁷ (Pugno 49). UIL SIDA, FIN, FIMO rivendicano la redistribuzione degli orari in 5 giornate lavorative per i soli impiegati con gli scioperi del '67. La risposta della Fiat è negativa perché sa che se accettasse la richiesta scatenerebbe la lotta degli operai.

Gli scioperi della primavera del 1968 sono caratterizzati dall'unità di classe, "la resistenza di massa dei lavoratori, e il proseguimento degli scioperi per dichiarazione unitaria di tutti i sindacati."¹⁶⁸

Durante la contrattazione conclusiva, la Fiat propone di ridurre l'orario a 45 ore settimanali affermando "il principio della regolamentazione effettiva dell'orario di lavoro e dell'effettiva riduzione d'orario a parità di salario"¹⁶⁹. Questo accordo permette agli operai di ragionare sull'esigenza di organizzarsi su una base concreta dentro la fabbrica. La classe operaia si rende conto che ci sono più problematiche di cui trattare: le pensioni, i trasporti collettivi, la scolarità, la previdenza.

2.6: L'inchiesta della CGIL e la visita al VAZ

Prima di riportare le constatazioni della delegazione CGIL in visita alla fabbrica di VAZ, è rilevante sottolineare la contraddizione che risalta subito agli occhi quando si pensa alla collaborazione tra un paese socialista con un'economia pianificata e un'azienda di stampo capitalista, improntata sul modello Ford, collocata in un paese del blocco occidentale.

Quando gli scambi commerciali tra Italia e URSS si sbloccarono, anche grazie alle trattative per la costruzione dello stabilimento di Togliatti, i contatti tra i sovietici e gli italiani si fecero più frequenti. Già nel 1955 una delegazione sovietica visitò le maggiori fabbriche italiane, tra cui la Fiat, e le visite proseguirono per tutti gli anni '60. I rappresentanti sovietici, perciò, erano presenti nelle fabbriche proprio negli anni più caldi del movimento operaio. Come spiega Mario Didò nel suo articolo sull'Espresso del 26/09/1971, le delegazioni sovietiche non si interessarono mai al tipo di lotta che proprio in quegli anni gli operai italiani stavano portando avanti, e non colsero le implicazioni che il tipo di organizzazione scientifica, basata sul modello fordista americano, ebbe sulle condizioni di lavoro.

¹⁶⁷ Pugno, p. 49

¹⁶⁸ Pugno, p. 55

¹⁶⁹ Pugno, p. 60

È significativo riportare la testimonianza diretta del sindacalista Giorgio Benvenuto, che si recò in Urss nel 1965 con una delegazione CISL e UIL, per visitare lo stabilimento di Togliattigrad. Dal suo racconto, emerge l'indifferenza dei sovietici riguardo alle condizioni di lavoro degli operai in fabbrica e alle misure di controllo padronale di questa azienda reazionaria:

«Nel 1965 andai in Russia con una delegazione a vedere Togliattigrad. Erano entusiasti delle nuove macchine. C'era la 124, era un gioiello, era una macchina molto moderna. Allora, i rappresentanti della FIOM dissero: «La FIAT è un'azienda reazionaria; discrimina, favorisce alcuni, danneggia altri.» Era una protesta che veniva fatta perché la polemica con i comunisti e i socialisti è stata molto forte negli anni '50. Il commissario politico [del PCUS] che accompagnava la nostra delegazione, interruppe il rappresentante della FIOM e gli disse che non gli permetteva di dare dei giudizi sulla Fiat perché «quelli sono problemi vostri, il problema è che vi dovete far rispettare». [Il commissario continuò dicendo che] «la Fiat è stata una grande azienda che ha voluto stipulare un accordo con noi e che non ha accettato vincoli né divieti. Per noi la Fiat in Urss è stata ed è un interlocutore importante.»¹⁷⁰

Le parole di Mario Didò e di Giorgio Benvenuto sottolineano le contraddizioni interne a questo accordo: prima fra tutte la decisione di uno stato socialista con un'economia pianificata di affidarsi a un'impresa capitalista con un'organizzazione scientifica del lavoro, che penalizza gli operai. In secondo luogo, c'è da domandarsi come mai il paese comunista per eccellenza non si sia interessato alla lotta operaia in corso negli anni '60 in risposta alle discriminazioni attuate dalla dirigenza Fiat nei confronti degli operai comunisti e socialisti, e dell'organizzazione confederale rappresentativa del PCI, la CGIL.

Nel 1971 una delegazione della CGIL, composta da Mario Didò (segretario confederale), Antonio Zavagnin (Esecutivo nazionale FIOM), Carlo Cicerchia (segretario della Federbraccianti) e Aris Accornero (direttore della rivista Rassegna Sindacale), si recò in Unione Sovietica per visitare due fabbriche, la fabbrica di trattori a Karkov, e quella di automobili, a Togliattigrad. L'obiettivo della delegazione era quello di studiare la reazione e le

¹⁷⁰ In data 02/02/2024 ho ascoltato la testimonianza di Giorgio Benvenuto sindacalista e segretario generale della UILM dal 1969 e membro della direzione del PSI

soluzioni di un paese socialista ai problemi del progresso tecnologico incessante, e dell'organizzazione del lavoro.

In effetti, la Fiat non aveva esportato soltanto i prodotti e il know-how italiani, ma pensava di esportare anche l'organizzazione del lavoro sul modello Fiat con annessi gli strumenti di controllo e sfruttamento dei lavoratori. Tanto che nell'ultima vertenza aziendale, i dirigenti Fiat avevano “tentato a più riprese di speculare sull'impianto di Togliattigrad, per rinfacciare per esempio ai sindacati e ai lavoratori italiani di pretendere cose tali che neppure là sarebbero accoglibili.”¹⁷¹ Tuttavia, l'inchiesta della CGIL ha dimostrato che nella fabbrica dell'Autovaz non si è mantenuto il regime di sfruttamento e di disciplina su modello Fiat, ma si è cercato di conciliare le due esigenze di aumentare il rendimento e di proteggere il lavoratore. Per i dirigenti sindacali sovietici era fondamentale aumentare la produttività attraverso un accurato uso della scienza e della tecnologia e non attraverso lo sfruttamento dei lavoratori. “Alla Volga l'incremento della produttività non viene perseguito attraverso la intensificazione del lavoro bensì con uno sviluppo tecnologico, organizzativo, professionale e culturale.”¹⁷²

Innanzitutto, i rappresentanti sindacali italiani pongono l'attenzione sul fatto che non si può fare un paragone equilibrato poiché il contesto sociale e lavorativo in cui operano Togliattigrad e le fabbriche italiane è estremamente diverso. Ad esempio, in Urss il profitto aziendale rimane alla collettività, e non alla dirigenza aziendale; le condizioni sociali della forza lavoro (che vanno dall'educazione alla formazione professionale, dagli alloggi all'assistenza medica) sono una responsabilità della collettività; inoltre, il sindacato sovietico gode di ampi diritti, specie in materia di sicurezza sul lavoro, ma non ha gli stessi strumenti di contrattazione e negoziazione dei sindacati italiani. Partendo da questa consapevolezza, la delegazione ha analizzato vari aspetti della gestione della fabbrica automobilistica.

Fin da subito, i sindacati sovietici si sono resi conto dell'impossibilità di rispettare i ritmi di lavoro e la parcellazione previsti dalla Fiat. Consci del fatto che questo modello di lavoro avrebbe portato al verificarsi di problemi come l'assenteismo, la fluttuazione della manodopera, la ripetitività del lavoro. Il problema della ripetitività e della monotonia del lavoro è stato discusso anche in Italia. “Sui tempi previsti dal progetto Fiat, la direzione e il

171 Confederazione Generale Italiana del Lavoro (1971), *Viaggio a Togliattigrad*, Roma, Editrice sindacale Italiana

172 CGIL, p. 57

sindacato [sovietici] hanno tenuto una maggiorazione del 10%, da rivedere nella pratica dopo la fase di assestamento.”¹⁷³

Alla Volga, il tempo è collegato al concetto di pluralità e rotazione delle mansioni, “si cerca di far sì che nessun operaio sia inchiodato in una sola operazione elementare (il cui tempo è spesso di pochi secondi)”.¹⁷⁴ Perciò, viene consentito agli operai di eseguire almeno 3-4 operazioni e questa rotazione delle mansioni avviene per il 25% dei lavoratori. Nell’ultima vertenza a Torino, i sindacati avevano discusso di questa problematica ed espresso il bisogno di trovare una soluzione, come quella adottata nella fabbrica sovietica, ma senza ottenere il consenso della FIAT.

L’importanza data ai temi della sicurezza e igiene sul posto di lavoro dai sindacati sovietici è tale che sono state fatte delle modifiche ai progetti iniziali così come concepiti dai tecnici Fiat: modifiche apportate sugli impianti di aerazione, sull’ampiezza dei capannoni e sulla luminosità. “L’impressione della delegazione è di trovarsi in una Fiat-Mirafiori più sterminata, più spaziosa e più moderna. In effetti si nota un maggior respiro d’aria nella cubatura e nell’aspirazione, una maggior protezione dai carichi sospesi ai convogliatori aerei.”¹⁷⁵

Inoltre è stato istituito un laboratorio ufficiale per lo studio dell’affaticamento fisico e psichico degli operai, che ha il compito di consigliare il miglior uso della manodopera, studia il rapporto tra la corporatura dell’operaio e il tipo di operazione da compiere, e prescrive i dispositivi di sicurezza individuali. Infatti, i sindacati hanno constatato un basso numero di infortuni, nonostante l’età e l’inesperienza di buona parte della manodopera.

A tutti i lavoratori di Togliattigrad viene concessa l’opportunità di crescita professionale, e sono stati creati un istituto di addestramento e di perfezionamento a livello politecnico. Essi, inoltre, ricevono un alloggio e viene posta attenzione ai loro problemi logistici e sociali.

I sindacati sovietici, così come è stato evidenziato attraverso gli articoli dei quotidiani italiani che si rifacevano ai quotidiani russi¹⁷⁶ hanno sottolineato che la costruzione dello stabilimento è avvenuta interamente per conto dei lavoratori sovietici. Vladicenko, segretario del Consiglio Centrale dei Sindacati Sovietici, ha tenuto a rimarcare che “Togliattigrad non è stata inventata

173 CGIL, p. 44

174 CGIL, p. 45

175 CGIL, p. 44

176 “Un articolo delle Izvestia sulla fabbrica Fiat in Urss”, La Stampa, 13/08/1968; “Prodotte a Togliattigrad le prime automobili FIAT”, Avanti!, 10/09/1979

dalla Fiat ma con la determinante collaborazione dei tecnici sovietici, e [ha aggiunto] che nell'Urss vi sono aziende e settori così moderni da non doverne invidiare né la struttura né la razionalità.”¹⁷⁷

Nel libro vengono riportati due articoli della Pravda scritti da Michail Sciatrov, un inviato del giornale russo che aveva visitato la fabbrica di Togliattigrad, e che ne parla in termini entusiastici e offre una versione edulcorata di molti aspetti dello stabilimento. Anche in questo, il racconto è tutto improntato sull'eccellenza sovietica e non c'è nemmeno un cenno della Fiat e della tecnologia italiana ed europea. Anzi, il giornalista dichiara che “nelle industrie automobilistiche europee non esistono presse come queste”. Dichiarazione che viene subito contraddetta dalla delegazione, che ha potuto constatare la presenza di presse, di marche quasi tutte europee.¹⁷⁸

Il giornalista inoltre descrive la catena di montaggio, dicendo che è accompagnata da musica classica e moderna. In fabbrica egli percepisce “una costante atmosfera di festa, tenendo alto il morale e l'umore degli uomini”, “una sensazione di autentico godimento estetico”, e le macchine utensili sono tutte colorate.¹⁷⁹

A fare da contraltare a queste dichiarazioni ci sono quelle dell'operaio di Togliattigrad, intervistato dal giornalista, Vladimir Kuznetsov, che afferma: “Non crediate che da noi vada tutto bene, che tutti i problemi della fabbrica e della città siano stati risolti.” Egli lamenta la mancanza di spazi culturali (cinema e teatri) e di divertimento nella città. Inoltre, non è soddisfatto dell'organizzazione dei servizi pubblici per la popolazione. Il direttore generale, Poliakov, offre una spiegazione al ritardo della costruzione dei servizi sociali, e cioè un allentamento del ritmo dei lavori. Egli inoltre dichiara che molti clienti hanno mandato lettere di reclami riguardo alla qualità. E conclude, con un'affermazione che si avvicina di più a un ragionamento capitalistico: “quando non riceveremo più un solo reclamo, quando saremo in grado di produrre 660 mila automobili l'anno, solo allora potremo dirci: «Ecco abbiamo vinto, siamo in vetta».”¹⁸⁰

I singoli membri della delegazione scrivono degli articoli sul viaggio a Togliattigrad, in cui riportano la loro opinione, a livello individuale.

¹⁷⁷ “Prodotte a Togliattigrad le prime automobili FIAT”, *Avanti!*, 10/09/1979

¹⁷⁸ CGIL, p. 130

¹⁷⁹ CGIL, p. 126

¹⁸⁰ CGIL, p. 137

Mario Didò, sull'Avanti, in un articolo del 21/09/1971¹⁸¹ riassume quello che è stato riportato poi nel libro: impianti e macchinari moderni, organizzazione del lavoro e livelli di produttività su modello Fiat, modifiche apportate dai sovietici (ampiezza capannoni e impianti di aerazione), l'attenzione alla cura della fatica psicofisica e della migliore qualificazione degli operai addetti a lavorazioni monotone, parcellizzate e ripetitive, e la rotazione delle mansioni. Mario Didò si pone due questioni: in primo luogo, si chiede se i sindacati sovietici saranno in grado di comprendere ed affrontare i problemi che sorgeranno per i lavoratori, e si domanda come dovranno articolarsi i rapporti tra sindacato, partito e direzione aziendale per trovare una soluzione a questi problemi. Secondo Didò, il sindacato dovrà rendersi autonomo dal partito, ed offrire ai lavoratori la possibilità di partecipare attivamente alla lotta per i loro bisogni. In secondo luogo, egli si interroga sulla possibilità di confronto tra i sindacati sovietici e quelli occidentali riguardo i temi dell'organizzazione del lavoro e della condizione umana e professionale dei lavoratori. C'è il rischio che i lavoratori italiani e sovietici vengano messi in concorrenza dalla dirigenza aziendale della Fiat. E, come spiega Didò in un'intervista riportata sull'Espresso del 26/09/1971¹⁸², quello che poi accade è che quando i lavoratori italiani lottano per domandare un cambiamento delle condizioni di lavoro si sentono rispondere dai dirigenti Fiat che le loro domande sono immotivate dal momento che non sono state accolte nemmeno dai leader sovietici in Urss. In questa intervista Didò è critico nei confronti dei leader sovietici, che quando sono venuti in visita nelle fabbriche FIAT, non hanno pensato di confrontarsi con i sindacati italiani e di chiedere informazioni riguardo al tipo di battaglia che i lavoratori italiani stavano conducendo.

Secondo Mario Didò, i sindacati sovietici dovrebbero diventare delle organizzazioni autonome dal partito, capaci di esprimere, anche attraverso il conflitto, i bisogni dei lavoratori. Ma il sindacalista è anche consapevole della minaccia che rappresenta, in un regime autoritario, un'organizzazione sindacale autonoma che promuove e difende gli interessi dei lavoratori.

