

*Saggi Tascabili*

a l e s s a n d r o  
COPPOLA

# APOCALYPSE TOWN

*Cronache dalla fine  
della civiltà urbana*

EDITORI LATERZA 

*Saggi Tascabili Laterza*

366



Alessandro Coppola

# APOCALYPSE TOWN

Cronache dalla fine  
della civiltà urbana

© 2012, Gius. Laterza & Figli

Prima edizione 2012

[www.laterza.it](http://www.laterza.it)

Questo libro è stampato  
su carta amica delle foreste, certificata  
dal Forest Stewardship Council

Proprietà letteraria riservata  
Gius. Laterza & Figli Spa,  
Roma-Bari

Finito di stampare  
nel gennaio 2012  
SEDIT - Bari (Italy)  
per conto della  
Gius. Laterza & Figli Spa  
ISBN 978-88-420-9840-9

Released by fagiolo

## Introduzione

Case abbandonate, accasciate sulle loro fondamenta. L'erba alta e verde che ne avvolge l'interno, soffocandone i resti. Strade deserte e immacolate, attraversate dal moto veloce e silenzioso di un alce o di un coniglio. Rotaie arrugginite che corrono verso gli scheletri tranquilli di qualche grattacielo in lontananza.

Un terremoto oppure un uragano? La guerra aerea oppure quella atomica? San Francisco, New Orleans, Dresda, Nagasaki? Gli immaginari e la realtà della catastrofe hanno spesso assunto città e metropoli come loro scene principali. Il copione è consolidato. Un violento *choc* esterno si abbatte sulla città, determina la brusca interruzione della sua esistenza, ne annienta gran parte della popolazione disperdendone i sopravvissuti. Infine, come accade nelle rappresentazioni fantascientifiche, ne piega definitivamente l'*habitat* concludendone la storia.

Eppure le rovine che abbiamo evocato non sono quelle generate da una grande catastrofe, bensì quelle accumulate da una quotidiana sottrazione di persone, capitali e attività umane dispiegate nell'arco di alcuni decenni. Nel caso delle città della cosiddetta Rust Belt negli Stati Uniti – Detroit, Cleveland, Flint e Youngstown, fra le altre – non si è prodotto alcuno *choc* violento e improvviso. Ma solo una lunga agonia capace tuttavia di produrre un vertiginoso ammontare di macerie, sia materiali sia socia-

li. Gli effetti combinati del cambiamento economico, di quello sociale e delle forme d'insediamento umano sprigionatisi nella seconda metà del Novecento hanno reso eccezionale il paesaggio di queste città, imponendone la lettura in termini negativi: territori *post-urbani* o al meglio *de-urbanizzati* che, ancor più di quelli scaturiti dalle grandi catastrofi, ci ricordano come le città possano ancora morire. Mentre New Orleans ha ripreso a crescere, Detroit continua infatti ad affondare.

Le cronache – e di cronache si tratta: né di teorie interpretative né di racconti apologetici – contenute in questo libro raccontano del violento declino di queste città e delle risposte che di fronte ad esso popolazioni e istituzioni hanno saputo organizzare, adattandosi progressivamente al contesto di città con sempre meno abitanti, posti di lavoro e servizi e con sempre più immobili abbandonati e spazi inutilizzati in via di rinaturalizzazione. Nelle città in declino, le condizioni di vita di popolazioni discriminate, impoverite e marginalizzate sono state così spinte al limite: nei deserti urbani della Rust Belt, curarsi e fare la spesa, studiare e spostarsi, lavorare e andare al cinema è diventato incredibilmente difficile, talvolta impossibile.

Di fronte al trauma di una crisi permanente, istituzioni e popolazioni hanno prima reagito muovendo le leve tradizionali dell'economia con l'obiettivo di tornare a crescere. In seguito, dopo decenni d'insuccessi, il declino è stato assunto come inarrestabile e la crescita è divenuta un miraggio irraggiungibile. È così che nelle città visitate nel corso del nostro viaggio sono oggi in molti a credere che il trovarsi ai margini dei grandi flussi dell'economia e della cultura globali non sia più il problema da risolvere, ma la grande occasione da non sprecare.

Nei crateri dello sviluppo torna a fiorire l'utopia: visioni del futuro spesso ingenue e irrealistiche, ma che in territori espulsi dalla corrente principale della storia vengono a rappresentare forze potenti di trasformazione delle società locali e di identificazione da parte delle popola-

zioni residue che le compongono. Se molto del pensiero utopico del diciannovesimo e del ventesimo secolo voleva edificare nuove città abbandonando le vecchie, nella Rust Belt l'utopia si sperimenta proprio fra le rovine di queste ultime. Le sue città in crisi irreversibile diventano i luoghi perfetti per sperimentare quanto le retoriche dell'autosufficienza e della sostenibilità propongono in questo tempo di crisi. La riorganizzazione della produzione e dei consumi su base locale e la riconciliazione fra *habitat* umani e cicli della natura costituiscono i riferimenti principali di molte delle pratiche del vivere nel declino che abbiamo osservato. Idee non nuove, che tornano ad essere credibili in città che, per riprendere le parole di uno dei testimoni delle nostre cronache, «sono morte abbastanza per poter rinascere».

### *Ringraziamenti*

Ringrazio Marsha Schachtel e Laura Vernon-Russell dell'Institute for Policy Studies della Johns Hopkins University a Baltimore per l'aiuto prezioso e Susan Saegert della City University of New York per avermi dato la possibilità di un periodo di ricerca presso l'ateneo. Ringrazio Massimo Bricocoli per le discussioni, le osservazioni e i consigli e Lavinia Azzone per gli incoraggiamenti e l'aiuto datomi in fase di avvio. Un pensiero particolare va a Edward Birnbaum e Lindsey Michael per i giorni passati insieme a Youngstown. Infine ringrazio gli americani: senza la loro generosità, disponibilità e apertura nei confronti dei ricercatori, questo libro non avrebbe mai visto la luce. In particolare, grazie a Ian Baniston, John Slanina, Cassandra Seawall, Cevan Castle e Martin Bailkey.





# APOCALYPSE TOWN

Cronache dalla fine della civiltà urbana

### *Avvertenza*

Questo libro è il frutto di ricerche bibliografiche e documentarie protrattesi dal 2008 al 2011, e di ricerche sul campo condotte a Baltimore e Detroit nel 2008, a Youngstown, Buffalo, Philadelphia e New York nel 2009, a Cleveland e Milwaukee nel 2011. Quanto raccontato e discusso risale quindi in larghissima parte ai citati periodi di ricerca. Le interviste, di cui nel testo sono presenti degli estratti, sono state condotte dall'autore nel corso delle visite sul campo nei periodi indicati. La prima versione completa del testo risale al dicembre del 2010: eventuali cambiamenti ed evoluzioni successive nelle storie raccontate hanno potuto trovare, per necessità oggettive, solo parziale considerazione nella stesura finale.

## L'AGONIA DELLA CITTÀ GIOVANE

L'autostrada le gira attorno, la circumnaviga e, infine, la prende quando meno te lo aspetti. Alle pianure immense si sostituiscono i boschi, egualmente immensi. E poi, davvero all'improvviso, un grappolo di torri che spunta netto dal tracciato di strade ortogonali che le sostiene. Protetto dai ponti sul fiume Mahoning dalle lunghe e curve discese delle sue colline, il centro della città è un'imprevedibile eccezione, una valle al cuore di un'altra valle. E se si è fortunati, i nuvoloni tondi e bianchi che galleggiano bassi nel cielo blu accendono di luce le pietre chiare e i vetri grigi di Downtown. I grattacieli di Youngstown sono capolavori, monumenti alla civiltà architettonica di un'età industriale fatta di tante metropoli provinciali, ansiose di potersi rispecchiare nelle modeste e pratiche grandezze dei loro distretti direzionali. Le finestre piccole e impilate ne percorrono con velocità le facciate, per poi svettare sempre più fitte e minuscole lassù, dove dall'Ohio si può sconfinare in Pennsylvania. Non più di venti piani, quanto bastava per sentirsi il più possibile vicini non solo alle potenti turbine della civiltà del capitalismo industriale ma anche alla sua estetica, le cui capitali erano altrove: sugli oceani e lungo i grandi laghi. Fra i grattacieli, sulle facciate, il disegno è lieve: l'ultima esitazione prima del definitivo trionfo del moderno. Più in giù, è invece una muta serie di scatole basse, dalle facciate sommarie, a fare

la città. O meglio la faceva. I lotti vuoti la interrompono, parcheggi semideserti che spogliano le costruzioni vicine, svelando quanto in origine non poteva essere visto: scale anti-incendio sdrucite, pareti di mattoni, serbatoi conoidali e taniche di legno. Ma fra torri e scatole, le strade sono deserte: i semafori qui perdono il loro tempo. Le poche automobili sono parcheggiate come se dovessero restare lì per l'eternità. I marciapiedi paiono essere stati appena posati da squadre di operai leggeri e silenziosi, dileguatisi prima che qualcuno potesse vederli. Federal Street, la strada più importante di Downtown, è larga ma non lunga. Un teatro basso e quadrato, bianchissimo, abbandonato da decenni. Le entrate degli edifici e le vetrine sono sbarrate da grossi pannelli che recano fotografie che, su un fondo di seppia, restituiscono l'immagine di un altro mondo: tram affollati, viali traboccanti di passanti, volti sorridenti di fronte a vetrine raggianti, la frenesia brulicante delle balere, dei teatri e del jazz. Ti volti, cercando corrispondenze fra quel mondo esplosivo e quanto ti circonda. Nessuno te lo ha detto, ma sei sicuro si tratti della stessa strada. Eppure Federal Street è davvero vuota. Immacolata, chiara e perfetta. Ma vuota. «Youngstown era piena zeppa di roba», mi dice John Slanina. «Immaginati com'era la città negli anni Venti. Nei grattacieli in stile déco c'era un negozio nel sotterraneo, uno al piano terra e uno al piano rialzato. Ottanta, novanta, cento palazzi di questo tipo. Immagina quale incredibile densità». Ora alla densità si è sostituita la rarefazione: un'elegante rarefazione. Ai locali vuoti si alterna qualche negozio: ci sono due ristoranti, appena inaugurati, e dei bar che sembrano più alla ricerca di invisibilità che di clienti. La traccia di qualche insegna, ombre di scritte adesive sulle vetrine e sulle porte, indizi dei diversi tentativi di rianimazione di cui questi luoghi sono stati oggetto. In un'altra vetrina, sono disposte suppellettili dell'età industriale: devono avere qualcosa a che fare con la storia della città. Ma non si può entrare, anche questo negozio è chiuso. Appena altrove, un'altra vetrina

offre delle parrucche: molto bionde, mentre i manichini sono tutti neri o mulatti. Il negozio è chiuso: dovrebbe essere aperto, a quanto dice l'orario incollato sulla porta. Poi, in un locale sterminato, si vendono tonnellate ben organizzate di abbigliamento vintage. Qui si può entrare, ma non c'è nessuno. Eppure, dietro le pareti autistiche di Federal Street, si celano promettenti segni di vita. Almeno questo è quanto vuole credere e farci credere John, che elenca attività diverse e inusuali, annidate fra i sotterranei e i piani rialzati di edifici che a noi che siamo lì con lui continuano a sembrare completamente vuoti. Birrerie dalla clientela specifica – «bisogna avere almeno 35 anni per entrarci, non ci sono mai stato» –, un barbiere, anche due circoli di pugilato. Ma si tratta di un elenco paradossale, perché chiunque si aspetterebbe di vedere delle persone che suonano campanelli, varcano soglie, salgono scalinate. Federal Street, invece, continua ad essere deserta e il suo silenzio solido, nonostante le parole incoraggianti di John. E quando appare qualcuno è solo per pochi istanti. Si lascia uno dei due ristoranti e ci si infila immediatamente nella propria automobile. Di spazio per il parcheggio ce n'è all'infinito: si percorrono pochi metri e si può volare via su per le colline, oltre i ponti, verso qualche oasi suburbana. Su Federal Street non si passeggia. Se non fosse per qualche mendicante – tanto ammaliato dal candore e dalla serenità di questo luogo da rinunciare al suo essenziale mezzo di produzione, vale a dire la gente – questi marciapiedi sarebbero attraversati esclusivamente dal moto veloce di chi esce da una porta per balzare nella propria auto. «Sono nato alla fine degli anni Settanta, quando le acciaierie stavano chiudendo una ad una e il collasso economico, sociale e infrastrutturale della città si stava compiendo», continua John. «Quando andavo al liceo e con i miei amici venivamo da queste parti, c'erano non più di due o tre negozi aperti. Per noi – gente che ora è nei venti e nei trenta – la Downtown di oggi è il meglio che abbiamo mai visto».

## *Una bizzarra campagna*

Attorno a Downtown si stende quello che un tempo era il corpo della città, di cui rimangono solo alcuni brandelli: tessuti più o meno regolari, più o meno sfilacciati. Quello di Youngstown è un corpo tragico (non è un'esagerazione definirlo così). Cosperso delle ferite di una città che ha desiderato così tanto l'acciaio che produceva da morire, da rinunciare a sopravvivergli. Youngstown per decenni è stata *Steeltown*, la città dell'acciaio. Per la verità, scomparse le fabbriche e i loro fumi arancioni, i sindacati e le istituzioni operaie, il mito della città d'acciaio è diventato ancora più potente, di fatto inevitabile, tanto da infiltrarsi in qualsiasi discorso e progetto, anche in quelli che più scopertamente perseguono l'obiettivo più difficile da conseguire: la rottura con il passato, l'anestetizzazione della memoria. Eppure, fra le ferite della città sono ormai poche quelle che la inchiodano con nettezza al suo passato. «Fino a quando non tirerete giù le acciaierie, qualcuno fra voi penserà che un giorno o l'altro riapriranno», aveva suggerito un sindacalista in visita da Birmingham. E, saggiamente, con il tempo quasi tutte le acciaierie sono venute giù. Lungo il fiume ne rimane solo una, ancora smisurata ma resa inoffensiva dalla sua stessa solitudine. Le altre demolite, fra le lacrime di chi ci aveva faticato per decenni. «Uomini giganteschi, grandi il doppio di me; uomini duri che forse non si erano commossi neanche al funerale della propria madre e che ora piangevano alla vista della distruzione della loro fornace». Padre Noga, un prete cattolico del Southside, ricorda così i giorni della crisi e poi della liquidazione definitiva delle acciaierie. Molti di quegli operai sono andati via, hanno lasciato la città alla rincorsa dei capitali e dei posti di lavoro che la abbandonavano, migrando verso sud, o semplicemente dissolvendosi fra i vapori eterei della finanza globale. E così alcune delle ferite della città sono anche le loro: tecnicamente sono loro ad averle provocate, con il loro stesso esodo. Lasciata

Downtown, si fa infatti l'esperienza di un altro tipo di rarefazione. Le strade corrono regolari seppure mosse dalle tante colline di questa valle: la maglia stradale ortogonale ha dovuto cedere alla fantasia del paesaggio. Youngstown, come molte città del Midwest, era un tappeto di case unifamiliari. Una trama edilizia tesa e compatta è quello che si vede nelle foto aeree scattate negli anni dell'espansione: una superficie appena increspata dalle torri del centro e dalle ciminiere lungo il fiume. Qualcosa di radicalmente diverso da quello che si osserva nelle immagini successive. Ed ora ci si trova ad attraversare una bizzarra campagna, in cui la natura è davvero potente.

L'area di Southside è fatta di lotti vuoti di un verde brillante, ruderi in disfacimento e qualche casa ancora abitata, generalmente in pessime condizioni. I ruderi spesso collassano su se stessi: le due pareti laterali ancora in piedi, mentre tetto, soffitti e pavimento si sono accasciati l'uno sull'altro. Altrimenti, deperiscono con più serenità. Prima qualche vetro rotto, poi i segni della fine della cura dell'uomo – una porta divelta e mai riparata, la rivestitura esterna che si piega e fuoriesce, un intero brano di tetto sbrecciato –, infine gli indizi più consistenti della fine che si approssima: l'erba alta che la avvolge e la inghiotte, dall'interno; oppure la scomparsa degli infissi andati a rinnovare chissà quale altro relitto edilizio. Poi compaiono quei sottili steli di truciolo che sigillano porte e finestre, per impedire che qualcuno possa considerare questi cadaveri ancora abitabili. «Proprietà privata. Vietato oltrepassare», dicono i cartelli affissi dall'amministrazione comunale sugli immobili in via di demolizione. Un messaggio paradossale: nessuno difende quelle proprietà, si vuole scongiurare che qualcuno vi penetri proprio perché diventerebbero di chi è pronto a occuparle. Subito accanto, nello spazio dove un tempo sorgeva un'altra casa, ora c'è soltanto erba, alta e rigogliosa. Neanche il suo perimetro è più visibile: se non ti venisse detto che lì un tempo s'innalzava una villetta a due piani in cui hanno speso un bel pezzo di vita



intere famiglie operaie, tu non potresti mai immaginarlo. Penseresti si tratti di un bel giardino spontaneo, di terreno vergine. Ed è quello che immaginano i bambini di queste parti, che la città com'era non se la possono ricordare. La loro Youngstown è sempre stata così: strade larghe e vuote, poche automobili ai lati, qualche casa vecchia ma intatta, pochi ruderi e tanti prati. I salti di qualche lepre e addirittura di qualche cervo, in una natura travolgente che sembra destinata a ingurgitare dolcemente ogni cosa in un silenzio e una luce perfetti. Il Southside è un luogo davvero magnifico in un giorno d'estate: qualche bambino che corre e ti sorride, gli alberi giganteschi che seguono il vento teso che viene dal Canada, le case che erano belle e che lo sono rimaste. Qui la città mostra le sue piaghe più attraenti, quelle che invitano a rimanere, non a fuggire. Mrs Gay ha vissuto nel Southside per quarantotto anni. E non ha intenzione di andarsene. Ricorda i suoi primi giorni in città, all'inizio degli anni Sessanta: un altro mondo per lei che arrivava da un villaggio minuscolo e remoto sui monti della Pennsylvania. Ha ancora nelle vene la sensazione di quelle strade enormi e dei tram che le solcavano, di quei grandi magazzini straripanti di persone. «E pensare che mi dicevano che venti anni prima del mio arrivo, la città era ancora più grande». Di fronte al suo patio vecchio e pulito sta una casa abbandonata, su di un lato un parcheggio e sull'altro un lotto vuoto. La vista è libera di vagare indisturbata: fra i pochi edifici sopravvissuti ci sono solo le chiese. Eppure Mrs Gay non se ne vuole andare. «Mi hanno chiamata dal municipio per chiedermi se accetterei di andare a vivere da un'altra parte. Io non me ne andrei mai da qui. Tutti hanno paura del Southside. Ma io qui mi sento sicura, conosco tutti. E poi, sono troppo vecchia per cambiare, sono troppo vecchia per farmi dei nuovi ricordi. Mi bastano quelli che ho, qui ho cresciuto i miei figli». Mrs Gay ricorda il quartiere com'era. Dice che nulla è cambiato, che va nella stessa parrocchia da sempre e che anche il distretto scolastico è rimasto lo stesso. Ma poi ci

parla del supermercato che, ad un certo punto, è scomparso assieme alla banca, alle botteghe e alle bancarelle prima affastellate lungo i marciapiedi. Confessa la sua nostalgia per quegli anni in cui bastava fare il giro dell'isolato per trovare tutto quello di cui si aveva bisogno. «È la gente che se ne è andata», dice. Per poi ammettere che «sì, è stato difficile accettare i cambiamenti; all'inizio ero disgustata, ma poi me ne sono fatta una ragione». Ed ora per fare la spesa deve affidarsi a sua figlia che vive e lavora a Boardman, un suburbio appena al di là dei confini della città. Una volta la settimana, passa a prenderla e la porta a fare la spesa. Come farebbe, se non fosse per sua figlia? Anche Mrs Perry ha figli, e parecchi. Di lei, Mrs Gay ci dice: «La adoro, se non fosse per lei, Cleveland Street sarebbe ancora infestata da spacciatori e prostitute». Quando andiamo a trovarla, sta affrontando un gruppo di adolescenti che occupano la casa accanto alla sua: troppo rumore, ma anche sospetti di attività illecite. Si è trasferita qui con suo marito cinquant'anni fa: la prima famiglia afro-americana nella zona. «Quando siamo arrivati, qui era tutto pieno di case e bambini e la gente era magnifica, poi il quartiere è come svanito. La gente ha cominciato a morire, molte case sono state demolite e ora nessuno si prende cura delle proprie abitazioni, nessuno taglia più l'erba. Ma è un problema di tutta la città, non solo del Southside. Io, comunque, da qui non me ne vado».

Prima di infilarci nel patio colmo di oggetti di Mrs Perry, avevamo incontrato Padre Noga che del Southside è il parroco da ventitré anni. È anche grazie alle sue comunità religiose che Youngstown ancora resiste. Infatti, a colpire nell'attraversarla è anche l'assurdo numero di chiese: semplicemente, templi e parrocchie sono rimasti in piedi mentre i quartieri nei quali erano avvolti si dileguavano. Appena oltre Downtown, alle spalle dell'università, c'è una collina dalla quale si può guardare quello che un tempo era uno dei quartieri più vigorosi della città: Smokey Hollow. Da lì si vedono soprattutto chiese, una addossata

all'altra: una singolare combinazione di campanili centro-europei, cupole orientali e facciate classicheggianti: luterani, ortodossi, cattolici. Anche qui, gli spazi aperti hanno sostituito le case. Ma fino a quando i fedeli suburbani continueranno a venire qui ogni settimana, le chiese e i templi continueranno a vivere. Chi non vorrebbe passare la domenica in campagna? La parrocchia cattolica di Padre Noga si sta espandendo: «per diventare proprietari di un terreno basta tagliare l'erba», dice. «Le case abbandonate bisogna demolirle, altrimenti arrivano la droga e i criminali. In questo isolato sono venute giù cinque case. Quando vivi in una città normale, non ti rendi conto di quante cose si possano fare su un terreno libero. Ora abbiamo venticinque orti gestiti dai parrocchiani: coltiviamo lattuga, pomodori, fagioli, patate». Nel Southside, come altrove a Youngstown, le comunità religiose e i loro leader si stanno trasformando in zelanti imprenditori del declino: ottengono l'intervento delle ruspe, accumulano terreni riconvertendoli ad usi creativi, organizzano l'auto-difesa dei residenti contro la delinquenza. «Chi è rimasto è molto felice di come le cose qui intorno stanno cambiando, si tratta di inventare un ambiente più verde», dice. I tempi in cui nevicava grigio per via del fumo delle ciminiere che imprigionava la città a tutte le ore del giorno, dei bagliori arancioni che si accendevano nell'aria bassa delle sue strade e dei patii colmi di ceneri e polveri, da spazzare via con un colpo di scopa mattutino, sono ormai lontani. Grazie a Dio, direbbe chiunque. Invece, la nostalgia per quella vita, per quegli odori e per quei colori surreali che qui portavano benessere, è ancora forte. Ma per continuare ad esistere occorre prima farsi morire, dice Padre Noga tra i frutti del suo orto, nell'aria trasparente e dal sapore d'erba che ci circonda. Anche Youngstown deve lasciarsi prima morire e poi rinascere, senza timore e senza rancore. «Quelli erano anni fenomenali, potevi lasciare la scuola il martedì e trovare un lavoro il giorno successivo, potevi licenziarti da un'acciaieria a mezzogiorno e trovare un

altro posto, pagato anche meglio, due ore dopo». Ma le acciaierie non ci sono più. Demolite per sempre, nel cielo blu di Youngstown.

### *Una civiltà splendente di acciaio*

La promessa dell'acciaio viene da lontano. Dal 1802. Quando, a pochi chilometri di distanza da quella che sarebbe diventata Youngstown, sorgeva il primo altoforno posto a occidente dei Monti Appalachi. Poi, nel 1852, furono scoperti nei dintorni dei giacimenti di carbone e di calcare. L'ottima posizione geografica della valle ne faceva la candidata perfetta per un altro dei grandi affari del secolo: la ferrovia. La distanza che separava Youngstown da Chicago, Baltimore e New York si calcolava adesso in ore e non più in giorni. La città diventava così la scena ideale per l'emergere di un apparato industriale colossale, il frutto di acquisti e fusioni che, fra il 1894 e il 1900, disegnavano un paesaggio produttivo dominato da tre giganti, la National Steel Company – dei potentissimi Carnegie –, la Republic Steel e, infine, la più piccola Youngstown Sheet and Tube. Negli stessi anni, nella vicina Warren, Packard Electric – successivamente ceduta a General Motors – diventava prima con le sue automobili e poi con l'elettronica e la componentistica un altro motore dell'industrializzazione della valle, che nel 1927 giungerà ad essere considerata la capitale nazionale dell'acciaio: la «Ruhr d'America», come ci si affretterà a battezzarla<sup>1</sup>. La crescita industriale lasciava quella della popolazione, continuamente alimentata prima dall'immigrazione di greci, italiani, russi, ucraini, slovacchi e ungheresi, poi dal grande esodo afro-americano dagli Stati rurali del Sud. Dopo una gestazione fulminea, «Youngstown era diventata la prototipica città industriale», ricordano due storici locali. «Sull'onda del boom, una popolazione multietnica e multirazziale raggiungeva il suo picco all'inizio degli anni Trenta. Il successo economico della città era inscritto nel paesaggio locale, nei

cieli pieni del fumo di acciaierie iperattive, nell'altissimo livello di proprietà immobiliare – ben il 48% nel 1929 – e in una vibrante *downtown* zeppa di teatri alla moda e di grandi magazzini affollati. L'orgoglio civico della città si rifletteva nella sua biblioteca pubblica, nel suo museo d'arte e in due grandi auditorium: tutto questo prometteva un futuro radioso alla città»<sup>2</sup>. E radioso era anche il presente. I lucenti grattacieli nello stile di Richard Sullivan e della Scuola di Chicago, le banche con i loro androni monumentali e i loro soffitti multicolori, gli imponenti colonnati dorici che davano consistenza a palazzi del governo e istituzioni artistiche, facevano del centro di Youngstown di quegli anni il simbolo potente di una civiltà giovane ma sicura di sé. Vetrina del capitalismo industriale delle tante *company-towns* e città manifatturiere del Midwest, Downtown Youngstown sembrava destinata a riprodursi sempre più alta, grande e bella, come sempre più vasta, ingegnosa e illimitata era la produzione del suo acciaio. Il segno di una civiltà che non solo prometteva ma offriva benessere, successo e integrazione a masse migratorie che in pochi anni avevano percorso la distanza che separava la condizione di plebe disperata, di cui erano vittime nelle economie rurali in via di dissolvimento dell'Europa del Sud e dell'Est, da quella di una classe operaia pronta a compiere il grande salto verso i lidi della classe media. E i densi quartieri residenziali fatti di casette unifamiliari tutte strette attorno alle istituzioni sacre di quel mondo – l'associazione sindacale, il circolo ricreativo, la chiesa della confessione del gruppo migratorio più consistente – incarnavano l'equilibrio tutto americano fra ansie individualistiche e appartenenze di classe, di etnia e di confessione.

Dai racconti delle generazioni operaie che hanno vissuto la Youngstown gremita e fumosa dei decenni centrali del secolo scorso, trasuda tutta la nostalgia per questa sorta di sereno stordimento caleidoscopico che li accompagnava nel loro immergersi nella realtà urbana. Eppure in quelle stesse parole si avverte anche un forte rimpianto per

la solidità di legami comunitari vecchi e nuovi, precedenti e successivi all'avventura dell'emigrazione. Nelle testimonianze raccolte dagli storici orali della valle si ricordano le auto-tassazioni di massa per costruire la parrocchia cattolica o ortodossa, il tempio battista o la sinagoga, oppure i dopolavoro di ucraini, russi e italiani; le tante botteghe locali sintonizzate sui desideri delle proprie comunità di riferimento, per le quali non di rado si trasformavano in agenzie di collocamento e istituti di credito; i fitti calendari rituali e la facile e pervasiva socievolezza di vicinato dell'era pre-televisiva<sup>3</sup>. Molti quartieri di Youngstown saranno per interi decenni universi auto-sufficienti, quantomeno così gli anziani vogliono ricordarli, seppure dipendenti dalle grandi fabbriche e dai commerci e gli svaghi di Downtown. Fra i ritmi quotidiani di quegli stessi universi iper-locali si forgiava anche un mondo poliglotta e meticcio, il quale metteva a contatto popolazioni che, in condizioni normali, avrebbero ignorato completamente la reciproca esistenza. Le *enclaves* migratorie erano senza dubbio spazi di controllo, ma anche di libertà, irrinunciabili camere di compensazione dove lenire il trauma della separazione, nonché rampe di lancio dalle quali partire alla conquista di un mondo nuovo. Nell'America in espansione, le catene migratorie erigevano ponti virtuali fra il Mississippi e l'Ohio, l'Alabama e l'Illinois, la Georgia e il Missouri: bastava che un emigrato afro-americano raccontasse dei prodigi della sua nuova esistenza al Nord ad amici e parenti, per surriscaldare i motori già avviati della macchina delle migrazioni interne. Due luoghi – un misero villaggio rurale del Sud e la capitale nazionale dell'acciaio – che fino ad allora non avevano avuto nulla in comune, si trovavano improvvisamente imparentati. Accoppiamento ancora più significativo, quando a sposare Youngstown erano un lontano villaggio dell'Irpinia o della Pannonia. E nonostante le sue barriere etniche e razziali, anche la fabbrica diventava così una fucina di questo cosmopolitismo iper-locale. Se la città si allargava – ricca, dinamica e piena di speranze

– a crescere era anche la conflittualità operaia, che si esprimeva sempre più spesso con scioperi sanguinosi destinati a passare alla storia. Sarà il caso, nel 1937, dello sciopero detto del «Little Steel», il quale porrà le basi di una pace sindacale che, pur con qualche interruzione, durerà dalla Seconda guerra mondiale fino agli anni Settanta<sup>4</sup>, permettendo alla classe operaia della città di accedere a livelli di benessere impensabili per la stragrande maggioranza dei loro colleghi europei.

Superata la depressione, Youngstown diventa in un film di propaganda<sup>5</sup> del 1944, *Steel Town*, l'incarnazione più sincera dello spirito del New Deal, uno dei grandi arsenali della democrazia. «A Youngstown produciamo acciaio e parliamo di acciaio», annuncia il narratore che la finzione vuole sia proprio un operaio. A seguire le immagini di una Downtown nebbiosa ma brulicante di persone e attività, la cinepresa si sposta negli altiforni di una delle sue tante acciaierie. «Questo tizzone infuocato si trasformerà in una nave, in un carro armato o in munizioni; in tempo di pace costruirà un ponte, una diga e un grattacielo per uffici». E come in un documentario di vent'anni prima, è il fascino abbagliante dei procedimenti da cui scaturisce l'acciaio a catturare l'attenzione di chi guarda. Lasciati gli altiforni, la retorica è tutta per la civiltà operaia, per l'attiva collaborazione fra capitale e lavoro nel perseguimento di obiettivi di produzione sempre più ambiziosi e per il miracolo del crogiuolo migratorio. «I lavoratori sono abituati a collaborare, proprio come collaborano nelle acciaierie», annuncia il narratore, mentre sfilano i simboli del benessere operaio: l'orchestra composta esclusivamente dai lavoratori delle acciaierie – mani callose su strumenti delicatissimi, fotogramma dall'infallibile potere affabulatorio –, la celebrazione di un natale consumista in tempo di guerra, le scuole linde ed efficienti offerte ai loro figli. Ma è proprio all'indomani del secondo conflitto mondiale che si scatenano le trasformazioni inaspettate che quella stessa integrazione operaia era destinata a generare.

Il benessere operaio, ora sempre più diffuso, diviene capace di avviare il lento sgretolamento delle istituzioni essenziali di quel mondo urbano che aveva contribuito a modellare. Fra i diversi ingredienti della miscela anti-urbana che cambierà il volto di tante città industriali, ci sono anche i miglioramenti salariali scaturiti dal boom e dalle lotte operaie. Come ricorda Jack Metzgar, «buoni contratti di lavoro permettevano agli operai di spostarsi nel suburbio, comprando lo stile di vita delle classi medie. [...] In parte a causa delle discriminazioni nella concessione di prestiti immobiliari e in parte per i più alti salari di cui godevano, erano soprattutto i lavoratori bianchi ad avere la possibilità di traslocare fra le villette unifamiliari del suburbio in espansione»<sup>6</sup>. Come altrove, anche a Youngstown la transizione razziale dei quartieri era il frutto di un'opulenza che aveva ormai da tempo varcato i confini dei domini dei colletti bianchi per propagarsi fra quelli blu. Mentre, negli stessi anni, i suburbi spuntati attorno alla città si sviluppavano a ritmi vertiginosi: la domanda sollecitava l'offerta, che a sua volta accresceva la domanda. Come nel caso della vicina Boardman, dove, tra il 1949 e il 1954, vennero realizzate tremila abitazioni e investiti 33 milioni di dollari in nuovi esercizi commerciali. Sviluppi che, come vedremo, saranno ulteriormente facilitati dalla costruzione della rete autostradale e dall'avvento dei grandi centri commerciali suburbani, che a Youngstown vengono realizzati su iniziativa di due famiglie italiane emergenti: De Bortolo e Cafaro<sup>7</sup>. Così, mentre il suburbio si gonfia di nuove case e supermercati, la città e la sua Downtown iniziano la loro lunga agonia. L'acciaio tira ancora, ma i suoi proventi hanno da tempo tradito la città, preferendo investire in territori sempre più ampi che, ormai, con le luci sempre più fioche di Downtown hanno sempre meno a che fare. Dagli anni Cinquanta, intanto, la popolazione non



solo ha cessato di crescere ma ha iniziato addirittura a ridursi. Per ora si tratta ancora di poca cosa, meno di duemila persone mancano all'appello del censimento del 1960: in molti non ci fanno neppure caso. Anzi, forse si tratta di una mera finzione statistica agli occhi di un'amministrazione comunale impegnata a pianificare una città destinata, secondo credibili proiezioni demografiche, a sfondare ben presto il tetto dei duecentomila abitanti. Anche perché se è vero che i suoi numeri si contraggono di poco, Youngstown è al centro di una valle in perenne espansione. Se l'acciaio e la valle tirano, la loro capitale continuerà a tirare, si saranno detti dalle parti del Municipio. E allora, negli anni Cinquanta, quando si approva il nuovo piano regolatore della città, sembra del tutto legittimo spendere fondi pubblici nel tracciare strade, posare cavi elettrici e scavare fogne fra le uniche terre libere rimaste a nord della città, dove gli urbanisti sognano di edificare quartieri tutti nuovi per generazioni sempre nuove di operai, impiegati e dirigenti dell'eterno regno dell'acciaio. Il loro vagheggiare sembra tanto concreto da convincerli a dare perfino un nome a strade che non avrebbero mai avuto abitanti, ma solo pochi sofisticati turisti del declino urbano e cultori di sogni di civilizzazione imprevedibilmente infranti. Non si tratta solo di progetti mancati, ma anche di quartieri in carne e ossa che lentamente iniziano a cambiare. In particolare, a partire è la popolazione bianca che, sempre più benestante e sempre più attratta dal sogno uniformemente individualista della *middle class*, rinnova il proprio atavico destino migratorio, ma questa volta a più corta distanza. Niente più oceani da attraversare, ora bastano un paio di uscite sulle autostrade costruite con i finanziamenti di Eisenhower. Così dallo storico quartiere italiano di Brewer Hill – che da bianchissimo diventa sempre più afro-americano – si corre a Boardman o a Camfield, nuove frontiere poste immediatamente al di là dei confini della città. Ma l'acciaio tira, tira ancora.

## *I tanti «lunedì neri» di Youngstown*

Youngstown arriva all'appuntamento degli anni Settanta inequivocabilmente dimagrita. I numeri del declino iniziano a diventare inquietanti. Due decenni di suburbanizzazione hanno alleggerito la città come un'idrovora: al censimento del 1970 sono sparite poco meno di 27.000 persone, il 16% circa del totale. E attorno a Youngstown la campagna si è convertita in un suburbio sempre più deciso a guardare con distanza, se non con disprezzo, alla città che pure l'ha generata. La fuga verso le contee extra-urbane anticipa lo spegnersi delle fornaci. Per l'industria americana dell'acciaio, gli anni Settanta sono un periodo durissimo: da un lato, in casa, l'ambientalismo strappa leggi sempre più restrittive sul rispetto dell'aria e dell'acqua, dall'altro, nel mondo, brasiliani, giapponesi e tedeschi si trasformano in concorrenti temibili, capaci di comprimere, mese dopo mese, le quote di mercato dei giganti di Youngstown<sup>8</sup>. Fino ad arrivare al 19 settembre del 1977, quel *Black Monday* che ricorre ossessivamente nei ricordi delle sue vittime. «Un giorno – ricorda ancora Metzgar – che nella memoria dei residenti più anziani della valle evoca sentimenti paragonabili a quelli scatenati dall'attacco giapponese a Pearl Harbor nel dicembre 1941 e dagli attentati terroristici del settembre 2001»<sup>9</sup>. Quel lunedì d'inizio autunno, Youngstown Sheet and Tube annuncia la chiusura del suo impianto di Campbell Works. Nei cinque anni successivi, oltre alla chiusura di un'altra acciaieria della Youngstown Sheet and Tube, anche US Steel e Republic Steel decidevano per la messa fuori uso delle loro fornaci. Al 1982, quasi tutte le acciaierie della città avevano chiuso i battenti. Gli effetti di questa catena di dismissioni saranno catastrofici: sebbene fra le tante analisi e testimonianze si incontrino numeri spesso divergenti, le più attendibili fissano in 40.000 i posti di lavoro perduti nel settore manifatturiero e in 414 milioni di dollari il reddito polverizzatosi negli anni che vanno dal 1977 al 1983<sup>10</sup>. Sarà la risposta inadeguata delle direzioni

di impresa ad essere chiamata in causa per il disastro del «lunedì nero»: il contesto di mercato si era fatto di certo molto difficile, ma le scelte sbagliate e parassitarie del management saranno additate come le vere responsabili della fine dell'industria dell'acciaio. Tuttavia Youngstown, come si dirà in un documentario dedicato all'epopea tutta operaia della grande dismissione, «era decisa a morire duro»<sup>11</sup>. Erano le stesse «cultura e identità dei lavoratori dell'acciaio a imporre una lotta caparbia e di massa contro la liquidazione delle acciaierie»<sup>12</sup>. All'annuncio della chiusura, manifestazioni spontanee e assemblee operaie reclamano il ritiro delle proposte di ristrutturazione avanzate dalla direzione. «Dateci le fornaci, le gestiremo noi d'ora in avanti», gridano gli operai che prima invadono il country club della città e poi, nel 1979, occupano il quartiere generale di US Steel, una torre di cristallo al centro di Pittsburgh, altra città vittima delle ristrutturazioni. Nei giorni immediatamente successivi al «lunedì nero» a formarsi è un'inedita coalizione di chiese, sindacati e organizzazioni politiche. L'obiettivo è quello di salvare in qualche modo le fornaci di Campbell Works: a farsi strada è l'idea dell'acquisto dell'impianto in dismissione da parte di lavoratori e residenti della città. A loro è richiesto di versare i propri risparmi sui cosiddetti «conti correnti per la salvezza della valle» che, aperti in tutte le banche locali, diventano il veicolo per la formazione di capitali volti all'acquisto delle acciaierie. «Se ciascun residente della valle versa dieci dollari, l'acciaieria è nostra», predicano i capi della coalizione<sup>13</sup>. Dollari che però non saranno mai sufficienti, soprattutto di fronte ai rifiuti della proprietà e al non-intervento del governo federale. Dolorosamente tramontata l'ipotesi di fare di *Steeltown* una nuova capitale dell'autogestione operaia, la reazione dei lavoratori alle chiusure successive sarà molto meno creativa: tentare di salvare il salvabile e poi, arresisi ai piani delle direzioni aziendali, cercare di strappare accordi vantaggiosi su buonuscite e trattamenti assicurativi.

## «*Murder Capital*»

Gli effetti della liquidazione dell'apparato industriale sull'economia locale saranno tanto devastanti da autorizzare l'utilizzo di una nuova categoria interpretativa, quella di «depressione regionale»<sup>14</sup>. Di fronte alla disoccupazione o alla riduzione del salario, ricordano Russo e Linkon, «molte famiglie non riuscivano più a pagare le rate dei mutui, vedendosi costrette ad abbandonare le proprie case. Mentre con il moltiplicarsi delle abitazioni vuote, i valori immobiliari precipitavano e il numero di incendi dolosi cresceva sempre di più – in media due al giorno negli anni Ottanta – le cui fiamme avevano ormai sostituito quelle delle acciaierie nel paesaggio urbano»<sup>15</sup>. Secondo David Stephens, fra il 1960 e il 1980 a Youngstown il numero di incendi dolosi aumentava di sei volte, generando perdite per nove milioni di dollari l'anno. Numeri destinati a migliorare nel corso degli anni Novanta, perché, semplicemente, ad essersi ridotta era la stessa superficie bruciabile. «Mentre molti residenti e commercianti appiccavano incendi dolosi per truffare le assicurazioni, i funzionari pubblici ignoravano il problema. Talvolta, vi partecipavano addirittura attivamente. I proprietari compravano abitazioni per un dollaro, ne spendevano alcune migliaia per ristrutturarle e poi pagavano un piromane per distruggerle», ricorda Stephens. «I sospetti delle compagnie assicurative sulle origini dei roghi erano quindi fondati: d'altronde, al dipartimento anti-incendio non si aveva notizia di case o negozi ricostruiti a seguito del pagamento delle indennità»<sup>16</sup>. L'esito degli affari degli imprenditori della distruzione era la privatizzazione dei guadagni e la socializzazione delle perdite: l'epidemia di roghi conduceva inevitabilmente alla crescita dei premi assicurativi, con l'ulteriore inabissamento dei valori immobiliari dei quartieri più disgraziati. Quando una casa andava a fuoco diventava una fonte di pericolo, reale e percepito – a causa delle fondamenta a cielo aperto, dei ratti e delle macerie – balzando in cima alla lista dei ruderi da

rimuovere. In sostanza, i roghi dolosi si trasformavano in un pretesto per accelerare le demolizioni: in qualche area, erano addirittura visti come una forma, sia pure singolare, di riqualificazione urbana. Certamente, ai residenti gli incendi dolosi non piacevano, ma a non essere per niente graditi erano anche gli immobili abbandonati. «Il risultato – continua Stephens – era la distruzione del patrimonio immobiliare, il moltiplicarsi dei lotti vacanti e il crollo delle entrate fiscali assicurate dalle tasse sulla proprietà. In cambio, la città doveva aumentare il prelievo sui redditi, che secondo molti aveva un effetto negativo sull'economia locale»<sup>17</sup>.

Fra disoccupazione di massa e incendi dolosi, la città non godeva più di buona reputazione. «Se prima era universalmente nota per la sua produttività e il duro lavoro dei suoi operai, Youngstown era ora diventata, secondo la CBS, il simbolo vivente del fallimento dell'industria americana»<sup>18</sup>. Venti anni dopo la chiusura delle acciaierie, la già sinistra fama della città di cratere della deindustrializzazione cedeva il posto a un immaginario ben peggiore. Negli anni Novanta, quando sui media locali e nazionali si parlava di Youngstown, ad essere raccontate erano storie di crimine, omicidi e di corruzione di politici e funzionari pubblici. Negli stessi anni, la città si vedeva nuovamente e insperabilmente riconosciuta lo statuto di capitale di qualcosa: Youngstown era diventata la capitale nazionale dell'omicidio. Per gran parte del decennio, la città resterà nella top ten del numero di omicidi per abitante fra i centri urbani con più di 50.000 abitanti. Il tasso di omicidi a Youngstown era otto volte la media nazionale, sei volte più alto di quello registrato a New York, quattro volte e mezzo quello di Los Angeles e il doppio di quello di Chicago. Mentre i reati si moltiplicavano, il mercato della droga si allargava, i posti di lavoro si dissolvevano, la popolazione – già in declino – prendeva a precipitare. Al 1990, *Murder Capital* aveva ormai solo 90.000 abitanti. In vent'anni si erano dileguate circa 45.000 persone, un terzo del totale.

In quello che rimaneva delle élites della città, scattava inevitabilmente il riflesso condizionato della lotta feroce per la sopravvivenza: così anche Youngstown si univa alle altre città del Midwest nella loro assurda guerra fra poveri. La posta in gioco: l'accaparramento di nuovi capitali e nuovi abitanti, capaci di tappare la falla sempre più grande che stava dissanguandone economia e demografia. Eppure, a differenza di altre città ossessionate dalla terziarizzazione delle loro economie e dalla riconversione delle downtown in nuove e luccicanti incarnazioni di mondi trionfanti quanto improbabili – almeno da queste parti – del turismo e dell'intrattenimento, Youngstown sognava ancora un presente e un futuro industriali, in un paese il cui presente e il cui futuro non erano più industriali da un pezzo. Iniziava così il prevedibile stillicidio di parchi industriali, di incentivi fiscali e fondi pubblici dilapidati in progetti di reindustrializzazione irrealistici. «Come suggerito da chi era direttamente impegnato nella costruzione delle nuove officine, queste erano chiaramente destinate a durare non più degli sconti fiscali che ne avevano permesso la costruzione. E come dimostrato dai loro magri parcheggi, i posti di lavoro creati erano veramente, veramente pochi»<sup>19</sup>.

L'alternativa presentatasi negli anni a venire sarà ancora più paradossale, sebbene, con il nuovo modello di sviluppo, Youngstown si troverà a passare semplicemente da un'economia dell'acciaio a un'altra. Fra il 1992 e il 1997 quattro nuove prigioni vengono costruite nella Mahoning Valley. Annuncia con triste sarcasmo «Vindicator», il giornale locale della città: «le barre di acciaio sono tornate a far parte dell'economia della valle»<sup>20</sup>. Alla fine degli anni Novanta, i quattro istituti di reclusione impiegano 1600 persone, generando un monte salari di 67 milioni e un gettito fiscale di 720.000 dollari, il tutto per un giro economico complessivo stimato di circa 200 milioni di dollari, cioè il 7% della crescita dell'area in quegli anni. Numeri preziosi in un'economia in agonia. Ma numeri strappati a caro prezzo, con la trasformazione di Youngstown in

territorio d'elezione di uno degli affari più sporchi della privatizzazione ed esternalizzazione dei servizi pubblici<sup>21</sup>. «Era dai tempi della schiavitù – racconta Barry Yeoman – che l'America non aveva un intero settore economico votato a fare profitti sulla privazione della libertà altrui. Fino a quando un manipolo di aziende e di investitori di Wall Street non realizzarono che si potevano fare 'dungeons for dollars', prigionieri per dollari»<sup>22</sup>. Con una popolazione carceraria in costante crescita, l'appetibile detenzione low-cost promessa da multinazionali della reclusione, quali la Corrections Corporation of America (Cca) e i suoi concorrenti, costituiva un ottimo affare per quei politici locali decisi a offrire agli elettori un'immagine di sé e della propria politica che fosse il più possibile aggressiva, e in linea con gli umori più lugubri dell'opinione pubblica. Un'immagine fatta di tagli alla spesa pubblica ma anche di impietosa repressione del crimine. Così, racconta ancora Yeoman, quando alla metà degli anni Novanta la Cca promette a Youngstown «la creazione di 350 posti di lavoro, gli amministratori locali le danno il benvenuto con agevolazioni fiscali e con l'esenzione dal pagamento dell'acqua e della tassa sulla spazzatura»<sup>23</sup>. Ma a finire nella nuova prigione privata della città non sono delinquenti locali. Nel nuovo, dinamico e promettente mercato nazionale della reclusione, le imprese firmano contratti e incassano proventi in uno Stato per aprire prigioni in un altro, ovviamente con detenuti che con la loro nuova residenza non hanno nulla a che fare. La Cca, con i 182 milioni di dollari concessi dal District of Columbia – il governo locale della capitale federale, Washington – costruisce a Youngstown una nuova prigione, il Northeast Ohio Correctional Institute, destinata ad accogliere poco meno di un migliaio di condannati in arrivo dalla Virginia. «Un esercito di maschi giovani, aggressivi e violenti», si premurano di far sapere ai giornali locali, da Washington, i rappresentanti di quelle istituzioni che di quell'esercito intendono liberarsi spendendo il meno possibile. Il sovraffollamento, l'inesperienza del per-

sonale, le violenze e le umiliazioni in un carcere che – in violazione degli accordi con l'amministrazione comunale – si trova ad ospitare reclusi destinati a istituti di massima sicurezza, danno a Youngstown l'ennesima opportunità di essere oggetto di nuove e morbide rappresentazioni del suo declino da parte dei media nazionali. Nei primi mesi di esistenza del carcere si consumano una rivolta e due omicidi<sup>24</sup>. Un disastro che non impedisce a Jim Traficant – il potente rappresentante della valle al Congresso, poi finito in galera in seguito a una delle più grandi inchieste anti-corruzione mai condotte dalla Fbi – di firmare un accordo con la Cca per l'apertura di due nuove prigioni di 2500 internati ciascuna e l'ampliamento di quella di Youngstown. Un accordo che avrebbe triplicato il numero di posti-letto delle carceri private nella valle. La promessa: prigioni al posto di fornaci. Come confessato dall'allora sindaco, George McKelvey, a quel punto «sarebbe stato meglio per la città che fosse diventata un sito di stoccaggio per scorie nucleari o un'immensa discarica, idee che erano state precedentemente suggerite»<sup>25</sup>.