Carlo Cicerchia in un articolo del 05/11/1971 su Rinascita¹⁸³ evidenzia il diverso presupposto da cui partono le società italiana e sovietica: in Urss il rapporto tra organizzazione del lavoro, struttura del salario e previdenza sociale è deciso sulla base delle esigenze sociali del piano, e

181 Didò Mario, "Umanizzare la fabbrica: un traguardo che interessa anche Togliattigrad", Avanti!, 21/09/1971

182 "What Togliattigrad needs: a real trade union", Radio Free Europe, 20/10/1971

183 Cicerchia Carlo, "Visita a Togliattigrad", Rinascita, 05/11/1971

non sulla base del profitto aziendale, come nelle aziende occidentali. Questo discorso è il medesimo che si è fatto nell'introduzione del libro della delegazione. Egli, però, si trova in disaccordo con Didò su un punto: "Nè si può davvero dire che il sindacato non intervenga per far rispettare e modificare, nel contesto generale di competenze già evidenziato, i diritti acquisiti, per lo meno dalla riforma Kossighin in poi."¹⁸⁴ Egli non crede che i sindacati sovietici vadano ristrutturati sulla base dei sindacati occidentali, quindi attraverso una forma di autonomia e maggiore conflittualità col partito, come invece sostiene Didò. Per Cicerchia, la soluzione sta nel rendere partecipi alla formazione della volontà politica del piano tutti i cittadini sovietici, attraverso organismi rappresentativi del popolo intero, ovvero i Soviet, e non attraverso "organismi volontari che, senza nulla togliere della loro funzione, sono soltanto parte della società."¹⁸⁵

Infine, Aris Accornero, riporta l'esperienza della delegazione in un articolo su *Rassegna Sindacale*, rivista della quale è direttore, del 26/09/1971¹⁸⁶. Egli non esprime mai la sua personale opinione, ma utilizza sempre, come soggetto, il noi, in quanto intera delegazione. Mentre, come si è osservato, Didò e Cicerchia offrono la loro personale visione.

Accornero sottolinea come questo progetto Fiat costituisca "un'esperienza nuova almeno per un aspetto: la creazione di una poderosa macchina per un uso ottimale della tecnica e del lavoro, del lavoro e dell'organizzazione, ai fini della massima produttività!"¹⁸⁷. Nella scomposizione e pianificazione delle fasi i sovietici hanno mantenuto la prassi dell'emulazione socialista. "Nel 1931 Stalin condannò le pratiche egualitarie spontanee e le comuni di lavoro, nel tentativo di concentrare l'attenzione del movimento di emulazione socialista sulla produttività, l'incentivazione salariale individuale, l'assimilazione della tecnologia e il ruolo dei tecnici e degli specialisti."¹⁸⁸ L'emulazione socialista è quindi un sistema di educazione dell'operaio volto a incoraggiarlo a produrre di più, anche attraverso incentivi e differenziazioni, ad esempio "dava diritto a un accesso privilegiato agli scarsi beni di consumo e conferiva un innalzamento di status"¹⁸⁹.

¹⁸⁴ Cicerchia Carlo, "Visita a Togliattigrad", *Rinascita*, 05/11/1971

¹⁸⁵ *Ibidem*

¹⁸⁶ Accornero Aris, "La «catena» a Togliattigrad", *Rassegna Sindacale*, 26/09/1971

¹⁸⁷ *Ibidem*

¹⁸⁸ Pons, S.; Service, R. (2006). *Dizionario del comunismo nel XX secolo*. Torino, Einaudi

¹⁸⁹ *Ibidem*

Tuttavia, a Togliattigrad, il carattere emulativo del lavoro doveva comunque scontrarsi con il ritmo della catena di montaggio, a cui tutti i lavoratori erano tenuti ad attenersi.

Anche Accornero si sofferma sulla soluzione trovata dai sindacati sovietici ai problemi della ripetitività, saturazione, parcellizzazione e dequalificazione del lavoro. A Togliattigrad, non ci sono operazioni ridotte a pochi secondi, vi è il sistema di rotazione delle mansioni alle linee, e la saturazione del lavoro è minore rispetto a Mirafiori (tempi più larghi, più rimpiazzi, organici non all'osso).

Una nota di critica da parte della delegazione è quella sulle indennità di lavoro pesante e nocivo pagate in aggiunta a quanto già previsto in campo nazionale: secondo i sindacati italiani, queste indennità sono inutili. La delegazione ha anche notato che “sono pochi i trenta minuti per la refezione.”¹⁹⁰

Accornero invita, infine, i sindacati sovietici a lavorare con i sindacati occidentali per trovare delle risposte comuni ai problemi comuni. Egli riporta il suo scetticismo (e quello della delegazione) circa la possibilità che “strumenti «sventaglianti» e «stimolatori»” abbiano un effetto positivo di incentivazione nella società socialista.

2.7:L'evoluzione del Vaz

Il VAZ diviene operativo dal 1970, quando esce dalla catena di montaggio la prima Zigulì.

All'inizio nei primi anni 70, la stampa sovietica non consente di capire se i resoconti dei sindacalisti italiani sono corretti. La documentazione Fiat relativa alle fasi di avviamento dello stabilimento, come riportato da Fava, mostra un impegno molto forte della direzione aziendale nel fare sì che le autorità sovietiche comprendano la necessità di introdurre quelle strutture assistenziali che i sindacati lodano come innovazione rispetto al modello Fiat. Purtroppo, le fonti non sono sufficienti in assenza di documentazione degli archivi russi, per valutare la veridicità e la capacità da parte delle delegazioni sindacali di comprendere l'effettiva dinamica della costruzione e dell'avviamento dello stabilimento automobilistico del Volga. Certamente esso, durante gli anni 70, fu considerato vetrina del socialismo, diede prova di volumi produttivi significativi e diede inizio alla motorizzazione sovietica, pur portando a risultati ben lontani da quelli della motorizzazione di massa dei paesi occidentali

¹⁹⁰ Accornero Aris, “La «catena» a Togliattigrad”, Rassegna Sindacale, 26/09/1971

capitalisti. In effetti, in questa fase, l'impresa non sembrava avere nessuna difficoltà nello stanziamento delle risorse. "Its assembly lines, while not exactly state of the art by world standards, were the best in the country."¹⁹¹

I problemi iniziano a verificarsi nei primi anni '80. "L'ipotesi di Valletta che l'Unione Sovietica si sarebbe rapidamente aperta all'economia di mercato, e che la Fiat avrebbe avuto una funzione anche storica di apripista, viene smentita dai fatti. L'Unione Sovietica di Brezhnev è immobile."¹⁹² L'investimento per rimpiazzare i macchinari usurati e mal funzionanti non è adeguato. In questi anni l'URSS è preoccupata ad aumentare la produzione di petrolio e gas, in quanto risorse che le permettono di commerciare con l'Occidente.¹⁹³

Anche al Vaz si fanno sentire i problemi dell'economia sovietica pianficata, che fin dagli anni 20 si era basata sugli stessi fattori di produzione, ora in esaurimento, e cioè l'impiego di manodopera, i beni materiali e le risorse naturali. Quando l'Urss aveva importato la tecnologia occidentale, non era stata in grado di assorbire e far propria l'innovazione tecnologica che ne derivava, come "automation, intensification, integration of mechanisms, and a scientific-technological revolution".¹⁹⁴

Le ripercussioni del declino economico erano evidenti sulla società, che registrava tassi di natalità sempre più bassi, alti tassi di mortalità infantile, problemi di alcolismo, divorzi e un maggior numero di suicidi.

Tutto questo si traduceva alla Vaz con una serie di problemi: l'indice di produttività del lavoro, che era cresciuto fino al 1980, crebbe negli anni '80, la produzione di nuovi modelli di auto era in ritardo rispetto alle case automobilistiche straniere, la clientela lamentava una scarsa qualità del prodotto, la persistente carenza di pezzi di ricambio, e l'incapacità del governo sovietico di fare accordi con le aziende straniere.

A questi problemi, si aggiungeva quello dei furti in azienda: "between 1976 and 1980, 7,667 instances of theft were reported at VAZ, with the value of goods stolen placed at R 644,000. But in 1981 alone the value of stolen goods reached R 238,400. Whereas in 1979 guards had detained 1,421 individuals, in 1980 the number jumped by 921 to 2,342, and in 1981 by another 770 to 3,112."¹⁹⁵

191 Siegelbaum, cars, p. 113

192 Giunta, C.; Silva, G. (2020) Togliatti. La fabbrica della Fiat. Milano, Humboldt Books p. 16

193 Siegelbaum, cars, p. 113

194 Siegelbaum, cars, p. 114

195 *Ibidem*

I furti erano collegati al problema dell'espansione del mercato nero. Questo si era sviluppato in conseguenza alla mancanza di pezzi di ricambio. I prezzi dei pezzi di ricambio nel mercato nero erano di otto volte superiori rispetto a quelli di fabbrica.

Per quanto riguarda la forza lavoro, a Togliattigrad negli anni 80 si registrava un aumento dei lavoratori impiegati nei settori secondari e terziari, un aumento del livello di educazione e dell'età media dei lavoratori, un aumento della forza lavoro nonostante la difficoltà di fornire una retribuzione a tutti i lavoratori. Allo stesso modo, diventava sempre più difficile per i dirigenti sovietici assumere nuove leve, per via dei problemi che incontravano i lavoratori, e cioè condizioni inadeguate di alloggio, delle case di riposo, e del trasporto. Era così difficile trovare forza lavoro che nel 1982 “VAZ began to tap another source of labor: Vietnamese workers.”¹⁹⁶

Verso gli ultimi anni dell'Unione Sovietica, si assistette alla formazione dei primi sindacati operai, svincolati dal sindacato del partito comunista, che perdeva sempre più membri. “Workers, emboldened by events elsewhere in the Soviet Union as well as in Eastern Europe, infused the enterprise’s Council of Labor Collectives (STK) with new life, turning it temporarily into an organ of protest and even to a degree of workers’ control. By contrast, the trade union apparatus and the Communist Party Committee—two of the three institutions that made up the enterprise “triangle”—simply went through the motions. Deprived of one prerogative after another, the party began to lose members.”¹⁹⁷

Nel 1990 la dirigenza aziendale perdeva sempre di più il controllo sugli operai. In effetti, cresceva l'assenteismo, e i lavoratori si presentavano spesso ubriachi sul posto di lavoro. Nel frattempo, il tasso dei furti raggiungeva il 54%.¹⁹⁸

La risposta aziendale a questa insofferenza della forza lavoro fu quella di aumentare i salari e di ridistribuire tra i lavoratori una gran quantità di beni di consumo, dal profumo, alle sigarette al detersivo in polvere. Cercò anche di impedire gli scioperi con una campagna di propaganda che risollevasse lo spirito operaio.

La dichiarazione del direttore generale dell'AvtoVaz, Vladimir Kadannikov (eletto nel 1988), elucida la situazione abitativa a Togliattigrad: “I live in the same kind of building as you do in the Avtograd District. I walk into the same foul and dilapidated entrances with elevators that

196 Siegelbaum, cars, p. 115

197 Siegelbaum, cars, p. 116

198 *Ibidem*

don't work and hall lights that are broken. So, I'm familiar with the problems of Togliatti's residents.”¹⁹⁹

Nonostante l'amministrazione Vaz cercasse di riprendere controllo della situazione con nuove misure coercitive di controllo della forza lavoro (ad esempio, introducendo delle regole che gli operai dovevano osservare non solo sul posto di lavoro ma anche in ambiente domestico), gli atteggiamenti dei lavoratori non mutarono, e anche nel 1992 si registrarono una gran quantità di furti.

All'inizio degli anni '90, VAZ rimase ancora intrappolato nell'economia pianificata, mentre il resto dell'economia si apriva al libero mercato. “By the early 1990s the enterprise had become a net debtor, trapped between the modest increase in the price the state paid for its Zhigulis and Samaras and its exploding costs for parts, energy, and other resources.”²⁰⁰

“Only in the spring of 1992, by which time the Soviet Union had disappeared, did VAZ break free of this system, setting up its own distributorships. At this point all sorts of hucksters descended on Togliatti to get a piece of the action, turning the city into the crime capital of the country.”²⁰¹

199 Siegelbaum, cars, p. 116

200 Siegelbaum, cars, p. 117

201 *Ibidem*

CAPITOLO 3: LA STAMPA ITALIANA E LO STABILIMENTO AUTOMOBILISTICO DEL VOLGA

Nel primo capitolo si è cercato di mettere in evidenza la complessità del contesto politico ed economico nel quale l'accordo per la costruzione dello stabilimento automobilistico del Volga ebbe luogo. Si è mostrato come l'accordo sia stato reso possibile dalla convergenza di interessi di diversi attori, dal Governo Sovietico, a quello Americano, e dalla forte determinazione di Vittorio Valletta in un clima politico teso ma in costante mutamento. Nel secondo capitolo, si è approfondito il tema del trasferimento del modello di organizzazione del lavoro Fiat nel contesto sovietico, cercando di scandagliare quella che è la più evidente contraddizione della costruzione dello stabilimento del Volga, importare insieme alla tecnologia italiana anche un modello di organizzazione del lavoro nato nel contesto del paternalismo autoritario della Fiat vallettiana.

Nelle pagine che seguono, si cercherà di mettere in evidenza come la stampa nazionale abbia accolto quello che veniva presentato come l'affare del secolo, mettendo in evidenza le contraddizioni ma al contempo celebrando in modo diverso l'evento e dandogli un senso coerente con le linee editoriali e l'ideologia delle diverse testate.

Si è compiuta una review sistematica di oltre 75 articoli di giornale con una cronologia compresa dal 1967 fino al 2018. Le testate giornalistiche prese in considerazione per questa ricerca sono state: La Stampa, l'Unità, Rassegna Sindacale, l'Avanti!, L'Astrolabio, Radio Free Europe, Mondo Operaio, Rinascita e l'Illustrato Fiat.

In particolare, verranno messe a confronto le diverse linee editoriali di questi giornali. Ad esempio, La Stampa, che nel 1920 è stata ceduta a una società di proprietà della famiglia Agnelli, fino a divenire, dal 1946, di proprietà dell'Editrice la Stampa, una casa editrice italiana parte del Gruppo Fiat, è la testata più vicina alla prospettiva aziendale. La storica rivista della Fiat, l'Illustrato Fiat, fornisce un racconto della vicenda dalla prospettiva diretta della stessa casa automobilistica torinese.

Le altre testate forniscono l'atteggiamento delle sinistre e dei sindacati sull'argomento. In particolare, l'Unità e Rinascita rappresentano la voce del Partito Comunista Italiano: il primo, il quotidiano, organo ufficiale del PCI, fondato da Gramsci nel 1924 e la seconda, una rivista settimanale fondata nel 1944 da Palmiro Togliatti.

L'Avanti! e Mondo Operaio in rappresentanza del Partito Socialista Italiano: il primo raccoglie gli articoli dei maggiori leader politici del socialismo italiano, e il secondo, fondato nel 1948 da Pietro Nenni, è la rivista teorica del PSI.

Infine, Rassegna Sindacale è organo ufficiale della CGIL dal 1955 al 2020, e Astrolabio, periodico espressione di un gruppo parlamentare, la Sinistra Indipendente.

3.1 La Stampa: la prospettiva aziendale

Fin dalle testate del 1967, la Stampa ripercorre gli avvenimenti storici che portarono alla costruzione dello stabilimento di Togliattigrad, e riporta i colloqui dei maggiori esponenti politici ed economici italiani con i vertici russi. Dalla visita di Podgorny nel 1967 (“un avvenimento politico di importanza eccezionale”²⁰²) alle fabbriche di Torino, in particolare alla Fiat Mirafiori, ai colloqui tra Fanfani e Gromiko a quelli di Patolicev con Nasi fino alla visita di Agnelli a Mosca per incontrare Kossighin e Kirillin, presidente della commissione statale per la scienza e la tecnologia. In particolare, in tutti gli articoli della Stampa del 1967-68, presi in considerazione per questa analisi, vi è un riferimento al miglioramento degli scambi commerciali tra Urss e Italia. Viene riportato un discorso di Breznev in cui il Segretario del Partito Comunista evidenzia l'importanza delle “relazioni con l'Italia, che sono diventate sempre più amichevoli”²⁰³, a cui corrispondono i dati circa l'ammontare della cifra degli scambi, si parla già nel 1967 di 300.000 milioni di dollari. Più precisamente, gli articoli sottolineano spesso il contributo che l'impresa torinese ha dato allo sviluppo dei rapporti economici perché l'accordo ha coinvolto un totale di 140 imprese italiane (Per la fabbrica d'auto sul Volga impegnate 140 imprese italiane,²⁰⁴). Ecco quindi che l'accordo Fiat-Urss diventa quasi il precursore di un futuro prospero per le aziende italiane che vogliono fare affari in Unione Sovietica. La Pianelli e la Traversa firmano un contratto con Mosca “per la fornitura di convogliatori aerei bi-rotaia per tutte le linee di lavorazione e montaggio della «Fabbrica di automobili del Volga»”, riporta un articolo del 1967²⁰⁵; o ancora, “Forni elettrici Asea per Togliattigrad”²⁰⁶; fornitura della Atlas Copco di 11 compressori d'aria per

202 “Podgorny inizia da Roma domani la visita all'Italia”, La Stampa, 23/01/1967

203 Ibidem

204 “Per la fabbrica d'auto sul Volga impegnate 140 imprese italiane”, La Stampa, 25/10/1968

205 “La Pianelli e Traversa firma un grosso contratto con l'Urss”, La Stampa, 11/10/1967

206 “Forni elettrici Asea per Togliattigrad”, La Stampa, 27/12/1967

Togliattigrad²⁰⁷; un contratto di 50 milioni di dollari tra la Pirelli e l'Urss per la costruzione di un impianto che produrrà le parti in gomma per le auto di Togliattigrad²⁰⁸.

L'Illustrato Fiat parla dell'accordo in termini ancora più entusiastici: si parla di una missione epica della Fiat "alla ribalta mondiale", un avvenimento che "la stampa di tutto il mondo ha commentato [...], definito storico"²⁰⁹; si riferisce allo stabilimento come al "grandioso impianto automobilistico sul Volga"²¹⁰; e in un articolo viene ripercorsa tutta la storia della collaborazione tra l'impresa automobilistica torinese e l'Urss, che risale al 1913, quando "la Fiat aveva una rappresentanza a Mosca" e "fin dai primi anni di attività svolgeva un'opera intensa di divulgazione dell'automobile".²¹¹

Inoltre le due testate giornalistiche più vicine all'azienda sottolineano la portata economica dell'accordo: in un articolo della Stampa del 1968 se ne parla in termini rivoluzionari, in grado cioè di cambiare le sorti dell'industria leggera sovietica:

La portata dell'accordo firmato con la Fiat è incalcolabile. Nei prossimi 10-12 anni, l'Urss si insedierà fra i sei maggiori produttori automobilistici del mondo. Questo implica tutta un'altra serie di contratti con l'estero, e all'interno una vera rivoluzione dei consumi, e quindi nella struttura di una buona parte dell'industria soprattutto leggera. Possiamo dire che l'Italia è alla avanguardia in quest'opera di penetrazione e di mutamento. Si svilupperà tutta una serie di imprese ausiliarie. Pneumatici, officine di riparazioni e stazioni di servizio (le prime due saranno costruite a Mosca dalla Fiat) accessori, segnalazioni stradali, parcheggi, garage, posti di pronto soccorso, infrastrutture turistiche e di viaggio, dai motel ai distributori di benzina"²¹²

"Un impegnativo importante lavoro, che favorirà anche l'occupazione operaia": questa la premessa dell'Illustrato Fiat, subito dopo la firma dell'accordo. L'articolo riporta anche le parole dell'allora Presidente del Consiglio, Moro: con questa intesa "si darà un sicuro apporto alla economia italiana in termini di occupazione operaia e di attività produttiva; benefici che si

207 "L'Atlas Copco fornirà 11 compressori all'Urss", La Stampa, 04/02/1968

208 "Accordo tra Pirelli e Urss per una fabbrica sul Volga", La Stampa, 06/05/1968

209 "La Fiat nell'Urss", L'illustrato Fiat, 09/08/1966

210 "La visita del presidente Podgorny", L'illustrato Fiat, 02/01/1967

211 "La Fiat nell'Urss", L'illustrato Fiat, 09/08/1966

212 "Un milione di «124» già prenotate in Urss", La Stampa, 24/04/1968

ripercuoteranno non solo sulla Fiat, ma su numerose altre industrie anche di medie e piccole proporzioni.”²¹³

Alcuni articoli della Stampa evidenziano il cambiamento nella percezione dell'automobile che avveniva in quegli anni nella società sovietica e dei paesi dell'est: ad esempio, a una mostra al Salone dell'automobile di Milano tenutasi nel novembre del 1967 “si registra un fenomeno che gli organizzatori della rassegna hanno accolto con soddisfazione: un considerevole arrivo di comitive dai Paesi dell'est”, di cui fanno parte anche una delegazione di tecnici sovietici, ma anche “turisti con moglie e figli” venuti per osservare da vicino la 124 che si sarebbe prodotta di lì a poco a Togliattigrad.²¹⁴ Se “per un lungo periodo, il regime [sovietico] vide nella proprietà privata della macchina una forma di corruzione e di deviazione dottrinale” e Krusciov additò all'automobile come a un mezzo ‘inutile’ all'inizio degli anni ‘60, nel ‘68 il regime “promuove la rivoluzione dei consumi, e l'automobile appare al primo posto”. L'articolo, riportando un passaggio dalla Literaturnaya Gazeta, si riferisce al mezzo come “un membro della famiglia, il simbolo della sua attività e della sua posizione sociale, ed uno svago tecnico.”²¹⁵ In questo scritto l'automobile Fiat che uscirà dallo stabilimento Togliattigrad assume quasi un significato epico, un sogno, una fantasia, “il metro di misura della nuova società, l'apportatrice di cambiamenti radicali”.²¹⁶

Un corrispondente della Stampa riporta la notizia secondo la quale “il quotidiano del governo [le Izvestia] ha sfatato anche la voce secondo cui, nella costruzione dello stabilimento, comanderebbero gli italiani. [...] La costruzione è interamente in mano sovietica, e i tecnici della Fiat arriveranno soltanto alla fine dell'anno, per eseguire i soli montaggi degli impianti.”²¹⁷

Un articolo della Stampa del 1969 riporta le parole del segretario del Comitato Centrale del PCUS, Boris Ponomarev, che rimprovera al PCI alcune ingerenze, tra cui quelle relative alle questioni economiche. In particolare, Ponomarev invita il PCI a “tenere presente nelle loro scelte di contestazione del sistema e della società in cui vivono, che l'Unione Sovietica attribuisce valore primario e indiscutibile ad accordi industriali e finanziari per una produzione automobilistica italo-sovietica a Togliattigrad: «Una città destinata a contare

213 “La Fiat nell'Urss”, L'illustrato Fiat, 09/08/1966

214 “Festosa invasione femminile oggi al Salone dell'Automobile”, La Stampa, 09/11/1967

215 “È cominciata in Urss la corsa all'automobile”, La Stampa, 06/05/1968

216 *Ibidem*

217 “Un articolo delle Izvestia sulla fabbrica Fiat in Urss”, La Stampa, 13/08/1968

trecentomila abitanti e che noi ci auguriamo costituisca un simbolo dell'amicizia indistruttibile fra i nostri due popoli ».”²¹⁸

I rapporti commerciali tra Fiat e Urss sono proliferi anche negli anni Settanta e Ottanta: dalle forniture da parte della Fiatallis “di macchine movimento terra di media e grande potenza destinate ai campi petroliferi della Siberia”, a un contratto con la Telettra per la costruzione di un sistema di collegamento mediante ponti radio, fino a un accordo con la Gilardini per “il montaggio di un impianto per la produzione di cinque milioni di filtri d’olio l’anno”. Nel 1989 la Fiat decide di investire ancora nel settore automobilistico sovietico per la creazione di una società mista destinata a produrre 300.000 automobili di piccola cilindrata l’anno.²¹⁹

Tuttavia, alla fine degli anni ‘80, gli articoli della Stampa riportano un quadro allarmante di quello che nel ‘67 sembrava essere un progetto rivoluzionario, destinato a cambiare le sorti del paese. Il giornale russo, Literaturnaja Gazeta, di cui La Stampa riporta un articolo, parla di uno stabilimento in “preinfarto”: “più di 5000 macchine sono stoccate nel cortile, perché mancano dei pezzi. Il carburatore viene messo su molte auto solo per farle uscire dalla catena di montaggio; poi lo si toglie per usarlo su altre.” Gli operai che lavorano nella fabbrica sono stagionali, nella città c’è scarsità di generi alimentari. La spiegazione che offre il giornale russo parla di “piani di produzione gonfiati a dismisura e regali durante il congresso del partito” che hanno portato a un rallentamento della produzione. La qualità delle auto è sempre minore perché ci sono parti dei veicoli prodotte con “materiali casuali”, ma “i redditi della fabbrica di Togliattigrad, che in fin dei conti vanno allo Stato imprenditore, sono in costante aumento”. La fabbrica è rimasta in piedi perché «la penuria cronica ha permesso di vendere le macchine a prezzi che superano di molte volte il costo di produzione. La trasformazione di un mezzo di trasporto in oggetto di lusso ha aumentato la criminalità, ha scatenato la corruzione e la speculazione». Sempre secondo la stampa russa, nei magazzini della fabbrica si trovano “macchinari importati e mai utilizzati per 435 milioni di rubli”. Infine, dal titolo dell’articolo si evince che la Fiat non ha alcuna colpa né responsabilità in questo triste scenario.²²⁰

Gli operai dello stabilimento però ne pagano le conseguenze, e in un articolo del 1994, la Stampa riporta la notizia di uno sciopero in protesta contro il mancato pagamento dei salari, al

218 Gorresio Vittorio, “Fredda accoglienza a Bologna alla lezione del delegato russo”, La Stampa, 12/02/1969

219 “La Fiat, un «partner» storico dell’Urss”, La Stampa, 27/11/1989

220 “Togliattigrad vicina all’infarto”, La Stampa, 27/10/1988

quale i dirigenti dell'Autovaz rispondono con la sospensione di 40.000 dei loro 130.000 operai per quattro giorni, nel tentativo di recuperare il costo dello sciopero.²²¹

3.2 Rinascita e l'Unità: La stampa comunista

I primi articoli di Rinascita e dell'Unità introducono l'argomento parlando dell'aumento delle relazioni commerciali tra Italia e Urss. In particolare, l'articolo di Rinascita del 1967 si riferisce al ruolo che l'Italia è solita giocare nel contesto delle relazioni internazionali: “benchè, per una volta tanto l'Italia non stia cercando di farsi avanti in veste di mediatrice politica, essa ha acquisito, in effetti, una nuova importanza nel contesto delle relazioni commerciali con la Russia”.²²² Soprattutto, l'articolo specifica i dati sui crediti italiani all'Urss per portare avanti l'operazione: “la Banca d'Italia ha avvallato crediti all'Urss per circa 285 milioni di sterline: il metanodotto ed i contratti con la Olivetti impegnano altri 200 milioni.”²²³ L'Unità, invece, in un articolo del 1968, racconta la nascita della città di Togliatti e dello stabilimento, dello sforzo di 45.000 uomini per edificare “uno dei cantieri più grandi del Paese e forse del mondo”. In particolare l'articolo specifica le condizioni difficili in cui si sono trovati a lavorare gli operai nel gelo della Russia, che rendeva difficile creare la base in cemento per via delle basse temperature. Si pensò allora di sciogliere le armature ghiacciate con il motore di un aereo reattore.²²⁴

Nel 1969, l'Unità segnala il bisogno per la fabbrica di specialisti. Il direttore del personale della fabbrica Pastukhov spiega l'organizzazione che la fabbrica richiede, modellata su quella Fiat: «Nell'industria automobilistica del nostro paese quella di Togliattigrad sarà una fabbrica di tipo nuovo. Il progetto prevede non soltanto l'automazione completa e la meccanizzazione delle produzioni principali e ausiliarie, ma anche la meccanizzazione del controllo della produzione, della pianificazione e del calcolo. Nei reparti della nostra fabbrica verranno tutte le ultime realizzazioni dell'industria automobilistica sovietica ed estera »²²⁵

Tuttavia, in un articolo del 1970 di Rinascita, l'autore parla dei problemi dell'economia russa, che coinvolgono anche lo stabilimento di Togliattigrad, che in effetti ha subito dei ritardi

221 “TOGLIATTIGRAD Sciopero, sospesi in 40 mila”, La Stampa, 06/10/1994

222 “Da Togliattigrad con amore”, Rinascita, 17/02/1967

223 *Ibidem*

224 “Come si inventa una città”, L'Unità, 16/05/1968

225 “Togliattigrad apre le porte agli specialisti dell'auto”, L'Unità, 25/07/1969

nell'installazione di attrezzature e nella loro entrata in funzione. Il governo sovietico continua a investire parecchi soldi in campo militare e aerospaziale senza però traslare gli avanzamenti tecnologici raggiunti in queste aree anche negli altri settori. L'autore spiega: "Nessuno scandalo per l'acquisto in Occidente di macchinari o anche di interi complessi. Il problema non è ideologico, è pratico, è finanziario. L'economia sovietica è costretta anche per questo motivo a procurarsi valuta pregiata in elevata misura, al fine di riequilibrare la propria bilancia dei pagamenti; con la conseguenza di essere costretta ad esportare, ad esempio, prodotti nazionali caratteristici (vodka e caviale), in tali quantitativi da renderne difficile il reperimento all'interno."²²⁶ Secondo l'autore, inoltre, la produzione è rallentata a causa della mancanza di personale produttivo, di fronte, invece, al surplus di impiegati amministrativi nelle fabbriche. Una modalità scelta dai dirigenti aziendali per incentivare i lavoratori a produrre di più e più velocemente è quella che mette l'accento sulla "disciplina, sull'esigenza di evitare perdite e scarti, sull'obbligo di ciascuno di lavorare bene, che non sulla partecipazione alle scelte, sull'autonoma iniziativa."²²⁷ E proprio in questo ultimo punto si concentrano le critiche dell'autore. Egli afferma che la stampa e la radiotelevisione non sono state in grado di fornire un quadro ben definito della lotta di classe che avviene in Europa, che non è "una generica agitazione antimperialistica e anticapitalistica"²²⁸. Egli continua, dicendo:

«va benissimo che vi siano scambi commerciali tra l'Italia e l'Urss ed è anzi auspicabile che tali scambi si incrementino ulteriormente. Ma non ci si può limitare a rilevare con soddisfazione la presenza di efficienti macchinari italiani nelle fabbriche sovietiche, senza far conoscere quali somme di dure lotte vi siano dietro quei particolari macchinari. Eccellenti le macchine del Nuovo Pignone e della Innocenti. Non pretendo affatto – si capisce – che si sia informati dettagliatamente su quelle specifiche lotte: ma è il tipo di azione e di obiettivi su cui è impegnata oggi la classe operaia occidentale, il profondo travaglio che la agita, a non essere posto nella giusta luce. Il che ha effetti seri: poiché ne deriva quel tanto di mitizzazione delle nostre società consumistiche che fa presa su alcuni settori della cittadinanza e in specie della gioventù.»²²⁹

²²⁶ Pavolini Luca, "Il rapporto fabbrica-società", Rinascita, 22/05/1970

²²⁷ *Ibidem*

²²⁸ *Ibidem*

²²⁹ *Ibidem*

Luca Pavolini, l'autore di questo articolo, militante nel PCI, finalmente analizza i problemi in ambito lavorativo in Unione Sovietica e soprattutto fa riferimento alle lotte sindacali in atto in quel periodo in Italia, nella speranza che possano essere interpretate nella giusta maniera anche in Urss, dove si sta iniziando ad esportare il modello occidentale di fabbrica e di organizzazione del lavoro.