### *La città infetta il suburbio*

Se le scorie nucleari non sono mai arrivate, le prigioni non se ne sono mai andate. E se Youngstown non è più la capitale nazionale dell'omicidio, certo il crimine continua a inquinare l'esistenza di chi nella città ha scelto di rimanere o, ancor più coraggiosamente, di ritornarvi. La popolazione ha continuato comunque a scendere, per ritrovarsi oggi a quota 73.000: in cinquant'anni Youngstown si è letteralmente dimezzata, anzi più che dimezzata, se si considera il picco dei 168.000 abitanti del 1950. Nel 2030 potrebbe addirittura ritrovarsi divisa per tre, con le previsioni che parlano di una popolazione residente di 54.000 persone. Ma qui, come in gran parte del Midwest, il declino ormai non è solo urbano ma regionale. Negli ultimi anni, infatti, la città è diventata la grande sconfitta di una



gara che da queste parti pare stiano perdendo tutti, Inner City e suburbi allo stesso modo. E così, se la città perde abitanti, anche le contee suburbane hanno cessato di crescere. Anzi, sembra che ora la popolazione si contragga più al di fuori della città che al suo interno: una svolta che non è eccessivo definire epocale. Mentre la somiglianza fra la società urbana e quella suburbana diviene di giorno in giorno più evidente: anche nel caso di Youngstown, «i problemi che affliggono le Inner City stanno tracimando nei suburbi», mi dice Tom Finnerty, docente di pianificazione urbana alla Youngstown State University, l'unica grande istituzione rimasta nella deperita Downtown. Per la prima volta le case abbandonate non fanno parte del paesaggio della sola Inner City, ma iniziano a fare capolino anche fra le villette dei suburbi più vecchi, quelli posti immediatamente al di là dei confini della città. Con case vuote, erbacce e vetri rotti si affacciano i problemi che l'abbandono porta con sé: riduzione dei valori immobiliari nelle aree circostanti, presenza di popolazioni irregolari, incendi dolosi, comportamenti criminali. Ciò nonostante questo non serve ad aumentare la cooperazione fra l'amministrazione della città e quella delle *townships*<sup>26</sup> che la circondano, anzi l'opposto. La sensazione che Youngstown stia infettando con i suoi problemi il suburbio, un tempo immune, è molto forte fra i *suburbanites* e i loro rappresentanti, sempre pronti a incassare gli abbondanti proventi degli umori anti-urbani dei propri elettori. Umori che trovano facilmente conforto nell'organizzazione ultra-federale dello Stato, che qui spesso si risolve in una spietata lotta fratricida fra amministrazioni locali per il controllo delle risorse, l'attrazione degli investimenti e l'esclusione delle popolazioni indesiderate. Oltrepassato il confine fra città, scompare il prelievo fiscale sul reddito e si riduce quello sulla proprietà immobiliare, mentre si moltiplicano gli incentivi per attrarre attività economiche. Anche a causa di questo sono morte centinaia di città americane, strangolate dall'avanzare di coalizioni politiche a

base suburbana sempre più decise a somministrare alle vicine città un'eutanasia strisciante e silenziosa: una guerra di classe fatta con gli strumenti del territorio. È esattamente quanto accade anche nella Mahoning Valley, dove qualsiasi tentativo di coordinamento metropolitano – che qui significherebbe innanzitutto individuare delle forme di condivisione del gettito fiscale fra città povera e suburbio benestante – è da sempre fallito. Da ultimo, il sindaco della città, il giovane Jay Williams<sup>27</sup>, ha provato nuovamente a trovare un accordo con i suoi colleghi suburbani. L'idea era quella di uno scambio già in uso in altre aree dell'Ohio: noi continuiamo a darvi l'acqua senza farvela pagare e voi ci date un po' di soldi per sostenere l'esangue economia locale. L'acquedotto che disseta l'intera valle è, infatti, sotto il controllo delle istituzioni cittadine: la speranza era che i rappresentanti dei suburbi capissero che l'essere complici del collasso infrastrutturale della città sarebbe equivalso a un suicidio, per disidratazione, dell'intera valle. Ma di quell'idea si sono perse subito le tracce.

Anche nella vita quotidiana degli abitanti della Mahoning Valley, lo spazio di poche miglia che separa la città dal suburbio si è nel tempo allargato a dismisura: non sono pochi i *suburbanites* che a Youngstown non mettono piede da decenni, nonostante ne vedano quotidianamente le torri dalle loro scatole di latta in perenne movimento. Si spingono fino ai centri commerciali di Boardman, posti a pochi metri dal confine. Una frontiera che non varcano mai, con l'eccezione di qualche giovane eccentrico ancora alla ricerca degli odori e delle sensazioni della vita urbana, anche se Youngstown può offrirne solo l'ombra: un'ombra per nulla banale e del tutto caratteristica, ma pur sempre un'ombra. In direzione opposta il traffico è, invece, più intenso. «Se hai bisogno di comprare una macchina nuova devi andare fuori città, lo stesso discorso vale addirittura per un televisore», mi dice Bill D'Avignon, l'assessore all'urbanistica. Ma anche se vuoi andare al cinema devi lasciare la città. Gli stessi supermercati sono un'assoluta

rarità. Quindi, se sei fortunato e possiedi un'automobile – Youngstown è una delle città più povere d'America – anche lattuga, bistecche e zucchine sono un affare suburbano. Il commercio al dettaglio – tranne quello destinato alla clientela più o meno disperata dei *food-stamps*, vale a dire i tagliandi dell'assistenza pubblica, e dei pochi dollari a pasto, i cosiddetti *dollar-stores* e *liquor-stores* – si è dissolto. E con esso, ad essersi dissolta è anche la quotidianità delle spese e delle commissioni da fare a piedi: il mondo che più di tutto rimpiange Mrs Gay, la nostra anziana testimone del Southside. Al suo posto, lasciata la città, ci si lancia a tutta velocità in quegli infiniti corridoi commerciali fatti di tanti rozzi contenitori di ogni taglia, stesi lungo statali e interstatali. Parallelepiedi di un marrone leggero, di un grigio inoffensivo o di un azzurro pastello, con insegne gigantesche e parcheggi abbondanti, almeno quanto le porzioni di fast food che molti di loro offrono. È il mondo eccezionalmente prevedibile di quelle che gli americani chiamano con semplicità le *big boxes* che, ormai da decenni, ha ridotto l'atto dell'acquisto alla sua essenza, liberandolo dei suoi simbolismi ereditati, virtualizzandone al massimo i riti comunque irrinunciabili, elevandolo ad atto automatico e neutrale. Un acquisto *drama-free*, come direbbero i locali più avvertiti. Taco Bell, McDonald's, Bed Bath and Beyond, Ruby Tuesday, Walmart: stesse facciate, stessi colori, stesse insegne, stesse divise, stessi prodotti ai quattro angoli dell'immenso paese, dal gelido Midwest alle palme di Miami, dalle spiagge di Long Island ai deserti dell'Arizona. Sei nella depressa Mahoning Valley ma puoi illuderti di essere a poche miglia dall'esplosiva San Diego, soprattutto se fuori non nevicava e se in vista non ci sono gli scheletri del passato industriale.

Il destino di Youngstown non è, tuttavia, né unico né eccezionale. Infatti, a partire dagli anni Cinquanta dello scorso secolo, le città del vecchio cuore industriale del paese sono state assassinate, con la leggerezza di un doppio movimento, dalle forze impersonali di un'economia

sempre più globalizzata e di una società impreparata a farvi fronte. Il primo movimento è stato quello della fuga dei capitali e delle persone dagli Stati nord-orientali della Manufacturing Belt (ben presto ribattezzata Rust Belt, cintura della ruggine) verso quelli meridionali e occidentali della cosiddetta Sun Belt, ovvero cintura del sole; il secondo, altrettanto venefico, è stato quello della fuga dei capitali e delle persone dalle Inner City verso il nuovo suburbio in espansione. Dopo un cinquantennio di drammatiche trasformazioni dello spazio nazionale, le Inner City della Rust Belt – le vere e incontestabili vittime di quel doppio movimento – si sono ridotte a desolanti crateri dell'urbanizzazione, altrettanti *ground zero* di un modello di sviluppo che ciclicamente produce un ammontare di macerie, fisiche e sociali, senza eguali nelle altre economie avanzate. Nell'immaginario degli americani, finirà per non esserci posto peggiore di città quali Cleveland, Detroit o Saint Louis. Città che, fino a qualche decennio prima, erano state le metropoli gloriose della mega-regione più ricca e dinamica del paese, ma alle quali l'America aveva deciso di voltare le spalle. Forse per sempre.

## II

# L'ASSASSINIO DELLE CITTÀ

### *Primo movimento: dalla Rust Belt alla Sun Belt*

«Ogni decennio il *Census Bureau* calcola il *mean center* della popolazione, che si riferisce al punto in cui un'immaginaria mappa rigida, piatta e priva di peso degli Stati Uniti si bilancerebbe perfettamente se dei pesi di identico valore venissero posizionati su di essa, in modo che ciascun peso rappresentasse la collocazione di una persona alla data del censimento», così in un rapporto dell'ente censuario federale a cura di Frank Hobbs e Nicole Stoop<sup>1</sup>. Da quando viene calcolato, il *mean center* insegue il movimento della popolazione attraverso l'America. E infatti, nel corso del XX secolo, ha continuato a migrare verso ovest e, in misura minore, verso sud. Partito nel 1900 dalla Bartholomew County, nell'Indiana, ha viaggiato per cinquant'anni in direzione del confine occidentale dello Stato. Fra gli anni Cinquanta e Settanta ha attraversato l'Illinois, per poi finire – nel 2010 – nella Texas County, nel Missouri<sup>2</sup>. Dietro il procedere virtuale del *mean center* si nascondono le biografie di decine di milioni di nativi e di migranti che, nello spazio di un secolo, hanno reso l'America più meridionale e più occidentale, sempre più *pacifica* e sempre meno atlantica, spostandone dunque il baricentro – demografico, culturale e anche politico – dalla Rust Belt verso la Sun Belt.

Nel corso del XX secolo è stato l'intero paese a crescere, eppure senza la formidabile espansione del Sud e dell'Ovest, questa crescita non sarebbe stata molto al di là delle medie degli altri paesi occidentali. Se il Nordest e il Midwest hanno visto la loro popolazione più che raddoppiare nel Novecento, il Sud ha visto la sua quadruplicarsi e l'Ovest crescere addirittura di quindici volte. Qui all'inizio del secolo c'erano quattro milioni di persone – più o meno quante oggi vivono nella sola area metropolitana di Phoenix, in Arizona – che, al 2000, erano divenute 63 milioni, un aumento di più del 1500%<sup>3</sup>. Eppure, l'egemonia del Nord sul resto del paese era parsa a lungo indiscutibile. Allo scoccare del XX secolo, Chicago e New York costituivano le punte emergenti di un sistema urbano e industriale che dal New England si estendeva verso sud fino alle spiagge del medio Atlantico e a ovest fino alle metropoli dei Grandi Laghi. Seppure in forte crescita, le città occidentali di Los Angeles, Denver e San Francisco non potevano sfidarne la primazia. Mentre negli Stati del Sud l'urbanizzazione appariva debolissima, il segno di un'economia ancora largamente agricola e in condizione di oggettiva dipendenza da quella del Nord<sup>4</sup>. Ancora negli anni Cinquanta, il geografo Edward Ullman definirà questa ineguale geografia dello sviluppo urbano ed economico con una formula semplice ed efficace. Tutt'attorno ad un'area *core* – che la matita di Ullman aveva individuato negli Stati del Nordest e del Midwest – si estendeva un'immensa area *fringe* – il Sud e l'Ovest – sproporzionatamente meno produttiva e meno popolosa. I numeri dell'economia confermavano la diagnosi di Ullman. Alla fine degli anni Quaranta, l'America concentrava nel suo *core* il 68% dell'occupazione manifatturiera e oltre il 90% del valore generato dalle cinquecento più grandi imprese industriali del paese. Anche il potenziale scientifico e tecnologico si addensava nel *core*, dove – oltre alle università più prestigiose – si concentravano anche le funzioni direttive, a partire dalle sedi delle grandi corporation che avevano scol-

pito l'immagine del loro potere negli skyline verticali e accidentati di New York, Chicago, Detroit e Philadelphia. Nell'America di allora, questo in sintesi l'argomento di Ullman, era il Nord a produrre e a comandare, rigenerando perennemente una forza che si nutriva di se stessa: la sua egemonia era talmente schiacciante da autoalimentarsi. Per il resto del paese, ovvero la sua area *fringe*, nonostante la crescita di Stati quali la California e la Florida, non restava che comportarsi, queste sono parole dello stesso Ullman, «come un branco di cani affamati che si contendono un osso secco»<sup>5</sup>. Ad appena due decenni dalla pubblicazione dell'articolo di Ullman, quella che sembrava dovesse essere la geografia eterna del paese era già molto mutata e nessuno si sarebbe azzardato a confermarne le previsioni ormai anacronistiche<sup>6</sup>. Quattro decenni dopo, invece, la sua geografia non avrebbe stupito nessuno, giacché le parti erano state ormai invertite: l'America *fringe* faceva la parte del leone, quella *core* si era ridotta al fantasma – invecchiato e sfregiato – della sua grandezza passata, con molte delle sue città perfettamente paragonabili a quel branco di cani affamati di cui aveva parlato Ullman. Ed affamate lo erano, prima di tutto, di abitanti. A partire dagli anni Sessanta, infatti, la direzione secolare dei flussi migratori si invertirà, abbandonando il Nord e l'Est a favore dell'Ovest – in larga parte ancora vergine – e del Sud che, fino ad allora, era stato oggetto di continue perdite demografiche<sup>7</sup>. Così, mentre le città del vecchio Nord affonderanno, quelle della Sun Belt prenderanno il volo. In pochi decenni, sonnolenti paesoni rurali e solitarie stazioni nel deserto si trasformeranno in grandi metropoli, seppure di un tipo radicalmente nuovo, mentre quelle che fino ad allora erano state le metropoli americane per eccellenza faranno esperienza di una singolare quanto rapida senescenza, riducendosi allo stato di campagne post-urbane le cui macerie attireranno giornalisti e telecamere da tutto il mondo. Stando ai dati elaborati dal demografo William Frey, fra il 1960 e la metà del primo decennio

degli anni Duemila, 17 aree metropolitane della Sun Belt avranno più che triplicato la loro popolazione, mentre 34 si saranno limitate a raddoppiarla. L'espansione di alcune di queste sarà letteralmente miracolosa: quella di Las Vegas crescerà tra il 1960 e la metà degli anni Duemila del 1200%, dai 127.000 ai 1.650.000 abitanti, quella di Phoenix del 412%, da 726.000 ai 3.715.000. Simmetricamente, nelle aree metropolitane del Nordest e del Midwest la crescita sarà infinitamente più lenta, o addirittura negativa: come nel caso di quella di Buffalo (-12%), Cleveland (crescita zero) e Pittsburgh (-13%)<sup>8</sup>. Un destino davvero amaro in un paese che aveva visto la sua popolazione quasi raddoppiare in poco più di mezzo secolo. Quali ragioni stavano dietro al boom della Sun Belt e alla depressione della Rust Belt? La crescita della prima era trascinata certo dal suo clima straordinariamente mite, senza il quale le nuove e abbondanti generazioni di pensionati benestanti del Nord urbano e industriale non avrebbero scelto Stati quali la Florida prima, e l'Arizona poi, per il loro dorato fine-vita. Ma anche dall'avvento dell'aria condizionata, che ora rendeva finalmente abitabili – e impiegabili, dal punto di vista produttivo – deserti e litorali dal clima tropicale. Il basso costo della terra, in un paese in cui la colonizzazione interna sembra non esaurirsi mai, ha egualmente avuto un ruolo determinante. La costruzione della rete autostradale, lo sviluppo dei collegamenti aerei e della tecnologia dell'informazione hanno poi dato il loro forte contributo alla rottura dell'isolamento dell'America *fringe* e alla svalutazione dei vantaggi agglomerativi di quella *core*<sup>9</sup>. Ma fin dagli anni Settanta, gli studiosi sono andati alla ricerca di teorie più articolate che, per esempio, tenessero conto del ruolo giocato dall'intervento statale, dalle strategie manageriali portate avanti dalle grandi corporation e, infine, dall'ordinamento federale del paese. Teorie che hanno poi alimentato l'immaginario sia delle vittime sia dei carnefici della grande rivoluzione geografica. Ad essere sottolineato è stato, *in primis*, il ruolo giocato dai gran-



di lavori pubblici avviati con il New Deal, affinché si rendessero materialmente accessibili tutti i potenziali vantaggi degli Stati del Sud e dell'Ovest, rafforzandone così la competitività nei confronti delle aree metropolitane del *core*. Senza i dollari e l'expertise delle tante agenzie federali degli anni Trenta e Quaranta – dalla Public Works Administration (Pwa) alla National Recovery Administration (Nra) – la futura Sun Belt non avrebbe mai visto la luce. Il flusso di denaro pubblico generato dal New Deal si sarebbe poi addirittura ampliato: il 60% della spesa militare fra la Seconda guerra mondiale e la Guerra fredda era, infatti, orientato verso un ristretto numero di aree localizzate nella Sun Belt<sup>10</sup>. Concentrando le attività degli apparati militare ed aerospaziale in stati quali la California, il Texas e la Florida, il governo federale faceva di quest'area la vetrina tecnologica dell'America post-bellica, stimolandone in modo decisivo lo sviluppo. «Nel West, ci sono molti più impiegati federali che cow-boy», amava dire a tal proposito lo scrittore Wallace Stegner<sup>11</sup>. Da allora in poi i rappresentanti degli Stati della Rust Belt non cesseranno mai di sottolineare lo squilibrio fra gli investimenti realizzati da Washington nel Sud e nell'Ovest e le (poche) tasse che il governo vi raccoglieva: il Nord industriale si stava scavando la fossa da solo pagando lo sviluppo della Sun Belt, era questa l'impressione diffusa fra imprese e sindacati. Più complessivamente, a partire dagli anni Cinquanta, molte delle fabbriche dell'America *core* diverranno archeologia industriale. A mutare così sarà la stessa geografia produttiva del paese. Nel periodo che va dal 1967 al 1982, la vecchia cintura manifatturiera perderà un totale di 2,3 milioni di posti di lavoro operaio, mentre nella Sun Belt se ne aggiungeranno 1,6 milioni: una tendenza protrattasi anche nei decenni successivi. Il vecchio cuore del paese si deindustrializzerà per le ragioni note, quali la nuova divisione globale del lavoro con la crescente competizione giapponese sui mercati dell'auto e degli elettrodomestici, o il cambiamento tecnologico che, con i

suoi incrementi di produttività, gettava un'ombra su alcuni dei tradizionali punti di forza della Manufacturing Belt, a partire dall'accesso ai fiumi e ad altre risorse naturali. Contestualmente, l'America *fringe* competerà con efficacia per la localizzazione non solo delle direzioni delle grandi corporation terziarie – dalle assicurazioni alle compagnie aeree, dalle televisioni ai nuovi giganti della new economy – ma anche per quella di fabbriche e officine. Con il tempo, si comprenderà che ad aprire nel Sud del paese non erano solo le fabbriche che chiudevano al Nord – accusa molto popolare negli anni Sessanta – ma anche stabilimenti concepiti da una nuova generazione dell'industrializzazione. Imprese più leggere e flessibili, con unità produttive più piccole, libere dai sindacati e attive nei settori in ascesa: dalla citata elettronica – per il cui sviluppo sarà ancora una volta centrale il ruolo del governo federale e, in particolare, del Pentagono – all'industria alimentare, fino a quella degli idrocarburi<sup>12</sup>. Il differenziale fra la struttura dei costi dell'America *core* e quella dell'America *fringe* sarà, inoltre, una condizione indispensabile al dispiegarsi della rivoluzione geografica. Con il saggio di profitto in picchiata nel settore industriale, a causa della crescente pressione operaia e dell'apertura dei mercati – osservavano Barry Bluestone e Bennett Harrison in *The Deindustrialization of America*, un classico tra gli studi sulla Rust Belt –, la strada più battuta dai manager non poteva che essere quella di trovare usi più remunerativi per i capitali investiti, oppure di ridurre i costi di produzione, fronteggiando così la crescente competizione internazionale<sup>13</sup>. Era, infatti, proprio negli Stati della futura Rust Belt che si trovava la classe operaia meglio pagata del mondo, tanto da trasformarsi *de facto* in una classe media che aveva trovato nell'accesso diffuso e precoce alla proprietà immobiliare e alla motorizzazione individuale i simboli del suo benessere e della sua integrazione in un capitalismo che, allora, sembrava una formidabile macchina di integrazione sociale<sup>14</sup>. Tutto questo era anche l'esito della forza sin-

dacale dei lavoratori. «Gli accordi iniziali fra la *General Motors* e la *United AutoWorkers of the World* (UAW) – ricordavano ancora Bluestone e Harrison – erano fatti nel 1937 di una pagina e mezzo contenente una sola misura: il riconoscimento dei sindacati. Al 1979, invece, il contratto GM-UAW, con il suo ampio ventaglio di misure, era fatto di migliaia di pagine stampate in caratteri proverbialmente infinitesimali»<sup>15</sup>. Le dimensioni del contratto rappresentavano fedelmente la ricchezza del suo contenuto, fatta anche di quei costosi piani sanitari e pensionistici che General Motors aveva nel tempo concesso ai suoi dipendenti. In cambio della rinuncia alla conflittualità sindacale in stile europeo, le imprese accordavano un paternalismo moderno e generoso fortemente radicato nel territorio e nella comunità operaia di riferimento. Come nel caso del microcosmo modellato dalla Maytag, un'impresa produttrice di elettrodomestici che nella perfetta *company-town* di Newton, nello Stato dell'Iowa, occupava direttamente poco meno di un terzo della popolazione e dove, ricorda Richard Longworth, «ogni anno si incoronava la *Maytag Queen* allo *Stadio Maytag* che si trovava nel *Maytag Park*; dove i ragazzini potevano andare a nuotare nella piscina *Maytag* ed ottenere delle borse di studio *Maytag* se andavano al college (sempre che non andassero subito a lavorare alla *Maytag*); dove le massaie poi potevano comprare il formaggio *Maytag*, prodotto dal locale caseificio *Maytag*»<sup>16</sup>. Un modello che andava bene in una fase di alti profitti e di relativa chiusura dei mercati ma che, a partire dagli anni Settanta, era destinato ad essere messo radicalmente in discussione, come, infatti, avvenne<sup>17</sup>. In questo contesto, dunque, il mondo sideralmente diverso eppure sempre più prossimo degli Stati della Sun Belt costituiva un'occasione preziosa per tagliare i costi. Delocalizzando la produzione certo, ma anche solo minacciando di farlo. Il ricatto di chiudere e trasferirsi altrove era spesso sufficiente a piegare la forza operaia, costringendo i sindacati a dolorose concessioni. Nel caso in cui, invece, la deloca-

lizzazione avvenisse per davvero, i risparmi per i manager erano davvero abbondanti. Nel 1974, mentre nel Michigan – Stato leader nella produzione automobilistica – un operaio metallurgico guadagnava circa 5 dollari e mezzo l'ora, nel Texas la paga oraria si riduceva a poco più della metà, vale a dire a meno di 2 dollari e 90. Sempre nello stesso anno, se nel primo il tasso di sindacalizzazione era di oltre il 38%, nel secondo si fermava a poco più di un terzo, ovvero al 13%. Questo anche perché il Texas – lo Stato simbolo della Sun Belt originaria, quella emersa negli anni Cinquanta e Sessanta – era un cosiddetto *right-to-work state*, vale a dire uno Stato nel quale i diritti sindacali non erano riconosciuti e le organizzazioni sindacali non potevano neanche sognarsi la forza politica che in decenni di lotte avevano invece accumulato nei vecchi stati industriali. Il maggiore costo del lavoro non era poi l'unica voce che rendeva sempre meno conveniente fare business o anche semplicemente vivere a New York o a Detroit. Negli anni Settanta, anche la pressione fiscale era qui nettamente più elevata rispetto al Sud e all'Ovest: se a New York si pagavano in media 841 dollari di tasse l'anno e a Boston 695, a Houston, ad esempio, ci si fermava appena a 175<sup>18</sup>. C'erano poi i costi legati alla legislazione ambientale, sufficientemente avanzata nella Rust Belt e invece praticamente assente nella Sun Belt, dove, tra l'altro, era conveniente investire non solo per quello che si risparmiava ma anche per quello che si guadagnava, dalle casse pubbliche prima ancora che dai consumatori. I tanto decantati regimi urbani *laissez-faire* delle città della Florida, del Texas o del Nevada che – come vedremo – si sarebbero di lì a poco diffusi per emulazione nello stesso Nord fino ad allora *quasi*-socialdemocratico, in realtà non si limitavano a *lasciar fare*, ma concedevano anche contributi generosissimi in modo da convincere le imprese a trasferirsi sul proprio territorio. Nel tempo, si svilupperà infatti una generalizzata «guerra interstatale» per l'attrazione degli investimenti, in cui gli Stati e le città della Sun Belt offriranno

un cocktail micidiale fatto di tasse bassissime, sindacati inesistenti nonché di generosi contributi pubblici. Una guerra di cui le imprese impareranno presto ad approfittare, abbandonando in massa le vecchie città industriali.

*Secondo movimento: dall'Inner City al suburbio*

È la fine degli anni Sessanta. George Kellerman ha appena ricevuto dalla grande corporation per la quale lavora l'allettante proposta di un nuovo incarico, che implica uno stipendio più alto, ma anche un trasferimento a New York. Entrambe le prospettive eccitano George che, quindi, decide di partire, accompagnato da una moglie egualmente eccitata, alla volta di New York, dove discuterà i dettagli della proposta con i dirigenti dell'azienda. Lasciata la loro impeccabile casa suburbana, i coniugi Kellerman incorrono in una serie interminabile e grottesca di sventure. Arrivati a New York in piena notte, reduci da un viaggio estenuante e costellato di incidenti, si ritrovano in una città inondata dalla spazzatura e paralizzata da uno sciopero selvaggio di tutti i mezzi di trasporto. Rifiutati da tutti gli alberghi, finiscono per essere vittime di crimini e raggiri di ogni tipo, culminanti in una rapina con annesso rapimento. Dopo una nottata passata all'aperto fra le insidie di Central Park – allora uno dei luoghi più pericolosi della città – i coniugi Kellerman riescono finalmente a salire su un taxi, il quale è però violentemente attaccato dai partecipanti ad una manifestazione di protesta. Ottenuta, infine, una stanza d'albergo, George Kellerman riuscirà – seppure sporco, malvestito e ancora atterrito – a presentarsi in orario al suo appuntamento. La storia dei Kellerman è quella interpretata da Jack Lemmon e Sandy Dennis in *The Out-of-Towners*<sup>19</sup>, un'esilarante commedia di successo prodotta nel 1970. Il film restituisce con nitidezza l'immagine allora diffusa di grandi metropoli ostaggio del crimine, imbrattate dal degrado, scosse da continue manifestazioni politiche e immobilizzate dagli scioperi, nonché

di una classe media bianca terrorizzata da città nelle quali non riesce più a riconoscersi. È il finale stesso a evocare ancor più direttamente lo *Zeitgeist* di quei decenni convulsi dell'America novecentesca: pur di non avere a che fare con la New York collassante di allora, George Kellerman rinuncia, infatti, a soldi e carriera, e decide di tornarsene con la moglie Gwen nella loro casetta suburbana, dove assieme ai figli potranno vivere al riparo dalle insidie di una vita urbana sempre più pericolosa.

Dal dopoguerra in avanti saranno decine di milioni gli americani pronti a rinunciare alla città, proprio come i Kellerman. Prima ancora che l'America migrasse verso sud e verso ovest, gli abitanti delle sue città prendevano a migrare in massa verso il nuovo suburbio in costruzione. Nel 1970, gli Stati Uniti saranno già divenuti una nazione suburbana, con la maggioranza relativa della sua popolazione residente in una qualche contea suburbana delle centinaia di aree metropolitane del paese<sup>20</sup>. Anche in questo gli Stati Uniti saranno eccezionali, rivelandosi i primi – e restando in larga parte gli unici – a fare del suburbio la modalità prevalente di insediamento umano e ancor di più ad abbandonare *de facto* molte delle vecchie città industriali del paese. Una tendenza che da allora in poi, appena incrinata nel corso delle recessioni economiche, non è mai stata messa in discussione<sup>21</sup>. Questo secondo movimento – dalle Inner City al suburbio –, probabilmente ancor più importante del primo, ispirerà la cultura e le modalità di organizzazione dello spazio. Le nuove città della Sun Belt saranno più suburbane che urbane<sup>22</sup>. Le storiche Inner City dell'America *core* si troveranno a pagare così un prezzo doppio, proprio come il movimento che le stava uccidendo: ai loro suburbi in espansione cederanno abitanti, attività economiche, gettito fiscale, come in una crisi emorragica senza fine; allo stesso tempo dovranno accettare perfino l'idea di non essere nemmeno un modello per le nuove città che si stavano allargando nel West e nel Sud<sup>23</sup>. Phoenix, Los Angeles e Las Vegas assomiglieranno

più a immensi suburbi che ad aree metropolitane strutturate attorno a un nucleo storico riconoscibile e riconosciuto. Il forte orientamento centrifugo dello sviluppo urbano in America non è una novità degli ultimi sessant'anni. Fin dall'inizio dello scorso secolo, le città americane sono state trasformate e riorganizzate da ondate successive di decentramento che hanno proiettato abitanti e attività economiche sempre più lontano dai nuclei originari. Nella mappa di Chicago disegnata nel 1928 da Ernest Burgess, uno dei fondatori della sociologia urbana, l'anello più remoto era quello del nuovo suburbio popolato da classi medie che già allora si lasciavano alle spalle una Inner City caotica e sovrappopolata e, soprattutto, dominata da gruppi sociali visti come «pericolosi»: immigrati e classe operaia, prima di tutto<sup>24</sup>.

Già nel boom edilizio degli anni Venti, il suburbio delle prime novantasei città del paese si espanderà ad un tasso doppio rispetto a quello delle aree centrali: oltre il fitto reticolo delle *tennement houses* dei quartieri di immigrazione e degli *apartment buildings* dei quartieri della *upper class*, si espanderanno così le prime comunità suburbane<sup>25</sup>. Se in origine saranno tranvie e ferrovie urbane a permettere il decentramento, in seguito sarà l'automobile a portarlo verso un'altra scala. Già prima della Seconda guerra mondiale, in molte delle città di quella che diverrà la Rust Belt, il pendolarismo sarà, per una parte crescente della classe media, un'esperienza quotidiana: si viveva nel suburbio, si lavorava fra i grattacieli di Downtown dove si faceva anche shopping e, infine, ci si distraeva nei vivaci distretti culturali delle vecchie città storiche. Luogo di residenza e luogo di lavoro si erano scissi. E per sempre. Seppure non per la classe operaia che, invece, rimaneva ancorata nel vecchio mondo del cosiddetto quartiere organico, dove poteva capitare che si vivesse, si lavorasse e si facesse la spesa ancora a distanza di poche centinaia di metri<sup>26</sup>. Ma sarà con gli anni Cinquanta che il sogno suburbano diverrà a portata di molti: non solo delle classi medie superiori,

ma anche per i ceti impiegatizi e per la classe operaia. La *single-family* o *detached house* dotata di qualche decina di metri quadri di prato – nel quale poter organizzare il barbecue domenicale o il caffè all’aperto con i vicini – diverrà il simbolo per eccellenza dell’integrazione di un’America ricca, ottimista e dominatrice. Uno dei veicoli più potenti di quello che successivamente sarà definito il *soft-power*<sup>27</sup> del modello americano.

Non casualmente, nel 1959, Richard Nixon sceglierà proprio la riproduzione di una casa suburbana in *ranch-style* esposta alla National American Exhibition di Mosca quale scena di un suo famoso panegirico, pronunciato proprio di fronte ad uno scettico Nikita Krusciov, sulla superiorità dell’«american way of life»<sup>28</sup>. La suburbanizzazione del paese, come l’ascesa della Sun Belt, non sarà un miracolo del mercato. Certo, a sospingerla c’erano potenti fattori demografici, quali il ritorno a casa dei soldati e, più complessivamente, l’affacciarsi sul mercato di generazioni che per un ventennio, dal 1945 alla metà degli anni Sessanta, vedranno salire ai massimi storici sia i tassi di nuzialità che quelli di fecondità. Le famiglie del «baby-boom» avranno bisogno di tante nuove case e, soprattutto, di un tipo di casa che esprimesse al meglio i valori di un modello di vita centrato sulla famiglia mononucleare e il suo confortevole focolare. Ma a rendere possibile il boom suburbano sarà anche una precisa volontà politica che, con largo consenso bipartisan, sarà incubata negli anni del New Deal per affermarsi pienamente nel dopoguerra, sopravvivendo, con qualche correzione, fino ad oggi. Le politiche del governo perseguiranno l’obiettivo di aumentare esponenzialmente il numero di americani in possesso di un’abitazione. La proprietà della casa diventerà – secondo una formula corrente – la «spina dorsale» della società e dell’economia americane: le fondamenta insostituibili sulle quali costruire la stabilità del nucleo familiare e del vicinato, la sicurezza finanziaria di intere generazioni e l’esercizio delle responsabilità civiche<sup>29</sup>. Fra



il 1934 e il 1972, il tasso di proprietà immobiliare passerà dal 44 al 63 %. Nel mezzo c'era senza dubbio una ricchezza nazionale prodigiosamente accresciutasi, ma anche un salto da 5 a 45 miliardi di dollari in mutui immobiliari garantiti dalla Federal Housing Administration<sup>30</sup>. Queste garanzie e facilitazioni non andavano però a beneficio degli acquirenti qualsiasi di un immobile qualsiasi, collocato in un quartiere qualsiasi. «Centrali nella pratica della FHA – ricorda Bob Beauregard – erano le direttive che scoraggiavano i creditori dall'utilizzare il programma nella gran parte dei quartieri urbani. Gli sviluppi suburbani in aree libere, invece, non incontravano ostacoli»<sup>31</sup>. L'investimento solido e vantaggioso – era questa la convinzione implicita del governo e degli istituti finanziari – era quello in un immobile di tipo suburbano di nuova costruzione che fosse situato in un contesto fortemente omogeneo sia dal punto di vista razziale sia dal punto di vista sociale. Che poi, spesso, erano due facce della stessa medaglia. Quindi, di mutui garantiti dal governo a favore dell'acquisto di appartamenti situati in quartieri urbani se ne vedranno sempre meno<sup>32</sup>.

Oltre che nel sostegno all'espansione del mercato immobiliare, il governo federale giocò un ruolo insostituibile nella predisposizione allo sviluppo e al popolamento di territori fino ad allora ineditati. Se attorno alle città americane, e in particolare a quelle della futura Rust Belt, non fossero state edificate bretelle autostradali che collegavano le nascenti aree metropolitane al resto del paese e alla Inner City di riferimento, i promotori immobiliari delle casette suburbane non avrebbero avuto vita facile. Grazie ai fondi del «National Interstate Highways and Defense Act» del 1956, si avviò la realizzazione di migliaia di chilometri di nuove autostrade che, secondo gli ideatori della legge, avrebbero facilitato la dispersione degli abitanti e gli interventi di emergenza in caso di un attacco atomico<sup>33</sup>. Quello che capitò, ben più prosaicamente, è che grazie alla rete autostradale – e alle sue *belt-ways*, i progenitori delle

nostre tangenziali – aree agricole e naturali fino ad allora prive di collegamenti con le città ma con esse confinanti divenivano improvvisamente e vantaggiosamente edificabili. In pochi minuti di automobile, il capofamiglia – quel giovane maschio (bianco) con completo e valigetta, che rappresentava agli occhi di William Whyte l'incarnazione perfetta del nuovo tipo antropologico dell'*Organization Man*<sup>34</sup> – poteva raggiungere il suo ufficio, spendervi una giornata di lavoro e poi tornare a casa, dove avrebbe trovato una moglie soddisfatta della sua dorata e super-equipaggiata reclusione domestica. Oltre la quale si estendeva il paesaggio sempre uguale di una delle tante Levittown, è questo il nome di un arcinoto sviluppo suburbano sorto a Long Island presso New York, moltiplicatesi nel lungo dopoguerra al di là dei confini delle Inner City<sup>35</sup>, ovvero la ripetizione seriale di migliaia di casette unifamiliari dalla forma e dai colori identici, decorate da un verde innaturale e scandite da qualche scuola o centro commerciale. Quantomeno nella loro forma più media, quella riservata alla *working class* e alle frazioni inferiori della *middle class*, era questa la potente immagine di omologazione (o forse di integrazione) offerta dalla nuova America suburbana<sup>36</sup>. Complessivamente, l'esito di questa politica sarà un colossale spostamento di capitali dalle Inner City – il cui mercato deperirà velocemente – al suburbio che, viceversa, vedrà crescere i propri valori immobiliari in modo stabile e consistente. Uno spostamento che sarà poi capace di autoalimentarsi: con il calo degli investimenti, le Inner City declineranno sempre più velocemente, innescando così la miccia di un nuovo ciclo di disinvestimento, cui corrisponderà un nuovo ciclo di investimento nella costruzione di nuovi suburbi progressivamente più distanti da città ulteriormente degradate e impoverite.

I prezzi delle case riflettevano gli andamenti demografici. A partire dagli anni Cinquanta, nelle aree metropolitane del Nordest e del Midwest del paese, a fronte della forte crescita demografica delle contee suburbane, si regi-

strerà infatti il contrarsi della popolazione delle Inner City. A cambiare – in modo drammatico – sarà anche la loro composizione sociale e, ancor di più, quella razziale. Fino agli anni Sessanta, la cosiddetta *great migration* spingerà milioni di afro-americani verso le città industriali – che diverranno ben presto post-industriali, lasciandoli quindi disoccupati – del Midwest e del Nordest<sup>37</sup>. L'avvicendamento di massa fra bianchi in fuga verso il suburbio e afro-americani in arrivo dal Sud nelle Inner City – che darà vita a una prima ondata di città cosiddette *majority-minority*, nelle quali saranno i primi a essere una minoranza – diventerà la norma in quasi tutte le città dell'America *core*. Non è certo facile capire quale sia stato il movente più potente del cosiddetto *white flight* – così è stato definito il moto di massa delle classi medie bianche dalle Inner City in direzione del suburbio –, se quello «negativo» della volontà di fuggire da città e quartieri sempre più dominati dagli afro-americani, o quello «positivo» di riservarsi una migliore soddisfazione delle proprie esigenze e ambizioni abitative. Realisticamente, questi due moventi facevano parte di un tutto inscindibile: avere un'abitazione migliore e vivere in un contesto socialmente e razzialmente omogeneo erano, agli occhi di tanti, delle ottime ragioni per lasciare la città alla volta del suburbio. Per gli afro-americani, viceversa, sarà per lungo tempo impossibile partecipare alla fuga dalle città. La discriminazione razziale era all'ordine del giorno, sia nella concessione dei prestiti sia nella vendita vera e propria delle abitazioni in contesti nei quali la presenza afro-americana non era né prevista né gradita, vale a dire nella quasi totalità dei nuovi sviluppi suburbani. Non a caso, al 1965, il 98% delle abitazioni acquistate per mezzo di mutui agevolati dalla Federal Housing Administration erano di proprietà di bianchi. Anche questo costringerà gli afro-americani a espandersi, almeno fino agli anni Settanta, quasi esclusivamente nelle Inner City. I confini dei vecchi «ghetti urbani», quindi, non reggeranno più e le famiglie di colore inizieranno a presentarsi sempre più

numerose in quartieri fino ad allora completamente bianchi. I «pionieri» diventeranno poi eserciti, determinando la «transizione razziale» di interi quartieri<sup>38</sup>.

Questo processo di «invasione» e di successione razziale, largamente determinato dalle pratiche discriminatorie di cui erano vittime gli afro-americani e dagli istinti razzisti di buona parte della maggioranza bianca, ha fatto sì che – limitandoci a due soli esempi – la componente afro-americana passasse in pochi decenni dal 16% all'81% a Detroit e dal 24% ad oltre il 63% a Baltimore. Un avvicendamento di popolazioni che non sarà indolore: almeno fino agli anni Sessanta, in molte città industriali, la «linea del colore» sarà difesa strenuamente da organizzazioni di quartiere dal sapore schiettamente razzista che cercheranno di impedire l'espansione afro-americana<sup>39</sup>. Tentativi che, nella stragrande maggioranza dei casi, saranno destinati al fallimento rendendo la Rust Belt urbana sempre più *black*. E, grazie a questo vantaggio demografico, l'onda lunga dell'ascesa politica degli afro-americani condurrà qui alla conquista di molti municipi: nel 1967 a Cleveland e Gary, nel 1970 a Newark, nel 1973 a Detroit e, nel 1983, a Chicago. Un successo dal sapore beffardo. Migrando nel suburbio, i bianchi avevano «votato con i piedi», dirà qualcuno con amaro sarcasmo, lasciando ai nuovi sindaci e alle maggioranze afro-americane che li avevano eletti città trasformatesi in trappole, poiché fatte di povertà, disoccupazione e delinquenza. Sulla loro strada, i nuovi sindaci della Rust Belt troveranno infatti soprattutto macerie, quelle della deindustrializzazione, i cui numeri, per valutarne appieno la portata, vanno iscritti nella vita reale delle città. Limitiamoci qui a un solo decennio, quello terribile che va dal 1970 al 1980. Nella sola New York, in quei dieci anni, nel settore manifatturiero andranno perduti 171.000 posti di lavoro, a Detroit saranno 89.000 e a Philadelphia 75.000. In nessuno dei tre casi, come invece accadrà altrove, il lavoro industriale bruciato entro i confini amministrativi delle città sarà recuperato

nel suburbio<sup>40</sup>. Provate a immaginarvi l'effetto aggregato di numeri simili sul delicato equilibrio economico e sociale di una città: pensate ai redditi perduti, ai mutui sospesi e alle case ipotecate, ai negozi che non hanno più clienti e alle casse comunali dissanguate dalle spese per l'assistenza sociale. Proiettate tutto questo su un paesaggio urbano che vi è familiare e fate delle ipotesi su come cambierebbe se accadesse quello che è accaduto alle città della Rust Belt. Le grandi rivolte razziali, la distruzione incendiaria di molti vecchi quartieri urbani – realizzata a fini speculativi, come nel caso di Youngstown – e, infine, la crisi fiscale delle amministrazioni comunali faranno poi il resto, compromettendo definitivamente l'immagine delle vecchie città industriali<sup>41</sup>. Il loro dissesto finanziario diventerà proverbiale. Con una popolazione ridotta e impoverita e attività produttive in forte contrazione, il gettito fiscale a disposizione dei municipi prenderà, infatti, a precipitare, soprattutto a partire degli anni Settanta e Ottanta, quando prima le amministrazioni di Richard Nixon e ancor più quelle di Ronald Reagan dichiareranno guerra alle Inner City, cancellando programmi sociali e tagliando stanziamenti federali introdotti negli anni di Kennedy e di Johnson<sup>42</sup>. Quando il Sindaco di New York sarà costretto, nel 1975, a dichiarare bancarotta, il presidente Gerald Ford – lo sfortunato successore di Nixon – gli negherà platealmente l'aiuto del governo federale. E lo farà in un discorso pubblico: immagine perfetta di un paese che, senza pudore, voltava le spalle alle più gloriose delle sue metropoli. «Ford to city: drop dead!» – «Ford alla città: crepa!» – strillava incredulo il titolo del «Daily News» il 30 ottobre di quell'anno<sup>43</sup>.

Ma se le sorti di New York, a partire dagli anni Ottanta, si risolleveranno, quelle di gran parte delle città della Rust Belt saranno invece segnate per sempre. Con il tempo, a consolidarsi, nell'immaginario nazionale, sarà così una rappresentazione delle vecchie città industriali ben più cruda di quella offerta dalla New York dei coniugi Keller-

man e dalle loro esilaranti disavventure. A prevalere sarà la Newark di *Pastorale americana*<sup>44</sup> – descritta da Philip Roth come una città funerea sconvolta dalle rivolte razziali e abbandonata dalle sue fabbriche – o quella violenta e senza speranza dei film, quasi sempre mediocri se non pessimi, di un nuovo genere cinematografico, quello del «poliziesco della crisi urbana». Si tratta soprattutto di pellicole in cui, come in *Fort Apache. The Bronx*<sup>45</sup> – un brutto film del 1981 salvato dalla presenza di Paul Newman –, i quartieri urbani in crisi diventano teatri di guerra dove, fra i detriti accumulati da incendi dolosi e demolizioni, a vincere sono il crimine e la tossicodipendenza di massa. Patologie che, al di là della retorica moralista della nuova destra, tradivano l'emergere non solo di una nuova questione sociale, ma anche razziale e urbana. Negli anni Settanta diverrà definitivamente chiaro che, nella grande corsa alla suburbanizzazione di massa e alla terziarizzazione dell'economia, l'America aveva abbandonato nelle Inner City della Rust Belt i più poveri e vulnerabili dei suoi cittadini. Privi di titoli di studio, esclusi da un mercato del lavoro sempre più avaro, ulteriormente impoveriti dal degrado generalizzato dei quartieri in cui vivevano – o meglio sopravvivevano – e spesso ostaggi di un'economia criminale che reclutava bambini e adolescenti, milioni di abitanti delle Inner City in declino – in maggioranza afro-americani – si ritroveranno confinati nel margine più estremo e remoto della vita della nazione: un destino insolito per chi viveva proprio nel cuore delle sue più grandi metropoli. Nelle città della Rust Belt prenderà forma un nuovo ghetto, decisamente meno benigno di quello della prima metà del secolo. Non sarà l'Harlem del jazz, o la Bronzeville dinamica e interclassista della Chicago dei primi anni del Novecento raccontata in *Black Metropolis*<sup>46</sup>. Ma quello che i ricercatori più militanti definiranno addirittura come *hyper-ghetto*, ossia una forma radicale di esclusione sociale e segregazione razziale allevata nel grembo urbano dell'America post-industriale<sup>47</sup>. Negli anni Novanta, il sociologo William

Julius Wilson tornava nella stessa Bronzeville, a Chicago, dove trovava una realtà tragicamente mutata: se nel 1950 la grande maggioranza dei maschi afro-americani che vivevano nell'area aveva un lavoro, quarant'anni dopo a imporsi era invece la disoccupazione di massa, strutturale e di lunga durata<sup>48</sup>. Lo smantellamento delle grandi fabbriche aveva determinato la chiusura dei piccoli negozi, delle banche e delle altre attività alimentate dai salari pagati dalle imprese: assieme alle fabbriche, osservava Wilson, si era ormai liquefatta l'intera «organizzazione sociale» di quartieri che divenivano così il terreno d'elezione di un nuovo protagonista dell'immaginario sociologico della nazione: quello della cosiddetta *underclass*<sup>49</sup>. Si tratta della versione post-industriale del sotto-proletariato, composta da quella che con ironia sarà definita la sua «santa trinità», fatta dai personaggi irrinunciabili della *welfare mom* – la giovane madre single dipendente dall'assistenza pubblica –, del tossicodipendente e dell'ex carcerato<sup>50</sup>. Figure sulle quali, tuttavia, si imponeva quella del giovane afro-americano disoccupato che, ancora secondo Wilson, era il vero escluso nell'America degli anni Ottanta. Privi delle competenze richieste nel nuovo mercato del lavoro terziarizzato, milioni di giovani si trovavano a vivere nel luogo sbagliato al momento sbagliato, lontano dai vivaci mercati del lavoro suburbani, in quartieri dove la povertà raggiungeva livelli parossistici, anche perché oltre ai bianchi – con l'allentarsi delle discriminazioni razziali sul mercato immobiliare suburbano – parte della classe media afro-americana era partita alla volta del suburbio<sup>51</sup>. Negli anni Ottanta, alcune delle metropoli della Rust Belt sembreranno essersi definitivamente scisse in due dimensioni parallele, fra le quali gli scambi saranno un'eccezione. Da una parte una Inner City povera e nera, dall'altra un suburbio ricco e bianco: l'eredità della discriminazione e della segregazione razziale si sarà allora pienamente dispiegata su scala metropolitana<sup>52</sup>. Con la nascita delle cosiddette «Edge City» e dei «Technoburb»<sup>53</sup>, il suburbio residenziale si trasformava

in una forma alternativa di urbanità nella quale si poteva vivere, fare acquisti e lavorare senza neanche sospettare l'esistenza della vecchia – ed ora decrepita – Downtown. E i pendolari – questa volta sia maschi sia femmine – ora coprivano quotidianamente lunghi percorsi «periferici» che li portavano da una Edge City all'altra: per andare al lavoro, al supermercato oppure al cinema<sup>54</sup>, vivendo come se le vecchie Inner City e i loro abitanti quasi non esistessero.

### *L'«hard-core» del declino*

Eppure le tendenze che abbiamo descritto non sono necessariamente immutabili. Con la grande recessione del 2008 lo *shrinkage* sembra infatti partito dalle piane innestate del Michigan per sbarcare nei deserti e nelle coste urbanizzate dell'Arizona e della Florida: per la prima volta dopo decenni la corsa della Sun Belt pare essersi arrestata<sup>55</sup>. Oltre al rallentamento della proverbiale mobilità geografica degli americani, è il collasso dei settori ad alta intensità di manodopera – come quello edilizio – ad aver affievolito il richiamo migratorio delle metropoli della Sun Belt, raffreddandone la febbre demografica. Nelle aree metropolitane del Sud e dell'Ovest, le macerie sono quelle lasciate dall'implodere della bolla immobiliare degli anni Duemila: non vecchie case operaie e fabbriche dismesse come nella Rust Belt, ma sterminati sviluppi suburbani nuovi di zecca, in gran parte sequestrati dalle banche e intrappolati negli squassati mercati immobiliari di California, Nevada, Arizona e Florida. Nella classifica dei pignoramenti, tuttavia, le città della Rust Belt arrivano subito dopo le capitali del boom. Numeri che non stupiscono quando si scopre che, nel caso di Cleveland per esempio, un quarto degli acquisti immobiliari e dei rifinanziamenti era stato realizzato per mezzo di quell'arma di distruzione di massa – la definizione è di Warren Buffett – che sono stati i mutui e i prestiti sub-prime<sup>56</sup>. A Cleveland, come altrove nella Rust Belt, si è così scoperto che un mercato



già debolissimo era in gran parte drogato. Nella città e nel suo suburbio, le migliaia di case ipotecate e ora vuote si aggiungono a quelle inghiottite da decenni di declino<sup>57</sup>. Se per la Sun Belt si è trattato del brusco risveglio da un lungo boom, per la Rust Belt è stata, invece, una crisi nella crisi. Tanto da confermare il destino di declino da tempo diagnosticato. È qui che si è cristallizzato un gruppo di città e aree metropolitane che paiono esser state espulse per sempre dalla corsa dello sviluppo, restando ai margini delle principali tendenze demografiche che interessano il resto del paese. Quello che con Bob Beauregard potremmo definire l'*hard-core* dell'*urban shrinkage*<sup>58</sup>. Una categoria entro la quale lo studioso americano raccoglie le città che hanno perso abitanti per sei decenni consecutivi, riducendosi in molti casi alla metà della loro popolazione del dopoguerra. Città che sono rimaste escluse da quello che, negli anni Novanta, era stato definito come l'Urban Revival. Che aveva visto diverse città della costa nord-orientale liberarsi dalla condanna della Rust Belt in virtù del loro ruolo più o meno globale e di un'economia diversificata. Grazie a masse di immigrati, creativi e colletti bianchi di nuova generazione – almeno così racconta l'interpretazione più diffusa – sono riuscite ad attraversare il guado fra il vecchio mondo industriale e quello nuovo, prevalentemente immateriale. Da un lato gli immigrati impiegati nei servizi indispensabili all'edonismo dei nuovi ceti affluenti, dall'altro gli stessi nuovi ceti affluenti indispensabili agli immigrati che per loro lavorano: questo scambio, per la verità non sempre equo, avrebbe permesso ad alcune città di uscire dall'abisso degli anni Settanta<sup>59</sup>.