L'Unità in un articolo del 1971 riporta la visita di un inviato a Togliattigrad, quando iniziano ad uscire le prime Ziguli e ne parla ancora in termini positivi: il colosso del volga per il quale tutte le energie della regione del Kubiscev sono state utilizzate, seppure nelle avverse condizioni climatiche (il freddo prima che impediva al cemento di poter essere lavorato) e l'alluvione poi (che devastò le fondamenta della fabbrica).²³⁰

Nel 1976 l'Unità riporta l'incontro di Agnelli con il primo ministro Kossighin, con il vice presidente del comitato per la scienza e tecnica Gvisciani, con i ministri dell'automobile Poliakov, del commercio estero Patolicev e con il presidente della Banca di Stato Alkimov. I temi trattati nei colloqui sono la possibilità di un nuovo accordo Fiat-Urss per la costruzione di uno stabilimento per la produzione di taxi. Ma tra i progetti c'è anche quello di ampliare ulteriormente lo stabilimento Vaz.²³¹

I problemi nello stabilimento, stando a quanto riporta l'Unità, emergono dalla metà degli anni '80. In un pezzo del 1984, si parla della mancanza di pezzi di ricambio che costringe molti acquirenti della Ziguli a lasciare le vetture ferme nel caso di guasto. In ogni caso, le prenotazioni della Fiat 124 russa sono maggiori delle auto prodotte, anche se questo non sembra essere il problema principale. Ciò che allarma i sovietici è la creazione di un mercato nero, dove i pezzi di ricambio vengono venduti a prezzi gonfiati. Si tratta di un mercato "illegale perché ogni commercio privato è vietato in URSS; illegale perché tutti sanno che molto di ciò che circola in questa fiera è stato rubato da qualche parte, in qualche modo."²³²

E, oltretutto, i pezzi di ricambio costruiti in fabbrica, sembrano scomparire. L'articolo riporta quello che non funziona in fabbrica, e le soluzioni a cui hanno pensato i dirigenti di Togliattigrad per ovviare al problema della mancanza di pezzi di ricambio:

“Si è scoperto che il deficit «fisico» si aggiunge a quello artificiale, speculativo. Si è scoperto che non ci sono magazzini a sufficienza per i

230 “Un colosso per la Giguli”, L'Unità, 01/05/1971

231 “Progetto fra Urss e Fiat per una fabbrica di taxi”, L'Unità, 13/11/1976

232 “Guai se si rompe la bella «Zhiguli»”, L'Unità, 17/07/1984

pezzi di ricambio, che 180 chilometri di catena di montaggio non sono facilmente sorvegliabili, che l'irresponsabilità non è punita e che i furti, le mancanze, i ritardi non incidono affatto sui premi di produzione pagati ogni mese. E si sono prese misure: controlli più rigidi, casse sigillate nel passaggio da un reparto all'altro, costruzione di nuovi magazzini ben sorvegliati, una più intensa attività del «servizio giuridico», una migliore organizzazione del lavoro educativo e della formazione politica degli operai, una ferma richiesta ai procuratori affinché non chiudano né gli occhi né la bocca.”²³³ (61)

Così sul finire degli anni '80 a Togliattigrad si prendono le misure coercitive di controllo sugli operai che aveva adottato la dirigenza vallettiana ancora negli anni '50.

Ed ecco che in un articolo del 1987 viene riportata un'inchiesta trasmessa dalla televisione russa, in cui dei giovani abitanti di Togliattigrad e degli operai che vi lavorano espongono le loro critiche. I giovani non sono minimamente interessati a lavorare in fabbrica, perché, sostengono, “la fabbrica è vecchia, la catena di montaggio è una schiavitù. Ma soprattutto le macchine che si producono sono già antiche nel momento in cui escono dalla sala progettazione” e proseguono, dicendo che preferiscono lo studio al lavoro poco gratificante che li aspetta in fabbrica. “E poi il clima morale nei reparti è pessimo”: si parla di operai che giocano a domino nelle ore di lavoro. I giovani lamentano anche la mancanza in città di luoghi di svago e di ritrovo. Quando il conduttore domanda ai vertici di Togliattigrad se “la [loro] fabbrica è in condizione — o lo sarà — di dettare legge sul mercato mondiale dell'automobile”, un ingegnere risponde candidamente che la fabbrica produrrà lo stesso modello di auto fino al 2000, e quindi non potrà essere in grado di sostenere la concorrenza delle altre case automobilistiche più tecnologicamente avanzate. In conclusione, durante la trasmissione, un operaio lamenta il basso salario di 120 rubli.²³⁴

Infine, L'Unità riporta la privatizzazione di Togliattigrad nel 1991 e le trattative in corso con la Fiat per produrre 300.000 vetture in più all'anno. Con la dissoluzione dell'Unione Sovietica e la creazione della Comunità degli Stati Indipendenti (CSI), però le trattative entrano in una fase delicata per via dell'instabilità in cui si trovano i territori dell'ex Unione Sovietica. “In queste condizioni, infatti, non si ha mai la certezza assoluta di portare avanti la trattativa con

²³³ “Guai se si rompe la bella «Zhigulì»”, L'Unità, 17/07/1984

²³⁴ “In tv a Mosca è di scena la contestazione”, L'Unità, 15/03/1987

gli interlocutori giusti - o meglio quelli definitivi -, così come sempre incerta risulta la burocrazia da seguire. Anche le leggi di diritto privato e commerciale interne ai paesi dell'ex mondo sovietico sono passibili di cambiamento.”²³⁵ È in questo contesto che si svolgono le trattative per l'acquisto da parte della Fiat del 30 per cento del pacchetto azionario della Vaz.

3.3 La stampa socialista e la stampa sindacale

In un articolo di Rassegna Sindacale del 1968, Cesare Delpiano, segretario della FIM Torino, riporta i temi che si sono trattati alla conferenza mondiale dei sindacati dell'automobile, in particolare, il tema dell'espansione delle grandi fabbriche automobilistiche come Fiat e Ford. “I grandi potentati economici”, afferma l'autore, “sono favoriti da un processo abbastanza rapido di concentrazione, connesso anche all'esigenza di un adattamento continuo al progresso tecnologico, che solo i big dell'automobile riescono ormai a realizzare sollecitamente. Tale adattamento, oltre che alla concentrazione, porta anche ad una sempre maggiore uniformità di organizzazione produttiva, la quale a sua volta conduce ad una uniformità nei costi di produzione.”²³⁶ Ma il problema che ne scaturisce impatta direttamente i lavoratori, sui quali si sviluppa la concorrenza. Le aziende preferiscono produrre “laddove la manodopera è a buon mercato (e più compressi sono i sindacati).”²³⁷ Secondo Delpiano, l'eliminazione della concorrenza può avvenire soltanto attraverso “la solidarietà e l'unione di tutte le forze sindacali a livello internazionale, per armonizzare e migliorare le diverse condizioni di lavoro.”²³⁸ I sindacati si sono mossi secondo due strategie di azione, quella a livello territoriale, cioè cercando di migliorare le condizioni lavorative per aree geografiche; e quella per gruppi produttivi, cioè applicando le stesse condizioni di lavoro a tutti i lavoratori di una stessa azienda. Ad esempio, i sindacati statunitensi hanno posto come clausola alla firma di accordi con General Motors e Ford la garanzia che venissero assicurate le stesse condizioni di trattamento degli operai negli stabilimenti di queste imprese in America Latina.

235 “Intesa Fiat-Vaz in attesa di stabilità”, L'Unità, 24/08/1992

236 Delpiano Cesare, “Sulla pelle dei lavoratori la concorrenza dei colossi”, Rassegna Sindacale, 08/06/1968

237 *Ibidem*

238 *Ibidem*

Ed è quello che i sindacati auspicano per il trattamento dei lavoratori Fiat in Urss: “Graedel, segretario della IMF, di fronte alla prospettata esigenza di definire un trattamento uniforme per gli operai trasferiti dalla FIAT italiana a quella di Togliattigrad e dalla Russia in Italia per un periodo di sperimentazione, non ha esitato a dire che una volta individuati dagli italiani i problemi che si pongono, non esistono preclusioni di intese con i sindacati della FSM cui aderiscono le organizzazioni sovietiche.”²³⁹

Nel '68 l'Avanti riporta un articolo del ministro dell'industria automobilistica dell'Urss, Tarassov, che si dice entusiasta dei progressi celeri nella costruzione dello stabilimento. Egli afferma che le modalità di costruzione utilizzate a Togliatti devono essere prese d'esempio per gli altri stabilimenti: “La rapidità della costruzione è stata agevolata dal fatto che per la prima volta nell'industria sovietica è stato usato il sistema di progettazione contemporanea dei lavori di costruzione e dei procedimenti tecnologici, il che ha permesso di anticipare di almeno due anni l'inizio dei lavori al cantiere: si tratta di una esperienza estremamente utile da applicare su scala nazionale”.²⁴⁰

In un altro articolo del '68 viene riportata la notizia della Mostra dell'Industria italiana a Mosca. Si accenna alla simpatia che l'Italia gode in Urss, anche grazie alla figura di Vittorio Valletta. La Mostra dimostra “lo sforzo dell'industria italiana per cercare un dialogo economico-commerciale e industriale con l'Urss”. Tuttavia l'autore chiude l'articolo con un tono cauto e si interroga: “questi sforzi verranno premiati consentendo al lavoro italiano di inserirsi in quella economia oppure si tratterà di tempo e denaro perduto?”.²⁴¹

Sulla questione dell'investimento interviene con toni molto critici un giornalista dell'Astrolabio nel 1969. Julian Karsky, sottolineando il fatto che l'Unità non abbia speso una parola in materia, parla dell'investimento in Urss in questi termini: esso “prevede un utile per la Fiat ma prevede pure un grosso esborso da parte dello Stato italiano (cioè di denaro pubblico) a tutto profitto di un privato (la Fiat appunto).”²⁴²

Inoltre, l'autore dice che l'industria automobilistica torinese fece uno sconto ai sovietici perché Valletta aveva previsto che lo stabilimento sarebbe entrato in produzione con un anno di ritardo, ma contava di trarre vantaggio da questo ritardo, perché la Fiat avrebbe fornito i pezzi staccati delle autovetture da assemblare per far funzionare l'impianto.

²³⁹ Delpiano Cesare, “Sulla pelle dei lavoratori la concorrenza dei colossi”, Rassegna Sindacale, 08/06/1968

²⁴⁰ “Nel '70 il gigante del Volga pronto per la produzione”, Avanti!, 17/09/1968

²⁴¹ “Inaugurata la Mostra dell'industria italiana a Mosca”, Avanti!, 17/09/1968

²⁴² Karsky Julian “Che succede a Togliattigrad”, L'astrolabio, 05/01/1969

Secondo l'autore, in Urss si è criticato l'investimento sovietico nell'industria automobilistica senza aver prima provveduto alla costruzione di un efficiente rete autostradale. Si è anche valutata l'ipotesi che le autovetture non siano destinate al mercato interno ma vadano a colmare la richiesta di questo bene nei paesi dell'Europa socialista. Egli poi elenca una serie di problematiche: la difficoltà a reperire la manodopera e a prepararla, a cui si aggiungono “quelle tradizionali dell'Urss: elefantiasi organizzativa e amministrativa, scarso rispetto delle scadenze da parte delle imprese fornitrici.”²⁴³

Un articolo del '69 sull'Avanti parla di “boom dell'auto in Urss” perché le prenotazioni della Fiat 124 hanno raggiunto un numero impressionante. Questa voglia di automobile è alimentata soprattutto dalla stampa russa, che settimanalmente riporta i progressi dello stabilimento di Togliattigrad, “l'affare del secolo” , che “ha aperto sicure e favorevoli prospettive ai rapporti economici tra l'Italia e l'Urss.”²⁴⁴ Anche in questo articolo si lamenta la mancanza di pezzi di ricambio.

Nel 1971 sull'Avanti si affrontano le possibili conseguenze della crisi del dollaro sul commercio est-ovest. In particolare l'articolo riporta la tesi del senatore Minnocci, esponente nel PSI, parte della commissione per il commercio estero. Egli afferma che, mentre i paesi della CEE non hanno vincoli in materia di scambi commerciali con l'est, i paesi del Comecon sono sottoposti all'integrazione delle loro economie. Il senatore rileva che gli scambi commerciali tra Italia e Urss sono resi favorevoli dalla complementarità delle rispettive economie. Quello che stimolerebbe ancora di più il commercio sarebbe “il multilateralismo dei pagamenti, e l'adozione da parte dell'Urss di una maggiore apertura, in particolare alle imprese medie e piccole”²⁴⁵. Secondo Carlo Mangiarino, tecnico Fiat a Togliattigrad, le piccole e medie imprese “possono inserirsi nelle forniture all'URSS soprattutto per il tramite di un «partner capofila», giacché i sovietici cercano i propri clienti eminentemente fra le maggiori aziende dell'Occidente, capaci di fornire cicli produttivi completi.”²⁴⁶ Longo, invece, un portavoce delle aziende minori, sostiene che le imprese minori ad alta specializzazione possono avere successo nel mercato Urss “solo se esse si presentano «in prima persona»”.²⁴⁷

243 Karsky Julian “Che succede a Togliattigrad”, L'astrolabio, 05/01/1969

244 “È scoppiato in URSS il «boom» dell'auto”, Avanti!, 08/02/1969

245 “La crisi del dollaro accelera la spinta a maggiori traffici all'Est”, Avanti!, 25/09/1971

246 *Ibidem*

247 *Ibidem*

Nel 1973, su *Rassegna Sindacale*, viene pubblicato un articolo di Aris Accornero, sindacalista della CGIL, e direttore della rivista. Egli, discutendo con i sindacalisti ungheresi, li ragguaglia sui rischi di assumere un'organizzazione del lavoro occidentale (come aveva anticipato anche Luca Pavolini su *Rinascita*): “Si è detto loro: d'accordo, rispetto a un'organizzazione lavorativa antiquata e costosa, i procedimenti « capitalistici » — autoctoni o importati che siano — sono un passo avanti indiscutibile; però entrando in questa logica potreste andare a cozzare in quella crisi che l'organizzazione del lavoro incontra oggi in tutto l'Occidente, con la lotta operaia consapevole come a Torino, o con la rivolta individuale come a Detroit.”²⁴⁸ I sindacalisti ungheresi ammettono “che il problema alla catena c'è” e come soluzione pensano alle norme socialiste del lavoro. Accornero però non è d'accordo: “non sono affatto una salvaguardia perché ritagliate su un'organizzazione lavorativa piuttosto volontaristica che taylorista, costruite sull'incentivazione stimolatoria più che su convogliatori e cronometri.”²⁴⁹ Anche nell'Avanti del 1974 viene richiamato il problema dell'organizzazione del lavoro a Togliattigrad. Si tratta di un'intervista a Mario Didò, sindacalista, ed esponente del PSI. Prima di arrivare a parlare della Fiat, Didò invita il movimento sindacale internazionale a produrre meno documenti ed ad agire di più. Egli afferma che i problemi internazionali della crisi del dollaro, della recessione dovrebbero essere affrontati da un fronte internazionale sindacale unito. Invece, quando si discutono questi temi, emergono “chiusure nazionalistiche sconcertanti”.²⁵⁰ Arriva poi a parlare delle grandi concentrazioni economiche “che perseguono fini loro propri, quasi sempre in stridente contrasto con l'interesse collettivo”²⁵¹. Didò invece crede che nelle relazioni economiche con il mondo socialista ci sia bisogno di “un ruolo più qualificato del potere politico” e di non lasciare le trattative in mano ai colossi come la FIAT, “che persegue un proprio interesse aziendale”²⁵². Ad esempio, quando la Fiat deve fornire motori per la 126 allo stabilimento polacco, lo fa nonostante quei motori siano “prodotti nello stabilimento di Termini Imerese i cui dipendenti sono in cassa integrazione”.²⁵³ L'impianto di stabilimenti nei paesi dell'est (Togliattigrad) “pone problemi seri sul terreno dei rapporti sindacali dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro: è importante che non si

248 Accornero Aris, “Una sfida alla pigrizia”, *Rassegna sindacale*, 23/02/1973

249 *Ibidem*

250 “Oltre i confini nazionali”, *Avanti!*, 05/11/1974

251 *Ibidem*

252 *Ibidem*

253 *Ibidem*

creino situazioni di «concorrenza» ed è da questo punto di vista significativo e positivo che temi «nuovi» comincino cautamente ad emergere nella problematica sindacale dei Paesi socialisti: si avvertono i limiti di un sindacalismo che assegni a se stesso un ruolo «assistenziale» e di stimolo alla produttività, ignorando che il collettivismo e la pianificazione non hanno eliminato nei luoghi di lavoro il momento della «conflittualità.» Ad esempio, dell'importanza degli scioperi per risolvere le questioni dei lavoratori se ne è accorto il segretario dei sindacati ungheresi, Sandor Gaspar, che afferma: “spesso i problemi che non si risolvono senza sciopero, con lo sciopero si risolvono.”²⁵⁴

Nel 1975 sull'Avanti un giornalista riporta la tesi, sulla scia di quella di Didò, per cui la Fiat agirebbe secondo gli interessi aziendali anche in un periodo di crisi economica. “C'è chi dice che l'azienda stia muovendosi freneticamente sui mercati esteri investendovi enormi capitali, certa di un più sicuro e immediato «riciclaggio» della bistrattata lira italiana: in Spagna, infatti, crescono ed anzi si raddoppiano gli impianti industriali a partecipazione Fiat e nonostante le smentite ufficiali sembra proprio che anche a Togliattigrad si stia incrementando freneticamente l'ampiezza degli stabilimenti automobilistici.”²⁵⁵ La strategia Fiat sarebbe quella di puntare su mercati sicuri e “più ospitali dal punto di vista sindacale” e di spostare la produzione dal settore automobilistico a quello dei veicoli industriali.

L'autore poi fornisce uno scenario allarmante della situazione occupazionale torinese e delle conseguenze della cassa integrazione:

“I problemi che gravano sulla città e sulla provincia, infatti, sono di estrema gravità: basti pensare che ogni operaio della Fiat messo in cassa integrazione provoca la sospensione parallela del lavoro a tre colleghi del settore indotto. Il rapporto, infatti, tra maestranze Fiat e mano d'opera collegata ad essa nelle varie produzioni è di uno a tre. E la situazione occupazionale di Torino e provincia ha ormai raggiunto limiti intollerabili: sono oltre 150 mila gli operai in cassa integrazione guadagni, mentre la minaccia del definitivo licenziamento pesa come una cappa di micidiale angoscia su migliaia di operai.”²⁵⁶ (46)

254 “Oltre i confini nazionali”, Avanti!, 05/11/1974

255 “I sindacati respingono la cassa integrazione”, Avanti!, 19/02/1975

256 *Ibidem*

Da un articolo del 1975 emerge nuovamente il ruolo delle relazioni Italia e Urss nel processo di distensione internazionale. I due paesi firmano una dichiarazione congiunta in cui si impegnano a collaborare per il disarmo, per il miglioramento delle relazioni economiche internazionali, per il conseguimento della pace in medio oriente, per un ulteriore sviluppo dei rapporti bilaterali in campo economico, politico, e culturale. Si fa riferimento anche alla possibilità di far sorgere uno stabilimento, progettato dalla Fiat, per la costruzione di macchine movimento terra.²⁵⁷

Anche l'Avanti nel 1980 riporta la notizia di un possibile accordo tra Fiat e Urss per raddoppiare la portata dello stabilimento di Togliattigrad.²⁵⁸

Nell' '81 l'Avanti riporta la questione degli scambi commerciali est-ovest nel contesto bipolare della Guerra Fredda. Da parte americana, Reagan vuole fermare gli scambi commerciali europei con l'Urss per la paura che incrementino il potere militare sovietico e perché teme la "finlandizzazione" dei paesi europei, cioè il loro assoggettamento all'influenza sovietica. Dall'altra parte, l'Europa invece sa che rompere i rapporti commerciali con l'Urss significherebbe alimentare le sue mire espansionistiche. Viene sottolineato come gli "imprenditori italiani, privati e pubblici, hanno saputo creare una rete di ottimi rapporti con l'Urss e gli altri paesi dell'Est": prova ne è la costruzione dello stabilimento di Togliattigrad e gli accordi in corso con la Fiat per trattori e macchine di movimento terra.

Secondo l'autore, "per ridurre l'impatto espansionistico della politica sovietica serve dunque assai poco bloccare il commercio intereuropeo: serve piuttosto sviluppare una coerente e coordinata iniziativa politica occidentale rivolta a ristabilire l'equilibrio delle forze ed a tenere aperto il dialogo."²⁵⁹ Egli, inoltre, afferma che è necessario che l'Italia continui a incrementare gli scambi commerciali con l'Urss, tenendo conto dell'ampiezza dell'area economica sovietica.

Nel 1983 l'Avanti riporta in un articolo le tesi espresse da Renato Proni nel suo libro "La corda per impiccarci", dove analizza la natura dei rapporti commerciali est-ovest. Proni è molto critico nei confronti di imprenditori come Agnelli che "antepongono ad una doverosa considerazione della sicurezza del nostro Paese e dell'Occidente in generale, la «filosofia» dell'utile, che esaltano il libero commercio fra tutti i Paesi e glorificano lo svilupparsi delle

257 "Saranno intensificati i rapporti tra Italia e Urss", Avanti!, 21/11/1975

258 "Accordo Fiat-URSS: raddoppio di Togliattigrad?", Avanti!, 23/03/1980

259 "Politica ed economia al vertice di Ottawa", Avanti!, 30/07/1981

relazioni economiche anche con i paesi comunisti.”²⁶⁰ Proni, nel suo libro, riporta le parole di Agnelli rilasciate durante un ‘intervista su Foreign Affairs del 1980, dove l’imprenditore torinese afferma che il commercio favorisce la ricerca della pace nei paesi comunisti e che le restrizioni sul commercio con l’Urss porterebbero a soffocare le forze di potere che vogliono gestire l’economia sovietica sulla base di valutazioni economiche e non militari. Tuttavia, afferma Proni, lo sviluppo dei commerci con l’est “non ha impedito ai sovietici di ingerirsi, anche con mezzi militari, in vari stati del mondo, compreso l’Afghanistan nel 1979.”²⁶¹ Inoltre, alcuni settori delle industrie europee sono diventati dipendenti dal commercio con il blocco comunista al punto da far perdere il loro controllo ai governi nazionali. È il caso, ad esempio, della Nuovo Pignone, che ha rischiato la chiusura per le sanzioni americane a causa delle sue forniture per il gasdotto siberiano. Per di più, in Europa gli imprenditori e i banchieri contano sull’appoggio statale per il commercio con l’est e, questo, a spese dei contribuenti europei. La soluzione per gli Stati Uniti è rappresentata dalla sospensione di forniture e macchinari all’Urss, così che questa si veda costretta a trasferire la manodopera dal settore militare a quello civile. Per Agnelli invece interrompere il commercio aumenterebbe la conflittualità e potrebbe al ritorno dell’economia durante l’era staliniana. Per Renato Proni la soluzione sta in mezzo: “condizionare i commerci alla reciprocità dei vantaggi”.²⁶²

Nel 1984 l’Avanti propone un’altra intervista a Mario Didò, che questa volta tratta di una crisi dei rapporti di unità all’interno dei sindacati italiani. All’interno della CGIL, i socialisti sono a favore del distacco dalla Federazione Sindacale Mondiale e mirano a contrastare all’interno del Mercato Comune Europeo la preminenza dei grandi gruppi imprenditoriali, mentre i comunisti preferiscono restare nella FSM. Nell’intervista Didò ricorda le sue discussioni con il sindacalista sovietico, Sceliepin, e dice: “Io rimproveravo ai sovietici di aver scoperto, a cinquant’anni dalla Rivoluzione d’Ottobre, la catena di montaggio e di esaltare questo tipo di organizzazione del lavoro (la Pravda ne scrisse in termini addirittura lirici), proprio negli anni in cui nell’Occidente capitalistico (e in particolare alla FIAT) lo si contestava aspramente”²⁶³

260 “Si può conciliare la «filosofia» dell’utile con la sicurezza militare?”, Avanti!, 27/07/1983

261 Proni, R. (1983) LA CORDA PER IMPICCARCI. I commerci Est-Ovest da Togliattigrad al gasdotto. Milano, SugarCo Edizioni p. 43

262 Proni, p. 58

263 Lauzi Giorgio, “La «lunga marcia» della CGIL dalla FSM alla CES”, Avanti!, 02/05/1984

Nel 1989 sull'Avanti Paola Peroni riporta uno stallo del commercio estero tra Italia e Urss , nonostante le riforme di Gorbaciov per facilitare le aperture all'esterno e la ricettività dell'Italia al commercio. Infatti, afferma l'autrice, "è ancora l'Italia tra i partner più attivi di Mosca nella costituzione di società miste; da gennaio ad oggi ne sono state varate ben 62 per un importo complessivo di 181 milioni di rubli, che collocano il nostro paese secondo solo alla Germania." ²⁶⁴Il tentativo italiano di aumentare le esportazioni trova alcuni ostacoli, tra cui l'incapacità di utilizzare il counter trade, cioè gli scambi in compensazione ; "la scarsa presenza sul mercato sovietico di piccole e medie imprese." "L'URSS dunque è stata finora (e le cifre contrastanti delle joint-ventures e degli scambi commerciali lo dimostrano ampiamente) appannaggio quasi esclusivo dei grandi gruppi e l'Italia che si è presentata, finora a Mosca è più (se non esclusivamente) l'Italia dei manager che non quella degli imprenditori".²⁶⁵

In un articolo dell'Avanti del 1991, e quindi, esattamente nell'anno della dissoluzione dell'Unione Sovietica, Luca Josi, segretario del Movimento Giovanile Socialista, esalta la democrazia come l'unico mezzo possibile per impedire la guerra, assieme all'idea di libertà, del diritto internazionale, del diritto dei popoli, dei diritti dell'uomo, del principio della solidarietà e la lotta contro la povertà. E critica aspramente il comunismo sovietico, "il cui patrimonio genetico ha inventato il primo processo di sterminio sistematico di questo secolo, fondato unicamente sull'appartenenza ad una categoria sociale." Josi riassume il fallimento dell'Unione Sovietica con questa frase emblematica: "L'Urss ha perso. A Mosca oggi si guarda «Dallas» mentre a Washington non si guarda «Togliattigrad»". ²⁶⁶

Su un articolo del 1993 di Mondo Operaio, Luciano Vasconi riporta le tesi espresse da Sergio Romano nel suo libro "Guida alla politica estera italiana". Romano afferma che il governo italiano (da Fanfani ad Andreotti) ha portato avanti nei confronti dell'Urss un'impolitica estera, agendo per compatibilità e reciproca tolleranza degli interessi privati coinvolti piuttosto che per la sicurezza nazionale. "Fin dall'inizio, dietro le quinte agivano interessi economici aziendali, di stato o privati: la strategia di Enrico Mattei e dell'Eni, la strategia della Fiat." Secondo Romano, la politica estera italiana era segnata dall'ambiguità: "il

264 Peroni Paola, "Ma l'import export stenta a decollare", Avanti!, 28/11/1989

265 Peroni Paola, "Ma l'import export stenta a decollare", Avanti!, 28/11/1989

266 "Tre campagne per ridisegnare l'unità socialista", Avanti!, 04/08/1991

governo di Roma stava con l'Occidente, si faceva proteggere dall'Alleanza Atlantica, ma era alla continua ricerca di affari spregiudicati con i nemici dell'Occidente.”²⁶⁷

Anche Romano critica i crediti all'economia sovietica: «Gli affari con l'Unione sovietica (prima Togliattigrad, poi il gasdotto) nascevano dalla convinzione che l'economia strutturalmente più debole dell'Occidente industrializzato era complementare all'economia della superpotenza più arretrata. Ne derivarono indubbi affari, ma anche crediti a ruota libera a paesi dell'alleanza comunista che potevano essere — e spesso furono insolventi.”²⁶⁸

Nel 2015, su *Mondo Operaio*, Ugo Intini, esponente del PSI, riporta le tesi di Angheloni e Scoppola Iacopini in un saggio sul rapporto tra l'Urss e la sinistra italiana. Secondo i due saggisti, il PCI è sempre rimasto legato a Mosca e all'interno della comunità comunista internazionale, anche perché, in questa maniera, poteva esprimere liberamente le sue critiche senza essere tacciato di tradimento. L'autorevolezza di cui godeva il PCI a livello internazionale è stata spesso al servizio della grande industria italiana. “Ad esempio, per conquistare il mercato dell'automobile a Est, la Fiat era in concorrenza con la Renault. Sponsorizzata dai comunisti italiani, che contavano ben più dei francesi, vinse la partita e si assicurò la costruzione dello stabilimento nella città sul Volga che fu addirittura ribattezzata Togliattigrad. Che il Pci avesse relazioni speciali con Mosca serviva d'altronde a tutta la grande industria italiana (che ricambiava con una percentuale per le casse comuniste su ciascun affare realizzato).”²⁶⁹

Sempre Ugo Intini, in un articolo del 2018, pubblicato su *Mondo Operaio*, espone la tesi, secondo la quale, il PSI fu in grado di scongiurare lo scoppio della terza guerra mondiale. Alla fine degli anni '70 i sovietici avevano puntato una serie di missili ss-20 contro l'Europa, nel tentativo di separarla dall'alleanza atlantica. La risposta dell'Europa fu quella di piazzare missili Pershing e Cruise per ristabilire l'equilibrio di forza, ma non fu facile prendere questa decisione perché sarebbe bastato un solo paese contrario per non portare a termine l'operazione. Secondo l'autore, la fermezza di Craxi prevalse sul parere contrario ai missili “del partito comunista, del pacifismo cattolico, dell'industria di Stato che faceva ottimi affari con l'Urss, della Fiat (e *La Stampa*) che aveva motorizzato l'Europa dell'Est con Togliattigrad sul Volga e con gli stabilimenti di Bielsko e Tychy in Polonia, di De Benedetti (e *La*

267 “L'impolitica estera dell'Italia”, *Mondo operaio*, Marzo 1993

268 *Ibidem*

269 “Le colonne d'Ercole del PCI”, *Mondo operaio*, Gennaio 2015

Repubblica) che sperava di fare a Est per i computer ciò che Agnelli aveva fatto per le automobili.”²⁷⁰

3.4 La stampa e lo sciopero a Togliattigrad nel 1980

Ai fini dell’analisi, è interessante vedere come tre diverse testate giornalistiche, che rappresentano tre diverse posizioni politiche, affrontano il tema dello sciopero nello stabilimento automobilistico di Togliattigrad (la Stampa, l’Unità e l’Avanti).