La Rust Belt originaria si è, quindi, scissa: da una parte chi ce l'ha fatta a compiere il salto verso la nuova economia, dall'altra chi, invece, non ce l'ha fatta<sup>60</sup>. Fra gli sconfitti stanno molte città del Midwest che assomigliano a un salto all'indietro nel tempo: un'America in bianco e nero, con pochissimi immigrati a fare da *buffer* fra le due componenti tradizionali. Ma anche a un salto nel futuro

prossimo, con una popolazione sempre più anziana e con famiglie sempre meno numerose<sup>61</sup>. E recentemente il problema non è stato più semplicemente la dissoluzione delle Inner City. Oggi a stagnare e declinare – con un'intensità fino ad ora mai incontrata – sono intere aree metropolitane. Da queste parti è l'intero territorio che ha cessato – o quasi – di crescere. A ben vedere, l'*hard-core* dell'*urban shrinkage* è fatto non solo di Inner City in caduta libera, ma anche di aree metropolitane depresse<sup>62</sup>. Ed è in questo mondo in declino terminale che, dopo decenni di terapie fallimentari, ad affacciarsi è un nuovo modo di guardare alle macerie. In un bel pezzo d'America, il culto incondizionato della crescita sembra aver lasciato il suo posto al dubbio. E se dalle macerie non dovesse mai risorgere nulla? Una domanda che da tempo risuona dalle parti di Youngstown. Ma a far notizia è soprattutto la risposta che, a questa domanda, si sono dati gli stessi leader della città.

### III

## EUTANASIA O RESURREZIONE?

«Dopo aver aspettato trent'anni che qualcuno ci salvasse – mi dice Bill D'Avignon – l'impresa di turno o qualche contratto con il ministero della Difesa; dopo l'ennesima elezione in cui i candidati agitavano nuovamente un assegno falso che puntualmente svaniva nel nulla, abbiamo finalmente capito che dovevamo fare da noi». Cambiare un piano regolatore vecchio di cinquant'anni, approvato all'acme dell'età dell'oro del capitalismo industriale, era una grande occasione per raccontarsi e raccontare una nuova storia. Nel 2002, l'amministrazione comunale di Youngstown dà il via all'elaborazione del nuovo piano strategico della città, decidendo di affidarne la gestazione allo studio di progettazione Urban Strategies, con sede a Toronto. Una decisione fra il virtuoso e l'inevitabile: disanguinato dai tagli al personale, il dipartimento di urbanistica del Comune è rimasto ormai solo con tre persone, assessore compreso. In anni di retorica della partecipazione, i planner canadesi propongono di formulare i principi fondamentali del nuovo piano prima con un gruppo sufficientemente esteso di leader locali – circa duecento, fra dirigenti politici e sindacali, sacerdoti, responsabili associativi e attivisti di quartiere –, passando successivamente al confronto con l'insieme dei residenti.

Fra grandi assemblee cittadine e riunioni di vicinato, nei tre anni che vanno dal 2002 al 2005, più di 5000

persone si ritrovano a partecipare, pur in forma diversa, all'elaborazione del piano. Per la prima volta, gli anziani operai delle fornaci sono messi a contatto con blogger e militanti della nuova era. L'instaurarsi di una quasi democrazia radicale in una terra segnata da una lunga storia di caste e criminalità, grandi affari mafiosi e corruzione politica suona prima di tutto come una provocazione: fra i ruderi abbandonati di Youngstown non vigeva più soltanto la legge di politici corrotti, come Jim Traficant, che scambiavano prigionieri per voti, mentre altri, dalle parti di Wall Street, scambiavano prigionieri per dollari. Le persone potevano ritrovarsi e parlarsi al di là del senso di disperazione e degli ammiccanti ricatti dei suoi imprenditori politici. Fra le ambizioni partecipative di planner progressisti e del loro stuolo di facilitatori, dietro alle centinaia di riunioni, si nascondeva anche la difficoltà insormontabile di indicare una prospettiva di sviluppo a una città universalmente data per morta e sepolta. I principi partoriti da tanto lavoro saranno semplici, quasi banali: accettare la drastica riduzione della popolazione, arrendersi alla fine dell'acciaio – scomparso da più di 25 anni –, investire in nuove attività economiche innovative, migliorare la qualità della vita e allargare la partecipazione dei residenti. Il tutto per una Youngstown che si vuole *cleaner and greener*, più pulita e più verde<sup>1</sup>.

L'idea più potente che emerge da workshop e assemblee è quella del sanare le ferite di Youngstown con la cura del cosiddetto *smart shrinkage*, ossia il decrescere e il restringersi con abilità, intelligenza e una discreta dose di virtuosismo: potremmo tradurre così l'efficace formula americana<sup>2</sup>. Ma come fare a ridursi? «Nel repertorio di urbanisti e pianificatori, non ci sono molte tecniche per gestire la decrescita», mi dice Hunter Morrison. «Per esempio è molto difficile ripensare i terreni abbandonati ma anche gestirli dal punto di vista giuridico». Inoltre, l'idea di decrescere è così aliena alla cultura americana da essere inevitabilmente stigmatizzata. «La realtà è che

con ogni probabilità non torneremo mai a espanderci – continua Morrison – siamo in una regione a crescita lentissima e l’Ohio nord-orientale, dove siamo noi, con le sue fabbriche va addirittura peggio. E poi, siamo un’Inner City che, per definizione, versa in condizioni ancor più drammatiche di ciò che la circonda. Se la crescita è sempre il bene assoluto, beh allora noi siamo davvero il male». Quindi, compiuta l’acrobazia culturale dell’accettazione del declino, ora bisogna inventare delle soluzioni tecniche per gestirlo. Prima di tutto, sul fronte delle istituzioni pubbliche. «La città per anni ha tentato di funzionare come se gli abitanti fossero ancora 175.000 – dice Tom Finnerty – mentre ormai erano invece diventati meno di 80.000». Nei lunghi decenni del declino, fra i suoi effetti più vistosi ci sono proprio quelli sul funzionamento della macchina comunale, con i dipendenti ridottisi dai 2000 dei bei tempi agli 800 di oggi. Negli stessi anni nei quali Youngstown si trasformava in una delle città più violente d’America, in giro per le strade non c’erano più i 300 poliziotti degli anni Settanta ma un numero molto minore, sceso fino ai 185 di oggi, in un territorio che rimane ovviamente lo stesso, seppure demograficamente molto meno denso di prima: fattore che sembra aumentare il potenziale criminoso. I servizi essenziali offerti dall’amministrazione comunale si sono progressivamente assottigliati, diventando meno frequenti e di minore qualità. «Se ora tagliamo l’erba nei lotti abbandonati una volta l’anno – continua D’Avignon – prima avevamo i soldi e il personale per farlo due volte. Stessa storia per la pulizia delle strade o per la rimozione della neve, che si fa meno frequente. E in molte aree della città, al posto di rifare completamente il manto stradale, ci limitiamo il più delle volte a mettere delle toppe». Lo *shrinkage* – quantomeno quello non pianificato – è in altre parole costoso. Può sembrare assurdo, ma si tratta di una banale questione di economia di scala. Governare una città con pochi abitanti è molto più costoso di governare una città con molti abitanti, soprattutto se sono irrazio-

nalmente dispersi sul suo territorio. In altre parole, le città in crisi non si trasformano in campagna, portando con sé la cultura rurale delle ridotte aspettative nei confronti dei servizi pubblici. La città che si restringe è, viceversa, ancora dominata da una cultura urbana, che però è priva dei mezzi finanziari e organizzativi per soddisfarne i diritti. Il *youngstowneer*, rimasto solo nel suo isolato fra lotti demoliti e case abbandonate, non si sente un contadino nella sua masseria, ma un residente di una città che ha preso a comportarsi in modo anomalo, prima con il rarefarsi e successivamente con la vera e propria scomparsa dei suoi abitanti. Ovviamente esigerà che l'amministrazione comunale gli assicuri i servizi che gli erano garantiti quarant'anni prima, quando il suo quartiere era ancora densamente popolato e capace di un gettito fiscale in grado di contribuire in misura significativa alla spesa che l'amministrazione pubblica sosteneva per la sua manutenzione. Riasfaltare una strada lunga un chilometro, dove fra aree rinaturalizzate e ruderi in disfacimento risiedono ormai solo cinque famiglie di due membri l'una, è ben diverso dal riasfaltare una strada lungo la quale vivono cinquanta famiglie con in media tre componenti. Semplicemente, è finanziariamente insostenibile, soprattutto se la città è povera, come lo è Youngstown, e se il federalismo è occhiuto ed egoista come quello americano.

«Non misuro il successo di Youngstown sulla sua capacità di spostare abitanti da dove vivono verso aree più dense», mi dice Tyler Clarke, un propagandista instancabile delle fortune future di Youngstown. «Molta di questa gente vuole restare dov'è e penso che vada bene così. Ma quello che devono capire è che non saremo più capaci di dargli dei servizi. Non asfalteremo le loro strade e non faremo per loro quello cui erano abituati un tempo, perché se lo facessimo moriremmo. Quindi, la riduzione della città accadrà comunque, sia che questa gente si sposti sia che non si sposti, semplicemente perché non saremo più capaci di occuparci di queste aree». Si tratta di una que-

stione delicata, anche perché come mi dirà Joe, un *community organizer* che incontreremo più tardi, bisogna avere grande rispetto per queste persone «che hanno deciso di restare e di resistere al declino della città, anche quando la gente attorno a loro se la dava a gambe». Sarebbe paradossale se dovessero pagare due volte la fine della vecchia Youngstown. Proprio loro che nella città non hanno mai smesso di credere. Allo stesso tempo, dice ancora Morrison, «anche se l'amministrazione non ha nessuna intenzione di tagliare l'acqua ai residenti di una determinata area, bisogna essere chiari sul fatto che non si può far finta che tutto tornerà come prima. C'è un bel libro su una strada *working class*, Rose Street, in cui si parla di quanto straordinariamente bella, varia e divertente fosse la vita da quelle parti fino a trent'anni fa. Ma ora quella Rose Street non esiste più, sono rimaste solo erbacce. Cosa dovremmo farne?». L'idea che convince tutti – amministrazione comunale compresa – è quella di ripopolare i pochi quartieri della città in cui il numero di residenti è ancora tale da permetterne la sopravvivenza, lasciando invece che tutti gli altri siano restituiti alla natura, magari in attesa di tempi migliori. Nel mezzo sta il come. Come spostare i residenti dai quartieri condannati a quelli salvati? O meglio, come convincerli ad accettare l'eutanasia dei quartieri nei quali hanno vissuto per una vita e a spostarsi in quelli artificialmente ripopolati? La strada dell'abbandono programmato di intere aree della città rimane secondo molti politicamente impossibile da praticare. Per ora pare che il municipio si limiti a non assumere iniziative che vadano nella direzione contraria a quella dettata dallo *smart shrinkage* contenuto nel nuovo piano strategico. L'esempio, secondo D'Avignon, è offerto dall'uso dei fondi federali stanziati annualmente da Washington alla città per contrastare il degrado urbano. «In passato ci limitavamo a redarre una lista di persone che per condizioni di reddito avessero diritto a trasferimenti pubblici per la ristrutturazione delle loro abitazioni. Avevamo circa cinquemila persone in lista

e assegnavamo i fondi esclusivamente sulla base della posizione nelle graduatorie di chi faceva la domanda. Accettata la domanda, finanziavamo la ristrutturazione dell'immobile a prescindere da dove esso si trovasse. Oggi non funziona più così. Se chi fa la domanda vive in uno dei quartieri a minore densità non gli diamo i soldi per la ristrutturazione, ma gli proponiamo di traslocare con l'aiuto finanziario dell'amministrazione comunale». Un atteggiamento in linea con il progetto «Youngstown 2010», ma che fino ad ora ha incontrato scarso successo, anzi nessun successo. Semplicemente, nessuno dei residenti cui è stato proposto il tutto sommato allettante *relocation package* – fino a 50.000 dollari, abbastanza per acquistare una casa decente in questa città dai valori immobiliari pressoché nulli – ha accettato. Dietro alle difficoltà incontrate dal sindaco e dalla nuova amministrazione nel passaggio dalle parole ai fatti, si nascondono i tanti non detti di quella che potremmo definire come la «politica dello *shrinkage*». Una politica della quale non è possibile pronunciare il nome, perché tutta intrisa di quelle contraddizioni razziali e di classe che dominano l'America urbana. Gli assunti di Youngstown 2010 sono più popolari fra chi già vive nelle aree più dense della città, mentre sono decisamente più impopolari fra chi vive nelle aree meno dense. Se le prime sono generalmente le più ricche e le più bianche, le seconde sono le più povere e le più afro-americane, in una città che però conserva un equilibrio razziale decisamente inusuale, che vede la componente bianca e quella afro-americana quasi equivalersi. Ma se la città si è contratta, il suo consiglio comunale è ancora eletto come se il «lunedì nero» non si fosse mai consumato, e i quartieri ormai semi-deserti eleggono un proprio rappresentante proprio come le aree ancora popolate. Ne consegue che la resistenza dei rappresentanti delle prime a una politica di più decisa applicazione degli assunti di Youngstown 2010 appare non solo efficace, ma anche ben più forte dell'effettivo peso demografico degli interessi che essa rappresenta. «Odio



presentare la cosa in questo modo – mi dice Ian Baniston, un giovane *community organizer* – ma essenzialmente è vero che da una parte hai i bianchi che dicono ‘bisogna spostare la gente e demolire’ e dall’altra gli afro-americani che dicono ‘stai facendo questo ai quartieri afro-americani’». Se la *relocation* non funziona, un’alternativa sarebbe quella di procedere ad una sorta di terapia shock, vale a dire alla semplice interruzione dell’erogazione dei servizi e della manutenzione nelle aree a più bassa densità. Una strategia dell’abbandono che incentiverebbe la fuoriuscita degli abitanti dalle aree che l’amministrazione comunale intende riconsegnare alla natura. Ma, ancora una volta, l’opposizione dei residenti e dei loro rappresentanti impedirebbe di fatto il successo di una tale strategia, che è comunque giudicata da parte di tutti davvero controversa.

Una possibile alternativa potrebbe essere la semplice attesa. «Quello che succede oggi – mi dice Hunter Morrison – è che sono gli stessi figli dei residenti più anziani della città a chiamare l’amministrazione. I genitori sono finiti in una casa di riposo e della loro vecchia proprietà non sanno che farsene. Si tratta essenzialmente di aspettare l’avvicinarsi delle generazioni». Con gli anziani, moriranno anche i loro vecchi quartieri. Senza traumi superflui. Nel frattempo, l’amministrazione comunale non è comunque ferma: anche in virtù dell’arrivo di nuovi fondi federali, il numero di demolizioni è in costante aumento. Al 2007, a Youngstown c’erano 8405 immobili abbandonati, corrispondenti al 22% di quanto è ancora in piedi in città. Per ogni 1000 residenti, qui ci sono quasi 62 immobili dismessi, ventitré volte la già disastrosa media americana. Da allora, ad essersi abbattuti sulla città sono anche gli effetti tremendi di una grande recessione scatenata proprio dall’esplosione della bolla immobiliare. Una nuova crisi che ha raggiunto qui l’ennesimo primato: con il 15% circa di immobili ricaduti nelle mani delle banche a causa dell’insolvenza dei loro proprietari, Youngstown è la capitale ipotecaria del depresso Stato dell’Ohio<sup>3</sup>. Una

ragione in più per un sindaco che aveva comunque deciso di puntare tutto sulle demolizioni. L'impennata del loro numero è uno dei fiori all'occhiello del suo mandato. Numeri da esibire ogni qualvolta se ne presenti l'occasione. Nel 2006, le ruspe hanno cancellato 351 edifici, nel 2007 sono diventati 474 per una spesa di quasi un milione e mezzo di dollari, una cifra molto rispettabile per le esauste casse del Municipio: una parte crescente del bilancio di Youngstown è così dedicata alla sua efficiente autodistruzione. Secondo le stime di un'organizzazione locale, ci vorrebbero 14 milioni di dollari per liberare la città del suo carico di abbandono, con le demolizioni che costano dai 3500 dollari in media per un immobile ad uso abitativo ai 40.000 per quelli ad uso commerciale o industriale. Inoltre, agli edifici da demolire vanno aggiunti anche i lotti vuoti, vale a dire quei terreni che ora sono verdi ma che prima erano occupati da un'abitazione o da un immobile di altra funzione. Questi raggiungono l'incredibile cifra di 22.800, addirittura più di un terzo del totale dei lotti contabilizzati dagli uffici urbanistici<sup>4</sup>. La stragrande maggioranza di loro è semplicemente abbandonata: gli edifici che un tempo li occupavano sono stati demoliti, ma da allora non è stato avviato nessun progetto di riutilizzo. In totale, solo poco più della metà della città è oggi utilizzata in qualche modo: l'altra metà è semplicemente vuota. Solo erbacce e montagne di detriti. Un vuoto che rappresenta una delle più promettenti riserve di creatività di cui dispone Youngstown. Se Padre Noga ha l'ambizione di moltiplicare gli orti urbani intorno alla sua parrocchia, l'amministrazione intende battere strade ancor più radicali. Dall'idea di passare dagli orti a vere e proprie fattorie urbane, laddove l'estensione dei terreni abbandonati lo permetta, alla loro cessione praticamente gratuita – il prezzo è generalmente di un dollaro – a nuove imprese che, attratte da altri incentivi, decidano di insediarsi a Youngstown<sup>5</sup>. Oppure, regalare i lotti vuoti a chi vi vive accanto, accelerando la suburbanizzazione di fatto di un ambiente di cui in passato si lamentava l'ecces-

siva densità. Infine, nelle aree in cui lo spopolamento si è quasi del tutto compiuto, l'idea è quella di riconsegnare il territorio a quegli ecosistemi paludosi che un tempo dominavano gran parte della valle: stagni al posto di case. Nonostante l'insuccesso della tattica dell'incentivazione alla migrazione spontanea, lo *shrinkage* avanza, anche perché, come sottolinea Tom Finnerty, «alle demolizioni non c'è alternativa, il vero problema è che da queste parti il mercato immobiliare praticamente non esiste». Se il valore di scambio è straordinariamente basso, neppure quello d'uso sembra seriamente preso in considerazione. Quindi, gli abbattimenti sono anche un mezzo per alleggerire il mercato dal peso di un'eccessiva quantità di immobili, di cui una parte crescente è in condizioni così cattive da essere irrecuperabili. Fra la scomparsa del mercato e di chi, quantomeno in parte, dovrebbe sostenerlo, vale a dire i nuclei familiari più giovani appena affacciatisi sul mercato del lavoro, un intero patrimonio immobiliare si sta dissolvendo. Il successo dei programmi di *relocation* si limiterebbe probabilmente ad accelerare o a rendere socialmente più governabile un processo che è già iniziato, vale a dire il riconciliarsi dell'ormai piccola Youngstown del presente con quella grande della memoria. Ma a non essere oggetto di particolare attenzione è l'altra faccia della *relocation*, cioè la reazione dei residenti delle aree più stabili di fronte all'eventuale arrivo dei residenti espulsi dai quartieri in via di demolizione. Anche qui a svelarsi è un'altra dimensione nascosta della politica dello *shrinkage*.

La Rust Belt in decadenza, con le sue città in ritirata e i suoi mercati immobiliari congelati, costituisce inoltre un'opportunità insperata per tutte le popolazioni escluse dall'America mainstream, cioè diventa una scialuppa di salvataggio che, seppur precaria, aiuta a non annegare fra i marosi della società più competitiva e individualista del pianeta. Non parliamo semplicemente dell'opportunità di occupare illegalmente una casa abbandonata, ma dell'esistenza di un vero e proprio mercato parallelo che soddisfa

la domanda abitativa precaria e transiente di popolazioni «irregolari». Speculatori spesso invisibili hanno creato in poco tempo grandi concentrazioni immobiliari che rispondano a questa domanda significativa seppure marginale. Per poche migliaia di dollari, questi abili imprenditori della ruggine acquistano immobili di cui i precedenti proprietari vogliono liberarsi nel più breve tempo possibile. Le transazioni avvengono non raramente su eBay, dove una fetta consistente della Rust Belt urbana è venduta ogni giorno a prezzi ridicoli: «online si possono comprare case unifamiliari per mille dollari», conferma John Slanina. Con affitti di pochi dollari al mese per abitazione è possibile realizzare profitti, certo non esaltanti ma in gran parte sicuri, per poi semplicemente abbandonare gli immobili quando i proventi degli affitti non sono più sufficienti ad assicurarne un uso remunerativo. Le condizioni degli immobili scambiati sono generalmente pessime: la remunerazione del piccolo capitale investito dipende così dall'assenza di spese, vale a dire dal totale disimpegno del proprietario nella manutenzione e nel rispetto delle norme edilizie. Le popolazioni che si aggrappano a questo mercato sono quelle di sempre. Disoccupati e irregolari di ogni tipo: dalla versione post-moderna degli *bobos*, di cui raccontava Nels Anderson<sup>6</sup> nella Chicago degli anni Venti, a donne senza marito che per il sostentamento dei figli si affidano all'assistenza pubblica, dai tossicodipendenti a gruppi di adolescenti che si candidano a diventare una nuova gang di quartiere. Sono proprio queste presenze ad essere viste come la causa di tutti i mali, prima di tutto per il loro alimentare il ciclo di un mercato immobiliare parallelo e marginale che indebolisce quello ufficiale, già di per sé spossato. Le demolizioni costituiscono, dunque, anche un modo per arginare questo mercato e allontanare quelle popolazioni che ne rappresentano la domanda. Per questo – mi dice ancora Ian Baniston – «non credo ci possano essere conflitti fra chi già vive nei quartieri più stabili e chi vi arriverebbe se la *relocation* funzionasse a

dovere. I nuovi residenti sarebbero proprietari e certo non rappresenterebbero un problema per altri proprietari come loro». L'idea è, quindi, molto semplice: densificare significa anche creare dei quartieri nei quali lo spazio per i proprietari sia più ampio e quello per gli irregolari, oggi utenti del mercato marginale e illegale, più piccolo. A questi ultimi non resterà che perseverare nel loro destino di eremitaggio regionale.

### *Lotta di classe a Idora Park*

La battaglia contro le presenze indesiderate ha rimesso in moto anche uno dei quartieri storici della città, quello di Idora Park, nome che per intere generazioni evocava soprattutto le moltitudini che invadevano uno dei luna park più gloriosi di un paese che dell'essere intrattenuti fece, ben presto, una delle più fondamentali ragioni di vita. Ma la storia di questo quartiere e delle sue attrazioni è soprattutto l'incarnazione perfetta della parabola troppo veloce della capitale dell'acciaio. Anche quella di Idora Park è un'esistenza tutta *boom and bust*, ossia travolgente ascesa e tracollo fragoroso. Alla fine dell'Ottocento, due speculatori visionari – Harry Hamilton e Willis Park – si convincono che il futuro di Youngstown è a sud, dove ci sono ancora solo boschi, ruscelli e campagna. Basta portarci il tram per trasformarla, si dicono.

Così, dal 1897, la loro Park & Falls Street Railway Company inaugura un servizio tranviario che l'attraversa, inizialmente fatto di una sola vettura. Tutto questo nel mezzo del nulla, fra i campi. Una pura follia, per più di uno *youngstowner*. Ma, come ricorda uno storico locale, dietro alla loro apparente follia si nascondeva un accurato calcolo finanziario. «Hamilton e Park avevano infatti acquistato i terreni posti lungo la nuova linea ferrata, per venderli più tardi a chi li aveva adocchiati proprio dai finestrini del loro tram. Fondarono anche un'impresa incaricata di disboscare i terreni per poi rivendere la legna a

chi da quelle parti voleva costruirsi una casa»<sup>7</sup>. Case che poi sarebbero state allacciate all'elettricità per mezzo della linea tranviaria, un'altra occasione di guadagno per i due. Non paghi della riuscita operazione speculativa di cui si erano resi protagonisti, Hamilton e Park avrebbero voluto vedere il loro tram correre anche nel fine settimana. Con uno stratagemma piuttosto comune a quei tempi, si lanciano, quindi, alla conquista del mercato in ascesa del tempo libero. Tutto ciò, in una città come Youngstown, non poteva che equivalere alla costruzione di un parco dei divertimenti. Nel 1899, a due anni dalla prima corsa del loro tram, con l'aiuto di un uomo di affari della vicina Pittsburgh, aprono i battenti di Idora Park. La posizione è perfetta – quell'area anche grazie ai suoi venti è l'unica ad essere al riparo dagli umori venefici delle acciaierie – e l'accessibilità universale: per accedere ai padiglioni di Idora Park è sufficiente il biglietto del tram. Bastava un dollaro per avere ventisette ingressi, cinque centesimi per averne uno. Un vero affare per le famiglie immigrate che proprio allora avevano preso a popolare Youngstown. «Chiunque poteva prendere il tram e andare a Idora Park per sfuggire alle pesantezze della vita operaia. Lì si mescolavano tutte le razze e tutte le classi, non c'era nessuna segregazione. Non potevi decidere chi si sarebbe seduto accanto a te in tram o chi si sarebbe infilato dietro di te nella coda per l'hot dog»<sup>8</sup>.

Nel 1899, Idora Park offriva un teatro, una banda musicale e una balera, da cui più tardi passeranno Ray Charles e JFK. C'erano poi gli orsi e i cavalli, i pony su cui far fare un giro ai bambini e gli animali esotici con cui stupirli. Con gli anni Dieci arrivarono anche le spericolate montagne russe che, come il Cyclone di Coney Island, ti scaraventavano giù di venticinque metri in pochi secondi, da sommità che solo i grattacieli di Downtown e le ciminiere delle acciaierie potevano raggiungere. Wild Cat e Jack Rabbit, così saranno battezzate, resisteranno per decenni nelle classifiche delle più estreme montagne russe

del mondo. Un'assicurazione sulla vita per questo parco dei divertimenti provinciale pur tuttavia chiamato asostenere, con il passare degli anni, la competizione di altri luna park sempre più grandi, e soprattutto raggiungibili con la propria automobile, mentre le linee tranviarie morivano l'una dopo l'altra, anche a Youngstown. Idora Park era anche un ingrediente fondamentale della ricetta del benessere operaio e della pace sociale che lo accompagnava. Per anni, la stessa Youngstown Sheet and Tube celebrerà qui la sua manifestazione annuale con un pic-nic di massa cui partecipavano ventimila persone. Non stupisce, quindi, che con gli anni Ottanta, Idora Park si trovi ad affondare lentamente, assieme al Southside e all'intera città. Se la Dreamland di Coney Island morirà divorata da un incendio forse reso invincibile dal suo stesso estremismo<sup>9</sup>, Idora Park morirà della dolce agonia che dagli anni Sessanta ha sequestrato Youngstown, «facendole in trent'anni quello che Katrina ha fatto a New Orleans in una notte», come dicono da queste parti. Nel suo caso, l'incendio che lo porta via nel 1984 sarà quasi un pretesto. Così di quelle montagne russe, di quelle ruote panoramiche e di quel teatrino oggi rimane solo un placido pratone. Una pensilina storta e arrugginita – che sembra più vittima di un'esplosione atomica che del tempo pur intenso di questa città – rimane a testimoniare l'esistenza passata: lì si fermavano i tram a scaricarne i frequentatori provenienti dai quartieri urbani, dalle oasi suburbane, ma anche dalla campagna. Quello che sopravvive viene lasciato a marcire sotto la pioggia o sotto la neve, a fondersi progressivamente sotto i colpi di piromani occasionali, oppure viene smontato e venduto a cultori e fanatici.

Il carosello migra a New York al seguito di una coppia danarosa che poi lo restaura per metterlo in una teca disegnata addirittura da Jean Nouvel. Destinazione: un nuovo parco fluviale a Brooklyn, considerata una città che esplode di vita rispetto alla morente Youngstown. Mentre i terreni diventano di proprietà di un'organizzazione re-

ligiosa, incapace di andare al di là del mero annuncio di una «Città di Dio» che dovrebbe raccogliere, con le sue opere sociali, l'eredità ingombrante dell'ennesima reliquia di Youngstown. Da allora, oltre la rete che lo protegge sopravvive solo quel placido pratone: erba tagliata e alberi giganteschi, il cui destino ineluttabile sembra quello di essere inghiottito dalla natura folta e pittoresca del vicino Mill Creek Park.

Ciò nonostante poco oltre il quartiere resiste, da tutti indicato come uno dei pochi che in questi anni è riuscito a contenere la marea montante dello *shrinkage*. Negli anni del regno dell'acciaio, fra le strade attorno a Idora Park vivevano, a pochi isolati di distanza, manager, impiegati e operai. Il quartiere rifletteva fedelmente il mondo della fabbrica e della società di classe del capitalismo industriale. Le gerarchie che nascevano e si consolidavano fra le fornaci finivano per modellare anche lo spazio urbano, in particolare quello residenziale che era l'immagine perfetta del continuo contrappunto fra separazione e coesione di quella società. Dalle grandi residenze vittoriane di dirigenti e professionisti si passava, attraverso pochi isolati, alle meno ambiziose proprietà dei colletti bianchi e alle ancora più costrette case unifamiliari della classe operaia. Mondi diversi che abitavano architetture diverse, ma pur sempre nella trama coesa del quartiere, ancorato al suo lungo e vitale corridoio commerciale. Qui, il propagarsi della crisi si è risolto in una silenziosa rivoluzione sociale che ha ribaltato vecchie gerarchie, o meglio le ha aggirate, cancellando la leggibilità dello spazio urbano. Il quartiere si è compresso, riconsegnando alla natura interi isolati prevalentemente occupati dalle case operaie, quelle che meno meritavano di sopravvivere. Anche qui, lungo le strade vuote e silenziose, la sequenza tipica è molto simile a quella che abbiamo già incontrato: lotto vuoto, rudere, casa abitata in pessime condizioni, casa abitata in condizioni accettabili, lotto vuoto. Ma laddove il costruito aveva più valore, vale a dire fra le grandi residenze abitate dalla élite della Youngstown del



passato, al posto della distruzione si è assistito alla caduta a precipizio dei valori immobiliari e all'avvicendamento dei proprietari. Qui perfino un commesso di Walmart potrebbe realizzare l'aspirazione più primitiva e per questo più tenace degli americani, quella di possedere un pezzo di terra sufficientemente grande da contenere un'abitazione vistosa e un giardino di dimensioni tali da riuscire a darti l'illusione della vita agreste. E, ironia della sorte, lo stesso commesso potrebbe realizzare questo sogno senza dover ricorrere ad un mutuo sub-prime, oggi ancor più di ieri, proprio grazie agli effetti disastrosi di quella bolla immobiliare che, come abbiamo visto, si è rumorosamente afflosciata anche da queste parti. Se non proprio commessi di Walmart, i nuovi abitanti di Idora Park hanno redditi e occupazioni che non gli permetterebbero altrove nel paese di vivere e possedere una casa di queste dimensioni e qualità. Per ottantamila dollari un'anziana coppia ha deciso di trasferirsi dal giovane e dinamico Stato di Washington in questo angolo depresso di un già depresso Ohio, certo per essere più vicini al proprio figlio professore alla Youngstown State University, ma anche per poter vivere finalmente in un'abitazione di 900 metri quadrati al centro di un giardino di 3500. Per una cifra simile, un'altra coppia, questa volta californiana, ha acquistato una casa immensa per poi scoprire che il loro progetto di un bed and breakfast non poteva che essere destinato al fallimento. «Capita spesso – mi dice Ian Baniston – che qualcuno si compri una casa da queste parti attirato dai prezzi ridicoli, per poi scoprire che non può sostenere le spese di manutenzione che proprietà di queste dimensioni inevitabilmente impongono». Ma altri riescono a resistere, convinti dal privilegio di poter vivere in ambienti pensati per ospitare chi un tempo occupava la sommità della scala sociale. È il caso di James London che, da quando si è trasferito qui dalla vicina Pennsylvania, ha visto i prezzi delle case scendere ancora di più. La sua, mi dice forse esagerando, oggi potrebbe venderla a non più quarantamila dollari, al posto dei novantamila che ha

pagato. Nonostante questo, per lui, non c'è da avere paura. «I prezzi saliranno, cambierà tutto qui intorno», mi dice euforico.

Tuttavia, attraversando queste strade non si capisce per quale ragione si dovrebbero desiderare dei cambiamenti. La qualità dell'architettura è sorprendente come quella della natura che la avvolge, i giardini sono puliti e curati mentre le tracce di abbandono sono scarse. Ma appena un paio di isolati al di là dei silenzi eleganti e dei tornanti morbidi di queste strade, è la Youngstown consueta a tornare in scena. Con le sue gang che segnano il territorio con le loro firme senza fantasia, con le sue casette operaie bruciate che – mi dice sempre James – «ci si deve augurare divengano *crack-house* il prima possibile così almeno intervengono la polizia e poi le ruspe», con i suoi mucchi di alloggi precari comprati e venduti su eBay per una manciata di dollari da proprietari che li rivenderanno prima ancora di venire a vedere coi loro occhi i relitti che hanno comprato. «Prima di trasferirmi qui, tutti mi dicevano: 'sei un pazzo, fra un paio di anni da quelle parti ci saranno solo crimine e abbandono'. Infatti, all'inizio volevo dividere la casa e affittarla a studenti universitari. Poi ho conosciuto chi qui già ci viveva e ho cambiato idea».

Allora, per preservare la capacità di resistenza di Idora Park all'infettività di quanto le sta attorno bisogna organizzarsi attivamente, si è detto lo stesso James. Poi, ad una riunione di Youngstown 2010, ha conosciuto Ian Baniston che da poco aveva iniziato a lavorare per un'organizzazione di sviluppo locale, la Mahoning Valley Community Corporation. «Con lui, da allora, siamo come Batman e Robin – mi dice sorridendo – se il problema da sconfiggere era il crimine bisognava far partire un *blockwatch*. Siamo partiti con cinque persone, poi otto, ora dopo due anni abbiamo 238 persone, di cui quaranta molto attive e fra le cento e le centocinquanta che partecipano alle riunioni». Anche a Idora Park, come in migliaia di quartieri ancora in bilico fra la sopravvivenza e il declino, i residenti si orga-

nizzano per arginare e contrastare tutti quei fenomeni che possano pregiudicarne la qualità della vita e, soprattutto, il valore dei loro investimenti immobiliari. Quando poi, come nel caso di Youngstown, l'amministrazione comunale è così dissestata da appellarsi direttamente ai residenti per la fornitura dei servizi più essenziali, questa tendenza all'autorganizzazione può tramutarsi in qualche cosa di davvero prossimo all'autogoverno. Da queste parti, impegnarsi direttamente nella «difesa del territorio» non è uno scandalo. In fondo, si tratta di una tradizione intimamente legata all'*ethos* democratico del paese e, quindi, non necessariamente intrisa di idee e di inclinazioni reazionarie. Qui le ronde le chiamano «passeggiate di quartiere» e sono fatte, non raramente, pure da nonnette canute e da ragazzi che portano a spasso il loro cane. Una formazione molto lontana dal cupo immaginario che domina in Europa, fatto di brigate di giovani maschi arrabbiati con camicie monocrome e insegne dai riferimenti idioti e criminali. Così James – che tutti qui chiamano Big Jim Joe, senza dubbio per la sua faccia quadrata ma anche per le sue dimensioni *big*: due metri di altezza per più di centocinquanta chili – è diventato il leader indiscusso del *blockwatch* di Idora Park. Una leadership che ha ottenuto certo grazie al suo attivismo, ma anche in virtù di una biografia personale che lo rende adatto a capire e combattere la delinquenza. «Non mi vergogno del mio passato – mi dice – sono stato per anni un grosso spacciatore di cocaina. Trafficcavo con il Messico, ero coinvolto anche nel mercato nero delle sigarette. Mi sono fatto due anni di galera e tre di libertà condizionata. Qui posso redimermi: non è questa la gente che ho danneggiato con le mie azioni, certo. Ma quando so di anziani che non escono di casa perché hanno paura delle aggressioni, sento il bisogno di intervenire». E allora occorre sorvegliare il territorio e contenere i fattori disgreganti, denunciando i proprietari che non si occupano del loro immobile o che, peggio, lo immettono nei mercati marginali e illegali, rivendicando la demolizione del più

alto numero di case abbandonate – sono circa centocinquanta su un totale di settecento nel quartiere, lotti vacanti esclusi –, costringendo il dimagrito dipartimento di polizia a irrompere il prima possibile nei ruderi in cui si svolge il mercato di stupefacenti, contenendo l'avanzata delle gang e prevenendone gli scontri. Allo stesso tempo, Big Jim Joe deve rassicurare i residenti, convincerli della bontà dei loro investimenti, promettergli che il loro esperimento di auto-difesa dal crimine si estenderà al resto della città, cercare di sventare nuove fughe, come quella di una sua vicina che – mi dice – è già stata derubata quattro volte, o di un altro residente, che si è trovato coinvolto in una sparatoria nel suo giardino. Inoltre con Ian Baniston, che di questo esperimento di *community building* è il teorico, la difesa del quartiere passa anche per la sua aggressiva promozione, attraverso il disegno di un piano di quartiere sull'onda dei principi affermati da Youngstown 2010, ma anche per mezzo di campagne locali che implicano una certa dose di conflittualità con quelle presenze che sono giudicate non desiderabili e non coerenti con l'idea che del quartiere si sono fatti i più attivi dei suoi residenti. Scomparsi da decenni supermercati, macellerie e cinema, lungo la strada principale sopravvive ancora solo una manciata di bassi immobili commerciali in rovina. Il resto è stato tutto demolito. «Nel raggio di un miglio abbiamo anche cinque *liquor-store*, che attirano gli alcolisti e che per i residenti hanno sempre rappresentato un problema», dice James. La reazione dell'associazione di quartiere è stata semplice: per iniziativa di Big Jim Joe, raccolte le firme, hanno organizzato una serie di referendum a sostegno della chiusura dei *liquor-stores*. Tutti vinti, senza eccezione.

### *La nuova frontiera, urbana*

Per altri l'abbandono che si sta mangiando Youngstown non è così terrificante. E il vuoto che lascia dietro di sé non va nemmeno riempito ad ogni costo. Neanche se si potes-

se. «Youngstown è una frontiera urbana, dove hai tutto lo spazio necessario per fare quello che desideri. Vuoto non significa necessariamente pericolo o delinquenza, esiste anche un 'giusto vuoto' – mi dice John Slanina – nel quale non è detto vi succeda nulla di male: una casa può essere, semplicemente, vuota. Punto. Quando cresci abituato al vuoto, lo valuti in modo diverso». Visti con gli occhi suoi o con quelli di Tyler Clarke e Ian Baniston – alcuni dei più convinti pionieri di questa nuova frontiera urbana, o meglio post-urbana, che è Youngstown – gli spazi disertati da una civilizzazione tramontata possono tramutarsi in un'insperata promessa di libertà. Fra i ruderi non vedono solo la malinconia dolorosa di un mondo naufragato, ma anche la carica rivoluzionaria di una «città morta abbastanza» per essere radicalmente ripensata. Il silenzio compatto di Federal Street non li travolge con i ricordi delle folle dell'età industriale – ricordi che non possono avere, se non attraverso la melanconia dei loro genitori e dei loro nonni –, ma ne eccita i desideri di un avvenire che da queste parti, paradossalmente, sembra tanto improbabile da rivelarsi alla portata di un pugno di trentenni dalle idee brillanti e irrealistiche. «Youngstown non è un posto facile – continua John –, anzi è una vera e propria guerra. Ad essere unico qui è il livello di disinvestimento che l'ha portata a questo stato post-industriale e post-apocalittico, cui è sopravvissuto un patrimonio notevole al quale oggi possiamo guardare come se fosse carta bianca, con gli occhi di un pioniere. Arrivare in una grande città ricca e in espansione è senza dubbio eccitante, ma arrivare qui può esserlo ancora di più».

Nel 2003, qualche sparuto frequentatore di Downtown vede uno strano ragazzo aggirarsi fra negozi abbandonati e marciapiedi deserti. Il ragazzo regge un cartello. Sul cartello c'è scritto: «Defend Youngstown», «difendi Youngstown». «Sì, stavo lì con il mio cartello, specie nei fine settimana. La gente si avvicinava e mi rivolgeva la parola. Così iniziavamo a parlare della città, dei suoi problemi

e del modo di risolverli». Phil, figlio di un minatore della West Virginia, si è laureato alla Youngstown State University. Nel 2003 ritorna in città senza un dollaro, dorme in un furgone nel grande parco di Mill Creek che, disegnato da Olmsted, l'ideatore di Central Park a Manhattan e di Prospect Park a Brooklyn, è un altro indizio di quanto grande e prospera fosse la Youngstown di un tempo. Di giorno, Phil partecipa alle riunioni promosse dal Municipio per il nuovo piano strategico, seguendo l'ascesa di un giovane afro-americano che fa parte dell'amministrazione. Si tratta di Jay Williams, che aveva sei anni quel famoso «lunedì nero», quello dell'annuncio della chiusura dell'acciaieria della Youngstown Sheet and Tube, la prima di una lunga serie. Da simbolo di una nuova generazione che ha conosciuto solo la città post-apocalittica di cui parla Phil, Williams si candida alla guida di un'amministrazione disastrosa. Un candidato sotto i quarant'anni, afro-americano e indipendente: una provocazione senza speranza in una città dominata da una *political-machine* vecchio stile, democratica ma di orientamento conservatore, inquinata dal clientelismo e, spesso, dalla corruzione. Nel 2005, invece, vince le elezioni. Senza dubbio in virtù del talento dimostrato nell'organizzazione di Youngstown 2010, ma anche grazie a una nuova generazione di giovani progressisti che ne sostengono l'elezione con tutti i mezzi possibili, soprattutto quelli virtuali. «Defend Youngstown», nel frattempo, è diventato prima lo slogan di una maglietta e poi un blog frequentato da diecimila persone, molte delle quali da Youngstown sono fuggite da anni, allontanate dal senso di distruzione e dalla disoccupazione a due cifre. Ian – che ha 26 anni e a Youngstown è nato e cresciuto – è uno dei pochi giovani con una laurea ad essere rimasto. È un disastro per una città che ha, nella sua Downtown, un ateneo con 14.000 studenti che a sera, finiti i corsi, scappano nei loro rifugi suburbani, per poi abbandonare l'intera valle una volta laureatisi. «Dei miei compagni di scuola e di quelli di università sono l'unico ad essere an-

cora qui – continua Ian – tutti gli altri vivono a Chicago, a New York, in California oppure in Texas». Youngstown è capitale, come al solito passiva, di qualcos'altro ancora: il cosiddetto *brain drain*, la continua migrazione di giovani qualificati verso quelle idrovore dell'economia creativa e della conoscenza che sono le megalopoli dei bordi pacifico e atlantico del paese. Fra i giovani sostenitori di Williams, circola da tempo una mappa che traccia gli spostamenti e i luoghi di destinazione dei loro coetanei che hanno lasciato la città. Una cartina degli Stati Uniti esplode in bolle blu sempre più grandi in coincidenza di New York, Los Angeles, Boston, Chicago, Austin e Columbus, le aree metropolitane dove si concentra il grosso di quella che John definisce addirittura come la «diaspora di Youngstown». Una formula non eccessiva, dati i numeri coinvolti e quello che la grande migrazione si lascia alle spalle.

La retorica della nuova frontiera urbana, con il suo miscuglio attraente, anche se ingannevole, di utopismo radicale e di narcisismo elitario, è pensata anche per colpire dritto al cuore di quelli che da queste parti si definiscono come i *boomerangers*, vale a dire quei giovani che, originari della città, l'hanno lasciata per tuffarsi nella competizione selvaggia delle grandi metropoli ma che ora, a determinate condizioni, potrebbero essere disposti a tornare<sup>10</sup>. «Uno dei più grandi patrimoni della città è fatto da quelli che non ci vivono più», mi dice John. Così a imporsi sono le ricette di Richard Florida e il mito delle infinite capacità espansive della sua «classe creativa»<sup>11</sup>. Ricette e miti rivolti e corretti per essere adattati ai dissestati paesaggi della Mahoning Valley, adattamento che risulta, comunque, innaturale se non si condivide l'afflato dei pionieri urbani. «Molti – afferma un recente rapporto – non credono che si possa perseguire la rivitalizzazione di Youngstown in questo modo a causa dei livelli di distruzione raggiunti negli ultimi decenni. Ma palazzi vuoti e fabbriche abbandonate non sono degrado urbano. Tutt'altro»<sup>12</sup>. Case belle e gigantesche a basso prezzo, immensi spazi verdi, terre-

ni praticamente gratuiti sui quali avviare nuove imprese, nella frontiera urbana si gode di un capitale fisico pensato per una città di quasi 200.000 abitanti ma ora utilizzata da neanche 80.000. A Youngstown puoi comprare casa per 40.000 dollari, al posto di andare nel deserto e colonizzarlo – come accaduto nel Sudovest del paese negli ultimi trent'anni – si può tornare qui e ricolonizzare. Sono questi gli argomenti principali dei pionieri. «La gente è tutta ammassata fra New York e la California – dice Tyler Clarke – qui puoi fare tutto quello che vuoi e con le tue abilità puoi avere un grande impatto, puoi fare la differenza». E l'idea del poter fare la differenza, di sfuggire all'anonimato umiliante di una società che ti invita alla vanità per poi negartene il godimento finale, sembra uno dei motivi fondamentali della retorica della nuova frontiera. Il collasso del regime di Jim Traficant e della sua macchina di consensi si è accompagnato a un cambio di generazione che si è dispiegato pienamente nei giorni di Youngstown 2010, nei quali si sono rotti «quei modelli a gerarchia verticale che erano figli del mondo delle acciaierie». Espugnato il fortino del vecchio potere, si è scoperto come lo spopolamento della città abbia appiattito le sue reti sociali. «I circoli del potere si sono dissolti – mi dice ancora John – non hai bisogno di farti strada nella Camera di commercio per avere un ruolo. Ora, puoi incontrare per strada il sindaco o il rappresentante della valle al Congresso e fargli delle proposte. Ovviamente, avere delle reti è fondamentale, ma in qualche caso possono diventare troppo dense. Viceversa, quando molte delle risorse e gran parte della struttura sociale si sono dissolte, le potenzialità creative sono straordinarie». Ed è così che giovani visionari, a Youngstown come a Buffalo, vedono in città morenti un'opportunità per sperimentare.



#### IV

### LA CITTÀ CHE RICICLÒ SE STESSA

Ben tre dei documentari di Micheal Moore – *Roger & Me*, *Fahrenheit 9/11* e *Bowling for Columbine* – sono ambientati a Flint. La scelta di Moore non è certo originale. Questa cittadina del Michigan – dove i dipendenti di General Motors sono passati da 80.000 a 8.000 nel giro di qualche decennio – presenta infatti tutti gli ingredienti necessari per una denuncia sistematica e rabbiosa del capitalismo americano e della sua insuperabile capacità produttiva di scarti, rifiuti, macerie. Anche a Flint i primi passi di quella economia della distruzione tanto in crescita nella Rust Belt sono quelli compiuti ogni giorno da un nuovo genere di professionista urbano, lo *scrapper*: «In parte pioniere urbano, in parte pirata e in parte nomade», lo *scrapper* si aggira fra le tante case e fabbriche abbandonate della città, contendendo alle forze regolari delle istituzioni – poliziotti, pompieri, funzionari pubblici – il controllo del territorio e delle sue rovine. Anzi, molto spesso – si legge in un recente rapporto – gli *scrappers* «possono accedere a proprietà che sono, invece, interdette ai funzionari dell'amministrazione per ragioni di sicurezza, per via della presenza di amianto o di altre sostanze nocive»<sup>1</sup>. Una volta all'interno di un immobile abbandonato, lo *scrapper* fa incetta di qualsiasi artefatto – dai radiatori alle vasche da bagno – e materiale che sia ancora possibile immettere nei mercati locali del riciclo, strappandolo così all'arrivo

più o meno imminente delle ruspe che distruggono, nella sola Flint, dalle due alle sette case ogni giorno<sup>2</sup>. Nei prossimi anni, qui come altrove nel Midwest, saranno investite centinaia di milioni di dollari nell'esecuzione di massicci programmi di demolizione. Ormai nella Rust Belt urbana si compete sul numero di unità edilizie rimosse: una nuova generazione di sindaci decisionisti esibisce orgogliosa i prati verdi un tempo pieni di ruderi.

Si demolisce per tante ragioni: perché il mercato immobiliare si è dissolto e, quindi, di capitali per le ristrutturazioni proprio non ce ne sono; perché, come vedremo, sia il senso comune sia una mole crescente di ricerche dimostrano come il degrado degli edifici abbandonati influisca negativamente sul valore immobiliare di quelle case che, invece, sono ancora abitate; perché i ruderi sono l'ambiente ideale per ogni genere di attività illegale, ma anche il rifugio perfetto per popolazioni indesiderate. Il business delle demolizioni è così diventato il tipico esempio di crescita nel declino, e ancor di più della crescita innovativa nel più tradizionale dei declini: nella Rust Belt, infatti, non solo si demolisce ma sempre di più – sulla scia dell'esperienza artigianale e irregolare degli *scrappers* – si decostruisce. La capitale della decostruzione è Buffalo, un santuario della vecchia America industriale a meno di un'ora di volo da New York e a un soffio dal Canada. La storia di Buffalo sembra l'incarnazione perfetta di un'epoca industriale ormai remota. Quella in cui a fare la ricchezza di una città o di una regione erano acqua, acciaio, carbone. Città dell'Est ai confini del Midwest, Buffalo univa New York alla regione dei Grandi Laghi prima per mezzo del Canale Erie, aperto nel 1825, e poi con i treni della New York Railroad. I carichi di grano e di passeggeri diretti a Ovest ne intasavano il porto, mentre la domanda di guerra – e qui parliamo di quella civile – ne espandeva le fabbriche. Nel 1881 arrivava qui, per la prima volta nel paese, la magia dell'illuminazione pubblica e, all'alba del XX secolo, quella dell'energia idroelettrica scaturita dalle

vicine cascate del Niagara. È in virtù del dissolversi di quel mondo che oggi Buffalo è un luogo straordinario. Qui l'aristocrazia industriale aveva investito senza risparmio nella rappresentazione di sé, comunicando plasticamente l'idea di una civiltà industriale capace di farsi civiltà urbana. Così, nella Buffalo di oggi, fra i quartieri dilaniati dall'abbandono, resistono ancora capolavori dell'architettura. Come ricorda Nicolai Ouroussof, «andare in giro per Buffalo è la cosa più prossima al fare esperienza diretta della nascita di un'architettura schiettamente americana»<sup>3</sup>.

Alla fine dell'Ottocento, silos e acciaierie erano già diventate la meta di pellegrinaggi architettonici di modernisti europei quali Erich Mendelsohn e Bruno Taut, che venivano ad ammirare «queste cattedrali della modernità che riflettevano, nel loro gigantismo e avanguardismo tecnologico, un'America trionfante, il segno inequivocabile di un'Europa che diventava velocemente sempre meno rilevante»<sup>4</sup>. Non si trattava solo di fabbriche, ma anche di grattacieli, come l'Ellicott Square Building del 1896 di Daniel Burnham, e il Guaranty Building, inaugurato un anno prima su disegno di un altro *chicagoan*, Louis Sullivan; e poi, ancora, il Buffalo State Asylum for the Insane, con le sue torri romaniche e i suoi bassi corpi in mattoni perforati da finestre alte e vaste, disegnato da Henry Richardson, aperto nel 1870; infine, la stessa immensa City Hall in stile déco che, per John J. Wade che l'aveva disegnata, era la manifestazione della «virilità, forza ed energia realizzativa di una comunità industriale»<sup>5</sup>. Così la città è oggi diventata un museo a cielo aperto di quella civiltà industriale, anzi un sito archeologico, la cui sopravvivenza è affidata ad un manipolo di militanti della preservazione del moderno. Ma a Buffalo, l'idea secondo la quale le città povere siano più facili da preservare – la pressione del mercato non è tale da fare piazza pulita del vecchio a favore del nuovo, questo voleva la vulgata – si è rivelata un'illusione. Anche da queste parti le case costano pochissimo. Anzi alcune, di fatto, non hanno alcun valore. Quindi si demolisce. Dei

suoi più grandi tesori, Buffalo ne ha perso fino ad ora solo uno, in tempi peraltro ormai lontani. Nel 1950, il Larkin Administration Building – un capolavoro di architettura industriale del primo Novecento – veniva giù per iniziativa dell'amministrazione comunale. Quello della demolizione del Larkin Building era un delitto comune in quegli anni di *Urban Renewal*<sup>6</sup>, quando agli occhi degli americani la storia sembrava ancora non appartenere all'ordine del loro mondo: questo rendeva lieve qualsiasi distruzione e ragionevole qualsiasi sostituzione.

Con il lento invecchiare dell'America, le cose sono cambiate e quel delitto avrebbe contribuito a salvare altri tesori, dello stesso autore dello sfortunato Larkin Building: Frank Lloyd Wright. La residenza dei coniugi Martin è uno di questi: un capolavoro del suo *prairie style*, costruito fra il 1902 e il 1905 per quello che allora era il manager più pagato del paese, salvato dopo decenni di abbandono da un gruppo di attivisti locali. Oggi la casa è diventata un museo, una delle principali attrazioni turistiche di una città come altre alla ricerca di una nicchia nel mercato della *commodification* del territorio e della sua cultura<sup>7</sup>. Rispetto ad altre città della Rust Belt, Buffalo sembra essere ben posizionata nella corsa ad ostacoli per intercettare i pochi turisti che si vedono da queste parti. Il solo Wright ha realizzato cinque progetti in città ed un altro nelle vicinanze, tutti in un modo o nell'altro legati al Larkin. Tutti portano il segno del passaggio da un'architettura – quella dei grattacieli art-déco di Sullivan e Richardson – «che si nutriva ancora di precedenti stilistici europei a una radicata in una crescente fiducia culturale nell'America»<sup>8</sup>. Una fiducia che si sarebbe tradotta anche nel disegno stesso della città in cui, qui come altrove, sarà coinvolto Olmsted. Abbandonato il piano disegnato nell'Ottocento, Olmsted arriva a Buffalo con l'idea di diluire la città in una rete di parchi e di spazi verdi capaci di curare le patologie della società industriale, offrendo anche alla classe operaia spazi pubblici nei quali lenire i dolori (e la rabbia) della sua condizione.

Il disegno di Olmsted comprendeva sei grandi parchi, otto *parkways*, nove circonvallazioni verdi e, infine, sette aree verdi di minori dimensioni. Iniziato nel 1868 da Olmsted e dal suo partner Calvert Vaux, il progetto rappresentava il primo tentativo di pensare il verde urbano nei termini di un sistema integrato e interconnesso<sup>9</sup>. Tutta questa bellezza non è però bastata a salvare la città da un destino comune a tante sue – meno illustri – vicine. Anche qui, dagli anni Cinquanta il declino è stato senza scampo: dei quasi 600.000 abitanti del 1960, ora ne sono rimasti circa 250.000. Meno che nel 1901. L'inaugurazione nel 1959 del Canale San Lorenzo – che creava un accesso più veloce dalla regione dei Grandi Laghi all'Atlantico – rendeva il Canale Erie improvvisamente obsoleto, privando la città di molti dei flussi commerciali che prima la solcavano. Al collasso economico si aggiunse ben presto il *white flight*, ulteriormente incattivito dalla rivolta razziale del 1967. La fuga dei bianchi si è risolta come al solito nell'impennata della miseria. Con il 30% dei suoi residenti che stanno al di sotto della soglia della povertà, la città è la seconda più povera d'America, superata solo da Detroit.

### *Distruggere con amore, cura e minuzia*

È stata forse la bellezza dell'architettura, resa ancor più struggente dal tappeto di rovine dal quale emerge, ad ispirare la nascita di Buffalo Reuse, invenzione che potrebbe essere assunta a simbolo del nuovo corso della Rust Belt. Si tratta di un progetto visionario che guarda alle macerie della civiltà industriale come ad un'opportunità per trasformare la cultura dell'obsolescenza immediata che ancora domina la società americana. Buffalo Reuse non si oppone alla distruzione di parte della città, vista come ineluttabile, ma semplicemente propone una via più «sostenibile» alla distruzione.

L'idea è molto semplice: demolire è sempre uno spreco, demolire intere città senza riciclare nulla è un crimine,

farlo in città dalla buona architettura è un genocidio. Così, dal 2006, il suo fondatore – Michael Gainer – è alla guida di un'impresa che predica e pratica la decostruzione, vale a dire la sostituzione delle demolizioni vecchio stile<sup>10</sup> con un processo complesso e minuzioso prima di smontaggio e poi di riciclo di quello che c'è da salvare<sup>11</sup>. La storia di Michael Gainer e di Buffalo Reuse è la tipica parabola americana fatta di ingegno, dedizione a cause collettive (apparentemente sconsiderate) e volontarismo. Per Gainer si è trattato, addirittura, di una «chiamata». «Mi ritrovai ad una conferenza sul riciclo ad Atlanta e sentii che avevo finalmente trovato la mia vocazione», dichiarava Gainer qualche tempo fa. Da lì il cammino sembra esser stato tutto in discesa. Gainer arriva a Buffalo, organizza delle presentazioni sul tema della decostruzione e convince altre quindici o venti persone ad unirsi al progetto. E poi gli incontri con i politici e i filantropi fino a quando, nell'aprile del 2007, arrivano i finanziamenti che gli permettono di «decostruire» la prima casa. Nel giro di nemmeno due anni, i finanziamenti erano saliti fino ad un totale di 250.000 dollari, con l'équipe di decostruttori composta ora da cinque persone. Da allora, Gainer non ha smesso di pensare in grande. Se la si guarda con i suoi occhi, Buffalo è un immenso giacimento di materiale riciclabile. «Da salvare c'è molto – mi dice –, mentre la demolizione tradizionale di una casa manda in discarica 120 tonnellate di materiali, noi ne mandiamo 60 o 70». Ad essere salvati sono allora lavandini, vasche da bagno, pavimenti, caminetti, finestre, elementi decorativi, scalinate ma anche mattoni, marmi, pietre di fondazione, strutture e soffitti di legno. Smontare una casa vittoriana, grazie al valore di quello che Buffalo Reuse sarà in grado di rimettere sul mercato, può essere quindi un grande affare, che è però lungo e laborioso. «Prima di iniziare la decostruzione vera e propria – racconta Gainer – devi fare le rilevazioni per verificare l'eventuale presenza di amianto e di altre sostanze nocive e devi chiamare il derattizzatore. Solo

dopo puoi avere finalmente il permesso per iniziare con la decostruzione vera e propria». Non raramente molte di queste attività devono essere appaltate all'esterno: un onere particolarmente pesante per micro-imprese appena nate come Buffalo Reuse. Ma prima ancora, occorre capire se l'edificio si merita la decostruzione, oppure se le condizioni di degrado sono tali da rendere preferibile la semplice e brutale demolizione. Decine di ore di lavoro sono così dedicate alla valutazione del potenziale di riciclo dell'immobile candidato, ma anche delle qualità e condizioni di rimozione degli elementi strutturali e dei relativi materiali<sup>12</sup>. Gran parte di questo lavoro non fa parte del processo produttivo della demolizione tradizionale, ai cui imprenditori e operai questi esercizi di sofisticata e vagamente voyeuristica ispezione del corpo dell'edificio in via di liquidazione devono sembrare un rito quasi religioso. Un rito che sembra a prima vista uno «spreco», dal punto di vista della tradizionale aritmetica dei bilanci, ma che è invece indispensabile alla scelta di quale repertorio di tecniche decostruttive impiegare. Dal più semplice – applicabile quasi sempre, anche quando dopo sarà la volta dei demolitori tradizionali – fino al più complesso: la decostruzione totale, di fatto pienamente alternativa alla demolizione. «Il nostro obiettivo – sostiene Gainer – è di riciclare più del 50% di una casa. Quando possiamo riutilizzare le pietre delle fondamenta, otteniamo un risultato migliore. Ma se la casa non ha fondazioni, è probabile si riesca a riciclare solo il 30%».

Secondo un rapporto del 2005, un progetto di decostruzione può ricadere nelle categorie del «disassemblaggio strutturale completo», del *soft-stripping* oppure del «disassemblaggio individuale»<sup>13</sup>. Con il *soft-stripping* si spoglia l'edificio di quello che potremmo definire come il suo *software*, con il «disassemblaggio strutturale completo» l'obiettivo è invece quello di smontarne e riciclarne l'*hardware*, pezzo per pezzo. In mezzo, l'opportunità di disassemblare solo qualche pezzo di *hardware* e non la

sua interezza. Ottimi candidati per il *soft-stripping* sono il materiale elettrico e quello idraulico, elettrodomestici, porte e finestre, pavimenti, impianti di condizionamento dell'aria. In altre situazioni, le condizioni di fattibilità potrebbero orientare il decostruttore verso la scelta di rimuovere solo alcuni elementi strutturali, come per esempio il materiale isolante oppure le travi del tetto. Infine, c'è la decostruzione totale, che fa del *soft-stripping* solo il passaggio inaugurale dell'intero processo, per poi passare alla rimozione degli impianti idraulici, elettrici, al disassemblaggio del tetto e, per concludere, a quello «delle pareti, dei pavimenti e della struttura portante, un piano alla volta», come raccomanda una guida alla decostruzione del 2001. Quando la decostruzione segue questo modello ed è fatta ad arte, il tasso di riciclabilità può raggiungere vette davvero straordinarie, fino all'87%<sup>14</sup>. Certo, raggiungere risultati di questo tipo è molto costoso, perché la decostruzione – specie nella sua versione più estrema – si approssima quasi all'artigianato. «Il costo del lavoro – continua Gainer – per gli addetti del settore delle demolizioni è circa di 40 dollari all'ora, per noi è semplicemente insostenibile. Abbiamo bisogno, in media, di circa 300 ore di lavoro per ogni progetto di decostruzione. Nelle demolizioni è tutto più facile: bastano due o tre persone sul sito per un paio d'ore e poi hanno finito». Le norme statali e sindacali non permettono di comprimere il costo del lavoro, favorendo quindi l'industria della demolizione dalla quale sono scaturite. Questo soprattutto perché la stragrande maggioranza delle case in via di demolizione a Buffalo è di proprietà pubblica. Erano talmente un cattivo affare da rendere preferibile agli occhi dei proprietari la perdita dei propri diritti sul bene al pagamento di qualche migliaio di dollari di imposte locali, con l'effetto di rendere gli interventi di demolizione di questi immobili dei veri e propri «lavori pubblici», cui si applicano le regole e le tariffe del settore più sindacalizzato – quello pubblico – dello Stato più sindacalizzato d'America, quello di



New York. Per questo Gainer ha approntato un sistema nuovo, detto della «decostruzione ibrida», che combina il lavoro manuale all'utilizzo di una macchina. Un sistema meno romantico di quello artigianale degli albori, ma sicuramente più plausibile dal punto di vista della sostenibilità finanziaria. «All'inizio – dice Gainer – si decostruivano le case in un modo molto tradizionale, letteralmente a mano. Con questo metodo ci si può mettere anche cinque o sei settimane per una casa. Con la nostra nuova tecnica, invece, possiamo decostruirne una in sei/otto giorni. La combinazione del lavoro manuale con la potenza della macchina – che taglia la casa in pannelli portandoli a terra dove noi possiamo occuparci del 'raccolto' – è molto più veloce»<sup>15</sup>. Eppure, nonostante l'arrivo delle macchine, la decostruzione continua a conservare una forte dimensione artigianale cui si associa quel singolare «sapere» di ogni immobile che producono i suoi operatori. Ogni casa è diversa, per come è stata costruita e per quello che può restituire: questo i decostruttori lo sanno bene, i demolitori invece tendono ad ignorarlo. I decostruttori «osservano» e «ascoltano» il loro paziente, facendo supposizioni ben informate sul suo stato e sul suo potenziale vitale; i demolitori hanno semplicemente una vittima da liquidare nel più breve tempo possibile. Da questo punto di vista, la definizione corrente di decostruzione sembra davvero precisa quando la descrive come «il procedimento di rimozione di un edificio disassemblandolo nell'ordine inverso a quello seguito nella sua costruzione»<sup>16</sup>.

La decostruzione insegna, quindi, anche a costruire, e il suo valore educativo sta anche in questo: gli adolescenti che Gainer vuole coinvolgere nella sua impresa non impareranno semplicemente a decostruire, ma a conoscere e, forse, a progettare edifici – pur modesti ed essenziali – lungo l'intero corso della loro esistenza: dalla costruzione – magari con materiali riciclati – alla decostruzione, il cui risultato potrà essere un nuovo progetto di costruzione altrove. Qualcosa di molto diverso avviene con la cosiddetta

demolizione professionale, dove «una casa è distrutta in trenta minuti e scompare in una giornata. Non si tratta di un processo a grana fina: una macchina furente, guidata da un umano, abbatte la casa senza nessuna empatia. Generalmente, l'escavatore arriva frontalmente, direttamente dalla strada, e schiaccia la casa su se stessa fino alle fondamenta. Le macerie sono poi trasferite su grossi camion che vanno direttamente in discarica»<sup>17</sup>. Il linguaggio utilizzato dai decostruttori per descrivere il loro lavoro pare provenire da un altro pianeta. Il Deconstruction Institute parla di «disassemblare con cura» e di una «attenta separazione dei materiali dell'edificio». Quello che si riesce a rimuovere è poi immesso nuovamente sul mercato. Nel 2009, Buffalo Reuse ha salvato 500.000 dollari di materiale, una cifra in costante crescita da quando hanno aperto il loro grande magazzino dove migliaia di manufatti della vecchia Buffalo – quella ricca e vitale della prima metà del secolo – sono ora esposti in cerca di un compratore. Si chiama ReSource e si trova in uno dei quartieri più poveri della città, dove il paesaggio è quello consueto della crisi urbana. Qui, la maggioranza afro-americana si fa schiacciante e il tasso di povertà ancora più elevato: non è un caso che Gainer abbia deciso di installare qui ReSource. Un negozio di questo genere sarebbe l'ideale per confortare gli umori verdi (ed estetizzanti) di quella classe creativa che il sindaco della città vorrebbe convincere a traslocare da queste parti<sup>18</sup>, eppure gli attivisti di Buffalo Reuse hanno preferito aprirlo dove di artisti e *hipsters* non c'era nessuna traccia: nel cuore del deserto urbano di Buffalo. Superata la soglia del magazzino si entra, tuttavia, nel regno dell'abbondanza, sebbene si tratti di un'abbondanza che non potrebbe essere più diversa da quella costantemente fagocitata dalla società più onnivora e bulimica del pianeta. Di quanto contiene ReSource pare non vi sia alcun inventario: sarebbe troppa (inutile) fatica per un negozio che assorbe a ciclo continuo quello che di valore trovano i membri dell'équipe di Gainer. Così ogni volta che a Buffalo si chiude un cantiere di decostruzione,

il «raccolto» – che può essere più o meno abbondante, più o meno eccentrico – viene scaricato qui per poi rientrare nel ciclo vitale di qualche altra economia domestica. Vendono dai seimila agli ottomila dollari di materiale alla settimana, mi dice Gainer, aggiungendo che la soglia dei diecimila è a portata di mano. Stanno cercando, infatti, di affacciarsi nel suburbio, oltre la frontiera della Inner City, dove vive più di un milione di persone i cui potere d'acquisto e stile di vita sono decisamente più elevati. Di certo, se le vendite salissero ancora dovrebbero traslocare. A tratti può essere perfino difficile orientarsi in questo surreale distendersi di vicoli densi di lavandini lucidi, di porte e finestre dal disegno vittoriano, di lampade che coprono un secolo di storia del design. Ma alla claustrofobia dei vicoli si oppone il senso di spazio che si avverte quando si arriva finalmente al grande giardino all'aperto delle vasche da bagno. Bianche, allineate, silenziose. E ancora, le pile di materiali grezzi salvati dai decostruttori: legno, pietra, mattoni. ReSource è inoltre anche un pretesto: per dare un'occupazione agli adolescenti del quartiere, per attirare studenti universitari che questa realtà non l'avrebbero mai conosciuta, per produrre beni pubblici di cui nel deserto urbano si ha grande bisogno. I giovani volontari piantano alberi, tagliano l'erba e rimuovono detriti, organizzano corsi di formazione per adolescenti, e gestiscono un *community garden*. La decostruzione sembra costruire più di quanto smonti.

### *Fare di Buffalo la capitale americana della decostruzione*

Considerati tutti gli ostacoli che incontra, è evidente come la decostruzione sia poco conveniente se ad essere applicata è la logica dell'economia mainstream. Ogni servizio innovativo deve scontrarsi con la fitta rete di incentivi e connivenze che i modelli imprenditoriali consolidati hanno costruito attorno a sé. E il confronto fra giovani decostruttori e paludati demolitori non è da meno. Se non ci fosse la filantropia a sostenerne gli esperimenti e una

domanda eticamente impegnata a richiederne i (costosi) servizi, la lunga marcia della decostruzione per conquistare i territori della demolizione tradizionale non sarebbe nemmeno cominciata. «È così economico buttare via tutto che è davvero difficile giustificare quello che facciamo, almeno sotto il profilo economico», mi dice Gainer. «Se paghi solo venticinque dollari a tonnellata per buttare tutto in una discarica, non ti converrà mai fare quello che facciamo noi: trecento ore di lavoro per la decostruzione, e poi la gestione del trasporto, della catalogazione e della vendita del materiale recuperato. Nel caso di New York, dove i costi di smaltimento in discarica sono molto elevati, può funzionare. In quel caso, con la decostruzione risparmi sessanta dollari a tonnellata. Quindi, se ne hai cento di tonnellate in meno, hai seimila dollari che puoi mettere nel lavoro in più di cui hai bisogno per la decostruzione. Ma a Buffalo, la storia è diversa». Quindi ad essere in gioco sono anche incentivi negativi, come i costi dello smaltimento dei rifiuti: più alti sono, più ampio sarà il mercato potenziale. Al contrario, fino a quando disfarsi di tonnellate di macerie sarà così economico, le demolizioni tradizionali continueranno a prevalere. Un aiuto arriva ai decostruttori dalle deduzioni fiscali cui si può accedere quando ad essere coinvolta nel progetto è un'organizzazione no-profit come Buffalo ReUse. Gainer fa l'ipotesi di una grande casa vittoriana, come tante fra quelle in via di liquidazione a Buffalo: «Se fai una gara, il prezzo più basso sarà ottomila dollari, noi staremmo attorno agli undicimila. Ma il vantaggio è che diamo al proprietario la possibilità di sfruttare le deduzioni fiscali. Se da quella casa caviamo 25.000 dollari di materiali riutilizzabili tutto questo si trasforma in una donazione alla nostra organizzazione di quello stesso valore, coi relativi vantaggi fiscali. Questo è un grosso incentivo per i proprietari». Ma ci vorrebbero incentivi più consistenti per far decollare la filiera della decostruzione, come la norma che prevede che chi realizza le demolizioni debba riciclare fino al 40% del

materiale coinvolto, presente in Stati come il Colorado e lo Stato di Washington, in cui però lo stock immobiliare in via di distruzione non è neanche lontanamente paragonabile a quello delle aree metropolitane della Rust Belt. Se quegli incentivi si combinassero con quelle dimensioni di mercato, gli effetti economici – ma anche sociali e ambientali – sarebbero non irrilevanti. Buffalo, ancor più di altre città della Rust Belt, sarebbe la capitale perfetta di una tale impresa. Qui ci sono fra le diecimila e le quindicimila case abbandonate, con il degrado che dall'Inner City ora sembra tracimare nelle contee metropolitane più vicine: in suburbi dal nome inconfondibilmente *native american* come Tonawanda, Cheektowaga e Lackawanna, il numero di case sfitte e inoccupate è in evidente ascesa. L'amministrazione comunale spera di poter distruggere un migliaio di abitazioni l'anno, per un costo totale che nei prossimi dieci anni dovrebbe toccare e superare i duecento milioni di dollari. L'idea di Gainer è quella di approfittare dell'appuntamento della cancellazione pianificata di gran parte della città per applicare le tecniche di decostruzione su larga scala. Un'occasione irripetibile per far balzare il settore della decostruzione dalla sua attuale dimensione quasi artigianale al livello di una vera e propria industria, innovativa e in continua espansione. I soldi pubblici spesi nelle demolizioni dovrebbero allora essere utilizzati per decostruire, creando le condizioni per lo sviluppo di un vero mercato dei materiali e dei manufatti riciclabili, un mercato capace di generare posti di lavoro e opportunità di consumo di qualità per la popolazione a basso reddito di Buffalo e nuovi beni pubblici nei quartieri coinvolti. «Il nostro obiettivo per la città di Buffalo è di investire dai 150 ai 250 milioni nella decostruzione», dice Gainer. «Se fosse richiesto per legge che anche solo il 25% del tonnellaggio totale di un immobile fosse riciclato, il settore si espanderebbe, creando molte opportunità di lavoro per i giovani. E potremmo così dirottare migliaia di tonnellate di materiali riutilizzabili dalle discariche, rendendo-

li accessibili ai residenti a basso reddito e ai proprietari dell'area»<sup>19</sup>. È lo stesso «Journal of the American Planning Association» a sottolineare quanto la decostruzione nella Rust Belt possa divenire un settore economico vitale. «In vecchie città industriali quali Philadelphia, Detroit e Flint, la decostruzione può essere qualcosa di più di un altro modo di demolire gli edifici», si legge in un recente articolo. «Particolarmente in quartieri degradati e svantaggiati, può produrre posti di lavoro e formazione professionale, ma anche potenziare attitudini imprenditoriali e permettere lo sviluppo di piccole imprese. Inoltre, il recupero e la rivendita di materiali riciclati genera entrate per le amministrazioni locali»<sup>20</sup>. La vocazione decostruttiva della Rust Belt si basa anche su ragioni ben più prosaiche, a partire dallo spazio che da queste parti, diversamente dalle sovraffollate aree metropolitane delle due coste, abbonda. I materiali rimossi nel corso del processo di decostruzione hanno infatti bisogno di spazio per essere ulteriormente disassemblati. Quasi impossibile a farsi a New York o San Francisco: acciaio, legno, vetro e mattoni in grandi quantità di certo non possono finire su un marciapiede: nelle *shrinking-cities* è il procedere stesso delle demolizioni di massa a offrire lo spazio necessario.

### *Se la decostruzione diventasse una vera industria*

Calcolare l'ammontare delle macerie e dei rifiuti prodotti dall'intera economia immobiliare degli Stati Uniti non è un esercizio facile. Circolano varie stime, la prima relativa al 1996, la più recente – stando a quanto ha potuto scoprire chi scrive – relativa all'anno 2000. Nella prima, contenuta nel rapporto *Building-Related Construction and Demolition Debris*, la Franklin Associates stimava che nel solo 1996 erano stati demoliti negli Usa circa 245.000 immobili residenziali e 45.000 non residenziali<sup>21</sup>. Le stime del 2000 speculavano su un'ipotetica stabilità del numero di demolizioni: data la difficoltà a reperire dati attendibili sul

loro numero effettivo e dato l'obiettivo di fornire qualche numero credibile sul totale dei rifiuti prodotti, il rapporto ipotizzava che l'effetto deprimente determinato dalla stabilità del numero di demolizioni preso in considerazione fosse di fatto bilanciato dagli effetti virtuosi, in termini di totale di rifiuti prodotti per immobili, dell'accresciuta sensibilità ambientale. La stima era quindi di circa 157 milioni di tonnellate di rifiuti prodotti nell'arco di un anno dall'intera industria delle costruzioni: di queste, 140 milioni – circa il 90% – proveniva dalle demolizioni vere e proprie. Ancora, 90 milioni di queste macerie andavano a finire direttamente in una discarica, ovvero non venivano in alcun modo riciclate. Si tratta di stime sicuramente imprecise. Se si considera poi che lo scorso decennio è stato caratterizzato prima dal boom e poi dal *bust* della produzione edilizia e del settore immobiliare, i numeri dovrebbero probabilmente essere ritoccati verso l'alto. L'idea delle dimensioni del danno ambientale provocato dalla mancata sostituzione delle demolizioni tradizionali con le tecniche decostruttive ne emerge chiaramente. Come, ad emergere chiaramente, sono anche le grandi opportunità di sviluppo dell'industria della decostruzione<sup>22</sup>. Gli effetti virtuosi della decostruzione sull'economia delle risorse naturali e la qualità ambientale si estenderebbero all'intera filiera delle costruzioni, stringendo – e di molto – il circuito di produzione e distruzione delle risorse. Il riuso di componenti costruttive riduce la domanda di materiali nuovi. L'equivalente riduzione dell'attività manifatturiera comporterebbe una riduzione degli impieghi energetici e dell'estrazione di materiali vergini dalla terra. Ed entrambe le cose significherebbero meno inquinamento. «Per esempio – si legge in un rapporto del 2005 – il riuso di una grossa quantità di legname significa che l'equivalente quantità di materiale vergine non deve essere estratta dalla terra, trasportata ad un'impresa che lo trasformi, tagliata, trattata, impacchettata e trasportata ad un centro di distribuzione. Il consumo di energia e l'inquinamento associati sarebbero quindi eliminati»<sup>23</sup>.

Inoltre, se si guarda all'intero processo e non alla mera attività di decostruzione, si scopre che questa non è così costosa quanto sembra. Decostruire una casa è più costoso che demolirla, ma con la decostruzione si generano beni che permettono ritorni economici significativi. Tali da far rientrare l'impresa dai costi superiori affrontati nel processo di decostruzione. Con i procedimenti artigianali e ad alta intensità di lavoro della decostruzione, si spende più tempo e lavoro ad estrarre i materiali, ma questi si trovano ad avere un valore economico e di mercato ben superiore. La decostruzione migliora poi la riciclabilità dei materiali fornendo materiali di costruzione usati che sono in buona condizione e, quindi, possono essere riutilizzati in quanto tali<sup>24</sup>. Infatti, mentre con la demolizione i materiali salvati – vale a dire quelli che non vanno a finire in discarica – sono spesso oggetto del cosiddetto *downcycling*, con la decostruzione i materiali sono, invece, avviati sulla strada del più raro *upcycling*. Nel primo caso, il riuso implica l'impoverimento delle qualità del materiale, nel secondo, viceversa, è assicurata la loro preservazione in una misura tale da renderne la vita virtualmente eterna. La differenza sta tutta nella cura e nella minuzia con cui i decostruttori rimuovono e organizzano quanto riescono a salvare. Infatti, la demolizione si risolve nell'accumulo di macerie composte da materiali fra loro disomogenei e, spesso, danneggiati dalla violenza del processo a un livello tale da renderli riutilizzabili esclusivamente nell'ambito di un processo di *downcycling* in direzione di materiali di qualità, potenziale di riuso e, quindi, valore economico minori. Inoltre, come già ricordava Gainer, dal punto di vista dei costi collettivi, invece, la decostruzione alleggerirebbe le casse pubbliche dalla spesa per l'apertura, la gestione e la chiusura delle discariche. Fra le macerie di Buffalo si nasconde la possibilità di una sua rinascita, seppure paradossale. La città è pronta a risorgere, magari da qualche altra parte e in qualche altra forma. E questo grazie all'artigianato anacronistico e iper-moderno dei suoi decostruttori.



## COMBATTERE LO «SHRINKAGE»

A Baltimore hanno reinventato la città. Un esempio che dagli anni Settanta hanno seguito in molti – fra sindaci e businessmen – sia nel vecchio sia nel nuovo mondo. Si dice che lo stesso Pasqual Maragall, il sindaco visionario della Barcellona della rinascita post-franchista, abbia imparato da Baltimore. Finito da quelle parti grazie ad una borsa di studio, ebbe la possibilità di osservare e studiare da vicino come era possibile reinventare una città, dandole una nuova immagine da vendere aggressivamente su mercati sempre più aperti e internazionali<sup>1</sup>. Sappiamo che ne è stato di Barcellona: il caso europeo di «rinascita urbana» per eccellenza, universalmente acclamato dai *bobos* di ogni latitudine.

Baltimore – ancor più di Barcellona – era una città di fumo, come tante fra quelle che abbiamo incontrato lungo la nostra strada. I suoi erano fumi manifatturieri ma ancor più portuali. Il polmone industriale del Midwest soffiava in direzione di Baltimore quando voleva parlare con il mondo e invadere i suoi mercati in ascesa: le merci arrivavano qui dall'Ohio e dall'Illinois, e prendevano il largo verso il mercato mondiale, poiché Baltimore era più vicina di New York e del New Jersey, per non parlare di Boston. Eppure, come altre città americane, Baltimore è un porto senza mare: una baia lunghissima – la Chesapeake Bay – la separa dall'Atlantico, che dalle sue case operaie si può

soltanto immaginare e neppure sentirne l'odore. Assieme ai fumi del porto c'erano quelli delle fabbriche. Durante la Seconda guerra mondiale, all'ombra della zelante pianificazione sociale e produttiva degli strateghi del New Deal (e della guerra), la città era stata perfino onorata del sigillo di «arsenale delle democrazie», un privilegio concesso solo a poche altre capitali industriali del paese. Ma, vinta la guerra e celebrata la vittoria, l'arsenale si è giorno dopo giorno trasformato in cimitero: Baltimore ha quindi condiviso il destino delle altre città industriali, seppure leggermente ingentilito rispetto a quello di queste ultime. Qui è accaduto in modo e misura esemplari tutto quello di cui abbiamo parlato in precedenza: fabbriche che chiudono, bianchi che scappano, rivolte razziali, esplosione del crimine, case abbandonate e povertà dilagante. Tuttavia, qualcosa la rende profondamente diversa dalle altre, ed è lo stesso qualcosa per cui Maragall la trovò così interessante.

Baltimore non solo ha provato a risorgere, ma ci è riuscita in misura sufficiente da rendere plausibile un dibattito attorno al suo destino. Per le altre il dibattito è solo simulato: chi parla di Detroit o di Youngstown sa bene ormai che l'unica paradossale speranza risiede nel loro ipotetico destino post-urbano. Quando si parla di Baltimore, invece, ci ritroviamo al cuore della condizione urbana contemporanea. Baltimore è un luogo intenso: qui il vecchio capitalismo è morto dopo una lunga agonia e il nuovo è stato allevato come in laboratorio, in condizioni ottimali e grazie alle terapie immaginifiche dei suoi ideologi, finanziatori, costruttori. Tutto è cominciato alla fine degli anni Cinquanta quando qui, come in tante altre città già in crisi, scocca l'ora dell'*Urban Renewal*<sup>2</sup>. La città declina, negozi e grandi magazzini chiudono e i valori immobiliari di Downtown precipitano. Mentre gli afro-americani avanzano. Allora si fa un grande piano, con il sindaco alla guida di una vasta coalizione di interessi che hanno tutto da perdere dal declino della città. La ricetta è quella tipica di quegli anni: uffici avveniristici, appartamenti per la classe media,

una bretella autostradale e qualche attrazione culturale. Il tutto con una firma che sia il segno vivente della sintonia fra la città e la modernità, di una Baltimore che reagisce e prende in mano il suo destino<sup>3</sup>. Oggi, le torri di Mies van der Rohe costruite in quegli anni sembrano archeologia dell'*Urban Renewal*: testimonianze di come siano almeno cinquant'anni che si tenta di ridare vita a Baltimore. Ad ogni tentativo il suo manufatto simbolo. Ed allora il peggio doveva ancora accadere. Gli anni Sessanta, per tutte le ragioni che conosciamo, saranno infatti tremendi. In particolare, nell'aprile del 1968, Baltimore avrà il privilegio di essere la scena di una delle più violente fra le rivolte razziali scatenate dall'assassinio di Martin Luther King. Una rivolta alla cui repressione il futuro vicepresidente di Nixon – Spiro Agnew, allora governatore dello Stato del Maryland – dovrà la sua ascesa alla Casa Bianca. L'idea di mandare la guardia nazionale a fare la guerra ai rivoltosi per le strade della città non poteva che far brillare gli occhi a quella classe media (e operaia) bianca in fuga dai democratici in direzione della nuova destra<sup>4</sup>. Tre giorni di guerriglia urbana lasceranno Baltimore ancora più prostrata, con la paura che diviene uno dei moventi fondamentali di chi abbandona la città. North Avenue, una grande arteria commerciale che la attraversa da ovest verso est, è rimasta spenta e deserta come l'ha lasciata quella terribile primavera del 1968. Fu allora che, sostiene David Harvey, uno dei più grandi studiosi di questioni urbane che a Baltimore ha vissuto e insegnato, la classe dirigente ebbe un'idea inaspettata e a suo modo geniale<sup>5</sup>.

Nel 1971 viene eletto un nuovo sindaco. Si chiama William Donald Schaefer ed è il prototipo del leader decisionista. Da qualche anno una coalizione di volenterosi – leader religiosi, accademici, uomini di affari, politici – promuove fra le strade dilapidate di Downtown una fiera cittadina. L'idea, semplice, è quella di non perdere e non far perdere la speranza, di offrire un'immagine di Baltimore che non sia quella della guerra sociale e razziale permanente. Nel

1973 la fiera si sposta un po' a sud, nel cosiddetto Inner Harbor, vale a dire l'area portuale della città, o meglio quanto ne resta. I moli sono da tempo ridotti a fantasmi di ciò che erano. Eppure l'idea di organizzarvi la fiera ha un successo imprevisto: arrivano due milioni di visitatori e al sindaco Schaefer – o forse a qualcuno a lui molto vicino – viene un'idea: fare della fiera l'economia della città, non per un giorno ma per tutto l'anno. Per sempre. Trasformare Baltimore in una *festival city*: la prima di una lunga serie. Rincorrere l'apparentemente implausibile destino turistico di questa città di fumi – quelli delle ciminiere e delle rivolte – e reinventarla in modo talmente radicale da cancellare per sempre il suo passato industriale. Per l'Inner Harbor scatta l'ora dei cantieri. In dieci anni Schaefer è in grado di attirare ottocento milioni di dollari di investimenti da imprenditori pronti a costruire lungo i moli case, torri per uffici e centri commerciali. I giganti della nuova industria immobiliare – i Rouse – sbarcano qui con il loro Festival Marketplace. Due padiglioni sull'acqua zeppi di ristoranti, negozi e attrazioni ideali per le ansie performative degli americani. Un modello che sarà replicato altrove: dentro e fuori la Rust Belt, anche a New York. Le grandi infrastrutture turistiche non possono ovviamente mancare: un «museo» della scienza e un acquario che si affacciano direttamente sulla baia; e ancora gli alberghi, quindici fra il 1980 e il 1989<sup>6</sup>.

Passato Schaefer, la cura continua con i suoi successori: il *redevelopment* è più di un destino, diventa l'identità stessa di Baltimore, ciò che la tiene in vita. Negli anni Novanta arriva il momento degli stadi: due, enormi, sempre in prossimità dell'acqua. E poi nuovi uffici e nuove residenze a saturare tutto il *waterfront*. E la cura sembra funzionare. Nel 1991, sette milioni di persone scelgono imprevedibilmente di recarsi in qualità di turisti lungo la passeggiata dell'Inner Harbor, per mangiare le polpette di granchio da Paul's o per fare acquisti al Festival Marketplace, per farsi un giro sulle barchette a forma di

coccodrillo che ondeggiando ai piedi del grattacielo più alto – battezzato con arroganza World Trade Center – o per andare a vedere i piranha nell’acquario. E poi, anche i valori immobiliari dicono che Schaefer ha avuto ragione: nei vecchi quartieri operai attorno alla baia i prezzi cominciano letteralmente a impazzire. Improvvisamente, quelle che erano considerate vecchie e anguste case operaie – le *row-houses* di Baltimore sono leggendarie –, dalle quali fuggire verso il più confortevole suburbio, si trasformano in agognati feticci immobiliari. Negli anni Novanta, il loro valore medio passa da 15.000 a 150.000 dollari. Intanto il *redevelopment* continua. Dopo il centro congressi e altre centinaia di appartamenti per ricchi, da ultimo è stato inaugurato un nuovo, immenso albergo, di proprietà della stessa amministrazione comunale, come nel vecchio blocco socialista<sup>7</sup>. Baltimore è quindi riuscita a vincere dove le altre hanno fallito? Non è New York, ma nemmeno Detroit. E Schaefer viene consacrato come miglior sindaco dell’anno dalla rivista «Esquire» nel 1984, «Time» dedica all’Inner Harbor un paio di commossi reportage, mentre il «Sunday Times», nel 1987, inneggia al nuovo mirabolante *playground* turistico nel quale si è trasformata quella città triste e terrorizzata che era Baltimore. Insomma, la città è la ragazza prodigio del nuovo corso dell’economia urbana e le precoci esaltazioni giornalistiche nei confronti di Schaefer testimoniano di come si badasse più al senso di una svolta che ai suoi risultati. Una svolta che voleva amministrazioni cittadine decise a farla finita con un passato industriale che non poteva più tornare e pronte ad afferrare le opportunità della nuova economia immateriale: terziario avanzato, turismo, intrattenimento<sup>8</sup>.

Grandi progetti erano quindi chiamati a trasformare quei cadaveri dell’età manifatturiera che sono le Inner City in nuovi e scintillanti templi dell’economia neo-liberista e post-industriale. Templi che peraltro danno lavoro a chi delle fabbriche è rimasto orfano. E per fortuna, perché nel 2000, rispetto a trent’anni prima, Baltimore si presen-

tava dimagrita di 270.000 abitanti e 70.000 posti di lavoro operai<sup>9</sup>. Inoltre, negli alberghi e nei ristoranti gli afro-americani senza laurea possono finalmente trovare un'occupazione: per ogni pasto consumato, ogni stanza d'albergo prenotata, ogni biglietto staccato si creano nuovi posti di lavoro. Il miracolo è quindi compiuto: Baltimore ha una nuova economia, nuova occupazione e una nuova immagine. Eppure i turisti non vanno a Baltimore, ma si fermano all'Inner Harbor, che dell'intera città è solo una piccola porzione, nulla più che una vetrina, dicono i critici. Perché, oltrepassato il confine più o meno trasparente del suo acclamato *playground* lungo qualche chilometro ma profondo una manciata di isolati, c'è la Baltimore di sempre. Con il suo vertiginoso ammontare di dolore quotidiano che i turisti e i *suburbanites* in arrivo ignorano quasi del tutto: le bretelle autostradali sono, infatti, abili e veloci nel rendere il lato oscuro della città una comparsa fuggevole al di là dei finestrini. Ma se, per sbaglio, fuoriusciti dal denso flusso umano che scivola lungo la baia, si sconfinano in qualche quartiere immediatamente a nord, l'impatto con l'altra Baltimore diviene inevitabile. «L'Inner Harbor funziona come una maschera sofisticata», scrive ancora David Harvey. «Ci invita a partecipare ad uno spettacolo, a goderci un circo festoso che celebra il venirsi incontro delle persone e delle merci. Come ogni maschera, può intrattenerci e distrarci, ma ad un certo punto vogliamo sapere che cosa si nasconde dietro. E se la maschera si rompe o è strappata via violentemente, ad apparire sarà la faccia terribile della miseria di Baltimore»<sup>10</sup>. Non si tratta tanto di scoprire la «vera» Baltimore contro una sua fittizia rappresentazione. Senza dubbio, il volto festivo e consumistico dell'Inner Harbor si regge sull'illusione di una sua indefinita estensione, quasi a voler esorcizzare l'esistenza dell'altra Baltimore di cui pure molti dei suoi frequentatori sospettano. Entrambi i mondi, entrambe le città, sono però egualmente reali. Sono il segno di una realtà urbana che ad un certo punto si è scissa in modo violento e irreparabile. La

verità sta proprio nella loro giustapposizione, nella loro inammissibile prossimità fisica, che fa di Baltimore uno dei migliori esempi occidentali di città duale, tanto duale da essere addirittura definita da un altro studioso di questioni urbane – Marc Levine – «una città del terzo mondo al cuore del mondo avanzato»<sup>11</sup>. Una città sospesa fra la ricchezza dei flussi e la miseria dei ghetti, fra la felicità dei consumatori e la disperazione dei produttori.

### *Un vertiginoso ammontare di dolore*

I film di John Waters sono un ottimo inizio per chi voglia sapere qualcosa di Baltimore. Quando ci vivi, è facile renderti conto di quanto il suo feroce surrealismo sia il riflesso condizionato dell'iperrealtà di Baltimore. Le sue pellicole, sempre ambientate in città o nel suo suburbio, guardano spesso al mondo con gli occhi del proletariato bianco, i cosiddetti *red-neck* – approssimativamente la componente bianca dell'*underclass* – che, economicamente spodestato dalla fine dell'economia industriale e simbolicamente oscurato dall'ascesa politica della comunità afro-americana, è per molti il vero sconfitto degli ultimi decenni, sebbene a Baltimore il dolore sociale sia indisputabilmente concentrato in dosi massicce nella sua comunità afro-americana. Il destino di disgregazione e segregazione della comunità nera è stato fissato in una serie televisiva di successo, *The Wire*, le cui prime stagioni, tratte da un romanzo etnografico pubblicato negli anni Novanta<sup>12</sup>, raccontano dell'economia della droga che ha divorato interi quartieri, riempiendo le prigioni, uccidendo molti dei suoi consumatori e infestando la città di terribili epidemie. I numeri sui crimini e le condizioni sanitarie danno un'idea precisa di cosa si nasconda dietro la maschera di cui parla David Harvey. Non si tratta esclusivamente dell'impressionante ma consueto carico di distruzione contenuto entro i confini della città, seppure tutto concentrato oltre il muro invisibile dell'Inner Harbor: edifici abbandonati,

quartieri crivellati, terreni svuotati. Da anni Baltimore è soprattutto una delle città americane con il più alto numero di omicidi per abitante, la cui incidenza è tre volte e mezzo più alta che nelle altre grandi città del paese. Solo la solita Detroit è riuscita a fare peggio. Ed il movente tipico è legato all'economia della droga: negli anni Novanta, secondo la polizia erano almeno il 50-60% del totale gli omicidi legati al commercio degli stupefacenti. La maggior parte delle morti accidentali nella classe di età 1-17 anni è dovuta nel 2007 ad omicidio – un dato diciotto volte più alto che nel paese – mentre in generale, fra il 2002 e il 2007, nella stessa classe di età si muore più che altrove in America. Anche per gli altri crimini, numeri e posizione in classifica erano comparabili<sup>13</sup>. Le dimensioni del mercato della droga si evincono dai dati che arrivano dagli ospedali e dalle istituzioni sanitarie. Negli anni Duemila, si stimava che fossero almeno 60.000 i residenti in condizioni di dipendenza da alcol e droghe e che avrebbero avuto bisogno di trattamenti specializzati. Considerata una popolazione totale di poco più di 600.000 abitanti, l'incidenza era almeno il doppio di quella registrata a livello nazionale. E secondo una stima del Drug Enforcement Administration (Dea), Baltimore era nel 2000 l'area del paese più colpita dall'eroina, mentre negli anni Novanta i pronto soccorso dei suoi ospedali trattavano un numero di casi legati al consumo di droga che era quasi tre volte più alto che nel resto degli Stati Uniti. Ancora, nel 1998, metà dei casi di complicazioni sanitarie derivanti dalla tossicodipendenza era causata dal consumo di eroina: nel resto del paese era appena il 14%<sup>14</sup>. Numeri egualmente tremendi riguardavano le morti per overdose e quelle per alcolismo. Ci sono poi anche le epidemie, che a Baltimore corrono davvero veloce. L'amministrazione comunale, nel 2006, non poteva non riconoscere «le allarmanti dimensioni delle minacce alla salute pubblica che deve, con pochissimi mezzi, contrastare. Queste includono alti livelli di mortalità, alta incidenza dell'Hiv e di altre malattie infettive, cattive con-



dizioni di salute alla nascita, alta incidenza di violenza e tossicodipendenza, diffuso avvelenamento da piombo fra i bambini, altissimi livelli di tabagismo e di obesità e scarso accesso all'assistenza sanitaria di base»<sup>15</sup>. Le condizioni sanitarie della città continuano ad essere emergenziali nel corso degli anni Duemila. Oggi, un bambino che nasce a Baltimore ha il 30% di possibilità in più di essere sottopeso rispetto al resto del paese. Inoltre, rimanendo in città, una madre afro-americana aveva nel 2007 il doppio di possibilità di dare alla luce un bambino sottopeso rispetto a una madre bianca e i neonati afro-americani muoiono in media nove volte di più dei bambini bianchi. E nonostante i contagi da Hiv siano in calo, il numero di residenti che vivono con l'infezione è raddoppiato dal 1997, per una mortalità media che a Baltimore è cinque volte più alta che nello Stato del Maryland. Anche in questo caso, la malattia non è *colour-blind*: sempre nel 2006, la mortalità da Hiv fra gli afro-americani era otto volte più alta che fra i bianchi. E infine clamidia, gonorrea, obesità e diabete qui sono da record. Un ultimo dato restituisce meglio di ogni altro la situazione. Nel 2006, infezione da Hiv e omicidio erano rispettivamente il quarto e il quinto motivo di morte a Baltimore; a livello nazionale l'omicidio era il quindicesimo mentre l'Hiv non era neppure fra le prime quindici<sup>16</sup>.

Appena oltre le attrazioni dell'Inner Harbor, Baltimore vive nel pieno di un'emergenza sanitaria e sociale. A conferma delle tesi di William Julius Wilson sul cambiamento drammatico di quello che un tempo era il ghetto afro-americano, sono anche gli altissimi livelli di incarcerazione a fiaccare e scorare ulteriormente la società locale. In diversi quartieri afro-americani, mi dice un attivista locale, i giovani maschi sono semplicemente scomparsi. Degli oltre 25.000 maschi afro-americani fra i venti e i trent'anni residenti in città, più della metà – il 52% per la precisione – è in qualche forma sotto il controllo del sistema giudiziario. In un giorno qualsiasi, uno su cinque è in carcere. Gli altri sono fuori con la condizionale o in attesa di giudizio.

«Questi individui – sottolinea un recente rapporto – che in altri tempi avrebbero avuto un lavoro, si sarebbero occupati dei loro figli ed avrebbero contribuito al benessere della comunità sono ora dietro le sbarre. In nome della pubblica sicurezza, sono stati rimossi dalle loro famiglie, dai loro quartieri, dall'economia locale e dalla società»<sup>17</sup>. Anche in questo caso, quella razziale è una variabile determinante. Nello Stato del Maryland, gli afro-americani costituiscono il 28% della popolazione, ma il 90% di chi è incarcerato per un reato legato alla droga. Complessivamente, i maschi afro-americani finiscono in prigione a un tasso quasi otto volte superiore a quello che si può osservare fra i bianchi. Non stupisce quindi che, come abbiamo visto a Youngstown, l'industria della detenzione possa costituire, per amministrazioni comunali disperate, un ingrediente vitale delle loro esangui economie locali. Baltimore non ospita soltanto una delle più grandi prigioni del paese, ma vanta anche l'incidenza più alta di detenuti sul totale della sua popolazione residente se messa a confronto con le città sede delle altre diciannove più grandi carceri degli Stati Uniti. Dal 1980, le dimensioni del sistema carcerario nello Stato del Maryland sono triplicate: oggi ci sono oltre 36.000 persone in prigione a cui si aggiungono altre 97.000 in libertà vigilata, con la spesa pubblica del settore che è aumentata negli stessi anni di oltre il 1100%, più del doppio di quanto sia cresciuta la spesa sanitaria e quella educativa. Per ogni detenuto si spendono in media 22.000 dollari l'anno, per un costo totale che nell'area metropolitana è di 280 milioni di dollari<sup>18</sup>. Eppure, nonostante questo, il crimine continua a tenere in ostaggio interi quartieri della città. Anzi, secondo alcune ricerche, gli alti livelli di incarcerazione contribuiscono direttamente all'aumento dei reati e a una più complessiva percezione di insicurezza<sup>19</sup>. E se questi milioni fossero spesi in istruzione e sanità? E in un diverso modello di sviluppo più sensibile al dolore di chi a Baltimore lotta quotidianamente per la sopravvivenza?

Baltimore ha dunque fatto scuola. Grazie a miliardi di dollari in sussidi pubblici e crediti fiscali la città è diventata, in effetti, una pur stravagante capitale del turismo. Ma il lato in ombra non è solo quello della Baltimore malata e criminale che abbiamo descritto. Da un lato, le attività economiche generate con il *redevelopment* non sarebbero mai esistite senza l'assai visibile mano dell'intervento pubblico, un paradosso solo apparente per i cantori del nuovo liberismo urbano; dall'altro, l'argomento che l'invenzione dell'Inner Harbor abbia di fatto sostituito le centinaia di migliaia di posti di lavoro dileguatisi con la fine dell'economia industriale non regge alla prova dei fatti. Fare il cameriere o l'addetto alle pulizie in un ristorante non equivale a fare l'operaio: salari e garanzie non sono per nulla comparabili. Molti dei posti di lavoro creati nell'Inner Harbor non permettono neanche di spingersi al di sopra della soglia di povertà, per come essa è definita dalle statistiche federali: i cosiddetti *working-poops* qui abbondano<sup>20</sup>. E infatti Baltimore rimane una delle città più povere d'America, con il reddito mediano che corrisponde più o meno alla metà di quello del suo suburbio: la differenza che passa in Italia fra Lombardia e Calabria, ma su una distanza di qualche fermata di metropolitana anziché di un volo aereo di un'ora e mezza.