La Stampa riporta della manifestazione come “la più vasta manifestazione di malcontento operaio nell’Urss durante gli anni recenti”²⁷¹. Si è ispirata a uno sciopero avvenuto nell’agosto del ‘79 da parte degli autisti di autobus, per il quale gli operai non poterono recarsi sul luogo di lavoro, provocando un blocco della produzione della catena di montaggio. I giornali di Mosca ignorarono la notizia. Stando a quello che riporta la Stampa, lo sciopero avvenuto nel maggio 1980, avrebbe visto “centinaia di metalmeccanici incrociare le braccia per protesta contro l’improvvisa intensificazione dei ritmi”²⁷². Mentre il sindacato locale appoggia le rivendicazioni degli operai, la direzione dell’impresa rifiuta ogni commento sull’episodio.

L’articolo poi ricorda che gli scioperi in Urss sono vietati, e per questo non se ne verificano spesso. “Il lessico dei rapporti di lavoro ha ufficialmente cancellato la parola sciopero in Urss”. Tuttavia, riporta il quotidiano, “attriti e scontri perfino prolungati accadono quotidianamente nell’industria sovietica e spesso proprio originati dalle condizioni di lavoro e dalla richiesta di maggiore produttività”.²⁷³

Anche l’Unità riporta dello sciopero, rifacendosi ad un articolo del Financial Times. Vi sono però delle incongruenze, rispetto a quanto affermato sulla Stampa: secondo l’Unità si tratterebbe dello sciopero degli autisti dei bus per via del “prolungamento delle loro percorrenze richiesto dalla società”. Alla manifestazione si sarebbero aggiunti gli operai della fabbrica per solidarietà con gli autisti. L’Unità fa sapere che “le notizie di questi scioperi sono state seccamente smentite dalle autorità sovietiche. Fonti sovietiche hanno dichiarato in merito che i lavoratori delle industrie automobilistiche sono tra i meglio pagati nell’ URSS e

270 “Il sesto senso”, Mondo operaio, Settembre 2018

271 “Sciopero in maggio a Togliatti e Gorkij nelle maggiori industrie auto dell’Urss”, La Stampa, 14/06/1980

272 “Sciopero in maggio a Togliatti e Gorkij nelle maggiori industrie auto dell’Urss”, La Stampa, 14/06/1980

273 *Ibidem*

che non hanno quindi alcuna ragione di scioperare. L'agenzia sovietica TASS ha smentito che vi siano stati scioperi.”²⁷⁴

Infine, l'Avanti ripropone la notizia in due articoli, rispettivamente uno del 14 giugno e l'altro del 15 giugno 1980. Come La Stampa, il giornale socialista parla “dell'agitazione più massiccia mai effettuata in Urss”.²⁷⁵ Secondo l'Avanti, migliaia di lavoratori avrebbero protestato per la scarsità di generi alimentari, in particolare, di carne, latte e derivati. Lo sciopero sarebbe stato placato dopo che le autorità hanno provveduto ad intensificare gli approvvigionamenti. “I promotori dello sciopero — secondo le notizie «filtrate» in occidente — non hanno subito rappresaglie da parte delle autorità, e ciò per due ragioni: la solidarietà di migliaia di lavoratori che hanno alimentato e sostenuto massicciamente la protesta e l'atteggiamento «morbido» mantenuto dalle autorità nei confronti di un complesso produttivo «di prestigio» in cui sono in vigore trattamenti economici nettamente «preferenziali». Comunque, i massimi responsabili cittadini, interrogati telefonicamente da giornalisti occidentali sulla veridicità e consistenza delle notizie, le hanno definite «provocatorie» e «antisovietiche». Ieri il ministero sovietico dell'industria automobilistica ha dichiarato che si tratta di «informazioni sbagliate», smentendo tutto.”²⁷⁶

Nel secondo articolo dell'Avanti, l'autore spiega che Togliattigrad e Gorki sono delle città scelte dal governo sovietico come centri urbani secondari a Mosca, dove c'è il rischio di un'eccessiva urbanizzazione. Queste città, però, offrono “abbastanza poco in termini di edilizia residenziale, infrastrutture sociali e sicurezza dei rifornimenti di beni di consumo”.²⁷⁷

Anche in questo articolo, viene riportata la notizia dello sciopero degli autisti a seguito del prolungamento del tempo di lavoro a cui non è corrisposto un aumento salariale. Stando a quello che riporta l'Avanti, a Gorki si sarebbe scioperato per la scarsità dei generi alimentari.

L'autore offre anche la sua spiegazione al mancato aumento dei salari e alla scarsità di beni alimentari: “l'inefficienza di sempre e la disorganizzazione causata dallo sforzo bellico, che sta distraendo risorse enormi.”²⁷⁸ “Alla protesta hanno partecipato non alcune centinaia o migliaia di lavoratori, ma oltre trecentomila. Le testimonianze parlano di volantinaggi davanti

274 “Scioperi a Togliattigrad e Gorki?”, L'Unità, 15/06/1980

275 “Per due giorni uno sciopero ha bloccato Togliattigrad”, Avanti!, 14/06/1980

276 “Per due giorni uno sciopero ha bloccato Togliattigrad”, Avanti!, 14/06/1980

277 “Per Kabul è Ivan a pagare”, Avanti!, 15/06/1980

278 *Ibidem*

alle fabbriche e di un'adesione di massa agli scioperi, il che sta a indicare che il ruolo di mediazione dei sindacati di regime è del tutto saltato.”²⁷⁹

L'autore termina l'articolo dicendo che costosissime guerre di posizioni, come quella in Afghanistan, portano con sé delle conseguenze all'interno, come il rilancio dell'irrequietudine sociale.

3.5: Conclusioni

Questa raccolta di articoli ha contribuito a dare un quadro dell'evoluzione dello stabilimento di Togliattigrad. Dalla sua costruzione, all'emergere di una città nuova, fino ai problemi degli anni '80, che si intersecano con le problematiche dell'economia sovietica, fino a giungere alla dissoluzione dell'Unione Sovietica.

La stampa aziendale ha mantenuto un tono entusiastico nei primi anni di costruzione della fabbrica VAZ, sottolineando la portata economica dell'affare. Nei primi articoli del biennio '66-'67 le previsioni della Fiat sul futuro di questa grande impresa erano più che incoraggianti, tanto da poter affermare che l'azienda avrebbe portato a una rivoluzione dei consumi.

Tuttavia, come è stato già spiegato nel capitolo primo, l'evoluzione del VAZ ha incontrato, soprattutto a partire dagli anni '80 le difficoltà legate al sistema sul quale si basava l'economia sovietica: perciò mancanza di pezzi di ricambio e di carburante, scarsità dei generi alimentari, qualità scadente del prodotto finito, redditi sempre in aumento per le casse dello stato, nonché aumento della criminalità e della corruzione.

La Stampa ha sottolineato l'appoggio del governo italiano all'operazione in Urss, ad esempio, con le parole del Presidente Moro, che confidava in un apporto per l'occupazione operaia italiana.

Dagli articoli emerge anche la contraddizione su cui si basa l'accordo tra un'azienda capitalista e un paese socialista. Un'incoerenza che, sia Mario Didò che Giorgio Benvenuto avevano colto nel rapportarsi, da sindacalisti italiani, con i sovietici. E cioè, il fatto che al partito sovietico non interessasse costruire un dialogo con il PCI o con i sindacati italiani in merito alle conseguenze della costruzione di un tale stabilimento in Urss: i russi si

²⁷⁹ *Ibidem*

focalizzavano, quasi esclusivamente, sul valore economico e finanziario dell'accordo, e non lasciavano spazio a ragionamenti di altro tipo, o a interferenze nel proseguimento dell'accordo.

La stampa comunista mantiene dei toni molto più critici per quanto riguarda le scelte economiche da parte del governo russo, che investe nell'industria militare e aerospaziale ma non è in grado di apportare le innovazioni tecnologiche raggiunte in quei settori anche nei settori più arretrati dell'economia. È un modello economico che non è sostenibile perché per tenere in equilibrio la bilancia dei pagamenti, e poter acquistare in occidente macchinari o interi complessi, l'Urss deve possedere valuta pregiata e ricorre all'esportazione massiccia delle materie prime più ricercate, che, di conseguenza, scarseggiano all'interno del paese.

Nella testata di Rinascita emerge il problema della mitizzazione della società consumistica che sta avvenendo in Urss, soprattutto tra i giovani, per mezzo dei mezzi di comunicazione. La stampa e la televisione russa non riferiscono mai le informazioni sulla lotta di classe che avviene in Europa e che fa da sfondo al linguaggio capitalista italiano.

Come la stampa aziendale, anche i giornali del PCI riportano le difficoltà che attraversano la fabbrica e la città di Togliatti negli anni '80: la mancanza di pezzi di ricambio, e le vetture ferme per scarsità di carburante, ma anche il fatto che la domanda di automobili è maggiore dell'offerta. Il focus della stampa comunista, però, è sulle carenze di Togliattigrad: mancano magazzini per i pezzi di ricambio, e la dirigenza aziendale si rende conto della difficoltà di sorvegliare la lunga catena di montaggio, per non parlare dell'aumento dei furti e dei ritardi.

Questa situazione costringe la dirigenza ad adottare misure di controllo e di sorveglianza più efficaci, che rimandano al paternalismo Fiat negli anni '50.

Infine, negli ultimi articoli, emerge lo sconforto dei giovani di Togliattigrad, che non vogliono ritrovarsi impiegati nello stabilimento. L'AvtoVaz non è riuscito a raggiungere un livello di innovazione sufficiente a rendere l'azienda competitiva: le macchine prodotte risultano già 'vecchie' quando escono dall'impianto produttivo.

I socialisti e la stampa sindacale si concentrano molto di più sul ruolo dei sindacati, e sulla strada da compiersi per arrivare all'unità di classe internazionale. In particolare, affermano che c'è bisogno di accordi sindacali internazionali per evitare il problema della concorrenza tra lavoratori, che nasce in seguito a un basso costo della manodopera e alla mancanza di sindacati influenti in alcuni paesi, che attirano le multinazionali.

A differenza della stampa aziendale, la stampa socialista usa termini molto più cauti nel presentare l'accordo Fiat-Urss, interrogandosi su quanto questo avrà riflessi positivi per i lavoratori italiani.

Inoltre, la stampa di sinistra, è molto critica riguardo la spesa che il governo italiano ha dovuto affrontare per avviare il progetto Fiat. Una grossa spesa pubblica che va nelle casse di un privato. È da sottolineare il fatto che la stampa comunista non abbia mai parlato di questo investimento in questi termini.

Vengono riportate anche le critiche di alcuni esponenti sovietici circa la precocità dell'intervento Fiat, in un paese dove manca una buona rete autostradale. E si ipotizza il fatto che le auto prodotte al VAZ andranno a rifornire il mercato dei paesi europei socialisti. Un'ipotesi che si verificherà azzeccata, in quanto le esportazioni di automobili sovietiche saranno maggiori della quantità di auto disponibili alla vendita per i privati cittadini.

La stampa socialista è critica nei confronti dei monopoli, come la Fiat, che, in qualsiasi circostanza, anche di fronte alla condizione dei propri lavoratori (messi in cassa integrazione), mettono in primo piano i profitti aziendali. Mario Didò e Renato Proni sono d'accordo nell'affermare che i monopoli detengono il dominio dei traffici commerciali con l'est, e che il governo italiano dovrebbe intervenire per riprendere in mano il controllo su questi.

CONCLUSIONI

Questa ricerca è cominciata dall'analisi del caso studio di Togliattigrad, un tema rilevante per le relazioni internazionali in quanto la costruzione dello stabilimento ha avuto luogo negli anni della Guerra Fredda, sul piano internazionale, e nel periodo del Miracolo Economico dell'economia italiana, caratterizzato da importanti cambiamenti politici, culturali ed economici di un paese che stava rinascendo dopo il caos generato dal secondo conflitto mondiale.

'L'affare del secolo', perciò, è nato dal continuo intrecciarsi di elementi politici ed economici sullo sfondo di un sistema internazionale bipolare, veicolato dai protagonisti stessi dell'accordo: da un lato, un'azienda capitalista di un paese del blocco occidentale, dall'altro la

patria del comunismo che si era pronunciata sempre contro l'ideologia consumistica occidentale e che era nata con l'esigenza di rispondere ai bisogni della classe proletaria.

È proprio a partire da questa dicotomia e contraddizione che la ricerca si è sviluppata, cercando di trovare una spiegazione all'esigenza sovietica di collaborare con l'azienda torinese.

Attraverso la ricostruzione della recente letteratura su Togliattigrad e sull'economia sovietica (Link, Siegelbaum, Hanson, Fava, Bagnato, Salacone, Giunta, Settis, Berta) si è ricostruito il ruolo degli imprenditori italiani, del governo italiano, e della partecipazione statunitense nella delineazione dell'accordo. Si è constatato come gli interessi economici spesso prevalicassero sulle limitazioni politiche, sia del governo italiano, che non fu sempre in grado di stabilire rapporti soddisfacenti con le autorità sovietiche, sia del governo americano, che cercava di controllare l'economia sovietica per la paura che un contributo occidentale potesse portare a un risvolto catastrofico dell' "equilibrio bipolare".

La ricerca si è poi focalizzata sulla recezione dell'evento da parte della stampa italiana, in particolare di quella di sinistra e di quella sindacale.

Anche in questo caso il termine 'contraddizione' sembra il più indicato per descrivere l'avvicinamento della Fiat, che aveva sempre prediletto, come interlocutore per i propri affari, l'ambiente imprenditoriale statunitense, al paese comunista. Ancor meglio, a un primo approccio, sembra inconcepibile che lo stato dei lavoratori (l'Urss) abbia accettato di introdurre nel suo sistema produttivo l'organizzazione del lavoro sul modello della Fiat senza mai interrogarsi sulle possibili conseguenze. Si trattava davvero di un sistema più umano e rispettoso della componente lavoro? Come dimostrano le testimonianze dei principali protagonisti del movimento sindacale degli anni '50 e '60 le condizioni di lavoro a cui erano sottoposti gli operai della Fiat erano tutt'altro che etiche. Azioni di rappresaglia, licenziamenti di massa, ritmi di lavoro sempre più incalzanti, negazione del diritto di sciopero: questa era l'impostazione padronale della dirigenza vallettiana, in cui il profitto e la nomea che l'azienda si era costruita all'estero veniva sempre prima degli interessi dei lavoratori.

Sebbene la dirigenza aziendale e il governo italiano sottolinearono l'importanza dell'affare con i sovietici per il rilancio dell'economia italiana e i risvolti positivi che questo avrebbe avuto per i lavoratori del bel paese, in realtà l'esportazione del modello Fiat in Urss andò ad esacerbare la concorrenza tra i lavoratori italiani e quelli stranieri. Spesso la dirigenza

aziendale Fiat usò, come pretesto per impedire gli scioperi, il fatto che nemmeno nella patria del comunismo gli operai manifestassero il loro disappunto.

Negli articoli della stampa sindacale utilizzati per questa ricerca i sindacalisti italiani espressero la loro preoccupazione circa i risvolti che 'la catena di montaggio' poteva avere sulla forza lavoro. I maggiori sindacati italiani invitarono la comunità sindacale internazionale a raggruppare le esigenze dei lavoratori e tenere unito lo spirito di classe.

Ma i problemi strutturali dell'economia pianificata sovietica non tardarono a presentarsi e si riversarono anche nella città di Togliatti, che, alla fine degli anni '80 non era più accreditata come 'la Detroit russa.'

Bibliografia

- Accornero, A., Rieser, V. (1981). *Il mestiere dell'avanguardia*. Bari, De Donato editore. [riedizione di FIAT Confino di Aris Accornero]
- Aga-Rossi, E; Zaslavsky, V. (2007), *Togliatti e Stalin. Il Pci e la politica estera staliniana negli archivi di Mosca*, Bologna, Il Mulino.
- Alifuoco, U; Cestonaro, A. (2023) *Guerra fredda e movimento sindacale in Italia (1945-1991)*. Vicenza, Ronzani Editore
- Bagnato, B. (2003). *Prove di Ostpolitik. Politica ed economia nella strategia italiana verso l'Unione Sovietica, 1958-1963*. Firenze: Leo S. Olschki editore.
- Bairati, P. (1983) *Valletta*. Torino, Utet
- Berta, G. (1998) *Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat. 1919-1979* Bologna, Società editrice il Mulino
- Bettanin, F. (2009). *Le relazioni fra Italia e Urss nella prima fase della distensione*. *Mondo Contemporaneo*, (2), 113–154. <https://doi.org/10.3280/MON2009-002003>
- Bettanin, F., Prozumenščikov, M., Roccucci, A., & Salacone, A. (2015). *L'Italia vista dal Cremlino : gli anni della distensione negli archivi del Comitato centrale del PCUS, 1953-1970*. Roma: Viella.
- Bocca, G. (1980) *I signori dello sciopero*. Milano, Longanesi & Co.
- Bonazzi, G. (2000) *Sociologia della Fiat*. Bologna, Società editrice il Mulino
- Bucarelli, F. (1979) *L'organizzazione scientifica del lavoro in URSS. Lo stabilimento automobilistico di città Togliatti*. Milano, Franco Angeli Editore
- Castronovo, V. (2005) *Fiat. Una storia del capitalismo italiano*. Milano, Rizzoli
- CGIL. (1970) *L'ambiente di lavoro nell'Unione Sovietica*. Roma, Editrice sindacale italiana
- Chivino, R. (2014). *La Fiat in Polonia, Jugoslavia e Russia nei ricordi di Riccardo Chivino*. Fiat Group Marketing & Corporate Communication S.p.A
- Dealessandri, T., Magnabosco, M. (1987) *Contrattare alla Fiat. Quindici anni di relazioni sindacali*. Roma, Edizioni lavoro

- Del Pero, M. (2003) *Containing containment: rethinking Italy's experience during the Cold War*, *Journal of Modern Italian Studies*, 8:4, 532-555, DOI: 10.1080/1354571032000147755
- Di Nolfo, E. (2015) *Storia delle relazioni internazionali. II. Gli anni della guerra fredda 1946-1990*. Bari, Editori Laterza
- Fava, V., *La Fiat e la AutoVAZ di Togliatti. Alla ricerca del fordismo perduto*, «Storicamente», 9 (2013), art. 4, DOI: 10.1473/stor433, http://www.storicamente.org/07_dossier/est/fava.html
- Gianotti, R. (1979) *Trent'anni di lotte alla Fiat (1948-1978)*. Bari, De Donato editore.
- Giunta, C.; Silva, G. (2020) *Togliatti. La fabbrica della Fiat*. Milano, Humboldt Books
- Gundle, S. (2000), *Between Hollywood and Moscow: The Italian Communists and the Challenge of Mass Culture, 1943–1991*, Durham, Duke University Press
- Hanson, P. (1981) *Trade and technology in Soviet-Western relations*. London, The Macmillan press LTD
- Hanson, P. (2003) *The Rise and Fall of the Soviet Economy*. Essex, Pearson Education Limited
- Höbel, A. (2005). *Il Pci nella crisi del movimento comunista internazionale tra Pcus e Pcc (1960-1964)*. *Studi Storici*, 46(2), 515–572. <http://www.jstor.org/stable/20567306>
- Lajolo, D. (1972), *DI VITTORIO Il volto umano di un rivoluzionario*. Milano, Casa Editrice Valentino Bompiani
- Link, S. J. (2020). *Forging global fordism*. Princeton, Princeton University Press
- Migone, G. “Stati Uniti, Fiat e repressione antioperaia negli anni Cinquanta”. *Storia Contemporanea*, 3,n. 2 (Aprile 1974) 232-281. <https://www.proquest.com/openview/0a3-ca636a7146961ac7b643431bf70e1/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1817709>
- Musso, S. (2002). *Storia del lavoro in Italia: dall'unità a oggi*. Venezia, Marsilio.
- Pons, S. (1992). *L'Unione Sovietica nella politica estera di Togliatti (1944-1949)*. *Studi Storici*, 33(2/3), 435–456. <http://www.jstor.org/stable/20565512>

- Pons, S. (2001). *L'Italia e il Pci nella politica estera dell'Urss di Brežnev*. Studi Storici, 42(4), 929–951. <http://www.jstor.org/stable/20567112>
- Pons, S.; Service, R. (2006). *Dizionario del comunismo nel XX secolo*. Torino, Einaudi
- Pugno, E., Garavini, S. (1974). *Gli anni duri alla Fiat La Resistenza Sindacale e La Ripresa* (Vol. 43, Ser. Serie politica). Torino, Einaudi.
- Proni, R. (1983) *LA CORDA PER IMPICCARCI. I commerci Est-Ovest da Togliattigrad al gasdotto*. Milano, SugarCo Edizioni
- Riggi Jonathan. *La Montedison in Unione Sovietica: scambi bilaterali e trasferimento tecnologico nell'industria chimica durante la Guerra fredda*. [tesi di laurea] Venezia: Università Ca' Foscari, 2022
- Riva, V. (1999), *Oro da Mosca: I finanziamenti sovietici al PCI dalla Rivoluzione d'ottobre al crollo dell'URSS*, Milano, Mondadori
- Romano, A.; Romero, F. (2020) *European Socialist Regimes' Fateful Engagement with the West. National Strategies in the Long 1970s*. London, Routledge
- Salacone Alessandro. *L'Unione Sovietica e l'Italia del centro-sinistra (1958-1968)*. [Tesi di dottorato] Roma: Università degli studi Roma Tre (2009)
- Sanchez-Sibony, O. (2016). *Red Globalization: The Political Economy of the Soviet Cold War from Stalin to Khrushchev (New Studies in European History)*. Cambridge, Cambridge University Press
- Settis, B.(2016) *Fordismi. Storia politica della produzione di massa*. Bologna, Società editrice il Mulino
- Siegelbaum, L.H. (2008). *Cars for comrades. The Life of the Soviet Automobile*. New York, Cornell University Press.
- Siegelbaum, L. H. (2011). *The socialist car: Automobility in the Eastern Bloc*. New York, Cornell University Press.
- Silva, G., Giunta, C. (2020). *Togliatti. La Fabbrica della Fiat*. Milano, Humboldt Books.

Spagnolo, C. (2007) *Sul memoriale di Yalta. Togliatti e la crisi del movimento comunista internazionale (1956-1964)*, Roma, Editore Carrocci

Westad, O. A. (2007), *The Global Cold War: Third World Interventions and the Making of Our Times*, Cambridge, Cambridge University Press

Fonti primarie

Archivi

- L'Unità : <https://archivio.unita.news/>
- La Stampa: <http://www.archiviolastampa.it/>
- L'Avanti!: <https://avanti.senato.it/controller.php?page=archivio-pubblicazione>
- Rassegna sindacale: <https://www.collettiva.it/archivio/rassegnasindacale/>
- Mondoperaio: <https://mondoperaio.senato.it/controller.php?page=archivio-pubblicazione>
- Rinascita: <https://www.archivipci.it/periodici/rinascita/>
- *Illustrato Fiat*: <https://www.byterfly.eu/>

Monografie

Confederazione Generale Italiana del Lavoro (1970), *L'ambiente di lavoro nell'Unione Sovietica*, Roma, Editrice sindacale italiana

Confederazione Generale Italiana del Lavoro (1971), *Viaggio a Togliattigrad*, Roma, Editrice sindacale Italiana

Articoli di giornale

- “Accordo Fiat-URSS. La Fiat alla ribalta mondiale”, *L'illustrato Fiat*, 05/04/1966 https://www.byterfly.eu/islandora/object/librif:7609/datastream/PDF/content/librif_7609.pdf
- “La Fiat nell'Urss”, *L'illustrato Fiat*, 09/08/1966 <https://www.byterfly.eu/islandora/object/librif:6652#mode/2up>
- “La visita del presidente Podgorny”, *L'illustrato Fiat*, 02/01/1967 <https://www.byterfly.eu/islandora/object/librif:6748#page/6/mode/2up>

- “Podgorny inizia da Roma domani la visita all’Italia”, La Stampa, 23/01/1967, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,13/articleid,0113_02_1967_0019_0013_7029431/
- “Il Presidente dell’Urss oggi alla Fiat Mirafiori”, La Stampa, 26/01/1967, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,2/articleid,1538_02_1967_0022_0002_23379933/
- “Da Togliattigrad con amore”, Rinascita, 17/02/1967, <https://www.archivipci.it/mirador.html?manifest-url=https://iiif.fondazionegramsci.org/manifest/iiif-gramsci-0014/654e7bd81bec04857f05f1ce/manifest.json>
- “Mosca: ripresi stamattina i colloqui Fanfani-Gromiko”, La Stampa, 13/05/1967, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,17/articleid,1540_02_1967_0113_0017_23446369/
- “I prestiti dell’«Ex-Import» discussi dai deputati Usa”, La Stampa, 14/08/1967, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,12/articleid,0116_01_1967_0217_0012_5031554/
- “Oggi Agnelli a Mosca si incontra con Kossighin”, La Stampa, 06/10/1967, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,15/articleid,1542_02_1967_0236_0015_23395411/
- “La Pianelli e Traversa firma un grosso contratto con l’Urss”, La Stampa, 11/10/1967, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,16/articleid,0116_01_1967_0240_0016_5037606/aneWS,true/
- “Festosa invasione femminile oggi al Salone dell’Automobile”, La Stampa, 09/11/1967, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,2/articleid,1543_02_1967_0265_0002_23457615/
- “Forni elettrici Asea per Togliattigrad”, La Stampa, 27/12/1967, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,14/articleid,0117_01_1967_0305_0014_7059341/aneWS,true/
- “In ritardo le forniture di aziende sovietiche per la città dell’auto”, La Stampa, 09/12/1967, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/

[task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,20/](http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,20/)

[articleid,0117_01_1967_0291_0020_5051018/ane ws,true/](http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,16/articleid,0117_01_1967_0291_0020_5051018/ane ws,true/)

- “Accordo tra Pirelli e Urss per una fabbrica sul Volga”, La Stampa, 06/05/1968, http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,16/articleid,0118_01_1968_0017_0016_5152980/
- “L’Atlas Copco fornirà 11 compressori all’Urss”, La Stampa, 04/02/1968, http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,18/articleid,0118_01_1968_0030_0018_5154741/ane ws,true/
- “È cominciata in Urss la corsa all’automobile”, La Stampa, 06/05/1968, http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,3/articleid,0120_02_1968_0106_0003_5546416/
- “Ufficiali le rappresentanze della Fiat e dell’Eni nell’Urss”, La Stampa, 09/08/1968, http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,12/articleid,0121_01_1968_0179_0012_7705954/
- “Un treno diretto dal maggio ‘69 collegherà Torino a Togliattigrad”, La Stampa, 19/10/1968, http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,4/articleid,0122_01_1968_0239_0004_5309565/
- “Per la fabbrica d’auto sul Volga impegnate 140 imprese italiane”, La Stampa, 25/10/1968, http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,16/articleid,0122_01_1968_0244_0016_7865025/
- “Domani l’imbarco dei macchinari Fiat destinati a Togliattigrad”, La Stampa, 08/12/1968, http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,11/articleid,0123_01_1968_0282_0011_7828576/ane ws,true/
- “Un milione di «124» già prenotate in Urss”, La Stampa, 24/04/1968, http://www.archiviola stampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,16/articleid,0119_01_1968_0098_0016_7592192/

- “Come si inventa una città”, L’Unità, 16/05/1968, https://archivio.unita.news/assets/main/1968/05/16/page_003.pdf
- Delpiano Cesare, “Sulla pelle dei lavoratori la concorrenza dei colossi”, Rassegna Sindacale, 08/06/1968, <https://www.collettiva.it/archivio/rassegnasindacale?q=togliattigrad&filename=1968%2F138-1968.pdf>
- “La «Fiat 124» è diventata «Vaz 2101» per affrontare le insidie del clima”, L’Unità, 29/07/1968, https://archivio.unita.news/assets/main/1968/07/29/page_006.pdf
- “Un articolo delle Izvestia sulla fabbrica Fiat in Urss”, La Stampa, 13/08/1968, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod.libera/action,viewer/Itemid,3/page,12/articleid,0121_01_1968_0182_0012_5294846/
- “Nel '70 il gigante del Volga pronto per la produzione”, Avanti!, 17/09/1968, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF/Avanti-Lotto2/CFI0422392_19680821_190.pdf#search=togliattigrad
- “Inaugurata la Mostra dell'industria italiana a Mosca”, Avanti!, 17/09/1968, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF/Avanti-Lotto2/CFI0422392_19680917_213.pdf#search=togliattigrad
- Karsky Julian “Che succede a Togliattigrad”, L’astrolabio, 05/01/1969, https://astrolabio.senato.it/files/reader.php?f=1969/1969_1.pdf#page=21
- Gorresio Vittorio, “Fredda accoglienza a Bologna alla lezione del delegato russo”, La Stampa, 12/02/1969, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod.libera/action,viewer/Itemid,3/page,1/articleid,0124_01_1969_0035_0001_6073560/
- “È scoppiato in URSS il «boom» dell'auto”, Avanti!, 08/02/1969, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvantiIII/AVANTI_ROMA/1969/1969_1-2-3/1969_2_8_32_Edizione-romana.pdf#search=togliattigrad
- “Ogni sabato da Torino un treno per Togliattigrad”, Avanti!, 06/06/1969, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/15.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201969-1976%20OCR/Ocr%20-

[D-/D-%20dal%201969%20-02%20Gennaio%20pag.%2001%20al%201972%20-02%20Lu-
glio%20pag.%2014/CFI0422392_19690606.73-130_0001_d.pdf#search=togliattigrad](https://www.archivio.unita.news/assets/main/1969/07/25/page_010.pdf#search=togliattigrad)

- “Togliattigrad apre le porte agli specialisti dell'auto”, L'Unità, 25/07/1969, https://archivio.unita.news/assets/main/1969/07/25/page_010.pdf
- Pavolini Luca, “Il rapporto fabbrica-società”, Rinascita, 22/05/1970, <https://www.archivipci.it/mirador.html?manifest-url=https://iiif.fondazionegramsci.org/manifest/iiif-gramsci-0014/654e86911bec04857f060429/manifest.json>
- Accornero Aris, “La «catena» a Togliattigrad”, Rassegna Sindacale, 26/09/1971, <https://www.collettiva.it/archivio/rassegnasindacale?q=togliattigrad&filename=1971%2F219-1971.pdf>
- Cicerchia Carlo, “Visita a Togliattigrad”, Rinascita, 05/11/1971, <https://www.archivipci.it/mirador.html?manifest-url=https://iiif.fondazionegramsci.org/manifest/iiif-gramsci-0014/654e89e91bec04857f0609ce/manifest.json>
- “Un colosso per la Gigulì”, L'Unità, 01/05/1971, https://archivio.unita.news/assets/main/1971/05/01/page_018.pdf
- Didò Mario, “Umanizzare la fabbrica: un traguardo che interessa anche Togliattigrad”, Avanti!, 21/09/1971, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvantiIII/AVANTI_ROMA/1971/1971_7-8-9/1971_9_21_223_Edizione-romana.pdf
- “La crisi del dollaro accelera la spinta a maggiori traffici all'Est”, Avanti!, 25/09/1971, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.-php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/15.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201969-1976%20OCR/Ocr%20-D-/D-%20dal%201969%20-02%20Gennaio%20pag.%2001%20al%201972%20-02%20Luglio%20pag.%2014/CFI0422392_19710925.75-226_0001_d.pdf#search=togliattigrad
- “What Togliattigrad needs: a real trade union”, Radio Free Europe, 20/10/1971, https://www.europeana.eu/en/item/2022062/10891_osa_e03487ca_8fec_43e4_993a_74e93f01842f
- “Stamane Andreotti parte per Mosca”, Avanti!, 24/10/1972, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvantiIII/AVANTI_ROMA/1972/1972_10-11-12/1972_10_24_251_Edizione-romana.pdf#search=togliattigrad