La prova clamorosa della fondatezza degli argomenti dei critici di quella che è stata definita come la «Baltimore renaissance» è arrivata recentemente dall'esplosione di un singolare conflitto sindacale in uno dei templi della nuova Baltimore dell'intrattenimento: Camden Yards, lo stadio degli Orioles – la storica squadra di baseball della città – che, costruito grazie a consistenti finanziamenti pubblici, doveva servire ad attirare i *suburbanites* nella Downtown della città. Il conflitto sindacale di cui parliamo è singolare anche perché a promuoverlo non è stata un'organizzazione di difesa dei lavoratori, ma una piccola associazione che

si dedica alla difesa dei diritti umani. Quando gli attivisti di United Workers hanno scoperto che i 150 lavoratori delle pulizie dello stadio guadagnavano 4,50 dollari l'ora ed erano vittime di forme pervasive e sofisticate di caporalato, hanno ritenuto del tutto coerente lanciare una campagna per la difesa dei diritti umani dei lavoratori dello stadio. Dopo le prime clamorose vittorie e anche grazie ad una donazione della fondazione del grande finanziere George Soros, United Workers ha dichiarato l'intero Inner Harbor una Human Rights Zone, battendosi per l'aumento dei salari e il rispetto dei diritti dei lavoratori<sup>21</sup>. Al di là degli incredibili risultati prodotti dalla mobilitazione dei lavoratori e dei loro giovani – bianchi e colti – compagni di strada, l'*affaire* dello stadio ha squarciato il velo dell'indifferenza nei confronti dei controversi effetti sociali dell'espansione del cosiddetto «terziario povero» in città<sup>22</sup>. Se nell'Inner Harbor, il problema è il rispetto dei diritti umani, il nuovo modello di sviluppo non è così vincente come le élites del *redevelopment* hanno voluto far credere per decenni. Di fronte al trauma della coesistenza delle due Baltimore, l'argomento di gran parte dei leader della città è sempre lo stesso: senza l'idea della città turistica, oggi saremmo tutti ancora più poveri, proprio a partire dalle vittime della fine dell'economia industriale. Chi la pensa diversamente ha, viceversa, assunto Baltimore come la rappresentazione perfetta del disastro sociale provocato dall'avvento della città neo-liberista. Una città che non solo è controllata da un vero e proprio *governo-ombra* che con il moltiplicarsi delle partnership pubblico-privato svuota di fatto la democrazia urbana riducendola a mera apparenza<sup>23</sup>, ma che, per decenni, ha rinunciato a finanziare adeguatamente le sue scuole e i suoi servizi pubblici, preferendo dilapidare, in nome degli assiomi della competitività urbana, miliardi di dollari in progetti immobiliari e commerciali che non sono affatto in grado di sostituire né la quantità né la qualità delle occasioni di lavoro offerte dalla Baltimore dei tempi d'oro delle sue

manifatture e del suo porto. Dal loro punto di vista, le pessime condizioni di lavoro nell'Inner Harbor non sarebbero null'altro che il sintomo più estremo di un modello di sviluppo socialmente disastroso. A essersi scatenata con l'ascesa della cosiddetta *Entrepreneurial City*, è per David Harvey, «una competizione inter-urbana a somma zero per l'attrazione di risorse, capitali e posti di lavoro» che si è risolta nella «riproduzione ripetitiva e seriale di schemi di sviluppo sempre più simili fra loro»<sup>24</sup>. Quella del *mors tua vita mea* è così diventata la politica di molte città e suburbi, che hanno preso a competere assurdamente perfino con i propri più immediati vicini, combattendo per attirare al di qua dei propri confini un centro direzionale, la sede di una multinazionale, un supermercato. Con la concessione di generosissime esenzioni fiscali, progetti infrastrutturali ispirati dai privati ma pagati con denaro pubblico, finanziamenti diretti da parte delle amministrazioni comunali e deroghe vistose ai regolamenti urbanistici, i capitali e i posti di lavoro sono diventati volatili e sfuggenti come mai prima, con il risultato di rendere ancora più nervose, e quindi disposte a cedere a qualsiasi desiderio degli investitori, le amministrazioni locali<sup>25</sup>.

### *Utopie liberiste*

Quella del cosiddetto *Urban Renewal* è una storia lunga e che certo non si limita al caso pur paradigmatico di Baltimore. Una storia che ciclicamente rinasce, seppure in forme nuove. La logica di fondo sembra, però, essere sempre la stessa: la distruzione creativa del passato per riagganciarsi in qualche modo alla catena del valore. Nel Midwest, la corsa alla reinvenzione delle declinanti downtown è iniziata subito dopo la guerra. Anzi, in modo appena precoce rispetto al resto del paese, gli Stati dell'Illinois e del Michigan si prendevano il tempo – alla vigilia dell'entrata in guerra del paese – di legiferare a favore di quegli interessi che volevano trasformare le Inner City in declino in vetrine

di quella «Corporate America» destinata a diventare di lì a poco globale. Così, negli anni Cinquanta, ripartita la macchina dello sviluppo immobiliare, grazie allo strapotere di esproprio riservato alle amministrazioni comunali, nelle downtown delle città in crisi i bulldozer facevano largo a progetti di sviluppo quasi identici fra loro. «Nei fatti, i piani di sviluppo di ogni città si assomigliavano in modo davvero clamoroso», scrive lo storico Jon C. Teafor. «Mies van der Rohe stava realizzando progetti di *Urban Renewal* non solo a Detroit ma anche a Baltimore, mentre I.M. Pei non stava pianificando solo il futuro di Cleveland e Toledo, ma anche quello di Boston. E le loro proposte incarnavano gli stessi elementi stilistici. Lavorando nello stile internazionale dell'architettura moderna, allora molto alla moda, questi architetti ed i loro colleghi nutrivano scarso interesse per la diversità locale e regionale. Grattacieli slanciati e ricoperti di vetro, torri di appartamenti con balconi più adatti al clima mediterraneo che agli estremi climatici del Midwest erano tutti ingredienti standard della città riqualficata, nella totale indifferenza di dove questa si trovasse, della sua regione di appartenenza»<sup>26</sup>.

Nonostante interventi di questo genere non servissero ad arrestare – se non in misura impercettibile – l'agonia delle Inner City, dagli anni Settanta le amministrazioni comunali hanno dato il via ad una nuova ondata di distruzione creativa. E questa volta, come abbiamo visto nel caso di Baltimore, i mercati che si volevano intercettare erano quelli della *commodification* universale, della economia globale dei simboli e dei simulacri sempre pronta a generare nuove destinazioni turistiche e nuovi teatri dell'intrattenimento<sup>27</sup>. Poche città possono vantare un'estensione tanto ampia di quel repertorio quanto Detroit. Limitiamoci a citare episodi che vanno dalla fine degli anni Settanta ad oggi. Nel 1977, sotto gli auspici di una grande coalizione di imprese guidata da Henry Ford II – la Detroit Renaissance Corporation –, spuntano a pochi metri dal Detroit River le torri di vetro del cosiddetto «Ren Cen». Anni dopo, il

complesso che doveva essere solo l'avanguardia di un'ondata di investimenti nella Downtown della città finiva per essere svenduto alla General Motors. Se gli uffici non funzionavano, bisognava allora riprovarci con le fabbriche. Nel 1980, il sindaco Coleman Young – primo leader afro-americano – convince la General Motors ad aprire un nuovo stabilimento in città. In termini simbolici, una svolta epocale: le fabbriche, che fino ad allora chiudevano, ora riaprivano. Ma a che prezzo e con quali esiti? Per fare spazio al nuovo stabilimento, l'amministrazione comunale avviava la demolizione di sei chiese, venticinque fra bar e negozi, trentatré stabilimenti produttivi, due scuole pubbliche, un ospedale, un ufficio postale e millecinquecento alloggi. Il quartiere di Poletown veniva annichilito in poco tempo, i suoi abitanti dislocati. Tutto questo ovviamente a spese dello Stato, che offriva anche duecento milioni di dollari di sussidi e anni di generosa liberalità fiscale<sup>28</sup>. Dei tremila posti previsti ne sarebbero stati creati molti meno. Se anche le fabbriche non bastavano, bisognava allora dedicarsi agli stadi e alle case da gioco.

Fra la fine degli anni Ottanta e l'inizio dei Novanta, un fiume di sussidi pubblici va a finanziare la costruzione di due nuove arene per le squadre di football della città – i Tigers e i Lions – e tre casinò<sup>29</sup>. Il vecchio stadio dei Tigers è condannato alla demolizione portandosi con sé un quartiere della città – Corktown – che fino ad allora aveva retto discretamente all'avanzare dell'abbandono. Effetti collaterali dello sviluppo. Da ultimo, il tentativo di occupare una nicchia sul mercato del turismo sembra aver varcato, e in modo inequivocabile, la frontiera del plausibile. Quanto ho potuto osservare nello stesso quartiere di Corktown<sup>30</sup>, sempre a Detroit, è perfettamente coerente con questo approccio. In questo territorio post-urbano, una *community development corporation*<sup>31</sup> cerca di scovare giacimenti dormienti di sviluppo turistico che possano dare una svolta a questo quartiere spopolato e in crisi. Sparite le grandi imprese immobiliari, ora la scommessa

dello sviluppo giace sulle spalle gracili di organizzazioni no-profit, pressoché le uniche ad essere rimaste da queste parti. Ma fra case diroccate, strade vuote e prati verdi le prospettive turistiche di Corktown sembrano un miraggio in un deserto. Eppure lo staff della Corktown Community Development Corporation è alla costante ricerca di fondi per un futuribile museo sulle condizioni di vita della classe operaia nella Detroit della fine dell'Ottocento. E anche per trasformare parte del vecchio stadio di football ora in via di demolizione – sostituito, come abbiamo detto, da quelli voluti da Coleman Young – in un museo interattivo sul gioco del football. Intraprese davvero spericolate che, data l'assenza di investitori privati interessati a progetti del genere in luoghi del genere, devono necessariamente attingere alla generosità della filantropia urbana. L'idea è di forgiare una nuova identità per il quartiere di Corktown attraverso un utilizzo della sua storia – la classe operaia, lo stadio di football – che lo renda trasformabile in un nuovo, l'ennesimo, prodotto disponibile su di un affollato mercato turistico. Per fare questo c'è anche bisogno del marketing. E qui, come altrove, le brochure descrivono un quartiere vivo e vibrante che fa l'occhiolino agli umori edonistici di chi dovrebbe visitarlo. La realtà è però disperatamente diversa da quella descritta dal materiale pubblicitario e, dissoltasi l'illusione dello sviluppo turistico, c'è quel paesaggio che abbiamo imparato a conoscere: strade vuote, lotti tornati verdi, case abbandonate. A Corktown si può incontrare un altro nuovo ingrediente del repertorio terapeutico consacrato alla cura delle città in via di dismissione. E forse il più interessante. Un'altra delle attività della Corktown Community Development Corporation è la realizzazione di progetti immobiliari capaci di attrarre una clientela di classe media, che sia quindi diversa da quella a basso reddito che domina il quartiere e la città nel suo insieme. «La cosa migliore che puoi fare per i poveri è portargli dei ricchi», mi ha spiegato un *community developer* di Pittsburgh<sup>32</sup>. Ed è proprio questo il principio dal quale muove una nuova



strategia che da pochi anni ha iniziato a rianimare amministrazioni comunali sempre più angosciate: «building on strenght strategy», la chiamano a Baltimore. «La strategia del costruire sui punti di forza», potremmo tradurre<sup>33</sup>. L'idea è schiettamente darwiniana: rafforzare chi ha già forza e lasciar deperire chi non ce la fa. Una sorta di redistribuzione platealmente al contrario. Di fronte a quartieri e città deprivate e popolate da poveri e esclusi, la cosa da fare è concentrare gli investimenti su chi povero ed escluso non è. In modo da non farlo scappare e da attirare altri come lui: città e quartieri saranno salvati dalla classe media, non certo dal mobilitarsi dei poveri che li abitano. E allora anche a Baltimore l'amministrazione offre vantaggi fiscali a chi sia in grado di acquistare una casa e non a chi la voglia in affitto, oppure concentra i finanziamenti in quei quartieri in cui i valori immobiliari sono più elevati, in modo da alimentarne l'ulteriore ascesa. La soluzione prospettata è sempre la stessa: attirare capitali e attirare persone, per ritornare grandi. Persone e capitali di un certo tipo: non le popolazioni disconnesse e irregolari che popolano le Inner City del paese. Ma la nuova *middle class* dei creativi tanto decantata da Richard Florida<sup>34</sup> che, con la sua domanda di sempre nuovi simulacri di vita urbana, reinventa città e quartieri travolti dalla precedente ondata di distruzione. Anche questa può essere considerata una versione di quella che David Harvey ha definito *Entrepreneurial City* e che può sconfinare in una vera e propria utopia. L'ideale della città liberista, quando applicato a territori devastati dalla deindustrializzazione come quelli della Rust Belt urbana, diviene l'incarnazione perfetta di una logica – quella dei flussi finanziari eteri e irresponsabilmente liberi di vagare da un angolo all'altro del pianeta – che, con l'esplosione della grande recessione, sembra aver perso un po' della sua popolarità. Già negli anni Settanta dello scorso secolo, immediatamente prima che irrompesse la rivoluzione tatcheriana, uno dei più noti studiosi mondiali di questioni urbane, Peter Hall, offriva alle città inglesi ammalate di

deindustrializzazione il modello del porto franco. Manchester, per salvarsi, doveva divenire come Hong Kong. «Se vogliamo aiutare le Inner City, e le città in generale», scriveva Hall, «dovremo usare metodi davvero eterodossi... che risulterebbero in una possibile ricetta, che io definirei la 'soluzione del porto franco'. Piccole e selezionate aree delle Inner City dovrebbero essere rese totalmente aperte ad ogni tipo di iniziativa, con controlli minimali. In altre parole, perseguiremmo la ricreazione di Hong Kong degli anni Cinquanta e Sessanta dentro Liverpool o Glasgow»<sup>35</sup>. Entro i confini di queste zone liberate dai cascami della socialdemocrazia e dei suoi declinanti compromessi, sarebbe stato possibile promuovere un nuovo mondo costruito attorno ai principi di una «libera impresa senza vergogna»<sup>36</sup>.

Affrancati da ogni forma di tassazione, di regolamentazione sindacale e di controllo delle frontiere, schiere di imprenditori e turisti da tutto il mondo si sarebbero riversati fra le macerie della deindustrializzazione inaugurando una nuova era di fulgente prosperità. E Peter Hall è stato davvero un profeta. Quella che doveva essere una provocazione si sarebbe trasformata, di lì a poco, in politica non solo predicata ma anche praticata. Occorreva prima di tutto prendere la mappa delle città depresse, e con una matita rossa disegnare i confini di una zona nella quale sospendere come d'incanto regole e istituzioni stratificatesi in decenni di progresso economico e sociale. Un vero e proprio atto palingenetico, con il quale dare vita, nelle città tristi e crepuscolari, ad altrettanti laboratori entro i quali lasciare liberi gli istinti più selvaggi di un capitalismo fino ad allora imbrigliato. Negli anni Ottanta, il governo di Margaret Thatcher dà il via all'esperimento, ribattezzato Enterprise Zones. Negli anni Novanta, seppure assai mitigato dai riflessi umanisti del suo autore – Bill Clinton – e ribattezzato di conseguenza Empowerment Zones, l'esperimento arriva anche a Detroit e in un'altra manciata di città americane in crisi<sup>37</sup>. Nei tardi anni Novanta, è la stessa logica a suggerire alle città di amputare il proprio

corpo politico e di cederlo al migliore offerente. Città come Cleveland o Buffalo avrebbero dovuto rinunciare ad una parte di se stesse, cedendo fette di sovranità a imprenditori immobiliari finalmente affrancati da tasse, regole e, soprattutto, dalla complessità e dagli imprevisti della vita democratica. Al cuore delle città in crisi, grazie ai vantaggi di un ambiente senza regole e senza costi, sarebbero nati altrettanti suburbi, liberi di vivere del tutto separatamente dal resto della città che, presumibilmente, avrebbe continuato la propria agonia<sup>38</sup>.

Malgrado ciò, decenni di utopia liberista nei territori della crisi urbana non hanno funzionato. L'idea di trasformare le città della Rust Belt in terre cieche e mute, docilmente in attesa di qualche salvatore globale, non ha prodotto quella palingenesi che ci si augurava. Per alcuni il fallimento è da ascrivere alla colpevole moderazione delle sue applicazioni e dei suoi interpreti: assistenza sociale e sindacati, seppure drasticamente assottigliati e devitalizzati, sono ancora lì. Per altri, come vedremo, occorre andare alla ricerca di qualcosa d'altro. Di un'utopia che sia altrettanto immaginifica rispetto a quella che l'ha preceduta. Ma di fronte all'insuccesso decennale di politiche che promettevano di fare nuovamente grandi queste città, il modo di guardare ai problemi sembra essere definitivamente mutato. Nelle menti di molti amministratori sembra imporsi la dolorosa ma indispensabile coscienza di un cambiamento epocale dal quale non si tornerà indietro. Il declino continuerà e si allargherà. Con mezzi nuovi, seppure con fini non raramente ancora equivoci, l'obiettivo è ora quello di cercare fra le pieghe del declino le strade per una vita migliore. Tanto da giustificare l'idea che alle rovine e miserie della Rust Belt si possa guardare con gli occhi dell'utopia.

## VI

### IL GHETTO HA FAME, ANZI MANGIA MALE

#### *Il mercato tassa l'«underclass»*

Nelle Inner City della Rust Belt non è facile vivere. E a ben vedere non è neppure economicamente vantaggioso. Più complessivamente, vivere in un «ghetto urbano» costa di più che vivere in un quartiere di classe media. Comprare o affittare una casa costa, in termini assoluti, di meno. Ma acquistare beni e servizi indispensabili – quali cibo o assicurazione – è senza dubbio più caro nonché più faticoso. Gli abitanti dei quartieri a basso reddito – afferma una ricerca realizzata a Baltimore – sono *overpriced and underserved*, spennati e sotto-serviti. «I residenti a basso reddito – si legge nel rapporto – tendono a pagare di più dei loro concittadini benestanti per un'ampia gamma di prodotti e servizi, dagli alimentari e le assicurazioni fino alle automobili e ai mutui immobiliari: ogni anno, decine di migliaia di residenti a Baltimore spendono centinaia di migliaia di dollari in più su tutti questi prodotti»<sup>1</sup>. In media, questa insidiosa tassa sulla povertà, imposta da un mercato tutt'altro che perfetto e che lascia ai margini le aree povere della città e i loro abitanti, varrebbe poco meno di tremila dollari l'anno a persona. Ancora una volta, non solo nell'immaginario, a imporsi sono i mondi alternativi della *middle class*, da una parte, e della *underclass*, dall'altra. Basta considerare due famiglie idealtipiche: «la prima – continua il rappor-

to – vive in un quartiere dove il reddito familiare medio è inferiore a 30.000 dollari l'anno, usa un *check-casher*<sup>2</sup> per incassare i suoi assegni, contrae prestiti da speculatori locali senza molti scrupoli e fa la spesa in un piccolo negozio del quartiere; la seconda vive in un quartiere dove il reddito familiare medio è di 100.000 dollari, ha un conto in banca che usa per tutte le operazioni finanziarie e fa la spesa in un supermercato»<sup>3</sup>. Da un lato, una famiglia abbiente che probabilmente vive in un suburbio dove abbondano sportelli bancari e punti vendita delle grandi catene continentali della «Corporate America», dall'altro, una famiglia a basso reddito che vive entro i confini della Inner City di una città in crisi, dove per molte banche e catene della grande distribuzione, semplicemente, non è conveniente essere presenti: la remunerazione dell'investimento non sarebbe sufficiente a giustificarlo, a causa di un potere d'acquisto e di un mercato locali giudicati troppo asfittici.

Così, con il tempo, dalle città in crisi sono scappati anche supermercati e istituti finanziari, rendendo ancor più disperata la povertà di molti quartieri. Partiamo dalle banche. Mentre fra il 1994 e oggi il numero di istituzioni finanziarie nell'area metropolitana di Baltimore – che comprende il suo ricco suburbio – è rimasto più o meno stabile, in città si è ridotto da 43 a 36. Nello stesso periodo, Baltimore perdeva anche più di un terzo dei suoi sportelli bancari, che precipitavano da 176 a 114<sup>4</sup>. Di certo un numero piuttosto contenuto in una città di oltre 600.000 abitanti: ma la maggioranza di questi sono poveri o a basso reddito e, quindi, considerati poco attraenti dai grandi istituti di credito. Nei quartieri orfani delle banche si è sviluppata negli anni un'offerta finanziaria alternativa e predatoria che impone prezzi astronomici su servizi il cui costo sarebbe, in condizioni normali, ragionevolmente contenuto. Questo succede anche perché molti dei residenti dell'Inner City, seppure vi fosse in giro qualche sportello bancario, non riuscirebbero ad accedere ai suoi servizi. Per ottenere un prestito o anche aprire un semplice conto corrente, le

banche ricostruiscono la posizione creditizia di ogni candidato, assegnandogli il cosiddetto *credit score*, sulla base del quale saranno decisi la sua ammissibilità come correntista e i tassi di interesse da applicare nel caso di eventuali prestiti. In una società dinamica, insicura e aperta al rischio e ai consumi come quella americana non avere accesso al credito ha, sui destini individuali, effetti senza dubbio più pesanti che in gran parte della vecchia Europa. Ed è molto comune che un residente con reddito basso o irregolare, privo di proprietà e con qualche bolletta in arretrato si veda negare l'apertura di un conto corrente. Questo nonostante l'espansione del credito – soprattutto immobiliare – determinata dalla diffusione della finanza sub-prime. Inevitabilmente, saranno quindi gli operatori della caotica rete della finanza locale ad assicurare i servizi negati da quella mainstream. Così, un'operazione banale quale l'incasso di un assegno diventa costosissima. Quelle dei cosiddetti *check-cashers* sono fra le insegne più diffuse lungo le strade dei quartieri più devastati dell'America urbana. Se non hai un conto corrente, entri in uno di questi uffici generalmente sporchi e deprimenti e incassi il tuo assegno pagando in cambio il 5% dell'ammontare. Se di dollari, all'anno, ne guadagni 10.000, in dodici mesi ce ne rimetti 500. E poi ci sono i piccoli crediti a breve termine, con tassi esorbitanti che talvolta superano il 30%. «Questa offerta alternativa fa pagare di più – e spesso molto di più – gli stessi servizi, ma assicura un più facile accesso e spesso un ambiente decisamente più accogliente per chi, in una banca, non si troverebbe a proprio agio», conclude il rapporto<sup>5</sup>. Complessivamente, a parità di servizio, nei «ghetti» indebitarsi costa molto di più, sia per acquistare un'automobile sia per tentare di acquistare una casa. Poi costa di più anche assicurarsi, a causa del cosiddetto *territorial rating*, un sistema che tiene conto del rischio territoriale nella definizione dei premi assicurativi. Se vivi in una Inner City – e in particolare in una di quelle in piena crisi, come Cleveland o Detroit – l'assicurazione sulla casa o quella sulla macchina sarà

sicuramente più esosa. Se abiti una casa vetusta – e quindi più esposta al rischio di incidenti domestici, a partire da quello d'incendio – in un quartiere con un elevato numero di furti d'auto e di atti di vandalismo, i tuoi premi assicurativi impenneranno. A Baltimore, in media un residente a basso reddito paga la sua polizza auto fino a 424 dollari in più rispetto a un suo concittadino ad alto reddito che, probabilmente, vive in una delle poche aree della città in cui la presenza criminale è marginale e i furti o i danneggiamenti di automobili avvengono in numero limitato. Ma anche perché il *credit score* del secondo sarà naturalmente migliore di quello del primo<sup>6</sup>. Infine, a costare di più sono anche beni e servizi fondamentali, per esempio l'energia elettrica. Sempre a Baltimore, le stime dicono che mentre le famiglie a basso reddito spendono in approvvigionamento energetico fino a un quarto del proprio reddito annuale, quelle di classe media spendono solo il 4%. E non si tratta esclusivamente di una questione di proporzioni. Chi vive nei quartieri a basso reddito ha molte più probabilità di risiedere in una casa vecchia e pessimamente isolata, quindi più esposta al problema della dispersione termica. Svantaggio cui si aggiunge quello di dover, non raramente, versare un deposito a compagnie energetiche che non si fidano dell'effettiva possibilità di pagare regolarmente le bollette da parte dei propri clienti più poveri<sup>7</sup>. Insieme ai maggiori costi di approvvigionamento alimentare, su cui verremo fra poco, tutti questi balzelli contribuiscono a rendere ancor più poveri i poveri, facendo loro pagare di più prodotti e servizi che chi non è povero paga invece di meno. Un'imprevista tassa sulla povertà. Ingiusta, nascosta e difficilmente aggirabile.

*Dopo le banche fuggono anche i supermercati*

Insieme alle banche, ad essere spariti sono anche i supermercati. Anche loro migrati nel suburbio, partiti all'inseguimento della loro clientela migliore. Vale a dire la

classe media bianca e – in misura minore – quella asiatica, ispanica o afro-americana. Così, improvvisamente, in molte città americane, è divenuto difficile fare la spesa. E la costruzione di nuovi supermercati si è trasformata in un inusuale obiettivo rivendicativo di gruppi politici progressisti e organizzazioni no-profit radicati nelle Inner City. Nel 1968, ricorda Mark Winne – un attivista del movimento per la giustizia alimentare –, la città di Hartford, nel Connecticut, disponeva di ben tredici supermercati, tutti appartenenti alle catene della grande distribuzione operanti allora. Dopo le rivolte razziali di quell'anno, i supermercati iniziarono la loro ineluttabile migrazione verso il suburbio, il cui mercato era in veloce espansione. Al 1979, di supermercati ne erano rimasti sei. Dieci anni dopo, solo uno aveva resistito al forte richiamo dei profitti suburbani<sup>8</sup>. La storia di Hartford si è ripetuta in tutte le grandi aree metropolitane del paese. Decine di ricerche provano come i supermercati siano mediamente rari in città e abbondanti nel suburbio. Anche in questo caso, classe, razza ed etnia sono variabili fondamentali che, molto spesso, coincidono. Una ricerca relativa agli Stati di Maryland, Minnesota, Mississippi e North Carolina ha svelato come i supermercati delle grandi catene siano presenti nei quartieri a maggioranza bianca sino a quattro volte di più che in quelli a maggioranza afro-americana<sup>9</sup>. Inoltre, gli afro-americani – in media, e «controllando» gli altri fattori, come si dice nel gergo degli statistici – hanno solo metà dell'accesso ai supermercati delle grandi catene rispetto ai bianchi; un dato che peggiora ulteriormente per gli ispanici, che hanno appena un terzo dell'accesso. Quello del dissolversi dei supermercati è un segno ulteriore di come, a partire dagli anni Cinquanta, la «Corporate America» abbia voltato le spalle alle città e ai suoi abitanti più poveri. Complessivamente, sono i quartieri a medio e alto reddito ad avere più accesso a supermercati di qualità, rispetto a quelli a basso reddito, dove invece prevalgono i piccoli negozi indipendenti<sup>10</sup>. La geografia della distribuzione



alimentare è quella di sempre: suburbi e quartieri urbani a reddito medio-alto sono altrettanti punti luminosi delle estese reti continentali dell'industria della grande distribuzione, mentre le campagne impoverite e i «ghetti urbani» rimangono le scorie di un'offerta frammentata e senza qualità: i negozi indipendenti non sono, infatti, le botteghe di quartiere per le quali gli italiani hanno tanta nostalgia, ma un'informe collezione di venditori di prodotti di bassa qualità cui si aggiungono le filiali di grandi multinazionali del fast food che, invece, hanno tutto da guadagnare dal generoso mercato della miseria urbana. Chi vive nel ghetto e non ha la possibilità di spingersi fino ad un supermercato, che può trovarsi a miglia di distanza dal proprio luogo di residenza, è qui che si nutre. Ed è qui che nutre i suoi figli. Piccoli negozi spesso maleodoranti e trascurati, illuminati da neon melanconici e vecchi di trent'anni che rendono ancor più deprimente il linoleum stanco e sporco dei pavimenti, con le poche e claustrofobiche corsie inondate di cibi in scatola e di confezioni di dolci e biscotti farciti di conservanti. Negozi nei quali le uniche aree refrigerate sono quelle riservate alla birra e a quelle bibite il cui contributo all'obesità di massa degli americani è ormai acclarato. Di frutta e verdura, invece, nessuna traccia: al loro posto, sigarette e tagliandi della lotteria. Ancor più veloce è la soluzione offerta dalle decine di migliaia di McDonald's e Kentucky Fried Chicken che si ripetono sempre uguali, e solo a qualche metro di distanza l'uno dall'altro, nei quartieri depressi di tutto il paese. Qui con meno di cinque dollari, e con nessuno sforzo, puoi riempirti lo stomaco e dimenticare per un istante che per te il sogno americano è solo un incubo. Può sembrare un discorso moralistico. Ma voi vorreste allevare i vostri bambini in un quartiere così?

*L'industria della grande distribuzione snobba i ghetti*

L'America si ritrova così divisa e segregata anche dal punto di vista alimentare: mentre l'offerta di qualità cresce veloce

fra bianchi e benestanti, si riduce fra poveri e afro-americani<sup>11</sup>. Il motivo è semplice. E, dal punto di vista di una logica di mercato, del tutto ineccepibile. Come abbiamo detto, molte delle Inner City non sono sufficientemente attraenti da spingere una grande catena a investirvi alcuni milioni di dollari per la costruzione di un suo punto vendita. E poi ci sono i costi legati al rischio correlato a qualsiasi investimento localizzato in un quartiere povero di Youngstown o Buffalo, di New York o Baltimore: prima di tutto i premi assicurativi, che sono più elevati rispetto al suburbio a causa del *territorial rating*. In seconda istanza, i servizi di sorveglianza e di sicurezza, qui davvero indispensabili. Ma, stando ai dirigenti delle grandi compagnie, si tratterebbe anche di una questione di dimensioni. Le principali catene distributive si sono ormai definitivamente attestate su di un modello di grandissima superficie perfettamente adatto agli spazi dell'America suburbana e pedissequamente replicabile in qualsiasi contea poco densa del paese. Il prototipico supermercato dell'America di oggi certo non evoca paesaggi urbani, tutt'altro. Con una superficie media di 48.000 piedi quadrati, circa 250 parcheggi e 400.000 dollari di vendite settimanali, i supermercati di oggi sono stati pensati per infiniti comprensori di villette unifamiliari ed Edge City<sup>12</sup>. I *big box store* sono ormai i protagonisti irrinunciabili di quei paesaggi – e sono nettamente la maggioranza – che siano sufficientemente spaziosi da contenerne uno. Ma quella della mancanza di spazio, specie nelle città in via di liquidazione, non pare essere l'unica ragione: i terreni liberati dalle demolizioni sarebbero, infatti, più che bastanti a ospitare qualcuno di quei nuovi enormi supermercati che si moltiplicano nel suburbio. Nonostante questo, le città impoverite sono rimaste ai margini del formidabile sviluppo dell'industria della grande distribuzione, la cui traiettoria ha bruciato traguardi di dimensioni e di varietà fino a poco prima impensabili, e macinato modelli distributivi e manageriali poi esportati in Europa e nelle altre economie in ascesa nel resto del

globo. Ad ogni svolta si è prodotto un clamoroso salto di scala, con il quale le imprese sono riuscite a realizzare economie tali da condurre a significativi ribassi nei prezzi e a un'altrettanto significativa espansione del numero di prodotti venduti. Questo è stato il senso del balzo dai negozi indipendenti alle catene di negozi alimentari prima, e dalle catene di supermercati a quelle dei cosiddetti *supercenters*, l'equivalente dei nostri ipermercati, poi. Se nel 1980 il supermercato medio offriva 14.145 prodotti, nel 2004 si era arrivati a più di 30.000. L'introduzione della logistica computerizzata e di sofisticati sistemi di inventario, combinati con superfici sempre più estese, ha inoltre favorito l'avvento di questi *supercenters*, di cui il controverso gigante Walmart – passato dai 1000 punti vendita del 2003 ai 2400 di cinque anni dopo – è la manifestazione perfetta<sup>13</sup>. Allo stesso tempo, ad essersi sviluppata è anche un'offerta diffusa, seppure di nicchia, che, rivolta alle classi medio-alte, ha saputo lucrare con efficacia sulla diffusione fra i ceti narcisisti degli immaginari del benessere e del ritorno alla natura. La nota catena *Whole Foods*, ad esempio, ha fatto della produzione biologica un business continentale dal valore di più di otto miliardi l'anno<sup>14</sup>, con punti vendita concentrati nelle aree più affluenti del paese, a partire da quelle urbane ad alto reddito. Tenete in mente la scoraggiante fotografia del *fringe-store* del ghetto. Un punto vendita di *Whole Foods* ha un aspetto ben più estremo, seppure nella direzione opposta. Tre o quattro piani di vetri e scale mobili strabordanti di frutta e verdura biologica, di scintillante gastronomia globale, di sensuali trattamenti biologici per ogni millimetro del vostro corpo, di pesce freschissimo e di carne priva di antibiotici. Qui il pavimento è sempre impeccabile, la musica un invito pressante a vivere un'esistenza vincente e perfino i commessi sono irresistibili: alti, magri e lucenti come i loro clienti. I quartieri a basso reddito e più complessivamente le città in crisi sono rimasti del tutto esclusi dai frutti di questa nuova fase di sviluppo della distribuzione alimentare: qui, i

vecchi supermercati chiudevano uno dopo l'altro, lasciando il loro posto a squalidi fast food, negozi indipendenti di qualità abominevole e, nei casi migliori, discount piccoli e inaffidabili. Oppure distributori di benzina che, con la fuga dei supermercati, hanno creato un paio di corsie per patatine, biscotti e bibite<sup>15</sup>. E i poveri si trovano a pagare in prima persona la loro marginalità sui magnifici e progressivi mercati della grande distribuzione. Un rapporto a cura del prestigioso Brookings Institution – uno dei più influenti *think-tank* liberal del paese – ha chiarito con precisione da dove vengono quei settecento dollari in più che, stando alla ricerca citata in precedenza, i residenti a basso reddito di Baltimore pagano ogni anno per la loro (cattiva) alimentazione<sup>16</sup>. Prendendo in considerazione 132 prodotti venduti in oltre 3000 punti vendita alimentari di diversa dimensione, i ricercatori di Washington hanno scoperto come due terzi di questi costavano di più nei piccoli negozi che nella grande distribuzione<sup>17</sup>. Risultati confermati da un altro rapporto del Dipartimento federale dell'Agricoltura secondo il quale nei negozi indipendenti tipici dei quartieri a basso reddito e nei «ghetti urbani» i prezzi sono in media più elevati del 10%<sup>18</sup>. Qualora acquistino la stessa scatola di cereali o lo stesso bricco di latte, i ricchi pagano meno dei poveri: l'inarrivabile efficienza del mercato. Purtroppo non si tratta semplicemente di una banale questione di prezzo, ma sempre di più di un gigantesco problema di salute pubblica e di giustizia sociale.

*Il ghetto ha fame. Anzi mangia male, e paga molto*

La fame vera e propria, sostiene il già citato Winne, è un fenomeno raro negli Stati Uniti. Mentre ad affermarsi è quella che ricercatori e *policy makers* hanno definito nel tempo come *food insecurity*<sup>19</sup>, una condizione di cui fa esperienza un numero indiscutibilmente più alto di persone «che si trovano regolarmente a non aver da mangiare oppure a non sapere quando sarà il loro prossimo pasto»<sup>20</sup>.

La misurazione della *food insecurity* non è questione banale. Stando alle statistiche del Dipartimento federale dell'Agricoltura, in anni recenti fra il 10 e il 12% degli americani era «food insecure», mentre il 3/4% di loro era «severely food insecure»<sup>21</sup>. Nel 2008, i due gruppi erano composti da circa 49 milioni di americani, di cui quasi 17 milioni di bambini<sup>22</sup>. Ed è da quando al posto della pensosa etichetta «food insecurity» c'era ancora la ben più primordiale «fame», che il governo federale spende miliardi di dollari ogni anno per assicurarsi che ogni suo cittadino abbia di che nutrirsi. Obiettivo che, ovviamente, non si può dire conseguito né in termini quantitativi né e soprattutto in termini qualitativi. Eppure, se c'è un campo della vita sociale in cui il luogo comune europeo di un'America impietosa e quindi priva di *welfare state* risulta grossolonomamente falso, è proprio quello della lotta alla fame. D'accordo, si tratta di quel welfare «residuale» che fa storcere il naso a molti europei, ma ogni giorno decine di milioni di americani fanno la spesa con i soldi che gli passa Washington. E se prima si trattava di tagliandi – i famosi e stigmatizzanti *food stamps* – ora si è passati ad algide carte elettroniche, quelle «EBT card» di cui le vetrine di molti negozi e supermercati recano il logo per attirarne i portatori. Sono in particolare due i programmi federali chiamati a liberare gli americani più poveri dalla minaccia della fame. Il ciclopico «Supplemental Nutrition Assistance Program» (Snap), nel 2008, ha speso quasi 38 miliardi di dollari fornendo assistenza a più di 28 milioni di persone – quasi il 10% della popolazione totale – per una media di 277 dollari di aiuti mensili. Suo fratello minore, lo «Special Supplemental Nutrition Program for Women, Infant and Children» (Wic), si occupa invece di migliorare l'alimentazione di mamme, neonati e bambini a basso reddito. Per quasi 9 milioni di loro, il governo federale ha speso nel 2008 6,2 miliardi di dollari<sup>23</sup>. In entrambi i casi, dagli anni della loro fondazione, la spesa e il numero di assistiti sono cresciuti ad una velocità impressionante<sup>24</sup>. Basti pensare che nel

1969, lo Snap neanche raggiungeva la soglia dei tre milioni di partecipanti<sup>25</sup>. Ci sono anche altri programmi, come lo «School Lunch Program» che offre ogni giorno milioni di pasti gratuiti ai bambini delle scuole degradate delle Inner City e delle contee rurali più remote. Molti di questi programmi sono il frutto delle speranze e dell'idealismo degli anni Sessanta, quando Lyndon B. Johnson, in carica dalla morte di Kennedy nel 1963 fino all'avvento di Nixon nel 1968, voleva vincere la sua personale guerra alla povertà, e il Partito democratico era ansioso di soddisfare una base elettorale sempre più urbana, a basso reddito e composta dalle minoranze afro-americana e ispanica<sup>26</sup>. Attorno alla «fame» è stata costruita un'altra statistica fondamentale nella percezione che di sé e delle proprie condizioni economiche ha l'America: la soglia federale della povertà – al di sotto della quale si trovavano nel 2009 oltre 43 milioni di americani – è infatti modellata sul cosiddetto «Thrifty Food Plan», vale a dire quella che il Dipartimento per l'Agricoltura considera come la dieta minima accettabile per nuclei familiari di diverse dimensioni. Dal 1980, il governo di Washington offre anche le sue indicazioni per la dieta modello – le *Dietary Guidelines for Americans* – che comprende quelle due porzioni di frutta e due porzioni e mezza di verdure al giorno che mancano dalla tavola degli americani più poveri, sproporzionatamente concentrati nelle Inner City<sup>27</sup>. Insomma, quello della lotta alla fame e della qualità alimentare sono senza dubbio un campo affollato non solo di ricercatori, ma anche di dollari, di statistiche federali, e anche di grandi imprese filantropiche, altro fattore che rende le dimensioni delle politiche contro la fame negli Stati Uniti un fatto unico in Occidente.

Negli anni Ottanta, con l'avanzare della crociata reaganiana contro le città e i suoi (molti) abitanti poveri disoccupati, ad essersi affermato è anche il business delle cosiddette *food-banks*. Grandi organizzazioni filantropiche che, con precisione fordista, raccolgono alimenti destinati alla spazzatura da ristoranti, supermercati, imprese e pri-

vati cittadini per poi offrirli a chi non riesce a sfamarsi. Rispetto ai tempi dei loro rudimentali albori, le *food-banks* sono ormai diventate grandi imprese con schiere di dipendenti e ancor di più di volontari, dotate di magazzini e stabilimenti di enormi dimensioni, con impianti ad alta tecnologia e sistemi di inventariato degni di un grande supermercato. Eppure, nonostante questo, il ghetto ha ancora fame. O meglio, mangia male. E si ammala di più di chi nel ghetto non ci vive.

Che il problema non sia più la fame in senso tradizionale è svelato dal paradosso di un'America povera e urbana che non ha la sicurezza alimentare ma che, al posto di rinsecchirsi, ingrassa invece a dismisura. Gli adolescenti poveri hanno il doppio delle possibilità di essere obesi dei loro colleghi di classe media, e lo stesso vale per le donne. Dalla pubblicazione di un articolo nel 1995, in cui si affermava l'esistenza di un nesso causale apparentemente controintuitivo fra fame e obesità<sup>28</sup>, sono oggi molti i ricercatori che credono che l'obesità sia una conseguenza della povertà e, quindi, dell'insicurezza alimentare. Le ragioni addotte a giustificazione di questa teoria, che appaiono auto-evidenti a chiunque conosca la realtà di un quartiere a basso reddito, sono diverse. Se il tuo potere d'acquisto è irregolare, la paura della fame ti farà mangiare in eccesso quando di soldi – o di tagliandi dell'assistenza pubblica – ne hai, relativamente, in abbondanza: pertanto a una fase di sovra-alimentazione ne succederà una di sotto-alimentazione. Ma soprattutto, se hai pochi soldi per fare la spesa, comprerai prodotti che costino di meno e che ti riempiano di più. In altre parole, l'insicurezza alimentare negli Stati Uniti ha il volto di una dieta pessima e ingannevolmente abbondante. Questa dieta costa pochissimo grazie ai miliardi di dollari di sussidi riversati dal governo su di un'industria alimentare che, come vedremo, secondo molti attivisti è la prima responsabile delle epidemie di obesità, diabete e malattie cardio-vascolari che stanno mettendo a dura prova il sistema sanitario del paese. Di

recente, i sostenitori del nesso inestricabile fra povertà, insicurezza alimentare e obesità sono partiti alla ricerca di prove «spaziali», che lo fotografassero nello svolgersi concreto della quotidianità. L'alimentazione è fatta certo di scelte, ma anche di condizioni di contesto e incentivi esterni. Nel 1990, interrogati sulla disponibilità di negozi dove fare la spesa nei dintorni delle loro abitazioni, i residenti di un quartiere di edilizia pubblica nella Scozia occidentale denunciavano la loro condizione di ostaggi di un *food desert*<sup>29</sup>. Da allora, l'espressione – sintetica e apocalittica quanto basta per attirare l'attenzione dei giornalisti – è entrata a far parte del discorso pubblico e della ricerca accademica sia in Gran Bretagna che negli Stati Uniti. Nel 2006 arrivava la prima di una lunga serie di ricerche sull'esistenza di *food deserts* nelle città americane. Un istituto di ricerca di Chicago pubblicava un rapporto secondo il quale in città più di mezzo milione di persone viveva in quartieri privi di supermercati, e altri 400.000 risiedevano, invece, in aree in cui l'equilibrio fra supermercati e fast food era nettamente a favore dei secondi. «Mentre molti di noi danno per scontata la possibilità di scegliere il cibo che consumano – denunciavano gli autori della ricerca – molti fra i residenti dei *food deserts* spesso non possono scegliere fra il mangiare una mela o una barretta dolce piena di conservanti, un'insalata al posto delle patatine fritte, oppure del pollo fresco senza pelle invece che del pollo grasso e fritto fino alla nausea»<sup>30</sup>. I residenti dei *food deserts* – questa la tesi centrale degli autori – erano quindi i primi a dover fronteggiare gli effetti nefasti di quelle epidemie legate alla dieta che da anni ormai rappresentano i principali (e più costosi) problemi sanitari del paese: obesità, diabete e malattie cardio-vascolari, prima di tutto.

Dopo decenni di crescita inarrestabile, oggi negli Stati Uniti, più della metà della popolazione è sovrappeso, mentre gli obesi sono ormai più di un quarto. E anche qui, le differenze razziali si fanno sentire: fra il 2006 e il 2008, se fra i bianchi gli obesi erano il 23 %, fra gli afro-americani



erano quasi il 38%. E con l'obesità arriva anche il diabete che, secondo il governo degli Stati Uniti, è divenuto nel paese una vera e propria epidemia, con 23 milioni di malati e 57 milioni di persone che si troverebbero in condizioni pre-diabetiche. Anche in questo caso, sono afro-americani e latinos ad essere maggiormente esposti. Quasi il 12% dei primi e oltre il 10% dei secondi lo sono, più della media nazionale e più dei bianchi<sup>31</sup>. Fra i residenti delle Inner City, gli afro-americani e i latinos sono in numero maggiore: sono questi gli epicentri della crisi sanitaria. In due città della Rust Belt – Cleveland e Detroit – dove gli afro-americani rappresentano la netta maggioranza della popolazione, più di un terzo dei residenti è obeso, mentre più di uno su dieci ha il diabete. «Quartieri sia a maggioranza bianca sia a maggioranza afro-americana – sosteneva il rapporto sui *food deserts* a Chicago – caratterizzati da ambienti alimentari squilibrati registreranno un'incidenza più elevata del numero di residenti morti per diabete»<sup>32</sup>. E, prevedibilmente, la mappa dei quartieri con un paesaggio alimentare sconcertante coincideva con quella dolorosa della povertà, in particolare, laddove si concentravano madri single e bambini si registrava anche il bilancio alimentare peggiore. In altre parole, a contare nelle scelte alimentari, non erano solo la razza o il reddito, ma la stessa disponibilità locale di opportunità nutritive in linea con quanto prescrivono medici e ricercatori ai quattro angoli del pianeta. A parità di reddito, razza e livello educativo del soggetto, il fatto di vivere in un quartiere privo di supermercati oppure invaso da fast food contribuirebbe al diffondersi di comportamenti alimentari pericolosi, dei problemi di salute a questi correlati e, dunque, di una maggiore mortalità. Per mappare i *food deserts*, i ricercatori di Chicago hanno inventato un indice molto suggestivo. Dividendo la distanza del supermercato più vicino per quella del fast food più vicino a ogni isolato e zona amministrativa della città hanno ottenuto il cosiddetto *food balance score*, che dà una rappresentazione quan-

titativa del paesaggio alimentare nel quale sono immersi gli abitanti delle aree più povere delle Inner City. Hanno poi anche elaborato un altro indice, il cosiddetto Years of Potential Life Lost (Ypll), che misura, invece, quanto questo paesaggio demunito contribuisca alla diffusione di malattie che accorciano l'aspettativa di vita di chi lo abita. Indici che, qualche tempo dopo, i ricercatori di Chicago hanno impiegato anche per analizzare i *food deserts* di Detroit, svelando, come era immaginabile, risultati ancora più disastrosi di quelli già gravi incontrati a Chicago. A Motor City – questo il vezzoso appellativo di Detroit –, erano 550.000 (la maggioranza) i residenti di aree troppo lontane da supermercati e negozi alimentari di qualità per condurre una dieta dignitosa. In molti quartieri, il *food balance score* era superiore a tre – vale a dire che in media, un alimentari di qualità è tre volte più lontano di un *fringe-store* o un fast food –, mentre ad andare perduti nelle aree in cui il dato era superiore a due – secondo le elaborazioni dell'indice Ypll – sarebbero stati 64 anni di vita per ogni cento abitanti<sup>33</sup>. Risultati ben lontani da quelli registrati nei pochi quartieri ad alto reddito di Detroit e nei molti suburbi benestanti che le stanno attorno<sup>34</sup>.

È importante allora tentare di trasformare i *food deserts* in paesaggi alimentari più salutarì: questo pare essere l'insegnamento fondamentale delle più recenti ricerche in materia. Tuttavia, si possono muovere diverse critiche a questo approccio: ad esempio, che la spesa la si può fare uscendo dal lavoro anziché vicino casa, oppure che a contare non è tanto il numero di punti vendita quanto l'intensità del loro utilizzo. Puoi vivere in un quartiere zeppo di night-club, ma se preferisci il teatro sperimentale, realisticamente andrai a scovarne in altre aree della città e non ti arrenderai ad un tempo libero fatto di night-club che non ti aggradano. I critici dell'approccio dei *food deserts* sostengono lo stesso discorso per il cibo. Altri, invece, sottolineano come vada abbastanza da sé che i poveri mangino da poveri, e che quindi il problema da risolvere

dovrebbe essere prima di tutto la povertà, non l'inadeguatezza della rete distributiva. Infine, lo stesso Dipartimento dell'Agricoltura – in un suo recente rapporto – sembra non attribuire ai *food deserts* molta importanza, non solo per le critiche citate ma anche per la loro rilevanza quantitativa, che sarebbe, tutto sommato, marginale<sup>35</sup>.

Nonostante le critiche, gli indici elaborati dai ricercatori a Chicago e a Detroit danno un'idea piuttosto precisa di come cambi il paesaggio alimentare – quello che i residenti si trovano ad attraversare ogni giorno, magari proprio quando hanno fame o avvertono un semplice languore – a seconda della classe e della razza dei suoi residenti e di come possa condizionare, e pesantemente, le scelte dietetiche e la stessa salute dei residenti. Tra l'altro, fuggire da questi inquinati paesaggi alimentari non è neppure facile, specialmente se non hai l'automobile e vivi in una delle tante città americane prive di reti efficienti e affidabili di trasporto pubblico. Il già citato Mark Winne se ne è fatto un'idea limitandosi a seguire una residente della sua città – Hartford – nella faticosissima impresa di fare la spesa per sé e per i suoi bambini. Nel quartiere dove vive Jeanette – la giovane mamma, povera e single, coinvolta nell'esperimento di Winne – il 70% dei residenti non dispone di un'automobile, «facendo ricadere lei e molti dei suoi vicini nella categoria, piuttosto stigmatizzata, delle persone dipendenti dai mezzi pubblici»<sup>36</sup>. Priva di una macchina, Jeanette ha di fronte a sé le seguenti opzioni per risolvere il dilemma della spesa settimanale: avvalersi esclusivamente dei fast food e dei piccoli negozi di pessima qualità disponibili nei dintorni della sua abitazione, chiedere un passaggio per il supermercato a un vicino con cui era in rapporti sufficientemente intimi, prendere un taxi al costo di circa dieci dollari oppure un autobus del servizio pubblico. L'imperativo di risparmiare e il desiderio di non diventare troppo dipendente dai vicini spinge Jeanette a scegliere l'opzione dell'autobus. Vale la pena riportare per intero il racconto di Winne, che io trovo uno

dei documenti più efficaci di quanto possa essere ingiustamente e inutilmente faticosa l'esistenza di milioni di donne isolate nei loro ghetti e deserti alimentari. «La gran parte delle volte, Jeanette poteva lasciare il più piccolo dei suoi figli da un vicino. Ma non l'altro, di circa sei anni, che era costretta a portare con sé. A tre isolati di distanza dalla casa del vicino, Jeanette iniziava la sua attesa di circa dieci minuti della linea N che l'avrebbe portata al centro di Hartford. Qui l'aspettava poi il cambio con la linea K che l'avrebbe lasciata a circa due isolati dall'unico supermercato rimasto in città che, per la verità, data la sua posizione al confine con il suburbio, era utilizzato prevalentemente da *suburbanites* immancabilmente dotati di automobile. Dalla porta di casa sua all'entrata del supermercato sarà passata alla fine più di un'ora. Lo stesso tragitto, in automobile, sarebbe durato non più di quindici minuti». «Una volta dentro – continua il racconto di Winne – Jeanette infila suo figlio nel carrello e prova a tirarsi su di morale con un bibita iper-calorica ed una busta di patatine. Attraversando il reparto della frutta e della verdura, prende solo pochissime cose: qualche banana verde, una mezza dozzina di mele ed una testa di lattuga. Nel frattempo, mi dice che i suoi bambini non avrebbero mai mangiato qualcosa come i broccoli o altre verdure, tradendo tutta la sua insicurezza sul modo in cui andassero cucinati. Arrivati nel reparto delle carni, Jeanette pesca degli hamburger e della carne di maiale per poi virare nella corsia dei cereali. A questo punto, è il peso a fare la differenza. Le confezioni più grandi, quelle più economiche in termini relativi sono per lei semplicemente troppo pesanti. Lo stesso criterio si applica ad ogni tipo di prodotto anche se, sull'onda della protesta di suo figlio, Jeanette infila nel carrello una grossa bottiglia di Coca-Cola da novantanove centesimi, la cosa di gran lunga più pesante nel suo carrello. All'esterno, la temperatura è fresca, quindi Jeanette non è molto preoccupata che quanto acquistato possa andare a male. Ma a prescindere dalla temperatura esterna, Jeanette non

avrebbe mai comprato del gelato o altri prodotti surgelati»<sup>37</sup>. La spesa di Jeanette si conclude poi con il pagamento del conto per mezzo di una complicata combinazione di contanti e diversi tagliandi dell'assistenza pubblica, la preparazione di due voluminose borse della spesa che, considerata la presenza del suo bambino, rendono il ritorno a casa un'impresa molto faticosa. Dopo «Un'ora di viaggio – due autobus e diversi isolati percorsi a piedi – e più di tre ore dopo aver lasciato il loro appartamento, Jeanette e il bambino rientrano in casa, collassano sul loro vecchio divano, accendono la televisione, facendo fuori un'altro sacchetto di patatine e la bottiglia di Coca-Cola appena acquistata»<sup>38</sup>. Considerando che si tratta di andare a fare la spesa e non di recarsi ad una performance di teatro sperimentale, tre ore e quindici minuti costituiscono un tempo troppo esteso per non provocare il desiderio di evitare del tutto un'esperienza che, oltre ad essere lunga, è anche fisicamente estenuante. In questo caso, la giovane età di Jeanette la rende comunque sostenibile. Ma se al suo posto ci fossero una donna o un uomo anziani – oppure un qualsiasi adulto con qualche disabilità, anche parziale – questa modalità di rifornimento alimentare diverrebbe semplicemente insostenibile. È poi impossibile rifornirsi di tutto quello di cui si ha bisogno, per via del peso che si farebbe eccessivo. Ed è difficile approfittare di offerte commerciali, promozioni ed economie generate dal crescere della taglia delle confezioni. Insomma, per le decine di milioni di residenti dei *food deserts* della Rust Belt l'utilizzo del supermercato presenta un assortimento non sottovalutabile di disincentivi. Il cui peso si amplifica con l'avanzare dell'età. E che poi vedono particolarmente sfavorite le donne che, come abbiamo visto, nelle Inner City sono spesso madri single costrette a sobbarcarsi la totalità del lavoro di cura – oltre a quello volto alla creazione di un po' di reddito – di una prole magari numerosa. Questa montagna di disincentivi rende, come è ovvio, facilmente preferibili altre strategie di approvvigionamento. Di fron-

te a questi ostacoli, l'istinto a scendere sotto casa e ingurgitare quanto offerto da uno dei tanti fast food che, diversamente dal supermercato, sono a pochi minuti di cammino, diviene irresistibile. A quel punto, dalla dieta di Jeanette e dei suoi figli rischiano di scomparire anche quelle poche banane verdi e quella testa di lattuga che erano comunque finite nel suo carrello. Ed allora, le critiche alle teorie dei *food deserts* perdono di efficacia. Se solo Jeanette potesse acquistare alimenti sani nel raggio di qualche isolato, la sua dieta – al netto della sua razza, del suo reddito e del suo livello educativo – potrebbe migliorare. L'ingiustizia sociale di fondo rimarrebbe, ma almeno quella alimentare potrebbe ridursi.

### *Come sfamare il ghetto?*

Di fronte al susseguirsi di studi sui *food deserts*, sono molte le città in crisi che stanno tentando di arrestare e invertire la tendenza all'ormai decennale transmigrazione dei supermercati. E non si tratta di un obiettivo meramente filantropico, ma anche più pianamente economico. È ormai acclarato, infatti, che il potenziale di mercato di molte pur povere Inner City sia sistematicamente sottovalutato da parte delle grandi imprese di distribuzione. A Baltimora per esempio, si calcola che il 20% del potere d'acquisto della città – circa 369 milioni di dollari – sia speso in supermercati e centri commerciali nel suburbio<sup>39</sup>. L'amministrazione comunale vorrebbe non fosse così, anche per una ragione di contabilità finanziaria. Con le compere suburbane dei *baltimoereans* se ne vanno anche milioni di dollari in tasse che farebbero molto comodo al dissestato bilancio della città. Quindi, per rispondere al dramma dei *food deserts* – nonché rivitalizzare la rete distributiva e rendere più attraente investire nelle Inner City – molte autorità locali stanno spendendo milioni di dollari in aiuti ed esenzioni fiscali.

Lo Stato della Pennsylvania rappresenta, da questo

punto di vista, un modello. La «Fresh Food Financing Initiative», inaugurata nel 2004, concede finanziamenti a fondo perduto per un quarto di milione e prestiti per due milioni e mezzo di dollari a chi voglia aprire un supermercato in un'area che assomigli a un *food desert*. Al 2009, l'iniziativa aveva portato all'apertura di ben 58 punti vendita, facendo di questo programma una buona pratica pronta ad essere imitata da altre città<sup>40</sup>.

Anche Baltimore ha avuto la sua «Supermarket Initiative», che ha portato – sempre utilizzando il consueto mix di allettanti agevolazioni – all'apertura di più di 21 negozi nella città, seppure non nelle sue aree più degradate e prive di servizi. Gli effetti di simili iniziative possono essere controversi. Restando a Baltimore, ricordo ancora come nel quartiere di Waverly – a cinque minuti dal quartiere in cui vivevo allora, Hampden – l'approvazione di progetto per la realizzazione di un supermercato finanziato con i fondi della «Supermarket Initiative» si fosse risolto in uno snervante e intenso conflitto fra sostenitori e oppositori del progetto. Alla fine, il prezzo da pagare per avere un nuovo supermercato della catena Giant non è stato solo quello delle agevolazioni – terreni pubblici ceduti al *developer* e un assegno da un milione e duecentocinquantamila dollari fra stanziamenti diretti e lavori pubblici – ma anche la demolizione di una fila intera di case vittoriane, al posto delle quali avrebbe trovato posto l'indispensabile parcheggio<sup>41</sup>.

È anche per il pericolo di avere a che fare con situazioni conflittuali di questo genere che le grandi compagnie distributive si tengono lontane da molte Inner City. Ma le istituzioni locali e le organizzazioni filantropiche stanno cercando altre strade, che non si risolvano nella mera caccia al supermercato la quale, laddove possibile, risulta particolarmente costosa per una finanza comunale già messa a dura prova dalla grande recessione. L'offerta alimentare di un determinato quartiere può migliorare anche arginando la crescita venefica dei fast food. L'amministrazione comunale di Los Angeles ne ha congelato per un anno la

costruzione, in un'area di trentadue miglia quadrate a sud della città, dove si concentra la comunità afro-americana. Qui, dove l'epidemia diabetica e quella dell'obesità hanno raggiunto livelli parossistici, il 45% dell'offerta alimentare è occupata dai fast food. La consigliera comunale che ha ideato e proposto la moratoria, la democratica Jan Perry, si è difesa dall'accusa di «fascismo alimentare» sottolineando quanto, da questo punto di vista, quella di molti americani poveri sia una libertà del tutto illusoria. «È difficile compiere scelte sane riguardo al cibo quando la gente ha un reddito basso, il supermercato più vicino è a cinque miglia di distanza mentre ad ogni angolo c'è un cheeseburger da un dollaro»<sup>42</sup>. Altrove l'attenzione è stata rivolta ai pasti che le scuole pubbliche delle Inner City servono ai bambini – in stragrande maggioranza di colore o ispanici – migliorandone il profilo dietetico, oppure bandendo dagli istituti distributori di bibite e altri prodotti confezionati dall'alto contenuto calorico<sup>43</sup>. Se invece il problema considerato è l'immobilità degli abitanti dei *food deserts* – come abbiamo visto, spesso privi di automobile – si cercherà di portare cibi sani e freschi laddove questi vivono oppure di portare gli stessi residenti dove l'offerta è migliore.

A New York, dove pure una delle più estese reti di trasporto pubblico del mondo rende i *food deserts* di per sé meno allarmanti che altrove, l'amministrazione Bloomberg ha avviato alcune politiche molto inventive e a basso costo. È dal novembre del 2008 che in alcune delle aree più povere della città – da Harlem a Coney Island, dal South Bronx a Bedford Stuyvesant – si vedono circolare piccoli venditori mobili di frutta e verdura. Di questi camioncini, che ricordano tanto quei gelatai motorizzati dalla buffa sagoma che si annunciavano in centinaia di film americani con il loro inconfondibile e melanconico gingle, l'amministrazione comunale punta a metterne su strada ben un migliaio. A pieno regime, il programma dovrebbe servire una popolazione di almeno 75.000 persone salvando, stando alle proiezioni del Dipartimento della Sanità



della città, circa 50 vite di newyorkesi l'anno<sup>44</sup>. Esperimenti di questo tipo, spesso riforniti dai prodotti dell'agricoltura urbana, se ne sono visti anche in altre città. Come nella stessa Detroit, dove i notevoli livelli di devastazione e le basse densità raggiunti rendono i *food deserts* una minaccia nettamente più concreta che a New York<sup>45</sup>. Sempre nella Grande Mela, è stata sperimentata un'altra strategia di «riduzione del danno». Ci vorrebbero i supermercati, ma se in molti quartieri ci sono solo *bodegas* – che assorbono fino all'80% del mercato alimentare – forse la strategia migliore è quella di spingerle a vendere anche frutta e verdura. Le *bodegas* sono un'istituzione fondamentale fra le comunità ispaniche che popolano le Inner City delle grandi metropoli americane. Questi piccoli e caotici negozi che vendono di tutto – dalle lampadine alla birra, dai coupon della lotteria ai detersivi, dai giornali comunitari ai gelati confezionati – sono leader nella distribuzione alimentare in molte comunità di immigrati ispanici. «Seppure siano molto raggiungibili ed aperte ad orari molto convenienti, le *bodegas* – si legge in un rapporto dell'amministrazione comunale – dispongono di una più ristretta varietà di prodotti spesso a prezzo maggiore rispetto a quella di supermercati ed altri negozi alimentari. Solo un terzo di loro vende latte magro, rispetto ad oltre il 90% dei supermercati. Ad East Harlem – una delle aree a maggiore presenza latina della città – solo il 25% delle *bodegas* vende mele, banane ed arance mentre verdure a foglia sono offerte solo nel 4% dei casi»<sup>46</sup>. Così dirigenti comunali, filantropi e attivisti per la giustizia alimentare hanno pensato che fosse molto più saggio tentare di rendere le *bodegas* dei negozi migliori – con più offerta e con prodotti più sani – piuttosto che condurre una disperata e vana crociata contro la loro presenza. Il programma «Healthy Bodegas» ha offerto a più di 1500 negozi in alcune delle comunità più povere della città incentivi e assistenza continua per introdurre o espandere l'offerta di frutta e verdura, oppure di latte magro. Ora in alcuni dei quartieri della *working class*

latina si consumano un po' più frutta e verdura. Qualche volta, l'acquisto di un semplice frigorifero può fare la differenza. Come anche l'organizzazione di una vendita promozionale di mele in alcune centinaia di *bodegas*, specie se accompagnata da un marketing efficace<sup>47</sup>. Si tratta di piccoli interventi che possono fare molto. Come nel caso dell'angolo nord-orientale di Manhattan. Qui, la novantaseiesima strada è un vero e proprio confine, che separa il mondo del privilegio da quello dell'emergenza sanitaria. A nord di questa frontiera troviamo East Harlem – i cui residenti sono al 56% ispanici e al 33% afro-americani –, dove quasi un terzo dei residenti è obeso e un quinto ha il diabete. Attraversata la novantaseiesima strada ci troviamo invece nel regno incantato dei ricchi, dei sani e dei magri: nell'Upper East Side – dove l'84% dei residenti è bianco, gli obesi sono un misero 7%, mentre i diabetici precipitano al livello di uno su cento<sup>48</sup>.

Considerando il punto di partenza, aumentare gradualmente il consumo di frutta e verdura fra i primi costituisce senza dubbio un risultato non trascurabile. Soprattutto se ottenuto con poche centinaia di migliaia di dollari. Altrove, dove la città si è dissolta e con essa anche la rete dei mezzi pubblici, si è pensato che la risposta potesse risiedere proprio in un efficiente e flessibile servizio di trasporto degli abitanti della Inner City verso qualche supermercato suburbano. O nel rimborso della spesa di un'andata e ritorno in taxi che per un cittadino a basso reddito – spesso dipendente dai trasferimenti dell'assistenza pubblica – è tutt'altro che irrisorio<sup>49</sup>. Ma nell'isolamento dei *food deserts* della Rust Belt urbana, sempre più persone stanno scegliendo la strada più diretta alla soluzione dei loro problemi di approvvigionamento. Il deserto urbano può rifiorire e coprirsi di campi coltivati. E fra le rovine delle città possono moltiplicarsi le fattorie urbane, autogestite, biologiche e sostenibili.

## VII

### LA RINASCITA DELL'AGRICOLTURA URBANA

Quando Michelle Obama ha inaugurato, insieme alle sue due figlie e ai bambini di una scuola elementare di uno dei tanti quartieri svantaggiati della capitale, un piccolo orto nei giardini della Casa Bianca, la stampa di tutto il mondo vi ha visto l'ennesima riprova delle virtù comunicative dell'allora nuova (e ancora invitta) coppia presidenziale. In questo caso, la first lady si è però limitata a resuscitare una vecchia idea molto americana – quella di coltivare nelle città per sfamarne gli abitanti – facendone il manifesto della sua campagna contro l'epidemia dell'obesità infantile, che colpisce circa un bambino americano su cinque, tre volte tanto che nel 1980<sup>1</sup>. Portare nella vita quotidiana dei bambini l'esperienza diretta di un orto può migliorarne la dieta, accrescerne la coscienza alimentare, riconciliarli con l'esercizio fisico e, infine, potenziarne le competenze sociali. Insomma, un piccolo capolavoro di buona società che viene da lontano e che può essere reinventato nell'America del XXI secolo.

Seppure per ragioni diverse, nelle grandi metropoli americane si è sempre coltivato e sono sempre stati allevati animali. Le città, prima di essere annerite dai fumi della civiltà del carbone e del petrolio, erano lordate da escrementi animali e inquinate dalle loro esalazioni di metano. A metà del XIX secolo, New York produceva gran parte del latte che consumava: migliaia di mucche, accalcate in

enormi stalle urbane, si nutrivano degli scarti abbondanti delle distillerie. È quindi in città che si è affermato, in una certa misura, il principio di quei Cafo – «Concentrated animal feedlot operation»<sup>2</sup> – oggi tanto odiati da animalisti e cultori dello slow food. All’inizio del Novecento, a Chicago – grazie al lavoro delle 25.000 persone impiegate negli *stock-yards* della città – si produceva oltre l’80% della carne consumata negli Stati Uniti<sup>3</sup>. In seguito, l’avvento dell’agricoltura e dell’allevamento industriali ha assunto le tecniche escogitate nelle città per impiegarle – ingigantendone ulteriormente la scala della loro applicazione – in un nuovo tipo di campagna, quella artificiale plasmata dalle grandi imprese alimentari<sup>4</sup>. Ed è stata poi Detroit, oggi una delle capitali mondiali dell’agricoltura urbana, a sperimentare alla fine del XIX secolo le prime coltivazioni urbane di sussistenza destinate a lenire gli effetti disastrosi di quei fragorosi *busts* – che succedevano ad altrettanti boom – così tipici dell’economia americana. A vederla da un certa distanza e con una buona dose di spregiudicatezza giornalistica, la storia di Motor City sembra almeno tanto agricola quanto industriale: agli albori e al tramonto dell’industrializzazione, Detroit avrebbe così svelato il suo vero destino. Quello di cuore neo-rurale di una grande regione metropolitana post-industriale. Più di un secolo fa, al sopraggiungere della depressione del 1893, un sindaco visionario dà vita al cosiddetto «Potato Patch Program». L’idea è di dare un’opportunità di autonomia alle decine di migliaia di disoccupati che, travolti dalla crisi, si trovano a dover sopravvivere con i magri sussidi pubblici erogati dalla città. Piccoli appezzamenti di terreno, il più possibile vicini al luogo di residenza, sono assegnati a qualsiasi famiglia che, in condizioni di bisogno, ne faccia richiesta. Il programma ottiene un successo insperato e alla fine del decennio si stima che vi partecipi quasi il 50% delle famiglie dipendenti dai sussidi. Un risultato che porta, tra l’altro, all’abbattimento delle affollatissime liste dell’assistenza ai poveri. L’esempio di Detroit fa scuola e sul fi-

nire del secolo si moltiplicano le cosiddette Vacant Lot Associations. Da Saint Louis a New York City, da Denver a Minneapolis, piccoli appezzamenti di terra coltivati a patate, cavoli, lattuga e fagioli da famiglie di lavoratori spesso immigrati si diffondono ai margini dei densi quartieri operai. In tempi di riflusso economico, il raccolto diviene una vera e propria assicurazione sulla vita per chi è escluso dal mercato del lavoro. All'inizio del secolo, a Philadelphia più di 4000 persone sono impegnate nella coltivazione degli orti urbani, che nel 1906 ricoprono quasi 300 acri di terreno e generano in media fino a 65 dollari di raccolto l'anno, una cifra allora ragguardevole. I diversi programmi cittadini offrivano terra, assistenza, sementi ed equipaggiamento per la coltivazione a fini alimentari, ma anche per allevare piante e fiori che rendessero più tollerabile la vita quotidiana degli abitanti – in particolare quelli meno abbienti – delle città. Come ricorda Laura Lawson nel suo *City Bountiful: A Century of Community Gardening in America*<sup>5</sup>, ovunque, dei programmi di coltivazione urbana era apprezzato soprattutto il contributo alla diffusione dei valori americani del lavoro e dell'autonomia personale. A New York a promuoverli era la New York Association for Improving the Condition of the Poor, che – ricorda Lawson – in un opuscolo del 1898 sottolineava come l'iniziativa degli orti urbani «rappresenti un test insuperabile dell'attitudine al lavoro proprio a ciascun individuo»<sup>6</sup>. «Chiunque sia abile ma non vuole lavorare non dovrebbe essere aiutato in alcun modo»: era questa la prevedibile conclusione<sup>7</sup>.

Inoltre, gli orti educavano alla cittadinanza e ai rapporti sociali, tenevano i più giovani lontani da attività e ambienti patologici, promuovevano l'esercizio fisico e, infine, miglioravano anche l'ambiente locale, riconvertendo aree abbandonate e limitando il degrado. In seguito si affermerà il movimento degli *school gardens*, orti situati in prossimità degli istituti scolastici, che diventeranno decine di migliaia con il nuovo secolo. Anche in questo

caso, la prossimità quotidiana con piante e fiori sarà assunta come antidoto al vizio e al crimine, minacce sempre presenti nei sovrappopolati quartieri operai delle metropoli industriali. Gli orti scolastici arrivano così laddove guardie ed assistenti sociali non possono arrivare. «In diversi *slums* delle nostre città – scriveva un attivista (citato da Lawson) – gli *school gardens* hanno fatto di più per il senso civico dei bambini di quanto siano state in grado di fare tutte le nostre corti di polizia ed i nostri collegi»<sup>8</sup>. Il progetto della «Garden City» di Berkeley, in California, muoveva dall'idea che «l'orto scolastico fosse un mondo in miniatura»<sup>9</sup>. E per promuovere fra i più piccoli le virtù civiche, l'orto era organizzato come un'amministrazione comunale, gestita però dai bambini. La Garden City aveva un governo – un sindaco, un'assemblea elettiva, un commissario ai giardini e uno alle strade –, dei dipendenti – un funzionario e due ufficiali di polizia –, e dei semplici cittadini per i quali erano obbligatorie almeno due ore di lavoro al giorno. I bambini, spesso figli di immigrati, potevano così familiarizzare con le onerose responsabilità della cittadinanza democratica su cui si reggeva l'America. Ma sarà con le due guerre mondiali e, nel mezzo, con la grande depressione, che il movimento dell'agricoltura urbana raggiungerà il suo culmine.

Con la crisi del 1929, ancora una volta gli orti risponderanno al bisogno di dare un'occupazione a chi l'aveva persa, a migliorarne l'alimentazione e a preservarne il rispetto di sé, minato dall'esclusione dal lavoro. Fra il 1934 e il 1935, l'amministrazione Roosevelt inizia a finanziare progetti di *gardening* in tutto il paese. Nel 1934, la Federal Emergency Relief Administration riportava la presenza di oltre un milione e 800.000 orti per una produzione complessiva dal valore di più di 47 milioni di dollari. Il 36% dei prodotti vegetali distribuiti dall'amministrazione d'emergenza proveniva proprio da questi orti, che sfamavano quasi 2.400.000 famiglie. Numeri che erano destinati a crescere con l'avvento dei *victory gardens* della Seconda

guerra mondiale. Nel 1944, il Dipartimento dell'Agricoltura stimava che fra i 18 e i 20 milioni di famiglie disponevano di un *victory garden* che, presi tutti assieme, soddisfavano il 40% del fabbisogno di frutta e verdura del paese. Questo incredibile risultato – che migliorava le condizioni di vita nel «fronte interno», liberando risorse economiche per lo sforzo di guerra – era stato raggiunto grazie alla mobilitazione di migliaia di funzionari che, equipaggiati con i loro indispensabili *victory garden kits*, propagandavano i meriti degli orti, offrivano assistenza, organizzavano lezioni e dimostrazioni, avviavano nuovi progetti<sup>10</sup>.

Ciò nonostante, finita la guerra e tornata, mai come prima, la prosperità, l'agricoltura urbana diventerà sempre più marginale. Raggiunto un nuovo zenith nel moto di industrializzazione di massa della produzione alimentare, orti urbani e giardini della vittoria non potevano che sembrare esperimenti dolorosi ma fortunatamente arcaici cui era stata costretta un'America impoverita e impaurita. «L'idea di coltivare o di qualsiasi altra attività ad essa prossima – ricorda sconsolato il già citato Mark Winne – era del tutto inaccettabile nei suburbi degli anni Cinquanta e Sessanta. La natura era solo un concetto, e la sua realtà schifosa doveva essere tenuta sotto stretto controllo: quando non poteva essere evitata – questa era l'idea prevalente – bisognava assicurarsi che fosse ben igienizzata»<sup>11</sup>. Ed era anche della pervasiva suburbanizzazione del rapporto che decine di milioni di americani – soprattutto di classe media – intrattenevano con la natura che si nutriva il successo a lungo incontrastato dell'industrializzazione della produzione alimentare. Raggiunto l'apogeo fra gli anni Cinquanta e Sessanta, questa cultura del distanziamento nei confronti del cibo era destinata a ridimensionarsi anche a causa dell'emergere dei movimenti ambientalisti. E paradossalmente, quelle stesse città svuotate e impoverite dall'ascesa del suburbio si riempiranno ben presto di orti e fattorie urbane, restituendo al lavoro agricolo una

pur piccola porzione delle terre ingoiate dall'inarrestabile avanzata delle casette unifamiliari, dei centri commerciali e delle bretelle autostradali. Se la campagna si urbanizzava, la città si ruralizzava. Prima scaraventata all'esterno da città sempre più artificiali e riorganizzata in campagne sempre più artificiali anch'esse, l'agricoltura era destinata a tornare nei quartieri nei momenti di crisi: quando, fra depressioni e guerre mondiali, le promesse del capitalismo non potevano essere mantenute e dovevano, quindi, essere rimandate a tempi migliori; oppure quando la modernizzazione – che perennemente disloca, ristrutturata e riorganizza – si arrestava, aprendo spazi imprevisti alla riconciliazione fra la produzione e il consumo del cibo. Con l'avvento della crisi urbana, nelle città si scriverà una nuova pagina della grande tradizione americana del coltivare quello che si mangia, pur abitando nei quartieri ora meno affollati di grandi metropoli in declino.

### *Orti fra le rovine*

Allo scoccare degli anni Settanta, a New York il degrado si è ormai spinto ben oltre i mega-quartieri di Brooklyn e del Bronx per investire il suo cuore, l'isola di Manhattan, cancellando quasi del tutto il valore immobiliare di aree che oggi sono fra le più costose del pianeta. Nel 1974, una giovane artista, passeggiando nel Lower East Side – ricorda Richard Reynolds –, «notava delle piante di pomodoro spuntare dai cumuli di rifiuti ammassati lungo gli isolati degradati del quartiere: le piante germinavano dalla verdura ammassata nei rifiuti»<sup>12</sup>. Per Liz Christy – questo il nome dell'artista – si tratta di un segno promettente scaturito da quel degrado che lei vorrebbe arginare. Si definisce, assieme ai suoi amici, una *guerrilla gardener* e inizia a spargere semi e piantare alberi fra i tanti lotti abbandonati del quartiere. Fino a quando, qualche tempo più tardi, Liz ed i suoi decidono di dare vita a un vero e proprio *community garden* in un'area abbandonata fra Bowery e



Houston Street. A più di trent'anni di distanza, il Lower East Side è divenuto uno dei quartieri più richiesti della città, ma quel *community garden* – ora intitolato alla sua fondatrice – è ancora lì, sopravvissuto alle tante ondate di *gentrification* che hanno trasformato quanto gli sta attorno. Anzi, paradossalmente, contribuendovi direttamente: i valori degli immobili circostanti hanno senza dubbio goduto della prossimità di questo lussureggiante episodio di storia urbana.

Quello del Liz Christy Community Garden non è certo un caso isolato. A partire dagli anni Sessanta del secolo scorso, inaspettatamente, orti e giardini comunitari ricompaiono sulla scena delle città americane. Una scena che, per la verità, è radicalmente diversa da quella della grande depressione o del secondo conflitto mondiale. La storia di molti *community gardens* inizia con un gruppo di residenti di uno dei tanti quartieri urbani che in quegli anni sono svuotati dalla fuga nel suburbio e consumati dagli incendi dolosi. Ogni giorno, di fronte ai loro occhi, si accresce il numero di terreni ed edifici abbandonati e con essi i pericoli cui sono associati: degrado ambientale, invasioni di ratti e propagarsi di attività criminali. Così gruppi di volontari iniziano a liberare migliaia di lotti dismessi da rifiuti, macerie e auto abbandonate, per poi rimuovere le fondamenta e iniziare a coltivare. Nei vuoti scaturiti dalle demolizioni, spesso non avendo nemmeno idea di chi sia il proprietario del terreno che si sta seminando, residenti che non si rassegnano al destino della fuga danno vita a spazi pubblici innovativi, composti di aree comuni e di piccoli orti individuali. Anche il loro aspetto è irriuale. È molto comune che i materiali utilizzati per arredare i *gardens* siano riciclati: vasche da bagno per allevare piante e fiori, reti da letto come cancelli d'entrata, gomme d'auto per innalzare barriere. Mentre, qualche volta, artisti locali e scolaresche trasformano in murales le pareti degli edifici adiacenti, rese nude e visibili dall'avanzare delle demolizioni e dei crolli. Gli ostacoli che gli iniziatori della nuova

stagione dell'*urban farming* devono superare sono molti: dall'inquinamento dei terreni al vandalismo delle gang locali, dall'insipienza dei burocrati comunali alle speculazioni distruttive di proprietari irresponsabili. E poi c'è un nuovo mondo sociale da organizzare, seppure dotato di una storia cui attingere. Chi ha diritto ad avere un orto? Come gestire le parti comuni e organizzare i servizi di sorveglianza? Come e dove trovare finanziamenti e quale rapporto stabilire con l'amministrazione comunale? Cosa coltivare e secondo quali tecniche? Questi sono i quesiti più comuni cui i nuovi agricoltori e floricoltori urbani devono dare una risposta<sup>13</sup>. Nonostante le tante difficoltà, molti progetti hanno successo e alcuni quartieri iniziano a invertire la rotta. Il peso anche visivo dell'abbandono è stemperato dal comparire degli alberi, delle piante e dell'architettura spontanea dei *community gardens*, che offrono anche un'insperata occasione per ritessere legami e progetti fra chi nel quartiere assediato è ancora rimasto, a partire da bambini e adolescenti, che sono i più esposti agli sforzi di reclutamento delle gang e ai pericoli derivanti dall'espandersi del crimine e dei mercati della droga. Il movimento dei *community gardens* cresce ovunque, sebbene siano ancora una volta gli epicentri della deindustrializzazione e della crisi urbana a trasformarsi nelle capitali dell'*urban gardening* e dell'*urban farming*: è qui che i terreni non valgono nulla ed è qui che usi alternativi – inattesi, e in una certa misura impensabili – possono affermarsi. Dai piccoli esperimenti isolati si passa poi a reti ben organizzate, capaci di strappare l'attenzione delle istituzioni.

Sempre a New York, nel 1973, nasce «Green Guerrillas», una delle prime reti di agricoltori e floricoltori urbani mai fondata nel paese. Qualche tempo dopo, nel 1978, l'amministrazione comunale avvia un programma – «Operation Green Thumb», vale a dire «Operazione Pollice Verde» – che ha il compito di fornire assistenza a chiunque voglia avviare un nuovo orto urbano, anche cedendo piccoli appezzamenti di terreno di proprietà

comunale per affitti irrisori. In quegli anni, la città dispone di un immenso demanio pubblico, che è anche il risultato degli espropri provocati dal dileguarsi di molti proprietari. Al 1979, con i suoi 100.000 alloggi contenuti in edifici completamente abbandonati oppure semivuoti, l'amministrazione comunale è una potenza immobiliare seconda solo all'autorità che gestisce l'edilizia pubblica della città, la New York City Housing Authority<sup>14</sup>. Grazie a questi nuovi incentivi, il movimento si espande e con esso il numero di orti. Nel 1983, un'inchiesta testimonia quanto l'idea di rendere più verde una New York in crisi per mezzo dell'impegno molecolare di decine di migliaia di residenti sia diventata ormai una realtà. L'appena nata Neighborhood Open Space Coalition censisce 410 fra orti e giardini urbani, per un totale di 143 acri gestiti da circa 10.000 volontari. Il verde spontaneo nato fra le macerie della crisi rappresentava ormai il 23 % della superficie totale dei parchi pubblici in città. Gli *urban gardens* erano tanti e molto convenienti per le casse comunali. Grazie all'attivismo di chi li aveva promossi, alle autorità locali costavano – al metro quadrato – il 90% in meno di quanto costassero i parchi ufficiali, quelli gestiti dal New York City Department of Parks and Recreation. La stragrande maggioranza dei *gardens* occupava proprietà comunali in cambio di affitti simbolici – in media, un dollaro l'anno – mentre solo una manciata era controllata da associazioni votate allo sviluppo dell'agricoltura urbana<sup>15</sup>.

Negli stessi anni, nella vicina Philadelphia, la Pennsylvania Horticulture Society diventava una delle protagoniste assolute e più sofisticate del movimento dell'*urban gardening*. Con il programma «Philadelphia Green», che nasceva anche grazie alla collaborazione dell'influente Penn State University, kit composti di terra, semi, piante e recinzioni erano donati a piccoli gruppi di residenti decisi a convertire in giardino o orto uno dei tanti lotti abbandonati della città. Negli anni successivi, altre iniziative permettevano ai residenti di piantare alberi e di avviare

progetti di arte urbana che contrastassero il grigiore del degrado. Ancora oggi, gli immensi e attraenti murali di Philadelphia costituiscono un segno inconfondibile del suo paesaggio. All'inizio degli anni Ottanta, si contavano ormai oltre 300 orti, 220 giardini e un centinaio di progetti – già realizzati – di alberatura anti-degrado<sup>16</sup>. Di fronte a questi successi, il passo dalle città al governo federale sarà breve. A metà degli anni Settanta, un congressista democratico di Brooklyn riesce a convincere l'amministrazione Ford – lo sfortunato sostituto di Richard Nixon – a stanziare un milione di dollari per aprire uffici volti allo sviluppo dell'agricoltura urbana ed all'*urban gardening* in una manciata di città. Con il tempo, l'«Urban Garden Program» – gestito direttamente dal Dipartimento dell'Agricoltura, che dopo l'esperienza del *victory garden* tornava nuovamente a coinvolgersi negli affari urbani – si allargherà a ventitré città e vedrà espandere i finanziamenti disponibili. Ma poi, come tanti altri programmi del governo dedicati alle aree urbane, non resisterà al grande gelo reaganiano. Con gli anni Ottanta, a non resistere saranno anche molti dei giardini e degli orti sbocciati quando quei terreni lasciati deserti dalla fuga dei residenti, nelle città in ritirata della Rust Belt, non li voleva nessuno. Fra i protagonisti del movimento, diverrà chiaro che il loro vero avversario era, ironicamente, la fine o quantomeno l'attenuarsi di quella crisi urbana che i loro progetti avevano contribuito a contenere o quantomeno a lenire. Con gli anni Ottanta, New York riprende a crescere e in molti quartieri il mercato immobiliare torna a surriscaldarsi. Lasciare inedito un terreno del Lower East Side per coltivarci pomodori e melanzane o piantarci della lavanda diviene economicamente insensato, anche dal punto di vista dell'interesse dell'amministrazione comunale, che quei terreni li vuole vendere sia per fare cassa sia per sostenere la ripresa del settore immobiliare da cui dipende una parte importante delle sue entrate. Già fra il 1980 e il 1983, ai primi e timidi segni del grande boom che farà decollare di nuovo New

York portandola oggi a sfiorare la soglia dei nove milioni di abitanti, andrà perduto il 10% dei giardini comunitari e degli orti sull'isola di Manhattan. L'anno successivo, Green Thumb ritocca gli affitti fino ad allora simbolici concessi ai gardener. Seppure più onerose, le nuove norme permettono a molti progetti di sopravvivere: un esito strappato con lotte spesso dure e altamente mediatizzate, che, in alcuni conflitti esemplari, mettono l'una di fronte all'altra alternative politicamente imbarazzanti.

A metà degli anni Ottanta, amministrazione comunale e società immobiliari no-profit danno il via ad uno dei più vasti programmi di riqualificazione urbana mai attuati. Il sindaco Edward Koch lancia quello che passerà alla storia come il «Ten Years Plan». Migliaia di terreni e di immobili inutilizzati sono di proprietà comunale oppure di proprietari assenteisti, il settore immobiliare no-profit sta crescendo a ritmi vertiginosi e l'establishment della città vuole uscire a tutti i costi dalla crisi. Tutte condizioni favorevoli alla riuscita del piano di Koch, il cui bilancio sarà eccezionale. Al 2003 il piano avrà prodotto 34.000 nuovi alloggi di *housing* sociale, ne avrà riqualificati e poi concessi a canone sociale 48.000 di proprietà comunale, cui si aggiungeranno ulteriori 125.000 alloggi privati ristrutturati grazie ai sussidi pubblici<sup>17</sup>. Nella realtà concreta di molti quartieri, l'equivalente di questi numeri sarà semplicemente il ritorno alla vita. Come nel caso del South Bronx, di Harlem e di porzioni abbondanti di Brooklyn<sup>18</sup>. Ma qualche volta capita che le nuove case vadano costruite proprio dove ci sono ora orti e giardini. Case per i poveri contro un giardino comunitario o un orto urbano: un'alternativa politicamente imbarazzante e controversa, per l'appunto. Nel 1986, l'Adam Purple Garden of Eden nel Lower East Side viene rimosso per fare spazio ad abitazioni a canone sociale. Dieci anni dopo, nel 1996, fra Bushwick e Harlem ne vengono distrutti ventitré per la stessa ragione. E non saranno certo gli ultimi. Ma lo scontro raggiungerà l'acme qualche anno dopo. Quando a sedere sullo scranno più alto di City Hall

sarà Rudolph Giuliani. Nel 1998, Giuliani guida entusiasta la sua personale guerra ai *community gardens*, che, ai suoi occhi, sono solo una brutta eredità di quella vecchia New York – ancora un po' in crisi, ma soprattutto creativa, libertaria ed «irregolare» – che intende cancellare ad ogni costo. Giuliani non si limita a vietare la realizzazione di nuovi orti e giardini su proprietà comunali, ma annuncia la vendita o l'edificazione di quei terreni su cui si trovano molti *gardens*. La metà dei 750 progetti gestiti da Operation Green Thumb si trovava su terreni comunali per i quali si prevedeva un'asta pubblica nel 1999. Dopo un estenuante braccio di ferro, alla fine sarà il sindaco sceriffo ad essere battuto. Grazie ad una sentenza della Corte Suprema dello Stato di New York, i 113 *gardens* concretamente a rischio saranno acquisiti da un'organizzazione filantropica. A dieci anni da quel salvataggio *in extremis*, dopo che un nuovo accordo con l'amministrazione comunale ha permesso nel 2010 di salvare decine di *gardens* a New York<sup>19</sup>, è il paesaggio stesso dell'agricoltura urbana e dell'*urban gardening* ad essere mutato. Da movimento marginale alimentato – nella percezione diffusa – dall'intraprendenza visionaria di qualche hippy, oggi l'agricoltura urbana si è trasformata in uno dei fenomeni sociali più dinamici e promettenti dell'America di questi anni. Un movimento peraltro sempre più capace di andare oltre la propria nicchia tradizionale, puntando al cuore dell'America mainstream.

### *Prima gli incendi, poi le fattorie*

A New York l'agricoltura urbana sta conoscendo una nuova fase di crescita, soprattutto laddove la pressione del mercato immobiliare è minore e dove i segni della crisi urbana sono ancora evidenti. Come a East New York, un'area di Brooklyn che è sempre rimasta ai margini della vita della città. Qui c'era un tempo una delle più grandi comunità ebraiche di New York, in seguito il quartiere è passato di mano molte volte – afro-americani, portoricani,

dominicanici –, mentre con gli anni Settanta ad affermarsi è stato il cocktail ormai noto della crisi urbana: fuga della classe media, diffusione del crimine e degli incendi dolosi e crollo del mercato immobiliare. È così che nei vuoti lasciati dai roghi sorgono, a partire dagli anni Ottanta, i primi *community gardens*.

Nel 1995, lo United Community Center – un’organizzazione territoriale progressista radicata nel quartiere – dà il via a un programma di pianificazione partecipata. L’idea è quella di coinvolgere gli abitanti chiedendo loro di identificare problemi e risorse del quartiere. Se nella prima rubrica compaiono le immancabili gang e il disagio giovanile, fra le seconde c’è invece il numero davvero elevato di *community gardens*, una sessantina in tutto il quartiere. Una delle idee-forza che emerge dal percorso di partecipazione è quella di coinvolgere giovani e adolescenti nello sviluppo e nella gestione dei *community gardens*. Per impiegare questi giovani, o anche solo per coinvolgerli stabilmente come volontari, l’agricoltura urbana locale aveva però bisogno di compiere un salto di scala. Nascono così nel 2000 due grandi fattorie urbane: il Garden of Hands and Hearth e la Youth Farm. Una nuova organizzazione, East New York Farms, è chiamata a gestire i due nuovi progetti, ma anche ad assistere e, per quanto possibile, coordinare gli altri sessanta orti comunitari già esistenti. Quando arrivo in visita a East New York – un pomeriggio caldo e assolato di fine settembre – è un giorno di mercato. Deborah, che di East New York Farms è una delle attiviste più impegnate, mi affida ad un’adolescente residente del quartiere che partecipa allo *youth program*. Lily – una teenager magra di origini indiane – mi accompagna fra le colture dense dell’Hands and Hearth Garden. Per un istante si può dimenticare di essere a New York. Ma solo per un istante. Sullo sfondo, oltre le piante, è un rumoroso viadotto delle metropolitane a far da confine con un’altra fattoria urbana, mentre tutto intorno ci sono schiere di quelle *row-houses* a due o tre piani – spesso dall’aspetto

molto precario – così tipiche delle porzioni più povere di Brooklyn e del Queens. Deborah mi aveva detto che nel *garden* crescono più di cento specie vegetali diverse, il lungo elenco offertomi mentre ci muoviamo da Lily lo conferma: qui si coltivano vegetali tradizionali quali pomodori cherry, melanzane, spinaci e peperoni di ogni tipo, ma anche frutti più esotici quali l'ocra – una verdura molto popolare fra gli afro-americani – e qualche specialità caraibica. Poi mi mostra il miele e i lamponi con cui producono le marmellate. Durante la mia visita, ci saranno all'incirca una trentina fra giovani e adolescenti impegnati in varie attività. Parte di loro sta terminando un grande murales su una parete muta che affaccia direttamente sull'area coltivata, mentre altri stanno costruendo un nuovo sistema per la produzione di *compost*. A lavorare fra le colture c'è invece una decina di studenti universitari. Molti di loro sono giovani californiani che studiano sulla costa orientale e che hanno scelto di fare i volontari a East New York Farms per le ragioni di sempre. «L'industria alimentare è un disastro – mi dicono – mentre l'agricoltura urbana può fornire cibo di ottima qualità alle popolazioni a basso reddito». Annie e i suoi amici sembrano il ritratto impeccabile del giovane *liberal* – bianco e privilegiato, nella stragrande maggioranza dei casi – impegnato in cause progressiste, quali per l'appunto quella della giustizia alimentare<sup>20</sup>. Qualche metro più in là ci sono poi tanti adolescenti del quartiere che, senza dubbio meno privilegiati, appartengono alle minoranze che lo compongono: afro-americani e latinos, ma anche popolazioni del Sudest asiatico e dei Caraibi. È molto raro che giovani di estrazione sociale così differente si ritrovino in un luogo ma anche in un progetto comune. In una società eccezionalmente segregata dal punto di vista sociale – e anche etnico-razziale, naturalmente – come quella americana, il mito del *social mix* costituisce uno dei moventi più forti del movimento dell'agricoltura urbana. E anche per gli attivisti di East New York Farms. Deborah di certo non è originaria di queste parti. È bianca ed è



andata al college, ma i giovani volontari, molti degli agricoltori coinvolti e soprattutto i frequentatori del mercato rappresentano uno spaccato fedele di questo spicchio povero e multietnico di New York. «I due membri dello staff che vedi sono bianchi – riconosce Deborah – ma con lo Youth Program stiamo lavorando per creare *leadership* fra i giovani del quartiere: vogliamo formare attivisti, medici e insegnanti capaci di avere un impatto sul quartiere e sulla vita di chi ci vive». Questo perché, continua, «il progetto è stato fondato proprio per soddisfare i bisogni nutrizionali della comunità locale. La gente aveva ‘fame’ e qui in giro non ci sono negozi che vendono frutta e verdura di qualità». Nella deprivazione di quello che ha tutto l’aspetto di un *food desert*, è nato così un sistema locale di produzione e distribuzione alimentare che è globale e iper-locale allo stesso tempo. «Molti degli immigrati avevano un retroterra contadino», sottolinea Deborah. «È per questo che coltiviamo varietà che riflettano l’eredità culturale di chi oggi vive nel quartiere: abbiamo quindi frutta e verdura ispaniche, africane, del Bangladesh, caraibiche, afro-americane. Le culture d’origine ci aiutano a migliorare l’alimentazione, costruendo un ponte fra le generazioni. Quando sai coltivare e sei capace di diffondere quello che produci si crea un meccanismo virtuoso: la gente mangia meglio, cucina di più, insegna ai figli come farlo e così si accresce l’ammontare di cibo sano che circola». Seguendo questa ricetta, l’organizzazione è cresciuta. Oltre le quattro persone che fanno parte dello staff, venticinque fra giovani e adolescenti del quartiere partecipano allo Youth Program, un anno di immersione nella vita delle due fattorie e in quella dell’organizzazione che le dirige. I risultati in termini di coinvolgimento dei residenti sono incoraggianti. «Nel quartiere – mi dice ancora Deborah – il movimento per la giustizia alimentare sta crescendo e ci sono sempre più volontari: l’anno scorso abbiamo avuto 300 volontari tutto l’anno, quest’anno abbiamo avuto lo stesso numero in un mese o due». E anche il mercato che si tiene una vol-

ta la settimana cresce. Oggi può contare su 30 venditori, mentre sono 50 i *community gardens* che vi partecipano, con le vendite che salgono in media del 10% l'anno. Nel 2008, i frequentatori sono stati circa 17.000 per un totale di 150.000 dollari di vendite l'anno. E sono soldi investiti localmente: East New York Farms fa proprie le parole d'ordine del movimento *buy local*. Il 65% di quello che si vende proviene infatti, oltre che dalle loro produzioni, dagli agricoltori urbani di Brooklyn, mentre il resto arriva da imprese agricole comunque localizzate nello Stato di New York. Si tratta di numeri significativi se si pensa che il mercato, qui ad East New York, era partito qualche anno prima con un solo venditore.

Una filosofia simile anima un altro progetto di agricoltura urbana, a poco più di due ore di auto da East New York. L'atmosfera in cui è immersa Mill Creek Farm – a Philadelphia – è quella che ti immagineresti di percepire in un'oasi nel mezzo di un deserto. Nei silenzi irreali di quest'area povera e a bassissima densità della città, i campi coltivati di Mill Creek rappresentano più di una semplice impresa di agricoltura comunitaria. Quando varco il confine della fattoria, un nugolo di ragazzini afro-americani gioca attorno a un tavolo, all'ombra delle frasche. Uno di loro sta strillando dal dolore: i suoi compagni gli hanno offerto quello che sembrava un pomodorino. «Assaggiarlo, l'abbiamo appena raccolto», gli avevano detto. Ma si trattava di peperoncino, e molto potente. Elizabeth, che dello staff di Mill Creek Farm è uno dei membri più attivi, rimprovera dolcemente i ragazzi. Mill Creek Farm esiste da oltre trent'anni, mi dice. Si trova su un terreno del comune, nel mezzo di un quartiere anch'esso travolto da quella lunga crisi da cui Philadelphia non è mai davvero uscita. Di frutta e verdura di qualità, nei paraggi, se ne trova poca. Anche qui, l'obiettivo è quello di produrre cibo che resti nel quartiere, avvalendosi dell'eredità rurale dell'immigrazione più recente, che anche qui è soprattutto di origine caraibica. Anziani e persone di mezza età hanno

visto nell'*urban farming* la possibilità di riconciliarsi con il loro passato, riutilizzando un sapere contadino rimasto dormiente per decenni. Elizabeth è minuta come Deborah: anche il modo di parlare, la gestualità composta e gli argomenti utilizzati per sostenere le loro affermazioni le rendono molto simili. E come Deborah, Elizabeth – bianca e non originaria del quartiere – è convinta che molta parte del suo lavoro debba essere orientato a sviluppare una leadership fra i residenti del quartiere. «Our food, our power», c'è scritto all'entrata di Mill Creek. Anche per questo, molte fra le iniziative promosse sono volte al coinvolgimento dei bambini e degli adolescenti, per i quali le opportunità ricreative e formative sono molto scarse in questa zona impoverita della città. Mill Creek non ha l'aspetto lussureggiante delle fattorie di East New York. Qui si coltivano meno varietà – circa una cinquantina fra erbe, frutta e verdura – ma tutto è egualmente coltivato in modo biologico, seppure – è questo un paradosso molto diffuso fra gli agricoltori urbani – quanto prodotto da Mill Creek Farm non possa recare il bollino «certified organic» rilasciato dal dipartimento federale all'agricoltura. «Per noi sarebbe troppo costoso e troppo complesso gestire tutto il processo della certificazione», mi dice Elizabeth. Ma chi di Mill Creek consuma i prodotti sa, per esperienza diretta, che le centinaia di volontari coinvolti lavorano senza utilizzare sostanze chimiche ma ricorrendo esclusivamente a *compost* naturale. Come a East New York, l'enfasi è tutta per la giustizia alimentare e per uno stile di vita più sano. «Per promuovere il consumo di melanzane, facciamo delle dimostrazioni su come possano essere cucinate», continua Elizabeth. Ma tutto questo costa e basta dare un occhio al bilancio consuntivo per rendersi conto che, senza il contributo generoso della filantropia, Mill Creek Farm non potrebbe esistere. «Il dilemma dell'agricoltura urbana – mi dice a proposito Elizabeth – non è solo quello di essere sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale, ma soprattutto dal punto di vista finanziario». Nel 2008,

le entrate ammontavano a circa 71.000 dollari totali: di questi meno del 10% – circa 7000 dollari – provenivano dalla vendita dei prodotti, mentre il resto era fatto in gran parte di finanziamenti concessi da fondazioni private e di donazioni individuali. Le uscite – viceversa – sono assorbite in gran parte dai pur magri salari dei giovani che ci lavorano: nessuno è mai diventato ricco lavorando a progetti di questo genere, ma avere un paio di salariati l'anno equivale comunque a spendere almeno 40.000 dollari, come accade infatti qui a Mill Creek<sup>21</sup>. E, come abbiamo visto, lo stesso vale per East New York Farms: seppure nel loro caso il mercato sia finanziariamente autosufficiente, senza i fondi privati l'organizzazione e le sue tante attività non potrebbero certo sopravvivere. A Mill Creek, è l'impegno a contenere i prezzi dei prodotti – al fine di renderli accessibili alla popolazione a basso reddito del quartiere – a giustificare entrate così asfittiche. Oltre a donare prodotti e a venderli ad una cooperativa alimentare, organizzano un mercato settimanale. Qui possono vendere frutta e verdura a prezzi competitivi – a una media di un dollaro e venticinque al pound – esclusivamente perché hanno altre fonti di finanziamento. Altrimenti, i prezzi dei loro prodotti dovrebbero essere ben più elevati, fino a tre o quattro volte di più e quindi paragonabili a quelli dei mercati biologici di lusso che si stanno diffondendo nei quartieri affluenti delle grandi città. «Stiamo cercando un modo per guadagnare qualcosa in più vendendo prodotti più lucrativi ad una clientela abbiente», mi dice ancora Elizabeth, «senza però togliere spazio produttivo alle colture riservate alla popolazione locale».