- “Conclusa la visita di Andreotti nell'Urss”, L'Unità, 29/10/1972, https://archivio.unita.news/assets/derived/1972/10/29/issue_full.pdf
- Accornero Aris, “Una sfida alla pigrizia”, Rassegna sindacale, 23/02/1973, <https://www.collettiva.it/archivio/rassegnasindacale?q=togliattigrad&filename=1973%2F256-1973.pdf>
- “Oltre i confini nazionali”, Avanti!, 05/11/1974, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvantiIII/AVANTI_ROMA/1974/1974_10-11-12/1974_11_5_259_Edizione-romana.pdf#search=togliattigrad
- Cipriani Ivano, “L'immagine, la tesi e il pregiudizio”, Rinascita, 24/10/1975, <https://www.archivipci.it/mirador.html?manifest-url=https://iiif.fondazionegramsci.org/manifest/iiif-gramsci-0014/654e98e41bec04857f062334/manifest.json>
- “I sindacati respingono la cassa integrazione”, Avanti!, 19/02/1975, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/15.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201969-1976%20OCR/Ocr%20-D-/D-%20dal%201972%20-04%20Luglio%20pag.%2001%20al%201976%20-19%20Dic.%20pag.%2008/CFI0422392_19750219.79-41_0001_d.pdf#search=togliattigrad
- “L'operaio sovietico”, Avanti!, 16/10/1975, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvantiIII/AVANTI_ROMA/1975/1975_10-11-12/1975_10_16_240_Edizione-romana.pdf#search=togliattigrad
- “Saranno intensificati i rapporti tra Italia e Urss”, Avanti!, 21/11/1975, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvantiIII/AVANTI_ROMA/1975/1975_10-11-12/1975_11_21_271_Edizione-romana.pdf#search=togliattigrad
- “Progetto fra Urss e Fiat per una fabbrica di taxi”, L'Unità, 13/11/1976, https://archivio.unita.news/assets/main/1976/11/13/page_004.pdf
- “Dalla democrazia liberale alla democrazia socialista”, Avanti!, 27/09/1978, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/16.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201977-1989%20OCR/Ocr%20-D-/Avanti%20Ed.%20Nazionale%20dal%201977%20-

[01%20Giugno%20pag.%20001%20al%20%201980%20-12%20Aprile%20pag.%2016/CFI0422392_19780927.82-230_0001_d.pdf#search=togliattigrad](#)

- “Prodotte a Togliattigrad le prime automobili FIAT”, Avanti!, 10/09/1979, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvantiIII/AVANTI_ROMA/1970/1970_9-10-11-12/1970_9_10_202_Edizione-romana.pdf#search=togliattigrad
- “Accordo Fiat-URSS: raddoppio di Togliattigrad?”, Avanti!, 23/03/1980, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/16.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201977-1989%20OCR/Ocr%20-D-/Avanti%20Ed.%20Nazionale%20dal%201977%20-01%20Giugno%20pag.%20001%20al%20%201980%20-12%20Aprile%20pag.%2016/CFI0422392_19800323.84-69_0001_d.pdf#search=togliattigrad
- “Sciopero in maggio a Togliatti e Gorkij nelle maggiori industrie auto dell'Urss”, La Stampa, 14/06/1980, http://www.archiviolastampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,1/articleid,1063_01_1980_0129_0001_15129054/
- “Per due giorni uno sciopero ha bloccato Togliattigrad”, Avanti!, 14/06/1980, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/16.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201977-1989%20OCR/Ocr%20-D-/Avanti%20Ed.%20Nazionale%20dal%201980%20-13%20Aprile%20pag.%20001%20al%20%201982%20-28%20Dicembre%20pag.%2020/CFI0422392_19800614.84-136_0001_d.pdf#search=togliattigrad
- “Scioperi a Togliattigrad e Gorki?”, L'Unità, 15/06/1980, https://archivio.unita.news/assets/main/1980/06/15/page_019.pdf
- “Per Kabul è Ivan a pagare”, Avanti!, 15/06/1980, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/16.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201977-1989%20OCR/Ocr%20-D-/Avanti%20Ed.%20Nazionale%20dal%201980%20-13%20Aprile%20pag.%20001%20al%20%201982%20-28%20Dicembre%20pag.%2020/CFI0422392_19800615.84-137_0001_d.pdf#search=togliattigrad

- “Politica ed economia al vertice di Ottawa”, Avanti!, 30/07/1981, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/16.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201977-1989%20OCR/Ocr%20-D-/Avanti%20Ed.%20Nazionale%20dal%201980%20-13%20Aprile%20pag.%2001%20al%20%201982%20-28%20Dicembre%20pag.%2020/CFI0422392_19810730.85-177_0001_d.pdf#search=togliattigrad
- “Si può conciliare la «filosofia» dell'utile con la sicurezza militare?”, Avanti!, 27/07/1983, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.-php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/16.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201977-1989%20OCR/Ocr%20-D-/Avanti%20Ed.%20Nazionale%20dal%201982%20-29%20Dicembre%20pag.%2001%20al%20%201986%20-4%20Febbraio%20pag.%2016/CFI0422392_19830727.87-175_0001_d.pdf#search=togliattigrad
- Lauzi Giorgio, “La «lunga marcia» della CGIL dalla FSM alla CES”, Avanti!, 02/05/1984, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.-php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/16.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201977-1989%20OCR/Ocr%20-D-/Avanti%20Ed.%20Nazionale%20dal%201982%20-29%20Dicembre%20pag.%2001%20al%20%201986%20-4%20Febbraio%20pag.%2016/CFI0422392_19840501.88-102_0001_d.pdf#search=togliattigrad
- Vasconi Luciano, “L’eredità di Berlinguer”, Mondo operaio, 07/06/1984, https://mondoperaio.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DMondo_operaio_1984_006-007.pdf#search=togliattigrad
- “Guai se si rompe la bella «Zhiguli»”, L’Unità, 17/07/1984, https://archivio.unita.-news/assets/main/1984/07/17/page_003.pdf
- “In tv a Mosca è di scena la contestazione”, L’Unità, 15/03/1987, https://archivio.unita.news/assets/main/1987/03/15/page_024.pdf
- “La Fiat, un «partner» storico dell’Urss”, La Stampa, 27/11/1989, http://www.archiviolastampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,7/articleid,0951_02_1989_0316_0007_18602444/

- Peroni Paola, “Ma l’import export stenta a decollare”, Avanti!, 28/11/1989, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF_OUT/16.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201977-1989%20OCR/Ocr%20-D-/Avanti%20Ed.%20Nazionale%20dal%201988%20-02%20Gennaio%20pag.%2001%20al%20%201989%20-31%20dicembre%20pag.%2040/CFI0422392_19891128.93-279_0001_d.pdf#search=togliattigrad
- “Fiat in Urss. Tempi stretti per l'accordo con la Vaz”, L’Unità, 26/07/1991, https://archivio.unita.news/assets/main/1991/07/26/page_016.pdf
- “Tre campagne per ridisegnare l'unità socialista”, Avanti!, 04/08/1991, https://avanti.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DAvanti%201896-1993%20PDF/17.%20Avanti%20Ed.%20Nazionale%201990-1993%20OCR/Ocr%20-D-/CFI0422392_19910804-19910805.95-161_d.pdf#search=togliattigrad
- “Quei giorni sul Volga”, Illustrato Fiat, Aprile 1992, <https://www.byterfly.eu/islandora/object/librif%3A12880#page/45/mode/2up>
- “Intesa Fiat-Vaz in attesa di stabilità”, L’Unità, 24/08/1992, https://archivio.unita.news/assets/main/1992/08/24/page_021.pdf
- “L’impolitica estera dell’Italia”, Mondo operaio, Marzo 1993, https://mondoperaio.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DMondo_operaio_1993_003.pdf#search=togliattigrad
- “La fabbrica sul Volga”, Illustrato Fiat, Novembre 1996, <https://www.byterfly.eu/islandora/object/librif%3A22251#page/20/mode/2up>
- “Le colonne d’Ercole del PCI”, Mondo operaio, Gennaio 2015, <https://www.byterfly.eu/islandora/object/librif%3A22251#page/20/mode/2up>
- “Il sesto senso”, Mondo operaio, Settembre 2018, https://mondoperaio.senato.it/js/pdfjs-dist/web/viewer.html?file=/files/reader.php?f%3DMondo_operaio_2018_009.pdf#search=togliattigrad
- “Togliattigrad vicina all’infarto”, La Stampa, 27/10/1988, http://www.archiviolastampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,14/articleid,0964_01_1988_0238_0014_24107149/

- “TOGLIATTIGRAD Sciopero, sospesi in 40 mila”, La Stampa, 06/10/1994, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,10/articleid,0757_01_1994_0273_0010_10748669/
- “A causa dei debiti Mosca vende la fabbrica «Autovaz»”, La Stampa, 28/11/1996, http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/mod,libera/action,viewer/Itemid,3/page,22/articleid,0669_01_1996_0328_0022_9091966/

Fonti secondarie

Monografie

- Accornero, A., Rieser, V. (1981). *Il mestiere dell'avanguardia*. Bari, De Donato editore. [riedizione di FIAT Confino di Aris Accornero]
- Aga-Rossi, E; Zaslavsky, V. (2007), *Togliatti e Stalin. Il Pci e la politica estera staliniana negli archivi di Mosca*, Bologna, Il Mulino.
- Bagnato, B. (2003). *Prove di Ostpolitik. Politica ed economia nella strategia italiana verso l'Unione Sovietica, 1958-1963*. Firenze: Leo S. Olschki editore.
- Bairati, P. (1983) *Valletta*. Torino, Utet
- Berta, G. (1998) *Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat. 1919-1979* Bologna, Società editrice il Mulino
- Bonazzi, G. (2000) *Sociologia della Fiat*. Bologna, Società editrice il Mulino
- Bucarelli, F. (1979) *L'organizzazione scientifica del lavoro in URSS. Lo stabilimento automobilistico di città Togliatti*. Milano, Franco Angeli Editore
- Castronovo, V. (2005) *Fiat. Una storia del capitalismo italiano*. Milano, Rizzoli
- Chivino, R. (2014). *La Fiat in Polonia, Jugoslavia e Russia nei ricordi di Riccardo Chivino*. Fiat Group Marketing & Corporate Communication S.p.A
- Dealessandri, T., Magnabosco, M. (1987) *Contrattare alla Fiat. Quindici anni di relazioni sindacali*. Roma, Edizioni lavoro
- Gianotti, R. (1979) *Trent'anni di lotte alla Fiat (1948-1978)*. Bari, De Donato editore.

- Gundle, S. (2000), *Between Hollywood and Moscow: The Italian Communists and the Challenge of Mass Culture, 1943–1991*, Durham, Duke University Press
- Hanson, P. (1981) *Trade and technology in Soviet-Western relations*. London, The Macmillan press LTD
- Link, S. J. (2020). *Forging global fordism*. Princeton, Princeton University Press
- Musso, S. (2002). *Storia del lavoro in Italia: dall'unità a oggi*. Venezia, Marsilio.
- Pugno, E., Garavini, S. (1974). *Gli anni duri alla Fiat La Resistenza Sindacale e La Ripresa* (Vol. 43, Ser. Serie politica). Torino, Einaudi.
- Riva, V. (1999), *Oro da Mosca: I finanziamenti sovietici al PCI dalla Rivoluzione d'ottobre al crollo dell'URSS*, Milano, Mondadori
- Settis, B.(2016) *Fordismi. Storia politica della produzione di massa*. Bologna, Società editrice il Mulino
- Siegelbaum, L. H. (2011). *The socialist car: Automobility in the Eastern Bloc*. New York, Cornell University Press.
- Silva, G., Giunta, C. (2020). *Togliatti. La Fabbrica della Fiat*. Milano, Humboldt Books.
- Spagnolo, C. (2007) *Sul memoriale di Yalta. Togliatti e la crisi del movimento comunista internazionale (1956-1964)*, Roma, Editore Carrocci
- Westad, O. A. (2007), *The Global Cold War: Third World Interventions and the Making of Our Times*, Cambridge, Cambridge University Press

Volumi

- Romano, A.; Romero, F. (2020) *European Socialist Regimes' Fateful Engagement with the West. National Strategies in the Long 1970s*. London, Routledge

Tesi

- Salacone Alessandro. *L'Unione Sovietica e l'Italia del centro-sinistra (1958-1968)*. [Tesi di dottorato] Roma: Università degli studi Roma Tre (2009)

Articoli

- Bettanin, F. (2009). *Le relazioni fra Italia e Urss nella prima fase della distensione*. *Mondo Contemporaneo*, (2), 113–154. <https://doi.org/10.3280/MON2009-002003>
- Del Pero, M. (2003) *Containing containment: rethinking Italy's experience during the Cold War*, *Journal of Modern Italian Studies*, 8:4, 532-555, DOI: 10.1080/1354571032000147755
- Fava, V., *La Fiat e la AutoVAZ di Togliatti. Alla ricerca del fordismo perduto*, «Storicamente», 9 (2013), art. 4, DOI: 10.1473/stor433, http://www.storicamente.org/07_dossier/est/fava.html
- Höbel, A. (2005). *Il Pci nella crisi del movimento comunista internazionale tra Pcus e Pcc (1960-1964)*. *Studi Storici*, 46(2), 515–572. <http://www.jstor.org/stable/20567306>
- Migone, G. “Stati Uniti, Fiat e repressione antioperaia negli anni Cinquanta”. *Storia Contemporanea*, 3,n. 2 (Aprile 1974) 232-281. <https://www.proquest.com/openview/0a3-ca636a7146961ac7b643431bf70e1/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1817709>
- Pons, S. (1992). *L'Unione Sovietica nella politica estera di Togliatti (1944-1949)*. *Studi Storici*, 33(2/3), 435–456. <http://www.jstor.org/stable/20565512>
- Pons, S. (2001). *L'Italia e il Pci nella politica estera dell'Urss di Brežnev*. *Studi Storici*, 42(4), 929–951. <http://www.jstor.org/stable/20567112>

Ringraziamenti

Un particolare ringraziamento alla mia Relatrice, la Professoressa Valentina Fava, perché ha creduto nelle mie capacità, e mi ha dedicato cure e tempo per aiutarmi a raggiungere il mio obiettivo. Credo che il rapporto che la docente mi ha permesso di instaurare con lei dovrebbe essere il punto di partenza per ogni relazione docente-studente fondata sulla fiducia e sull'empatia.

Uno speciale ringraziamento al Professor Bruno Settis per l'efficace aiuto nel reperimento delle fonti di stampa e per le preziose indicazioni, e al sindacalista Giorgio Benvenuto per l'eloquente testimonianza diretta sulle vicende di Togliattigrad.

Vorrei ringraziare i miei genitori, che mi hanno supportato in un momento molto delicato della mia vita, e che sono stati sempre presenti e pazienti.

Infine, ringrazio tutte le persone che mi hanno aiutato in questi anni: i miei fratelli, Mattia e Maurizio, i miei nipoti e parenti, Félix Okala, Margherita, Marco. In particolare ci tengo a esprimere la mia riconoscenza a: Simona Lazzarini, Lorenzo Zappari, Letizia, Angela, e Francesco.