Quella cui si trovano di fronte gli attivisti di East New York e di Mill Creek è forse la sfida più grande dell'intero movimento dell'agricoltura urbana: vale a dire offrire prodotti che possano competere con quelli dell'industria alimentare in termini non solo di qualità e proprietà nutritive – risultato piuttosto scontato – ma anche sul piano, sicuramente più insidioso dati i redditi bassi e bassissimi

del mercato di riferimento, del prezzo al consumatore. In altre parole, i *farmers' markets* devono saper dimostrare di non essere avamposti dello stile di vita dei ceti medio-alti catapultati in modo indifferente al cuore delle Inner City impoverite del paese<sup>22</sup>. Il contributo del governo federale e delle autorità statali – ben lungi dall'essere sufficiente – è comunque importante: grazie a diversi programmi, una parte significativa dei frequentatori dei *farmers' markets* hanno accesso a qualche agevolazione. «Molti degli acquisti al nostro mercato – sostiene Elizabeth – avvengono per mezzo di coupon o tessere alimentari del governo federale». In altre parole, «se la produzione non è sussidiata, come avviene invece nel caso della grande industria alimentare», continua, «allora deve essere la domanda ad essere sussidiata». Cercare di convincere le famiglie a basso reddito che è più conveniente spendere un po' di più comprando alimenti sani non basta. Così molti mercati ortofrutticoli generati dalle attività di agricoltura urbana approfittano delle agevolazioni offerte da alcuni programmi sperimentali che hanno, in una certa misura, «modernizzato» le politiche federali e statali contro la fame, sostenendo il principio che non si tratta semplicemente di sfamare i poveri, ma piuttosto di dare loro l'opportunità di nutrirsi in modo appropriato e non dannoso per la salute. Nel 1996, il Congresso approvava il «Community Food Security Act». L'idea era quella di combattere l'insicurezza alimentare grazie a progetti attivati da organizzazioni comunitarie radicate nei quartieri a basso reddito. Tre anni dopo, la «Community Food Security Initiative» proponeva progetti locali in partnership con il Dipartimento dell'Agricoltura: in questo caso, i finanziamenti per la prima volta erano riservati anche a mercati ortofrutticoli e cooperative alimentari – appartenenti alla famiglia della cosiddetta Csa, «Community Supported Agriculture» – da attivare fra i residenti a basso reddito. Ma i programmi più importanti – quelli che oggi fanno la differenza nell'accesso dei residenti a basso reddito ai prodotti dell'agricol-

tura locale, a partire dai mercati di East New York e di Mill Creek – sono il «WIC Farmers Nutrition Program» (Fmnp) e il «Senior Farmers Market Nutrition Program» (Sfmnp). Entrambi i programmi, introdotti nell'ormai lontano 1992, permettono a madri con bambini e ad anziani di acquistare con dei coupon frutta e verdura fresca presso i mercati ortofrutticoli<sup>23</sup>. Anche lo Stato di New York ha introdotto l'«Health Bucks Incentive Program» che distribuisce coupon per acquistare prodotti freschi. Si tratta comunque di poche decine di dollari per famiglia, una goccia nell'oceano della spesa alimentare delle decine di milioni di americani poveri che hanno diritto ai trasferimenti dell'assistenza pubblica. Se le autorità statali e federali aumentassero gli importi, la spinta alla diffusione dell'agricoltura urbana e delle sue reti di distribuzione sarebbe potente, proprio come altri incentivi fecero decollare, in passato, l'industria alimentare e la sua imponente economia globale.

L'idea secondo la quale i progetti di *urban farming* non possano sopravvivere senza il generoso contributo di filantropi e amministrazioni pubbliche convince sempre meno. A Philadelphia, poche ore prima di visitare Mill Creek Farm, ero stato a Greensgrow. Dove prima c'era una fabbrica, ora esiste un'impresa agricola che nel 2007 ha generato entrate per 450.000 dollari, di cui 10.000 di profitto netto. La speranza è che con la crescita del giro d'affari, Greensgrow possa avviare altri progetti di agricoltura urbana nella città, arrivando a un'incidenza dei profitti sul totale delle entrate che tocchi il 5% annuo. «Nel 1997, quando abbiamo iniziato – mi dice David, uno degli attivisti di Greensgrow – l'obiettivo era quello di coltivare lattuga da destinare ai ristoranti della città». Grazie al crescente successo della parola d'ordine del *buy local*, quello della ristorazione è divenuto un mercato estremamente interessante per gli agricoltori. E Greensgrow dista pochi minuti da alcuni dei migliori ristoranti della città: fra i suoi alberi da fusto e le sue serre, si possono vedere

i grattacieli di Downtown, che dista non più di tre miglia dal quartiere di Kensington, dove Greensgrow è nata e si è sviluppata. «Data la presunta contaminazione del sito, che è stato in seguito bonificato dalla Environment Protection Agency – continua David – si decise per l'utilizzo delle tecniche idroponiche e per l'impiego di letti rialzati». Oggi Greensgrow produce e distribuisce prodotti freschi nel quartiere – anche in questo caso, composto in prevalenza da popolazioni a basso reddito appartenenti alle minoranze – grazie a una cooperativa formata da oltre 300 membri. Allo stesso tempo, dispone di un vivaio molto sofisticato, che genera gran parte delle entrate annuali. Quello di specializzarsi in produzioni destinate a un mercato di nicchia ma ad alta remunerazione, anche al fine di rendere sostenibile l'offerta alimentare sui mercati a basso reddito delle Inner City, è un modello che ha destato molto interesse. Così, mentre nel vivaio un acquirente dell'*upper class* suburbana sta acquistando piante per il suo giardino oppure sta frequentando un corso di giardinaggio a pagamento, a pochi metri di distanza si lavora al programma di educazione alimentare per i residenti del quartiere, che fanno la spesa con le carte elettroniche dell'assistenza pubblica. Uno scambio che pare essere molto vantaggioso, soprattutto dal punto di vista della sostenibilità finanziaria di tutta l'impresa. Infatti, seppure lo abbiamo definito attivista, David vive in realtà di quello che guadagna con il suo lavoro qui a Greensgrow, dove ci sono diciotto persone impiegate a tempo pieno, grazie ad un progetto – che sottolinea ancora David – «è finanziariamente sostenibile all'80%, mentre solo il restante 20% dipende dai trasferimenti delle fondazioni private a sostegno delle attività sociali promosse». «Sostanzialmente, grazie al vivaio, paghiamo tutti i nostri salari», continua David. E chiunque vorrebbe vivere vicino a un tale paradiso. Greensgrow è senza dubbio fra le più belle *urban farms* che ho visitato. Più che altrove, qui si percepisce la toccante densità – ambientale, cromatica, olfattiva – prodotta dall'agricoltura

urbana in ambienti che, a solo pochi metri di distanza, presentano tuttora i segni violenti del degrado urbano. Sui letti rialzati file di lattuga, spinaci e ortaggi di ogni genere. Poi i fiori, le grandi piante ornamentali del vivaio e i banchi con le erbe aromatiche. Le serre dei pomodori e le vasche dei pesci che fanno parte del sistema di produzione acquaponica. Tutto in uno spazio molto contenuto, entro il quale gli argomenti degli agricoltori urbani contro l'agricoltura industriale sembrano divenire istantaneamente autoevidenti. La differenza fra quanto si può osservare qui e i paesaggi spettrali generati dalle monoculture industriali sembrerebbe lasciare pochi dubbi su quale modello produttivo sia desiderabile. Una scelta che, sempre di più, vede gli agricoltori urbani sfidare l'industria alimentare più grande e ingegnerizzata del pianeta.



## VIII

### UN NUOVO METABOLISMO URBANO

Oggi, l'agricoltura urbana è invocata per curare molti mali: dall'epidemia di obesità e diabete al cronicizzarsi dei *food deserts*<sup>1</sup>, dalla crisi delle città della Rust Belt<sup>2</sup> alla caduta dei valori immobiliari nei quartieri in declino. Così si è sviluppata una vera e propria corsa alla riforma della normativa urbanistica che, nel caso di molte città, vietava fino a ieri la conduzione di attività agricole e di allevamento in ambiti urbani<sup>3</sup>. Recentemente, il consiglio comunale di Seattle – una vera e propria Mecca per liberal e ambientalisti – ha approvato un nuovo *zoning code*, vale a dire l'insieme delle norme urbanistiche comunali che persegue espressamente l'obiettivo di fare della città una delle capitali dell'agricoltura urbana. D'ora in poi, ogni famiglia potrà allevare fino a otto polli, mentre nei quartieri residenziali potranno nascere fattorie urbane i cui prodotti potranno essere venduti direttamente *in loco*. Inoltre, con una norma che sembra evocare i paradisi artificiali delle *vertical farms*, gli edifici a serra potranno superare i limiti di altezza previsti per tutte le altre costruzioni<sup>4</sup>. Restando sulla costa occidentale, anche San Francisco ha deciso di sposare la causa dell'agricoltura urbana. Sulla scia di quanto sperimentato da qualche biblioteca pubblica e nella piazza antistante City Hall, l'amministrazione sta procedendo a inventariare tutte le proprietà comunali sulle quali possano essere avviate nuove coltivazioni. Mentre

una competizione pubblica ha invitato designer e creativi a immaginare una nuova generazione di utensili pensati per lo sviluppo dell'agricoltura urbana: alcuni di questi, quali un pollaio auto-assemblante a basso costo, saranno poi distribuiti dalle stesse autorità locali agli *urban farmers* della città<sup>5</sup>. Fra le altre proposte dell'amministrazione comunale troviamo l'idea di coltivare fragole sulle pensiline delle fermate degli autobus e quella di piantare alberi da frutto lungo gli spartitraffico. A New York, grazie all'intensa mobilitazione di organizzazioni quali «Just Food», il dipartimento della sanità ha cancellato il divieto di detenere alveari<sup>6</sup>. Appare improbabile che si verifichi un ritorno a quel passato in cui le api erano allevate perfino sui tetti del Metropolitan Museum of Art e all'interno del Radio City Music Hall, ma di certo il fatto che l'amministrazione le abbia rimosse dalla lista degli insetti pericolosi e indesiderati determinerà una consistente espansione del settore: per ora, la New York City Beekeepers Association ha registrato un forte aumento degli iscritti ai suoi corsi di apicoltura<sup>7</sup>. Quindi, una delle rivendicazioni chiave del movimento dell'agricoltura urbana – vale a dire l'aggiornamento delle regole urbanistiche e la rimozione di divieti che ora paiono anacronistici – sta finalmente trovando soddisfazione in molte città del paese, dentro e fuori la Rust Belt. E ci si aspetta che un quadro normativo più favorevole possa accelerarne ulteriormente la già forte crescita. Ma, al di là dei cambiamenti legislativi, l'alleato più potente dell'agricoltura urbana pare essere la lenta ma costante evoluzione della cultura nazionale, che, in fatto di cibo, non è mai stata così riflessiva.

### *L'irresistibile ascesa del locavorismo<sup>8</sup>*

L'agricoltura urbana è vista in settori crescenti dell'opinione pubblica come una delle principali linee d'offensiva contro lo strapotere dell'industria alimentare. Grazie ai suoi best-seller – fra i quali: *In Defense of Food: An Eater's*

*Manifesto e The Omnivore's Dilemma*<sup>9</sup> – Michael Pollan è divenuto il profeta di una rivoluzione alimentare che, secondo i suoi apologeti, darà agli americani la possibilità di mangiare meglio e ammalarsi meno. Riducendo al contempo la loro – enorme – impronta ecologica. Le sue proposte scaturiscono da un radicale atto d'accusa contro decenni di politiche federali che avrebbero distorto in modo quasi irreparabile il modo di produrre, commerciare e consumare cibo<sup>10</sup>.

Sulla esemplare vicenda dell'agricoltura e dell'industria alimentare americane sono state scritte milioni di pagine, ma se siete alla ricerca di una sintesi efficace delle critiche allo *status quo* e del programma fondamentale di una nuova generazione di rivoluzionari – per alcuni, contro-rivoluzionari – in fatto di agricoltura, vi consiglio di leggere un ottimo articolo dello stesso Pollan comparso sul «New York Times» alla vigilia del voto presidenziale del 2008. Il suo stesso titolo – *Farmer in Chief*, una felice parodia di *Commander in Chief*, vale a dire l'onnipresente formula con la quale ci si riferisce al Presidente nelle sue funzioni di capo delle forze armate – esprime la visione apocalittico-emergenziale con cui l'autore affronta la questione del futuro alimentare del suo paese e del resto del globo. Per Pollan, la crisi causata da decenni di cattiva politica agricola si avvia ormai a raggiungere il punto di non ritorno. La riprova più dolorosa ne sarebbero il collasso della salute pubblica, con l'esplosione delle citate epidemie legate alla cattiva dieta degli americani, e l'ascesa insostenibile della spesa sanitaria. Ma, continua Pollan, la crescita dei costi energetici e di quelli del cibo – l'autore scriveva nell'autunno del 2008, quando i prezzi della benzina e quelli di alcune *commodity crops* erano in forte aumento – «stanno creando le condizioni politiche nelle quali, per la prima volta in una generazione, sarà forse possibile una vera riforma del nostro sistema alimentare»<sup>11</sup>. Al cuore della sua ricetta, espressa in modo sapientemente suggestivo, sta l'idea che gli americani «hanno bisogno di

liberare l'industria alimentare da una dieta fatta di combustibili fossili, restituendole una fatta di energia solare»<sup>12</sup>. Un avvicendamento che implicherebbe il cambiamento del «modo di funzionare di ogni anello della catena alimentare attraverso la quale si nutrono gli americani: nei campi, nel modo in cui il cibo è trasformato e prodotto e perfino in cucina»<sup>13</sup>. La storia che racconta Pollan è un vero e proprio credo per vaste schiere di agricoltori urbani e attivisti ambientali. Un credo che si arricchisce, nei suoi best-seller, di rappresentazioni allucinate dei luoghi dell'industria alimentare mainstream, dalle già citate Cafo fino alle sterminate officine da venti milioni di hamburger l'anno, passando per i paesaggi asettici e vuoti delle grandi praterie uccise dalle monoculture industriali.

Prima di tutto, sostiene Pollan, l'attuale panorama alimentare non è l'esito del libero mercato, come si vorrebbe far credere, ma di decenni di incentivi diretti e indiretti da parte del governo federale affinché l'agricoltura utilizzasse sempre meno energia umana e solare e sempre più energia proveniente dai combustibili fossili, nella forma di fertilizzanti e pesticidi artificiali. Un modello dal quale sarebbe disceso il predominio di quelle monoculture industriali che hanno plasmato nel tempo i paesaggi lunari degli Stati delle grandi praterie, come l'Iowa o il Nebraska, che sarebbero l'esito più visibile della «benzina a buon mercato» e di decenni di dannose politiche governative. Dopo la Seconda guerra mondiale, sintetizza Pollan, il governo federale incentivò la riconversione dell'industria delle munizioni alla produzione di fertilizzanti. Il nitrato di ammonio, che era servito ad annientare la Germania nazista, sarebbe servito a sfamare, da allora in avanti, il popolo americano. Allo stesso tempo, la politica agricola di Washington prendeva a sussidiare la produzione di *commodity crops* quali il frumento, il riso, la soia e il mais. Grazie ai sussidi, imprese monocoltrici sempre più grandi iniziarono a inondare il mercato con prodotti che potevano essere venduti a un prezzo significativamente inferiore ai costi di produzione.

«Il risalire di queste granaglie a buon mercato lungo l'intera catena alimentare – scrive Pollan – provocò l'abbattimento del costo di tutte quelle calorie da esse derivate: lo scioppo di glucosio-fruttosio da mais che finiva nella Coca-Cola, l'olio di soia nel quale erano fritte le patate, la carne e il formaggio che finivano nel panino»<sup>14</sup>. L'avvento delle monoculture contribuì ad abbassare anche il costo della carne, aumentandone esponenzialmente l'incidenza nella dieta quotidiana degli americani. Il bestiame migrava così dalle fattorie tradizionali verso i nuovi templi dell'allevamento industriale dove poteva essere nutrito di più, più in fretta e a un costo minore grazie a quelle granaglie a prezzi stracciati ora disponibili sul mercato. E sono proprio le monoculture e gli allevamenti industriali a costituire gli incubi peggiori per i sostenitori delle tesi di Pollan, i due grimaldelli che hanno squassato i tradizionali equilibri ecologici propri dell'agricoltura pre-industriale. «Ma se l'allontanare le bestie dalle fattorie aveva un qualche senso dal punto di vista economico, non ne aveva alcuno dal punto di vista ecologico», continua. «Allontanare le bestie dalle fattorie e infilarle nei *feedlots* significa prendere una soluzione davvero elegante – animali che ricostituiscono la fertilità che le colture dilapidano – per dividerla in due problemi: uno di fertilità nelle fattorie ed uno di inquinamento nelle imprese di allevamento. Il primo problema è risolto coi fertilizzanti, il secondo invece – semplicemente – non è risolto»<sup>15</sup>. Certo, sul lungo periodo, i risultati sociali di una politica volta alla produzione di calorie a buon mercato in grande abbondanza sono imponenti. Sono invece gli esiti ambientali e sanitari a suggerire che una «nuova rivoluzione agricola dovrebbe concentrarsi non solo sulla quantità, ma anche sulla qualità e varietà delle calorie che l'agricoltura americana produce ed il consumatore americano acquisisce»<sup>16</sup>. Ed in effetti, l'intuitiva correlazione fra insicurezza alimentare e obesità additata dalla letteratura sui *food deserts* sembra dargli ragione: obiettivo del governo oggi non dovrebbe essere quello di produrre calorie qual-

siasi a bassissimo costo, ma di offrirne di buona qualità a un costo ragionevole. Ridotta la dipendenza dell'industria alimentare dai combustibili fossili e ristabilita la primazia dell'energia solare nella produzione di quello che mangiamo, si creerebbe, quindi, una nuova industria alimentare capace di «migliorare simultaneamente lo stato della nostra salute, quello dell'ambiente e la nostra sicurezza»<sup>17</sup>. Se Barack Obama fosse un vero *farmer in chief*, continua l'autore di *In Defense of Food*, dovrebbe spostare la montagna dei sussidi federali dalle monoculture alle policolture. Questo abbatterebbe la produzione di quelle granaglie con le quali sono prodotte molte delle venefiche calorie artificiali che inquinano la dieta degli americani, riducendo nel contempo la domanda di fertilizzanti e pesticidi. Contestualmente, nuovi incentivi dovrebbero andare ad aumentare il ricorso al *compost* naturale al posto di fertilizzanti la cui impronta ecologica non è più sostenibile. Infine, il bestiame dovrebbe essere liberato dalle prigioni delle Cafo e rimesso al suo posto: vale a dire fra i campi delle policolture del futuro. Ricostituendo così la magia dell'agricoltura pre-industriale e il suo metabolismo perfetto: «La luce del sole nutre l'erba e le granaglie – ricorda romanticamente Pollan – le piante nutrono gli animali, gli animali nutrono il suolo, che a sua volta nutre il raccolto successivo di erba e di granaglie. Gli animali, in questo modo, raccolgono il cibo di cui hanno bisogno e dispongono delle loro feci: tutto questo senza l'aiuto dell'energia da combustibile fossile»<sup>18</sup>.

Come prevedibile, l'obiezione più comune a questa ricetta è che la rivoluzione verde e l'avvento dell'agricoltura industriale hanno incrementato in modo spettacolare la produttività delle terre. Tornare indietro equivarrebbe, secondo i critici, a condannarci a un futuro di prezzi crescenti e prodotti più scarsi, peraltro in un pianeta sul quale la miccia della «bomba demografica» è ancora accesa. Quella che per Pollan è una rivoluzione, per altri è semplicemente una contro-rivoluzione: irrealistica, anacronistica e pericolosa. Ma il profeta della rivoluzione alimentare,

oltre a sottolineare che l'esplosione dell'epidemia di diabete e di obesità testimonia degli eccessi calorici della dieta degli americani, difende la superiorità produttiva dell'agricoltura biologica, se non dal punto di vista dei costi, da quello del prodotto finale: «Policulture ben disegnate, che comprendano non solo granaglie ma anche vegetali ed animali, possono produrre più cibo per ogni acro che le monoculture convenzionali, e di valore nutritivo ben più elevato. Questo tipo di agricoltura – continua Pollan – è però complicato ed ha bisogno di molta più manodopera affinché funzioni. Coltivare senza combustibili fossili – organizzare complesse rotazioni di piante ed animali gestendo la presenza degli insetti senza l'uso di sostanze petrochimiche – è un processo ad alta intensità di lavoro ed ha bisogno di capacità ben superiori al mero 'guidare e spruzzare', che è come i coltivatori della *corn-belt* descrivono il loro lavoro»<sup>19</sup>. Secondo questa visione, le società avanzate dovrebbero rinunciare all'idea di sfamare intere nazioni impiegando frazioni ridicole della propria popolazione attiva: due milioni di persone su un totale di 300, nel caso degli Stati Uniti. Dovrebbero farlo senza rimpianti, anzi. Molti dei posti di lavoro di una futuribile economia verde scaturirebbero, infatti, dall'avvento della nuova agricoltura: quella del coltivatore biologico ad alta qualificazione diverrebbe una delle professioni più tipiche della *post-carbon economy*. E se i buoni posti di lavoro macinati dal declino della manifattura ricomparissero come d'incanto nelle nuove campagne post-petrolio? In molti, fra le rovine della Rust Belt, si pongono questa domanda. Nell'economia del nostro racconto, a contare non è tanto la realizzabilità di un tale scenario, ma il fatto che una porzione crescente dell'opinione pubblica inizi a crederci, e che qualche città in crisi irreversibile ci creda abbastanza da farne una ricetta plausibile per il proprio avvenire.

Come abbiamo visto, i territori dell'agricoltura urbana si muovono al ritmo di una fisarmonica. Quando il mercato si restringe e i valori immobiliari si riducono, terreni e

immobili sono abbandonati lasciando così spazio a usi eccentrici quali il *gardening* e l'agricoltura urbana. Quando, invece, il mercato riprende a espandersi, sarà l'industria immobiliare a dettare le regole e gli usi del territorio urbano, spesso divorando quei progetti comunitari che pure avevano contribuito al contrasto del degrado nonché alla rinascita – anche immobiliare – di un quartiere o di un'intera città. New York è, da questo punto di vista, un caso di scuola. Qui, la «crisi urbana» è finita – o, quantomeno, lo era fino all'esplosione della grande recessione del 2008 – ed è solo grazie all'ostinata e duratura mobilitazione di agricoltori urbani e attivisti di quartiere che gran parte del patrimonio accumulato negli anni Settanta ed Ottanta è stato salvato. Altrove, invece, la crisi non è mai finita. E il mercato immobiliare, così come le statistiche sulla popolazione residente, non si è mai ripreso. Nelle città della Rust Belt, la concorrenza fra mattone e barbabietole è stata solo una flebile brezza. Anzi, l'ammontare di terreni inedificati e di immobili abbandonati è aumentata nel tempo: la parabola edificante di New York e del suo visionario piano di ricostruzione è rimasta un caso eccezionale. Mentre il South Bronx risorgeva dalle sue ceneri, città come Cleveland o Detroit continuavano a galleggiare terrorizzate nel mare di degrado e di abbandono nel quale erano state lasciate. Un mare in cui l'agricoltura urbana è sembrata un insperato salvagente. O forse, a ben vedere, l'unico. Ed è proprio in questi territori che le ricette di Pollan potrebbero essere sperimentate su vasta scala.

### *Il «buy local» nutre l'agricoltura urbana*

Dal punto di vista più strettamente economico, la ricetta di Pollan implicherebbe la tendenziale rilocalizzazione dei sistemi di produzione e distribuzione alimentare. Negli ultimi decenni – sono sempre parole sue – è cresciuto un mercato globale nel quale aveva senso «pescare il salmone in Alaska, spedirlo in Cina per trasformarlo in



filetti e poi rispedirlo in California per essere mangiato»<sup>20</sup>. Eppure, i costi ambientali legati a un mercato del cibo sempre più globalizzato sono noti. In America, il 19% circa dei consumi di combustibili fossili è da addebitare all'industria alimentare, la voce più importante dopo quella dei trasporti<sup>21</sup>. In media, negli Usa, i prodotti alimentari viaggiano per 1300 miglia, impiegando fino a due settimane di viaggio prima di arrivare nei supermercati<sup>22</sup>, mentre il 50% del cibo va perduto nel corso del viaggio. Questo nonostante gran parte dei prodotti «sia scelta per la sua abilità a resistere ai metodi di raccolto industriale e a lunghi viaggi, e non per il suo sapore o valore nutritivo»<sup>23</sup>. Nonostante le divergenze sulle dimensioni esatte della sua impronta ecologica, è evidente come quella della riforma dell'industria alimentare globale costituisca una delle leve irrinunciabili per contenere le emissioni nocive e combattere il cambiamento climatico. Molto pianamente, «comprare locale» riduce l'impronta ecologica tagliando i consumi energetici legati al trasporto di alimenti in direzione di mercati lontani dai luoghi di produzione. Se poi si coltiva in modo biologico, l'impronta ecologica si riduce ulteriormente, grazie al mancato utilizzo di fertilizzanti e pesticidi. Questo è quanto affermano i sostenitori del movimento del *buy local*. In realtà, quella del trasporto del prodotto finale è solo una delle tante voci che occorre considerare quando si calcola l'impronta ecologica dell'industria alimentare. Il contributo di altri stadi della filiera – quali la produzione, il trattamento, lo stoccaggio e la preparazione – potrebbero avere un impatto altrettanto significativo. Il cosiddetto Life Cycle Assessment (Lca) è utilizzato proprio per contabilizzare le emissioni generate nel corso dell'intera esistenza di un determinato alimento, dalla coltivazione di tutti i suoi ingredienti fino al consumo finale, considerando perfino l'impatto della produzione di fertilizzanti, pesticidi e dell'energia utilizzata nella produzione di ciascuna delle parti coinvolte. Questo sistema di contabilità drammatizza l'impatto di una divisione del la-

voro sempre più globale e specializzata, la quale genera prodotti che sono il risultato di progetti incredibilmente sofisticati, che coinvolgono centinaia di ingredienti provenienti da colture diverse, con il relativo trasporto e i diversi passaggi produttivi. Ma quando si parla di *locavorismo* non si evoca esclusivamente il suo contributo alla sostenibilità ambientale. Nelle rappresentazioni dei consumatori, l'idea di sistemi locali di produzione e distribuzione del cibo è associata anche all'idea di una manodopera trattata più equamente in imprese di dimensioni minori, animate da un forte senso di responsabilità sociale nei confronti dei consumatori e del territorio nel quale opera<sup>24</sup>.

È facile vedere come questa immagine sia perfettamente speculare all'incubo della grande multinazionale alimentare deterritorializzata, organizzata in filiere produttive lunghissime e inestricabili, pronta a darsela a gambe qualora un determinato sito produttivo oppure un dato mercato non siano più profittevoli. Quando un consumatore aderisce con i suoi acquisti alla tendenza del *buy local* sta probabilmente conferendo a quella scelta un valore che va ben oltre una sua lettura minimalista e restrittiva. Non a caso, fra gli agricoltori urbani – che del movimento del *buy local* sono una delle avanguardie – è costante il richiamo a quei superiori valori sociali e ambientali che sarebbero incorporati nel loro lavoro. Un lavoro che incontra sempre di più il riconoscimento dei consumatori. A testimoniare della crescita del *locavorismo* sono gli stessi dati offerti dall'Usda, a partire da quello del totale delle transazioni dirette fra produttore e consumatore cresciute del 120% fra il 1997 e il 2007. Seppure le dimensioni del mercato siano ancora ridotte – poco meno di 140.000 imprese agricole, vale a dire il 6% del totale – la crescita è però entusiasmante. Il numero di *farmers' market* ha registrato un aumento vicino al 100% fra il 1997 ed il 2007, sfiorando le 5300 unità in tutto il paese. Anche le iniziative di Csa (Community Supported Agriculture) – che erano appena due nel 1986 – arriverebbe oggi molto vicino alle 2500

unità. Mentre il Dipartimento dell'Agricoltura prevede che il mercato dei prodotti coltivati localmente crescerà dai quattro miliardi di dollari del 2002 ai sette del 2012<sup>25</sup>. Altro sintomo potente, il fatto che le catene della grande distribuzione stiano allestendo in tutta fretta corsie dedicate ai *locavoristi* nei loro ipermercati, esercitandosi in più o meno credibili prese di posizione a favore del *buy local*. Nel 2008, Walmart ha espresso il suo impegno nel «distribuire più frutta e verdura che sia prodotta localmente, al fine di tenere bassi i prezzi al consumatore ed offrire prodotti abbordabili che siano anche freschi e sani»<sup>26</sup>. Anche altre catene – quali Safeway – si stanno impegnando nella stessa direzione<sup>27</sup>. Ed è una tendenza osservabile nel suo quotidiano dispiegarsi. Nel 2008, vivevo a Baltimore, una città in cui i ceti fra i quali è diffuso il movimento del *buy local* sono senza dubbio minoritari. Eppure ho potuto osservare come nel giro di pochi mesi diversi ristoranti del mio quartiere si siano convertiti ai suoi assunti, seguiti dai due supermercati: a distanza di poco, sono comparsi in entrambi piccole aree dedicate ai prodotti locali. Questo accadeva mentre anche l'esosa mensa dell'altrettanto esosa università presso la quale lavoravo allora pubblicizzava l'utilizzo di prodotti locali nella preparazione dei pasti.

### *Il mito di città autosufficienti*

L'idea di rendere le città e le loro aree metropolitane sempre più *locavoriste* è divenuta così uno dei temi più spesso sbandierati da agricoltori urbani e ambientalisti. Se a credere nell'idea della completa autosufficienza alimentare delle città c'è solo un manipolo di estremisti, l'obiettivo di una crescente incidenza di quanto prodotto dall'agricoltura urbana e periurbana sui consumi delle città è divenuto nel tempo molto popolare. È nelle città che si concentra la domanda alimentare, ed è anche nelle aree metropolitane che dovrebbe crescere quella nuova agricoltura regionale

che Pollan vorrebbe fondata su policolture biologiche e non più su monoculture industriali<sup>28</sup>.

Si tratta di un argomento che, ancora una volta, è accolto con scetticismo anche da alcuni ambientalisti. È il caso di David Owen, autore di un recente volume di successo, *Green Metropolis*, il quale liquida con sarcasmo l'idea che nelle città si possa e si debba mangiare locale, anzi iperlocale. Le ragioni della sostenibilità, sostiene l'autore, non prevarranno «annacquando» la città – ruralizzandola, o, peggio ancora, suburbanizzandola – ma al contrario preservandone quelle densità che permettono il raggiungimento delle economie di scala indispensabili ad un'oculata politica energetica e dei trasporti<sup>29</sup>. Eppure, non bisogna tornare alla Detroit del movimento dei Potato Patch per trovare esempi di città capaci di nutrirsi in misura consistente di quello che viene prodotto entro le loro mura o immediatamente al di là. Nel 2000 si stimava che nel mondo vi fossero circa 800 milioni di persone coinvolte nell'agricoltura urbana e periurbana<sup>30</sup>. Sono molte le megalopoli e le metropoli che in Asia, America latina e Africa soddisfano una parte rilevante del proprio fabbisogno grazie all'intraprendenza degli agricoltori urbani e periurbani<sup>31</sup>. Ma agli occhi degli scettici, questa geografia dell'agricoltura urbana ne confermerebbe il carattere residuale e la vocazione emergenziale: laddove l'economia non ha raggiunto i livelli più avanzati di sviluppo o laddove è collassata – come nel caso del crepuscolo del socialismo reale – rispunta l'agricoltura urbana. Arretratezza e crisi, questi i due contesti – assai poco desiderabili – in cui fiorisce l'agricoltura urbana. Contesti che certo non ci si aspetterebbe di trovare in uno dei paesi più prosperi del pianeta. Ma nelle città della Rust Belt, crisi strutturale e collasso economico sono merci abbondanti. A Detroit, Cleveland e Youngstown l'economia manifatturiera si è sbriciolata, producendo un livello di devastazione dell'ambiente urbano ben superiore a quello determinatosi nelle città del vecchio blocco orientale con la fine dei regimi comunisti. Nella Rust Belt, la fine del «for-

dismo reale» ha forse generato più macerie che quella del socialismo reale in Germania orientale o nella ex Unione Sovietica. Quindi, come abbiamo detto, la prospettiva un po' autarchica che suggerisce a queste città la ri-localizzazione della produzione e distribuzione alimentare appare allettante a molti.

Al posto di combattere selvaggiamente per l'attrazione di capitali esterni che reimmettano le città in via di liquidazione nell'economia dei flussi, avanza l'ipotesi che sia più credibile reimpiegare localmente i capitali locali: a partire dal potere d'acquisto degli abitanti poveri dell'Inner City. Per chi è ai margini dei mercati globali, quella di rilocalizzare i consumi, invece di inseguire un improbabile posto al sole nella nuova divisione globale del lavoro, può rappresentare una strada percorribile. La tesi appare un po' semplicistica. Ma di recente è comparsa perfino fra i documenti e le ricerche ufficiali del Dipartimento federale dell'Agricoltura. «L'espansione dei mercati locali del cibo implica che i consumatori in un'area particolare acquistino più cibo da fonti prossime e che quindi più del denaro che spendono rimanga nella comunità locale – si legge in un documento dell'Usda – e se i consumatori acquistano cibo a livello locale invece di importarlo da fuori, è più probabile che le vendite vadano a beneficio di persone ed attività economiche dell'area: questo potrebbe a sua volta generare un impatto economico addizionale qualora lavoratori ed imprese spendessero il reddito aggiuntivo in prodotti commercializzati localmente»<sup>32</sup>.

Complessivamente, accorciando la catena alimentare è più probabile che una parte crescente del valore rimanga sul territorio. Se solo il governo federale offrisse forti incentivi a quelle istituzioni pubbliche e private che decidono di approvvigionarsi sul mercato locale, la spinta per l'agricoltura urbana e periurbana sarebbe straordinaria, sostiene Pollan. Quanto realizzato in ambito scolastico costituisce, da questo punto di vista, un ottimo esempio. Con i programmi «Farm to School», i bambini seguono da

vicino la crescita delle verdure e della frutta che si ritroveranno poi nel piatto. Al 2009, le stime parlavano di quasi 900 scuole dotate di un «Farm to School Program». Se poi i vari programmi di assistenza alimentare che abbiamo citato si concentrassero sempre di più sulla qualità e non solo sulla quantità delle calorie assunte, la scelta di incentivare il consumo di prodotti freschi locali arriverebbe di conseguenza. «Vietare che con i *food stamps* si possa acquistare del *junk-food* non è più paternalista che vietarne l'uso per l'acquisto di alcol», sostiene Pollan. Se il potere d'acquisto aggregato dei milioni di abitanti poveri delle Inner City della Rust Belt si orientasse progressivamente verso l'acquisto di alimenti di qualità prodotti localmente, la nuova agricoltura urbana crescerebbe a ritmi ancor più sostenuti, peraltro contribuendo per mezzo di nuovi mercati ortofrutticoli ad alleviare i problemi correlati all'esistenza dei *food deserts*.

### *Un nuovo metabolismo urbano*

Come abbiamo visto, al di là dei benefici economici e sociali, l'argomento chiave impiegato dai propagandisti del locavorismo e dell'agricoltura urbana è senza dubbio quello della sostenibilità ambientale. In questo senso non si tratta esclusivamente di accorciare le distanze del nostro sistema alimentare per impiegare meno energia da combustibili fossili ed emettere meno carbonio. La lista delle virtù dell'agricoltura urbana comprende l'estensione nelle città di superfici permeabili che permettono il drenaggio delle acque piovane e, quindi, una riduzione dei costi connessi al trattamento delle acque, e il suo contributo all'ulteriore incremento della già significativa biodiversità degli ambienti urbani, soprattutto se confrontata con quella assai ridotta dell'asettica campagna industrializzata<sup>33</sup>. Più complessivamente, l'agricoltura urbana propone un «metabolismo urbano» più efficiente e sostenibile, modellato sull'esempio dei «circuiti chiusi» della natura e dell'agricoltura pre-

industriale<sup>34</sup>. Infatti, a distinguere l'agricoltura urbana e periurbana da quella rurale non sarebbe semplicemente la sua localizzazione in una città o area metropolitana, ma il fatto di essere incorporata nell'ecosistema urbano. Questo si sostanzierebbe della sua capacità di «riutilizzare largamente risorse materiali e umane, prodotti e servizi trovati all'interno e nei dintorni di quell'area urbana, per rifornire di risorse materiali e umane, prodotti e servizi quella stessa area urbana»<sup>35</sup>. Insomma, quello che in inglese definiscono un *closed loop*, un circuito chiuso. L'opposto di quanto accade con il metabolismo prevalentemente lineare delle città contemporanee, dove «le risorse sono incanalate nel sistema urbano senza grande attenzione riguardo la loro origine e riguardo la destinazione dei rifiuti».

In un tale sistema, gli input e gli output sono trattati come largamente indipendenti, mentre negli ecosistemi naturali ogni output di un organismo è anche un input, che rinnova e sostiene l'intero ambiente vivente<sup>36</sup>. Il sistema fognario sarebbe un esempio lampante di quanto pessimo sia questo metabolismo fatto di sprechi colossali – in particolare la perdita della fertilità potenziale contenuta nei rifiuti organici prodotti nelle città – e di altrettanto colossale inquinamento<sup>37</sup>. Viceversa, in un mondo prevalentemente urbano, le città avranno bisogno di adottare sistemi metabolici circolari: gli output urbani dovranno essere visti come input cruciali nei sistemi produttivi urbani, con la sistematizzazione del riciclo e della produzione di fertilizzante naturale per il loro riutilizzo sui terreni agricoli locali. Se l'obiettivo da perseguire è la riduzione dell'ammontare di rifiuti, il riutilizzo di quello che può essere riutilizzato e il riciclo del resto, l'agricoltura urbana può giocare un ruolo molto importante, riducendo il bisogno di *packaging* per i prodotti alimentari e soprattutto utilizzando rifiuti organici nella produzione di *compost* naturale<sup>38</sup>. Creare suolo fertile non è certo un problema nelle città, luoghi che per definizione accumulano fertilità potenziale in grande abbondanza. Una straordinaria varietà di materiali trasfor-

mabili in fertilizzanti è infatti disponibile nelle aree urbane: feci umane, avanzi di cibo, foglie, vecchi giornali, avanzi agricoli. E gli agricoltori urbani, anche in passato, hanno sempre utilizzato al massimo questo potenziale. Ma ci sono scorie che, invece, nelle vecchie città industriali possono rappresentare un ostacolo all'avvento di questo nuovo metabolismo urbano promesso dagli agricoltori urbani. Non si può certo occupare un terreno dove prima c'era un'acciaieria e iniziare a coltivarci bietole o pomodori, senza nessuna preoccupazione sulla sua composizione effettiva. Il problema ambientale più importante relativo all'agricoltura urbana, non solo nella Rust Belt – e forse il suo più grosso ostacolo, quantomeno dal punto di vista della sua immediata praticabilità –, è quello della contaminazione dei suoli. In città quali Pittsburgh, Philadelphia o Flint, i terreni abbondano di piombo che, in condizioni normali, non supera la soglia delle 10 parti per milione. Le autorità ambientali americane fissano in 400 parti su un milione la soglia oltre la quale la presenza del piombo diviene invece pericolosa per la salute dell'uomo. L'avvelenamento da piombo – specie fra i più piccoli, che lo assorbono fino a cinque volte di più che gli adulti – è uno dei problemi sanitari più diffusi nelle città della Rust Belt. A Detroit, un test su circa 39.000 bambini ha rivelato come il 58% di questi avesse una storia di avvelenamento da piombo. Oggi le sue fonti più comuni in una città della Rust Belt possono essere le macerie e le polveri di vecchi edifici ormai demoliti, oppure le emissioni industriali e quelle prodotte dall'uso di combustibili che lo contengono. È molto probabile che in una città come Detroit molti dei terreni vacanti e convertibili all'agricoltura urbana siano contaminati oltre i livelli previsti dalla legge. E non solo dal piombo, ma anche – fra gli altri – da zinco, cromo, cadmio, benzene, arsenico, mercurio<sup>39</sup>. Il rischio è che queste sostanze – assorbite dalle piante – siano poi ingerite da chi le consuma, ma anche che entrino in contatto con chi le coltiva. Per aggirare il problema, molti agricoltori urbani ricorrono a letti rialzati e colmi



di terra incontaminata. Fra le altre tecniche utilizzate, vi sono anche la rimozione del suolo contaminato e la sua sostituzione con del suolo pulito. Infine, si può anche ricorrere alla tecnica della cosiddetta *phytoremediation*, vale a dire la coltivazione di piante che hanno l'abilità di assorbire e, quindi, rimuovere il piombo dal suolo, come nel caso dei girasoli<sup>40</sup>. Secondo lo Us General Accounting Office, negli Usa ci sarebbero centinaia di migliaia di siti industriali dismessi che sono contaminati o altre aree dismesse che potrebbero essere con sicurezza riconvertite all'agricoltura urbana<sup>41</sup>. L'ennesimo ostacolo che, nelle città della Rust Belt, potrebbe trasformarsi in un'opportunità di sviluppo.

### *Metabolismi perfetti (e avveniristici)*

Se si assume l'efficace definizione offerta da Mark Maugeot, la vera capitale dell'*urban farming* è forse Milwaukee. È qui che vive Will Allen, il leader più influente dell'intero movimento dell'*urban farming*. È per ascoltarne le lezioni e per frequentarne i workshop che centinaia di persone attraversano il paese e spendono una quota di iscrizione di 325 dollari a persona; è la sua foto a fare capolino fra le pagine del «New York Times», del «Washington Post» e di «Time»; infine, è lui ad accumulare anno dopo anno una serie impressionante di premi. Il suo talento è stato riconosciuto prima dalla Ford Foundation che, nel 2005, gli ha recapitato un assegno da 100.000 dollari per premiare la sua capacità di «leadership», e poi dalla MacArthur Foundation il cui assegno, del 2008, ammontava invece a mezzo milione di dollari: il nome del premio è «Genius Award», una sorta di oscar alla carriera della filantropia. Nel maggio dell'anno scorso, un altro trionfo: 400.000 dollari erogati dalla Kellogg's Foundation, in cambio del suo impegno a sperimentare iniziative innovative per creare posti di lavoro nel settore dell'agricoltura urbana. Eppure Will Allen rimane sempre lì, nel suo quartiere depresso di una depressa Milwaukee, a fare della sua Growing Power

una potenza dell'agricoltura urbana. Figlio di una donna delle pulizie e di un muratore, Allen ha lavorato a lungo per il nemico, o meglio per grandi imprese che molti agricoltori urbani considererebbero tali. Dopo qualche stagione da giocatore di basket in Florida e poi in Belgio, negli anni Settanta si trasferisce a Milwaukee dove diventa prima un manager di Kentucky Fried Chicken – una nota catena di fast food sempre presente nei *food deserts* – per poi finire alla Procter & Gamble, una grande multinazionale che produce dagli smacchianti alle patatine, dal dentrificio alle batterie. La carriera mainstream di Allen era talmente facile – anche in quel caso, premi e promozioni si susseguivano a ciclo continuo – da diventare presto noiosa. Tornato a Milwaukee, Allen ha iniziato a coltivare frutta e verdura su un terreno abbandonato nei pressi della sua abitazione, anche in ricordo della sua infanzia rurale. Nella Milwaukee degli anni Settanta, di case vuote e terreni sgombri ce ne sono a non finire, e Allen non è certo il solo ad avere quell'idea. Il raccolto del suo orto diviene tanto abbondante da spingerlo a venderne una parte al mercato ortofutticolo della città e poi a donarne a una mensa dei poveri. Nel 1993 si decide a fondare Growing Power in un'area dismessa e impoverita nel Nordovest della città, a pochi minuti a piedi dal più grande e malfamato complesso di edilizia pubblica. Con il tempo, l'opera di Allen diviene un modello: per le dimensioni e le complessità organizzativa raggiunte, per le immaginifiche soluzioni impiegate per incrementare – in modo rigorosamente biologico – la produttività delle culture e, infine, per il ruolo che gioca fra le popolazioni marginali di una delle città più importanti, e tipiche per l'accumularsi e combinarsi dei suoi problemi, della Rust Belt. La storia e la missione di Growing Power non si esauriscono nei due acri di terreno sui quali quattordici serre generano ogni anno 250.000 dollari in prodotti appartenenti a 159 varietà e che basterebbero, da soli, a sfamare 10.000 persone<sup>42</sup>. Oltre ad essere il nodo principale di un network di fattorie urbane che si ispirano alla filosofia di Allen – che

annovera fra i suoi «nodi» anche un progetto nato da poco fra i palazzoni fatiscanti di Cabrini Green a Chicago, uno dei complessi di *public housing* più noti e stigmatizzati nel paese – Growing Power è anche un centro di formazione professionale per le figure emergenti dell'agricoltura urbana e un polo distributivo che dà lavoro ogni anno a una cinquantina di persone. Il supermercato più vicino è a tre miglia di distanza – siamo di nuovo in un *food desert* –, così il negozio di Allen è l'unico posto dove sia possibile trovare frutta e verdura di qualità, miele naturale, uova e carne biologica. Ogni settimana, Growing Power – con l'aiuto di una cooperativa alimentare fondata dallo stesso Allen e composta da circa 300 imprese agricole a conduzione familiare – distribuisce centinaia di *farm-to-city baskets*, cioè una selezione di frutta e verdura al costo compreso fra i 9 e i 16 dollari l'uno a negozi, associazioni di quartiere e uffici pubblici a Milwaukee<sup>43</sup>. Ma come negli altri casi, Growing Power di certo non è autosufficiente. Senza i fondi concessi dalle organizzazioni filantropiche e le centinaia di volontari che lavorano con lui, Allen non potrebbe pagare le decine di persone che lavorano per lui e non avrebbe potuto investire in quelle nuove tecniche che hanno incrementato la produttività delle colture. Ogni anno, Allen trasforma in *compost* più di sei milioni di pound di rifiuti alimentari, inclusi quelli prodotti dalla sua stessa fattoria, raccolti nell'area circostante. A questi si aggiungono gli escrementi prodotti dagli animali – fra gli altri, ci sono tacchini, anatre e capre – e soprattutto dai vermi rossi che alleva con molta passione, i cui scarichi vanno a formare quello che Allen ha definito, forse un po' enfaticamente, l'«oro nero di Milwaukee»<sup>44</sup>. Questa massa di rifiuti organici – opportunamente trattati, come vedremo fra poco – vanno a fertilizzare in modo rigorosamente naturale le colture di Growing Power. Ogni quattro mesi, Allen e i suoi collaboratori sono capaci di produrre 100.000 pound di *compost*, di cui tre quarti sono rimessi sul mercato, perché alle loro colture ne basta appena un quarto. Il fiore all'occhiello dell'efficiente

metabolismo di Growing Power è l'utilizzo estensivo delle tecniche della cosiddetta *acquaponica*, un sistema per mezzo del quale si possono allevare specie ittiche e vegetali contestualmente e con una forte ottimizzazione delle risorse naturali impiegate. Al costo di soli 3.000 dollari – poco più del 10% di quanto possa costare sul mercato – Allen ha costruito la sua *farm* acquaponica nella quale alleva non solo la comune tilapia, ma anche il pesce persico giallo, una specialità della dieta locale falciata dal sovrasfruttamento e dall'inquinamento del Lago Michigan<sup>45</sup>. I pesci sono allevati in grandi vasche dove diecimila neonati raggiungono la taglia di un pesce pronto per essere venduto in nove mesi. Grazie al sistema acquaponico – si legge in un recente reportage delle imprese di Allen – gli escrementi dei pesci sono convogliati su di un letto di ghiaia dove si disintegrano producendo nitrogeno in una forma che le piante possono utilizzare. Il letto di ghiaia sostiene delle piante di crescita, che filtrano ulteriormente l'acqua. A quel punto, l'acqua piena di nutrienti viene pompata in direzione di altri letti sopraelevati sui quali vi sono colture di pomodoro e di insalata. Le piante estraggono i nutrienti mentre i vermi nel suolo consumano i batteri dell'acqua, che ne esce a quel punto virtualmente immacolata e ritorna nelle vasche dei pesci<sup>46</sup>. Questo sistema verticale di coltura moltiplica la produttività dello spazio molto limitato di una fattoria urbana, facendo di Growing Power un caso molto evoluto di metabolismo a circolo chiuso. Ma un po' ovunque nel paese gli agricoltori urbani cercano di dimostrare con i loro progetti come sia possibile fare un uso più efficiente e sostenibile delle abbondanti risorse offerte dall'ecosistema urbano, generando frutta e verdura di qualità superiore.

Anche ad East New York il raccolto è l'esito di tecniche di produzione biologica che fanno largo uso di *compost* naturale. Il giorno stesso della mia visita, fra le bancarelle del mercato, tre ragazzini dello Youth Program facevano la guardia a un bidone dove gli abitanti del quartiere potevano lasciare in dono i loro rifiuti domestici di origine

organica, e, a giudicare dall'odore nauseante, il bidone doveva essere pieno. «Il sabato raccogliamo due bidoni interi – mi aveva detto uno di loro –, ma basta a coprire soltanto il 25% del nostro fabbisogno». Allo stesso banchetto si poteva firmare anche una petizione per chiedere al sindaco Bloomberg di reintrodurre i finanziamenti a un programma comunale per l'espansione del compostaggio dei rifiuti organici. Qualche giorno prima, a poche fermate di metropolitana di distanza, avevo dato una mano a Owen e ad altri attivisti di Just Food – un'organizzazione impegnata sui temi della giustizia alimentare – a costruire un piccolo pollaio nel bellissimo Hattie Carthan Community Garden, nel quartiere prevalentemente afro-americano di Bedford Stuyvesant, reso famoso dai film di Spike Lee. «I polli sono fantastici – mi aveva detto Owen – non solo attirano i bambini, ma mangiano quello che trovano ed i loro escrementi sono favolosi fertilizzanti naturali per le colture». Il successo della campagna di Just Food per la costruzione di pollai negli *urban gardens* della città non dipende, dunque, solo dal desiderio di poter offrire uova biologiche ai propri associati e nei mercati ortofrutticoli, ma anche dal ruolo virtuoso che i polli possono giocare nel metabolismo di molti progetti di agricoltura urbana. E, indicandomi il bagno chimico posto appena al di là del pollaio che avevamo appena costruito, Owen mi aveva detto che «qui anche gli escrementi umani sono utilizzati per produrre *compost*: quella è una *compost toilette*».

### *Sforzi molecolari*

Un uso più sostenibile delle risorse di cui abbonda l'ecosistema urbano non dipende esclusivamente dal consolidarsi di imprese abbastanza grandi e sofisticate, quali Growing Power, o dalle campagne di associazioni ramificate, come Just Food. Fra le pieghe delle città americane si sta diffondendo una nuova generazione di micro-progetti individuali che sono il frutto dell'inesauribile spirito pio-

nieristico di molti dei loro abitanti. Micro-progetti che prefigurano un futuribile modello di urbanità, entro il quale ogni cittadino possa contribuire al benessere collettivo trasformando attivamente il proprio ambiente di vita in direzione di una sostenibilità sempre maggiore.

Andrew Casner – un trentenne che vive a New York – è senza dubbio uno dei più attivi di questi pionieri. Nei mesi precedenti alla nostra ultima conversazione, Andrew aveva avviato due piccoli progetti agricoli nel Bronx, formando sul campo una quindicina di adolescenti del quartiere. Nel mentre, aveva offerto dimostrazioni a studenti e insegnanti delle scuole superiori su come avviare piccole *urban farms* su terreni marginali e inutilizzati della città. Era poi stato impegnato anche nella realizzazione di un nuovo sistema di risanamento dei terreni contaminati, successivamente esposto al pubblico in occasione di Farm City, la fiera cittadina dedicata all'agricoltura urbana. E questo è il lato «pubblico» dell'impegno di Andrew come attivista del movimento dell'*urban farming* e delle sue tante organizzazioni. Poi c'è anche il lato, per così dire, «privato». Andrew ha trasformato quello che era il cortile degradato, abbandonato e pieno di spazzatura dell'altrettanto fatiscente palazzo in cui abita – ci troviamo nel quartiere a basso reddito di Bushwick, a Brooklyn – in un piccolo modello di sostenibilità. Al di là della facciata sdrucita di una *row-house* abitata in prevalenza da lavoratori immigrati, ora sorge una piccola *farm* che restituisce alla perfezione la ricchezza – molecolare e accessibile – del potenziale ambientale di piccole intraprese di agricoltura urbana come la sua. Il raccolto, infatti, non è solo quello delle diciotto specie diverse – dalle fragole ai broccoli, dall'ocra al rosmarino, dal luppolo alla bietola – che Andrew coltiva nel suo cortile e che, in gran parte, dona ai suoi vicini che, mi dice sorridendo, spesso in cambio lo invitano a cena (offrendogli quanto da lui stesso donato). Ma è anche quello dei sottoprodotti ambientali generati da colture condotte in modo biologico, attingendo alle

risorse offerte dal ricco metabolismo della città. «A New York – mi ha scritto di recente Andrew – il 40% dei rifiuti potrebbe diventare *compost* naturale: sulle tredicimila tonnellate di rifiuti prodotte giornalmente, più di cinquecento potrebbero andare a ricostituire e fertilizzare i suoli della città». Un esempio di quanto si potrebbe fare in tal senso è il suo orto, i cui terreni si sono alimentati del *compost* scaturito da oltre 100 pound di rifiuti organici, foglie morte e legno che ha fino ad ora raccolto nel quartiere. In primavera e autunno, Andrew crea nella sua *farm* quelle montagnole – formate al 60% di materiali legnosi e al restante 40% da rifiuti alimentari ed escrementi – che alcuni mesi dopo genereranno il *compost* che poi impiegherà per le colture. Anche le tecniche di decontaminazione che ha impiegato arrivano dal repertorio della sostenibilità. Dopo aver spedito al Brooklyn College dei campioni del suolo per farli analizzare – con risultati non allarmanti – Andrew ha piantato dei girasoli e delle piante di senape che, come abbiamo detto, fungono da collettori di metalli pesanti. Per poi limitarsi, prima di partire con le coltivazioni vere e proprie, a ricoprire il suolo originale con un piede del suo *compost*, un'altra tecnica spesso impiegata dagli agricoltori urbani per ovviare alla probabile presenza di piombo nel suolo. Questo ha evitato la rimozione totale del suolo originario che, mi dice Andrew, «sarebbe stato uno spreco inutile, visto il tempo lunghissimo che ci vuole perché si crei del *topsoil*». Infine, per l'irrigazione del suo orto, di acqua potabile ne usa pochissima, grazie a un semplice sistema che permette all'acqua che cade sul tetto del palazzo di scivolare giù verso l'orto, andando a irrigarlo. Un accorgimento che ha peraltro ridotto sensibilmente gli allagamenti ai piani terra dell'edificio, esito che gli è valso il rimborso di 100 dollari delle spese affrontate da parte dello stesso proprietario. Insomma, fra rifiuti organici trasformati in fertilizzante e acqua piovana allontanata dalle fogne e trattenuta nella terra, il piccolo esperimento di Andrew – che con la sua laurea in arte è diventato agri-

coltore da autodidatta – contribuisce all’affermarsi di un metabolismo urbano più sano, capace di produrre meno rifiuti perché in grado di reimpiegare produttivamente le risorse che in esso circolano. E a un costo davvero contenuto. «È incredibile quanto poco mi sia costato realizzare tutto questo», mi aveva detto. Fino ad ora, includendo anche i 500 dollari che ha speso per costruire il suo alveare, con il quale conta di produrre miele a partire dai prossimi mesi, il totale degli investimenti è rimasto al di sotto dei 2000 dollari. Spesi principalmente fra le sementi, la terra utilizzata prima dell’avvio della sua produzione di *compost* naturale, gli elementi del suo sistema di collezione delle acque piovane e alcune piante perenni che sono essenziali per l’efficienza dell’ecosistema complessivo. «Il mio orto è composto esclusivamente da policolture», mi dice ancora Andrew. «Inoltre non pianto specie della stessa famiglia l’una vicina all’altra, e non pianto la stessa coltura nello stesso letto due anni di seguito: tutte tecniche del repertorio biologico e di quello della permacultura che mi aiutano a incrementare la fertilità e prevenire la presenza di insetti infestanti». Ed è grazie al convergere fra l’azione molecolare di pionieri come Andrew e nuovi e ambiziosi progetti pubblici che le città della Rust Belt potrebbero salvare se stesse.



## IX

### DA UN'UTOPIA ALL'ALTRA

#### *I conti salati dello «shrinkage»*

A guardarli con gli occhi di chi è abituato a leggere il mondo attraverso le lenti della crescita, il decennio appena trascorso è stato un altro decennio perduto per la Rust Belt. Basta guardare a cosa è accaduto in Ohio, anzi «the failed state of Ohio», come lo ha definito un suo impietoso osservatore<sup>1</sup>. Fra il 1999 e il 2005, qui sono andati perduti quasi 300.000 posti di lavoro manifatturiero, e solo in poche città l'occupazione creata nel frattempo nel settore dei servizi ha compensato la perdita di quella spazzata via dalla chiusura delle fabbriche. In alcuni casi, la perdita di posti di lavoro è stata disastrosa: a Irontown, in sei anni, è scomparso il 60% dell'occupazione operaia. Poi, come abbiamo visto, è arrivata anche la grande recessione, che ha aggredito molte economie urbane sul versante immobiliare, lasciando dietro di sé nuove macerie andate a sovrapporsi a quelle depositate dalle precedenti ondate di distruzione<sup>2</sup>.

L'insostenibilità crescente dei costi di gestione di questo paesaggio costituisce uno dei moventi fondamentali di quel cambiamento culturale che sta spingendo molte amministrazioni a immaginare un modo diverso di governare la crisi delle loro città. Pianificare – e quindi accettare – il declino ne comprimerebbe i costi, oggi insostenibili. Come

abbiamo visto nel caso di Youngstown, fin dai primi segni di abbandono, i servizi comunali devono innalzare i livelli di sorveglianza del territorio<sup>3</sup>. La vita di molti funzionari comunali si trasforma così in una guerriglia quotidiana combattuta fra le rovine della città abbandonata. «Lo staff degli uffici urbanistici deve rispondere alle lamentele dei cittadini, condurre le ispezioni, lavorare con proprietari non collaborativi o spesso inesistenti e monitorare l'applicazione delle norme», si legge in un recente rapporto. «Si tratta di un lavoro estremamente frustrante, descritto da un impiegato come 'il correre dietro a morti e poveracci'»<sup>4</sup>. E poi c'è la spesa pubblica indotta dalle patologie scatenate dall'abbandono. In particolare, da quando George L. Kelling e James Q. Wilson hanno elaborato la loro popolare «broken window theory», l'allarme nei confronti delle proprietà dimenticate ha cessato di essere di natura meramente finanziaria. Secondo i due studiosi, «se in un palazzo una finestra rotta non viene riparata, la gente cui piace rompere i vetri assumerà che a nessuno importa di quel palazzo. Altre finestre verranno rotte, con il disordine che eventualmente diventerà crimine vero e proprio»<sup>5</sup>. Una ricerca condotta qualche anno fa a Richmond, in Virginia, sottolineava come fra tutte le variabili considerate la presenza di proprietà abbandonate o vacanti fosse quella con la più forte correlazione con il crimine<sup>6</sup>. Questo assorbe ovviamente le attività delle forze di polizia che, con un personale sempre più scarso, spendono una porzione importante del loro tempo in un'estenuante esplorazione del territorio alla caccia dei crimini reali e potenziali che vi si generano. Prima ancora ci sono però i costi di gestione diretta della città abbandonata da parte dell'amministrazione comunale: inventariare e ripulire i lotti vuoti, sigillare o demolire gli edifici dimenticati<sup>7</sup>. Le demolizioni poi hanno costi esorbitanti: non si tratta solo di distruggere, il terreno liberato deve essere poi ripulito e convertito a un qualsiasi altro uso. Se non fosse per i finanziamenti federali che ora l'amministrazione Obama ha concesso a molte delle *shrinking-cities* per libe-

rarsi degli edifici in eccesso – paradosso doloroso: parte degli stanziamenti arrivati da Washington per stimolare la ripresa economica sono finiti in discariche e pale meccaniche<sup>8</sup> –, di demolizioni neppure si parlerebbe. Insomma, la distruzione costa – e molto – in termini di maggiore spesa, ma anche in termini di minori entrate. In un sistema federale nel quale le città finanziano una parte importante dei propri servizi fondamentali per mezzo della tassazione sugli immobili, un mercato locale debole e sfregiato da troppe proprietà inutilizzate è forse la peggiore delle iatture. Proprietà vacanti e abbandonate riducono, infatti, il gettito fiscale perché sono spesso associate all'evasione, perché il loro ridotto valore genera tasse altrettanto basse e perché – stando a un gran numero di ricerche – la loro stessa presenza ha un effetto deprimente sul valore degli immobili che le circondano<sup>9</sup>. A Cleveland, nel solo 2006, si stima che siano andati perduti, a causa dell'abbandono, oltre 30 milioni di dollari in tasse mai pagate. Mentre uno studio del 2001 dimostrava come in un quartiere di Philadelphia il valore delle case poste a una distanza di circa cinquanta metri da immobili vuoti o abbandonati si riducesse di quasi 8000 dollari: più la distanza aumentava, minore era la perdita di valore<sup>10</sup>. Chi rimane in un quartiere in declino deve quindi fronteggiare un calo del valore dell'immobile di cui è in possesso, con tutto quello che può comportare: da una maggiore difficoltà a ottenere prestiti da parte degli istituti di credito fino ad arrivare a un aumento dei premi assicurativi. Inoltre, ritornando sul fronte della spesa pubblica, anche i costi dei servizi fondamentali impennano, ricadendo sulle spalle dei residenti<sup>11</sup>. La questione, come sottolinea lo studioso Thomas Dye, è molto semplice: le reti infrastrutturali sono fisse e, quindi, difficili da adattare al variare del numero dei loro utilizzatori. Servizi di base quali la fornitura di acqua, di energia e di trasporto pubblico costano di più in città in declino, dotate di infrastrutture in via di veloce logoramento. Con meno persone a sostenere questi costi, la loro incidenza pro-capite aumenta<sup>12</sup>.

In molte città della Rust Belt sta accadendo esattamente quanto si è potuto osservare in alcune città della Germania orientale, con la differenza che da queste parti il governo federale e i governi statali sono decisamente meno generosi nell'assistere le città in crisi. Il sottoutilizzo del sistema delle acque pubbliche, per esempio, ha costi molto elevati. Sembra un paradosso, ma consumare di meno, quantomeno in questo caso, non aiuta l'efficienza. Gli impianti di trattamento delle acque, se oggetto di manutenzione adeguata, possono durare venti o venticinque anni prima di richiedere un intervento di ristrutturazione, mentre una condotta può resistere per un lasso di tempo che varia dai quindici agli oltre cento anni. L'aspettativa di vita di un acquedotto può, però, mutare significativamente col ridursi del flusso delle acque<sup>13</sup>. In molte città dei Länder orientali della Germania, è la riduzione della densità abitativa media da tre a meno di due persone per alloggio, con il relativo ridimensionamento dei consumi, ad essere all'origine di un aumento – alla lunga insostenibile – dei costi pro-capite. In molte zone, il consumo di acqua potabile si è contratto ad appena il 30% della capacità produttiva disponibile, un livello davvero troppo basso. Da questo dipendono rischi di contaminazione e di generazione di odori, che implicano costi più elevati in termini di monitoraggio, ma anche la corrosione degli elementi di cemento dei bacini e delle condotte, con il conseguente aumento del fabbisogno di manutenzione. Semplificando, per due ricercatori tedeschi, l'abbandono diffuso o la demolizione di circa il 50% degli immobili costituisce una soglia critica non valicabile, che in molte aree della Rust Belt è però pericolosamente vicina<sup>14</sup>. Anche sul fronte dei sistemi di approvvigionamento energetico emergono nuovi problemi. Nonostante la situazione non sia egualmente grave, la domanda declinante conduce ad un aumento della capacità in eccesso nelle centrali elettriche e, quindi, a una complessiva riduzione di efficienza ed economicità del sistema.

Inoltre, anche altri servizi indispensabili alla soprav-

vivenza di una città, come l'asfaltatura e la manutenzione delle strade, la rimozione della spazzatura e della neve o la difesa anti-incendio, sono destinati ad essere drasticamente ridimensionati a causa, ancora una volta, dell'aumento dei costi pro-capite. Le stesse reti di trasporto pubblico – già storicamente sottodotate in molte città della Rust Belt – diventano sempre più insostenibili dal punto di vista finanziario. Secondo una ricerca di Brookings Institution, ci vuole una media di almeno 4000 residenti al miglio quadrato per rendere sostenibile il passaggio di un mezzo pubblico<sup>15</sup>. Purtroppo però in diverse aree di Cleveland o Detroit siamo ormai lontani da quelle densità, in un contesto nel quale l'automobilismo di massa è per moltissimi un miraggio: a Motor City il 30% dei residenti non ha accesso a un veicolo privato<sup>16</sup>. In sintesi, l'incubo di città spopolate e con servizi scarsi, costosi e inefficienti sta spingendo un numero crescente di amministratori, urbanisti e attivisti locali a immaginare una forma radicalmente nuova di urbanità. L'idea non è più quella di attirare ad ogni costo nuovi abitanti e capitali per colmare i vuoti e lenire le ferite delle città, ma di manipolarne il territorio in modo da renderlo più abitabile per chi, a differenza dei tanti, ha resistito all'istinto della fuga. Che cosa fare, dunque, di tutti quei terreni e di tutte quelle case che il mercato non vuole? Che cosa fare di reti infrastrutturali costose ed eccedenti, perché costruite per città con una popolazione spesso doppia di quella attuale? Sono soprattutto queste le domande che tengono occupate le menti di chi – attivisti, planner, amministratori locali – le città in crisi della Rust Belt vorrebbe ancora tentare di salvarle.

### *Rarefare la città*

In America, i riflessi anti-urbani sono da sempre molto potenti, tanto da assurgere a uno dei miti fondativi della nazione. Per Thomas Jefferson la città era l'origine di tutti i mali mentre la stessa democrazia americana, per essere

vitale, doveva fondarsi su di un accesso di massa alla proprietà agricola: coltivare un pezzo di terra proprio equivaleva ad onorare le virtù del lavoro e della partecipazione civile. Un ideale tanto essenziale quanto efficace, che si rifletteva nella mappa idealtipica di quella che, secondo lui, avrebbe dovuto essere la città modello americana. «Si prenda come esempio una scacchiera per disegnare la pianta di una città – scriveva nel 1805 – si lascino solo i quadrati neri per la costruzione e quelli bianchi rimangano aperti, con tappeti erbosi ed alberi. Ogni quadrato di case sarà circondato da quattro quadrati aperti, e ogni casa avrà di fronte uno spazio aperto»<sup>17</sup>. Qualche anno più tardi Henry Thoreau, nel suo *Walden, ovvero la vita nei boschi*, cantava le virtù della *wilderness* contro l'approssimarsi di un civiltà industriale che ammassava gli uomini in grandi metropoli o li disperdeva nella nuova impersonale campagna del capitalismo agricolo. In entrambi i casi, ad andare perdute erano irrinunciabili qualità spirituali, che l'autore attribuiva a un mondo pre-industriale fortemente mitizzato<sup>18</sup>. Infine, quando la civiltà industriale non poteva che essere accettata come uno stato di fatto non più aggirabile, gli urbanisti organizzarono la sapiente reintroduzione di scampoli ben amministrati di natura selvaggia nelle grandi concentrazioni urbane. I progetti di Frederick Law Olmsted avevano l'ambizione di riconciliare la città non con la campagna ma con una natura incontaminata che, negli stessi anni, veniva preservata anche grazie all'istituzione delle prime riserve naturali, come lo Yosemite Park in California<sup>19</sup>. Ma prima che il suburbio infinito del dopoguerra strappasse alla natura e alla campagna nuovi e immensi territori, era stato Frank Lloyd Wright a teorizzare che la città, per essere americana, dovesse essere a bassissima densità. Agli occhi del grande architetto, le concentrazioni urbane e i loro piani regolatori apparivano come «qualche cosa di simile alla sezione di un tumore fibromatoso» bisognoso di terapie tanto invasive da risolversi, di fatto, in eutanasia<sup>20</sup>. In *The*

*Living City*, Wright presentava la sua città ideale – l'arcinota Broadacre City – come il succedersi di appezzamenti di quattro miglia ciascuno, in cui ogni famiglia avrebbe goduto di un acro di terreno. In assenza di mezzi pubblici, tutti gli spostamenti sarebbero stati affidati all'automobilismo di massa, che negli anni Trenta era già diventato una realtà per le classi superiori. Fra le bassissime densità e l'individualismo architettonico della sua creatura, per Wright, a trionfare era «la città della libertà nuova» capace di riconciliare, in un paesaggio di qualità superiore, natura, agricoltura e architettura<sup>21</sup>. Sullo sfondo di queste visioni utopiche, si moltiplicavano poi i progetti e le realizzazioni del movimento per le città giardino di Ebenezer Howard in Inghilterra e del movimento regionalista negli Stati Uniti<sup>22</sup>. La lotta dell'urbanistica contro la densità, perseguita secondo modelli e valori spesso opposti<sup>23</sup>, non sarà una storia solo americana. Tuttavia sarà qui che, con la continua espansione del suburbio e l'approssimarsi di molte Inner City alla soglia di rarefazione, si arriverà molto più vicini all'obiettivo.

Oggi, in molte città della Rust Belt, l'effetto più visibile dell'arrestarsi dello sviluppo è l'imporsi di un processo di de-urbanizzazione che produce una caduta verticale dei livelli di densità, edilizia e umana<sup>24</sup>. A Detroit come a Cleveland, il resistere di una urbanità residua – quella di parte delle downtown e dei pochi quartieri ancora funzionanti – si affianca, da un lato, al ritorno della natura selvaggia<sup>25</sup> e, dall'altro, ai nuovi paesaggi dell'agricoltura urbana e della suburbanizzazione *de facto* di porzioni crescenti del loro territorio. La giustapposizione e la contestualità di forme territoriali diverse fra loro sembrano essere tratti fondanti dell'esperienza di chi si trova, per la prima volta, a visitare una città declinante della Rust Belt. In molte città del Midwest le densità sono sempre state più basse che altrove nell'America *core*. Youngstown e la stessa Detroit, per esempio, avevano un tono suburbano già al momento del loro zenit demogra-

fico e produttivo: chi vi risiedeva di certo non aveva un acro a famiglia come immaginato da Wright, eppure il succedersi regolare di casette unifamiliari le avvicinava molto più di altre all'ideale americano. Le densità vertiginose delle *tenement houses* di New York e Chicago erano molto lontane.

Oggi, il suburbio pare aver vinto su queste Inner City non solo accerchiandole e stringendole d'assedio, ma anche disossandole dall'interno. Uno dei modelli che le amministrazioni comunali della Rust Belt intendono perseguire è proprio quello della loro ulteriore de-urbanizzazione<sup>26</sup>: la suburbanizzazione vera e propria, seppure non l'unico, sarebbe un veicolo privilegiato di questa strategia di dispersione<sup>27</sup>. Quello che è stato di recente definito come il New Suburbanism<sup>28</sup> sta cambiando il volto di molte città della Rust Belt. La storia banale di un residente di Detroit – il signor Jorge Toral – e della sua famiglia richiama decine di migliaia di vicende simili nel recente passato e forse molte di più nel prossimo futuro. Dieci anni fa, il signor Toral – residente al 4930 di Wesson Street, a Detroit – era proprietario di una casa su un lotto di ventisette metri per nove. Oggi, senza alcun bisogno di traslocare, è diventato proprietario di una casa su ben tre lotti delle stesse dimensioni. Lo spazio extra gli ha permesso di estendere la sua abitazione, di costruire un garage e un'area di gioco per i suoi bambini<sup>29</sup>. Insomma, il signor Toral si è suburbanizzato. Ma senza trasferirsi nel suburbio. E, soprattutto, spendendo infinitamente meno di quanto avrebbe fatto migrando effettivamente fuori città. Una delle strade che le amministrazioni stanno battendo con sempre maggiore frequenza è quella di «pubblicizzare» e poi «privatizzare» l'abbandono, dando la possibilità a chi rimane di appropriarsi della terra lasciata da altri. Se sono gli uffici comunali a gestire le demolizioni e a porre le condizioni della nascita di un nuovo modello, sono però i cittadini a renderlo possibile, grazie al loro spirito di iniziativa e all'ardente desiderio di



compiere finalmente il loro sogno neo-suburbano. Oppure neo-rurale.

L'effetto di una tale strategia di de-urbanizzazione non equivarrebbe alla semplice suburbanizzazione della città, ma al consolidarsi di quei paesaggi nuovi e compositi che abbiamo evocato. Una guida pratica, recentemente pubblicata da uno dei centri di ricerca più attivi sui temi dello *shrinkage*, restituisce perfettamente l'idea di questo movimento molecolare di riappropriazione del territorio de-urbanizzato e della varietà dei suoi esiti. Il manuale di riuso delle proprietà abbandonate, elaborato dai ricercatori della Kent State University di Cleveland, propone una serie di progetti a bassissimo impatto finanziario che però possono – questa è la tesi – arrestare il declino e anzi migliorare la qualità della vita di un quartiere vittima dello *shrinkage*. Se un'intera fila di case parallela ad una strada è ormai scomparsa lasciando dietro di sé terreni incolti o colmi di macerie, si potrà progettare, per un importo di appena 22.000 dollari, la realizzazione di un elegante giardino lineare che cancelli il degrado migliorando l'ambiente locale. Per appena 5000 dollari, un terreno rimasto vuoto dopo il passaggio del bulldozer può essere invece diviso fra le due proprietà confinanti che sono viceversa ancora abitate. Il risultato: *backyard* e giardini più estesi, impossibili da avere in normali condizioni urbane. Oppure più lotti assemblati fra loro possono essere trasformati in un orto urbano, per una spesa che si stima attorno ai 27.000 dollari per poco meno di 800 metri quadrati. Infine, ci sono i progetti che possono migliorare l'ecologia locale: per importi che vanno dagli 8000 ai 22.000 dollari, si può convertire un altro lotto abbandonato in un'area di scarico delle acque piovane, in un'area di *phytoremediation* in vista di un futuro uso agricolo, oppure in un sito per la produzione di energia ad uso domestico per via geotermica<sup>30</sup>. Per liberare questo potenziale individuale di riqualificazione e appropriazione diffusa, è necessario innanzitutto un intervento pubblico dal sapore quasi so-

vietico. Si potrebbe affermare che quello che sta accadendo in molte città della Rust Belt richiama – seppure a scala molto più contenuta – quello che accade quando una grande potenza statale colonizza nuovi territori invitando poi alcuni dei suoi cittadini a trasformarsi in pionieri, occupando e mettendo a reddito le nuove conquiste. Con il dilagare dello *shrinkage*, molte amministrazioni comunali hanno infatti preso possesso di migliaia di proprietà, fra edifici e terreni abbandonati. Ormai, sono molte le città della Rust Belt che hanno visto sempre più assottigliarsi la proprietà privata della terra e del costruito: una sorpresa in un paese dove la retorica, ma molto spesso solo quella, vuole che la proprietà sia inviolabile. La storia è nota: l'abbandono crea evasione fiscale, e l'evasione fiscale su terreni e immobili si trasforma ben presto in proprietà pubblica degli stessi<sup>31</sup>. Per decenni, il processo di acquisizione, gestione ed eventuale reimmissione di questi beni sul mercato è stato lento e macchinoso, contribuendo ulteriormente al degrado delle città. Da qualche anno, invece, tutti studiano quanto accaduto nella città di Flint dove, all'inizio degli anni Duemila, l'amministrazione comunale ha avuto l'idea di trasferire questa enorme massa di case e terreni ad una azienda pubblica – correntemente definita Land Bank, una sorta di azienda demaniale – incaricata di inventariare, gestire e, sperabilmente, dismettere i beni acquisiti a causa del declino. L'idea era stata già sperimentata a Saint Louis e Atlanta negli anni Settanta e Ottanta, ma è qui che sono stati raggiunti i risultati migliori. Grazie alla Land Bank, l'amministrazione può prima di tutto acquisire facilmente e velocemente le proprietà abbandonate: con un singolo atto giudiziario, in due soli giorni la città di Flint è divenuta proprietaria di 1200 fra terreni e immobili sui quali pendevano anni di evasione fiscale. Da quei due giorni del 2002 la Land Bank incamera fra le 800 e le 1000 proprietà ogni anno<sup>32</sup>. Tutte queste proprietà rappresentano uno straordinario giacimento di de-urbanizzazione creativa delle città: laddove

singoli residenti siano disponibili a portare avanti uno dei tanti micro-progetti suggeriti dal manuale, la Land Bank può loro concedere – di norma a prezzi bassissimi – le proprietà di cui sono in possesso. L'esito possibile è davvero l'ideale di una compiuta città perforata<sup>33</sup>: un esteso territorio de-urbanizzato dove la proprietà è tornata tutta nelle mani dei residenti, che l'hanno utilizzata per estendere le loro abitazioni e i loro giardini, per avviare piccole aziende agricole e progetti di produzione domestica di energia, ma anche per partecipare alla creazione di parchi di quartiere autogestiti dagli abitanti. In assenza di attori immobiliari di grandi dimensioni, la de-urbanizzazione *de facto* operata da un esercito di proprietari-pianificatori diventa la risposta più facile, nonché la più «americana», allo *shrinkage*. Un approdo paradossalmente jeffersoniano per quelle stesse città industriali per le quali il terzo presidente dell'unione avrebbe nutrito ogni possibile sospetto e prevenzione. Certo, siamo lontani dalla mappa a scacchiera di cui scriveva all'inizio dell'Ottocento, ma il pur irregolare e accidentato tracciato di residenze dal sapore suburbano, aree rinaturalizzate, orti e altri siti produttivi «verdi» che potrebbe essere l'esito finale della de-urbanizzazione di molte *shrinking cities* richiama la visione mai compiuta di Jefferson. Come vedremo, non è chiaro se quella della de-urbanizzazione sia solo una tattica temporanea o una vera e propria strategia: è lecito sospettare che molti fra planner e amministratori pensino che quella bizzarra commistione di ambienti che si annuncia sia solo una tappa sulla strada della rinascita di vere e proprie città.

A Philadelphia il dilemma è evidente e per nulla taciuto. Qui, una ricerca di qualche anno fa ha scoperto come la sistemazione a verde dei lotti svuotati dalle demolizioni abbia un impatto positivo sui valori immobiliari. Nel quartiere di New Kensington, progetti di riuso ancora più banali di quelli suggeriti dal manuale che abbiamo citato hanno portato, secondo i ricercatori, a un aumento del 30% nel valore degli immobili situati nei paraggi, mentre perfino la

semplice piantumazione di alberi e piante avrebbe portato in dote una crescita media dei prezzi del 10%<sup>34</sup>. Numeri che autorizzerebbero a pensare come in realtà la de-urbanizzazione sia soltanto un abile accorgimento per aumentare i valori immobiliari quanto basta da attirare nuovi investitori. Ovvero, privati e imprese interessati a costruire di nuovo in un quartiere un tempo abbandonato e rivalorizzato proprio dall'intelligente gestione dell'abbandono da parte dell'amministrazione comunale. A Philadelphia, sono 31.000 i lotti vacanti ora convertiti in giardini privati, aree pubbliche e orti urbani. Qualora la cura verde continuasse a dare buoni risultati finanziari, alcune porzioni di questo paesaggio de-urbanizzato potrebbero densificarsi nuovamente, ritornando a essere semplicemente urbane. Non è la prima volta che iniziative che sembrano avere poco o nulla a che fare con il mercato finiscano poi per rilanciarlo e con una forza imprevista. Come abbiamo visto, molta dell'edilizia sociale e degli orti urbani realizzati nella New York devastata dalla crisi degli anni Sessanta e Settanta sono stati ingredienti irrinunciabili nella rinascita immobiliare di aree quali Harlem a Manhattan, il South Bronx e diversi quartieri di Brooklyn e del Queens. La de-urbanizzazione tattica di molte *shrinking cities* potrebbe avere lo stesso esito: questo è quanto sperano quei planner e urbanisti per i quali il divorzio dalla crescita pare solo temporaneo e non definitivo.

### *Berlino, 1977*

La de-urbanizzazione molecolare delle città non è però la sola strada possibile. Alternativa alla strategia della dispersione è quella della densificazione. In altre parole, le città della Rust Belt possono essere sciolte nello *sprawl* delle loro regioni metropolitane, ma possono anche essere scolpite nuovamente dalle loro stesse rovine. Il modello che ricorre fra gli studiosi e gli attivisti dell'*urban shrinkage* è quello di una visione sul futuro di Berlino elaborata da un gruppo

di urbanisti e architetti diretto da Oswald Mathias Ungers. Nel 1977, Ungers porta i suoi studenti della Cornell University a Berlino. Qui, i suoi allievi possono ritrovare molte delle disfunzioni che in quegli stessi anni affliggono le città americane. Il suo diffuso degrado e la presenza di aree vastissime prive di prospettive di sviluppo ricordano le macerie urbane di New York, Chicago, Detroit. A Berlino, il carico di distruzione è però soprattutto quello ereditato dai bombardamenti a tappeto del secondo conflitto mondiale. Le cui ferite sono ulteriormente acutizzate dal senso di incompiutezza derivante dalla divisione politica della città. «Quando sono venuto a Berlino per la prima volta – ricordava Ungers – ho visto a Friedrichstadt un paesaggio sconfinato dal quale emergevano singoli oggetti monumentali, una sorta di paesaggio senza denti: questa è la realtà di cui feci esperienza, e non quella di una storia che non esisteva più»<sup>35</sup>. Alla fine degli anni Settanta, al lascito della distruzione si aggiungeva anche la realtà del declino demografico: a Berlino come altrove in Germania, la suburbanizzazione lasciava dietro di sé città declinanti e socialmente svantaggiate. Era questa realtà comune a tutto il mondo occidentale che il progetto di Ungers intendeva affrontare. «La riduzione demografica non può essere tuttavia lasciata al caso» – si leggeva in apertura delle undici tesi dedicate da Ungers e dai suoi colleghi al futuro di Berlino, pubblicate nel 1978 – pena il determinarsi di «conseguenze disastrose per la città»<sup>36</sup>. Con la loro idea di «città nella città», gli autori delle tesi proponevano per Berlino una visione radicale che la proiettasse nel futuro attingendo al suo senso più profondo. Al posto di «riparare» la città, colmandone tutti i vuoti, occorre fare di Berlino un «arcipelago urbano» che ne accettasse in via definitiva il carattere frammentario, frutto dalla sua stessa storia<sup>37</sup>. Lo sviluppo futuro della città dipendeva dall'utilizzo delle forze dello *shrinkage* e della tanta distruzione ereditata e non dalla lotta contro di esse. «La riduzione della popolazione di Berlino – scrivevano Ungers e colle-

ghi – potrebbe offrire una straordinaria opportunità per trasformare quelle aree che non soddisfano più le domande sociali, tecniche e strutturali. Allo stesso tempo, quelle zone che meritano di essere preservate dovrebbero essere identificate, le loro caratteristiche rafforzate o, se necessario, completate»<sup>38</sup>. Grazie a un imponente programma di trasformazione e di sottrazione dell'edificato in eccesso, sarebbero emerse «*enclave* liberate dall'anonimato della città» chiamate a formare «in qualità di quasi-isole un arcipelago urbano in una laguna naturale»<sup>39</sup>. Quello che Ungers proponeva era una collezione enciclopedica di tutti i tipi di urbanità che nel tempo avevano formato Berlino: ogni villaggio doveva essere infatti plasmato sulla base di criteri di coerenza storica e stilistica. La futura capitale tedesca sarebbe così diventata una federazione di città di dimensioni più umane. «Oggi noi soffriamo di un senso di rispetto universale per il gigantismo forse perché pensiamo che ciò che è grande deve essere anche migliore», si leggeva nelle tesi. «La realtà ci mostra invece che la riduzione ed il rimpicciolimento significano anche un miglioramento della qualità, non ultimo della qualità della vita stessa»<sup>40</sup>. Il miglioramento della qualità della vita, e quindi della stessa attrattività della città, dipendeva anche dalla disponibilità di grandi spazi aperti. Attorno alle diverse isole dell'arcipelago si trovavano, infatti, estese aree rinaturalizzate – ovvero la laguna naturale – che avrebbero ospitato «boschi, riserve di caccia, parchi naturali, orti familiari, agricoltura urbana e moderni servizi infrastrutturali, aree verdi dedicate alla presenza di strutture e servizi mobili», e pure quelle «grandi attrezzature indispensabili agli stili di vita contemporanei ma che faticavano ad inserirsi nella città compatta di tradizione europea»<sup>41</sup>. Questo paesaggio aperto e complesso avrebbe reso possibile «ogni tipo di nuovo, alternativo e transitorio stile di vita e di intrattenimento», quali la vita nelle case mobili e l'impiego del proprio tempo libero nei grandi parchi dei divertimenti sullo stile di Disneyland. L'utopia di Ungers

sembrava suggerire una fusione fra la città americana, con il suo esteso sistema autostradale e i suoi ambienti suburbani, e le forme ideali della città europea, con i suoi isolati densi e i suoi spazi pubblici<sup>42</sup>. Ed è proprio questa visione a suggerire una strada alternativa, seppure molto più difficile e controversa, a quella della rarefazione pianificata delle città della Rust Belt.

### *Detroit, città-arcipelago*

Anche per Detroit, a detta di molti, lo *shrinkage* deve essere pianificato. La città non può continuare a precipitare, come ha fatto fino ad ora, senza un'idea chiara di dove e come possa, infine, atterrare. I numeri, ben più gravi di quelli della Berlino del 1977, confermano questa sensazione di urgenza. Dai due milioni dell'inizio degli anni Cinquanta, Detroit si è ritratta fino ai circa 700.000 abitanti di oggi. Fra il 2000 e il 2010 la fuga dei suoi residenti si è fatta ancora più intensa, tanto da superare i record funesti raggiunti nel corso del decennio Settanta. Alla fine, dicono gli esperti, la popolazione potrebbe stabilizzarsi da qualche parte fra le 500.000 e le 600.000 persone: poco più di un quarto della popolazione registrata all'apice della sua parabola. È come se Milano si trovasse, da qui a qualche anno, con una popolazione attorno ai 450.000 abitanti, per l'appunto un quarto del suo picco demografico raggiunto fra gli anni Sessanta e Settanta dello scorso secolo. In termini di posti di lavoro, se possibile, è andata ancora peggio: erano circa 345.000 nel 2007, a fronte dei 735.000 del 1970. Una discesa ancora più spericolata di quella della sua popolazione: oggi, la città avrebbe bisogno di 110.000 posti di lavoro in più per raggiungere la media nazionale. Il mercato immobiliare ha ormai da tempo cessato di esistere: il prezzo medio di vendita di un immobile al dicembre 2008 era di 7500 dollari. Quanto può costare, più o meno, un'auto usata. Si tratta, ovviamente, di una media che implica la presenza di prezzi più prossimi a

una pur singolare normalità, ma anche di prezzi talmente assurdi da essere vicini allo zero. Cinque decenni di distruzione intensiva hanno poi eliminato gran parte della città, lasciando dietro di sé quaranta miglia quadrate di terreni abbandonati. Fra il 1950 e il 2007 sono andati perduti circa 284.000 alloggi a causa di incendi, crolli e demolizioni. Tanto per farsi un'idea, l'annientamento aereo di Dresda verso la fine della Seconda guerra mondiale si era portato via 90.000 alloggi su un totale di 220.000<sup>43</sup>. Le forze combinate della deindustrializzazione e della suburbanizzazione hanno prodotto, seppure in un lasso di tempo incomparabilmente più ampio, più distruzione di quanto sia riuscita a fare l'aviazione alleata sulla Firenze dell'Elba nel febbraio del 1945. Non stupisce, quindi, che le macerie e le ferite di Detroit possano ispirare una visione che ricorda quella che convinse Ungers di fronte alla vista di quel «paesaggio senza denti» che era la Berlino degli anni Settanta dello scorso secolo. Da molti anni, di fronte alla sua quasi completa dissoluzione, si preconizza per Detroit un destino di riaddensamento in pochi grumi nell'ambito di una laguna naturale che richiama quella che Ungers immaginava per Berlino. Già nell'agosto del 1993, un esponente dell'amministrazione comunale aveva proposto ufficialmente l'abbandono integrale delle aree depopolate, la loro rinaturalizzazione e la ricollocazione degli abitanti residui nelle aree più dense. Un'idea che ricordava da vicino quanto proposto da Roger Starr, l'assessore all'urbanistica di New York nel 1977, per il quale il South Bronx – quasi completamente distrutto dagli incendi dolosi – doveva essere abbandonato per sempre e rinaturalizzato<sup>44</sup>. Negli anni Duemila, gli artisti del progetto «Decamping Detroit» proponevano che le aree spopolate della città, dopo la ridislocazione dei residenti e l'interruzione di tutti i servizi pubblici, fossero oggetto di roghi distruttivi altamente ritualizzati, seppure sul modello di quelli spontanei delle «notti del diavolo» degli anni Ottanta e Novanta dello scorso secolo<sup>45</sup>: in seguito,



la liberazione di specie animali selvagge e l'introduzione di piante particolarmente invasive avrebbero accelerato la successione ecologica di queste aree, con il loro definitivo ritorno alla natura<sup>46</sup>. Seppure si esprima con il linguaggio astratto dei *policy-makers*, l'utopia della città-arcipelago è alternativa a quella altrettanto radicale della città liberista che, ancora oggi, anima l'attivismo residuo delle élites di gran parte della Rust Belt urbana.

Nel 2008, su proposta di una coalizione di organizzazioni locali, l'American Institute of Architects chiede ad un gruppo di studiosi e di attivisti di elaborare una nuova idea per il futuro di Detroit<sup>47</sup>. Decenni di spericolata competizione per attrarre capitali aleatori, scarsi e inaffidabili – questo il ragionamento da cui muovono gli autori di *Lea-ner, Greener Detroit*<sup>48</sup> – hanno ulteriormente impoverito le città, segregandone le popolazioni più deboli e precarie. Ora bisogna, invece, percorrere strade che siano alternative. Un'idea che sembra richiamare da vicino la ricetta per le città in crisi di Philipp Oswalt, il principale fra gli animatori del primo grande progetto di ricerca sulle *shrinking cities*, per il quale è venuto il tempo di andare alla ricerca di scenari di sviluppo «che non cerchino di far raggiungere alle regioni in crisi gli standard delle aree in crescita, ma che viceversa trasformino differenze e problemi in qualità uniche di questi luoghi, senza polarizzarne ulteriormente la società». «Il prerequisito – continua Oswalt – è abbandonare l'idea di uniformità ed enfatizzare esplicitamente le differenze qualitative»<sup>49</sup>. È proprio fra le macerie fisiche e le scorie sociali accumulate nel lato in ombra della distruzione creativa schumpeteriana che si nascondono le opportunità per sperimentare nuove forme di esistenza, trasformando disperazione e deprivazione in cambiamento e creatività sociale. Secondo gli autori di *Lea-ner, Greener Detroit*, la futura mappa della città, a fronte di una cinquantina di miglia quadrate di territorio edificato, ne vedrebbe più di ottanta di aree nuovamente libere. La nuova città si muoverebbe al ritmo di una costellazione,

divenendo un modello universale per il ridisegno delle *shrinking cities*. Attorno alla vecchia Downtown stretta lungo il fiume si svilupperebbe una vasta rete di villaggi urbani, collegati fra di loro da nuove linee di trasporto pubblico, canali navigabili e piste ciclabili. La suggestione, evidente, è quella del (vecchio) ideale del quartiere auto-sufficiente: gli autori sognano villaggi urbani entro i quali si possa non solo risiedere, ma anche lavorare, fare acquisti e godere di occasioni di intrattenimento. Il mix di funzioni e attività dovrebbe richiamare quello fra le classi e i gruppi razziali. Nei progetti di ridensificazione, la costruzione di alloggi per ogni tipo di acquirente dovrebbe contribuire a ricomporre una delle aree metropolitane più segregate del mondo. Come nella Berlino di Ungers, i nuovi villaggi urbani dovrebbero strutturarsi attorno a quanto di più significativo è rimasto della città. Vale a dire i nuclei di alcuni dei vecchi quartieri etnici dei quali i progetti di densificazione dovrebbero conservare e reinventare la memoria. Allo stesso tempo, Detroit dovrebbe continuare ad essere una città e ad essere riconosciuta come tale: fra i grattacieli di Downtown rimarrebbero i teatri e le università, gli alberghi e i centri ospedalieri, le sedi delle grandi imprese automobilistiche e forse anche i centri direzionali della nuova economia di Detroit, fatta di agricoltura urbana e produzioni verdi, prima di tutto. Quindi, da una parte starebbero i nuclei di addensamento della popolazione, dall'altra le aree di rinaturalizzazione: un disegno netto, per superare il groviglio di residui, rifiuti e abbandono a cui si è in gran parte ridotta oggi Detroit. Fra le maglie della costellazione si stenderebbero le aree liberate dal loro passato urbano e industriale. In quelle che gli autori del progetto definiscono come *opportunity area* avrebbero sede quei programmi di compensazione ecologica che farebbero della città-arcipelago un modello di sostenibilità ambientale. Grazie al ricorso estensivo alle più avanzate tecniche di decontaminazione dei suoli si potrebbero convertire centinaia di ettari di suolo, ora inquinati dai metal-

li pesanti, tossine e combustibili fossili depositati da decenni di scarichi industriali ai futuri usi agricoli. Altrove, estese foreste urbane servirebbero a sequestrare parte del carbonio emesso alla scala regionale, mitigandone gli effetti climatici alla scala locale. Molte delle aree liberate sarebbero, tuttavia, consacrate all'agricoltura urbana, trasformando Detroit in una delle capitali globali di un settore economico in ascesa. Con il nuovo piano, la città compirebbe la scelta strategica di ricostruire economia e società attorno a una delle vocazioni produttive emerse fin dai primi anni del suo declino senza che, peraltro, politici e uomini d'affari – troppo impegnati a inseguire i capitali in fuga e i miraggi della crescita – vi prestassero sufficiente attenzione. Detroit dispone già oggi di una platea consistente di agricoltori urbani, di imprenditori alimentari di nuova generazione e di consumatori a chilometro zero. Il suo Eastern Market attira 45.000 presenze ogni fine-settimana grazie ai suoi 150 fra venditori, ristoranti e piccole imprese alimentari. Senza bisogno di grandi interventi di pianificazione, si sono già create fattorie urbane di notevoli dimensioni. Recentemente, ottanta acri sono stati acquisiti dalla Detroit Garden Resource Collaborative per sviluppare nuovi progetti di agricoltura urbana. Nel 2007, qui il raccolto è stato di 120 tonnellate e promette di crescere sempre più velocemente<sup>50</sup>. All'agricoltura urbana diffusa si affiancherà forse quella scaturita dall'arrivo di grandi capitali. Recentemente, l'Hantz Group – un'impresa con oltre 500 dipendenti fra Michigan o Ohio, quindi non la solita fondazione filantropica – ha reso pubblico un piano da 30 milioni di dollari per riconvertire settanta acri di terreni vuoti della città alla produzione, con tecniche convenzionali, di frutta e verdura per il consumo locale. Il piano prevederebbe la demolizione di alcuni edifici e la *relocation* dei relativi abitanti, tutto a spese dell'impresa proponente, che sarebbe chiamata a sostenere anche i costi dell'analisi e della decontaminazione dei suoli. Fra le colture troverebbero posto anche impianti per la produ-

zione di energia eolica, geotermica e di biocarburanti<sup>51</sup>. Il progetto della Hantz, seppure lontano dal purismo romantico di molti agricoltori urbani, potrebbe di fatto anticipare in un'area della città lo scenario prefigurato dal piano, che prevede anche altre politiche per lo sviluppo del settore. Ogni scuola di Detroit avrebbe il proprio *community garden* dove familiarizzare i bambini all'economia della città, estesi programmi di formazione fornirebbero al settore ogni anno centinaia di lavoratori qualificati, mentre imprese e università elaborerebbero insieme modelli innovativi di gestione e sviluppo delle nuove imprese alimentari. Alla coltivazione intensiva di vegetali e frutta su superfici da uno a dieci acri si affiancherebbero serre temporanee collocate su terreni poi riconvertibili ad altri usi. In altre aree, la coltivazione di girasoli sosterebbe, invece, la produzione di bio-combustibili utilizzabili nell'alimentazione dei trasporti pubblici, mentre i vecchi edifici industriali dismessi sarebbero riconvertiti in grandi ricoveri per colture specializzate – funghi ed erbe, per esempio – ma anche per contenere impianti aquaponici. Inoltre, sempre nelle aree liberate, troverebbero posto impianti per la produzione di *compost* naturale, indispensabile a rifornire le fattorie urbane. Complessivamente, la città-arcipelago sarebbe lo scenario perfetto per quella nuova e diffusa agricoltura regionale capace di abbandonare le monoculture industriali sussidiate dal governo federale a favore di una maggiore biodiversità produttiva e un forte coinvolgimento della popolazione, sia in veste di produttori sia in veste di consumatori<sup>52</sup>. La cosiddetta *green collar economy* sarebbe poi l'altra metà della nuova economia di Detroit. «Grazie all'eredità dell'industria automobilistica – scrivono gli autori del piano – nessun'area degli Stati Uniti gode di una simile massa di individui con capacità e saperi legati all'energia, alla produzione manifatturiera ed alla tecnologia»<sup>53</sup>. Con adeguati investimenti pubblici si creerebbero centinaia di imprese specializzate nella conversione energetica del disastroso patrimonio abitativo

della città e nella produzione e installazione di impianti di energia eolica e solare<sup>54</sup>. La realizzazione di grandi impianti di produzione energetica eolica nei Grandi Laghi, combinata alla costruzione di una cosiddetta *smart-grid* – vale a dire una rete distributiva intelligente e di nuova generazione – potrebbero dare a Detroit un ruolo di leadership nelle energie rinnovabili, soddisfacendo una parte non secondaria dei suoi consumi<sup>55</sup>. Gli stessi lotti vacanti potrebbero essere convertiti in piccole stazioni di produzione e distribuzione di energie rinnovabili: bio-carburanti, energia solare, ma anche energia geotermica, come abbiamo visto. Mentre pannelli solari sui garage potrebbero alimentare i veicoli ibridi che affiancheranno il trasporto pubblico<sup>56</sup>. In una città infestata da malattie respiratorie, l'auto-sufficienza energetica conseguita grazie all'impiego della tecnologia verde equivarrebbe a un miglioramento consistente delle condizioni di vita e di salute dei suoi abitanti. Tutto questo, secondo gli autori del piano, darebbe lavoro. Lavoro più umano e meglio remunerato di quello prodotto dalle politiche più tradizionali di *urban regeneration*. Immaginando una Detroit che si stabilizzi nel prossimo futuro a quota 600.000 abitanti, sarebbero necessari 75.000 nuovi posti di lavoro, soprattutto occupazione a bassa qualificazione da riservare ai tanti orfani della buona occupazione manifatturiera del passato<sup>57</sup>. Lo stesso sviluppo dell'agricoltura urbana moltiplicherebbe i posti di lavoro per chi è escluso dai mercati del lavoro pregiato, vale a dire le professioni e il terziario avanzato: nascerebbero nuove aziende alimentari, imprese di distribuzione, ristoranti locali. Non ci sarà solo bisogno di contadini di nuova generazione, ma anche di nuove professionalità legate al salto di qualità dell'agricoltura urbana. Allo stesso tempo, sarà la stessa trasformazione della struttura urbana a creare opportunità di lavoro. La ricostruzione dei villaggi urbani porterebbe alla creazione di 15.000 posti di lavoro nel settore della distribuzione ed in quello dei servizi: commercianti e professionisti potrebbero fare ritorno fra le

strade, ora abbandonate, di Detroit. Fin qui i sogni degli autori di *Leaner, Greener Detroit*. Che, secondo alcuni, sono non solo velleitari e irrealistici, ma anche indesiderabili. Detroit dovrebbe cercare di riagganciare le correnti principali dello sviluppo, dicono i critici<sup>58</sup>. Tuttavia, sulla strada della città-arcipelago ci sono ostacoli ancora più seri dello scetticismo di parte delle élites della città.

*Rarefare è più facile che addensare*

Gli ostacoli sulla strada della ricostruzione della città-arcipelago sono gli stessi che ha incontrato Youngstown 2010. A sottolinearli è proprio uno degli autori di *Leaner, Greener Detroit*, Alan Mallach. Prima di tutto, sostiene Mallach, sarebbe un errore vagheggiare astrattamente di «*shrinking cities* trasformate in una campagna inglese in miniatura, con le loro cittadine centrali ed una serie di villaggi periferici immersi in un paesaggio bucolico»<sup>59</sup>. Se anche l'obiettivo risultasse giusto e desiderabile, non si può dimenticare come le città – anche quelle in violento declino – siano creature complesse e difficili da maneggiare. «Nella misura in cui sarebbe eticamente inaccettabile, politicamente impopolare e finanziariamente insostenibile spostare popolazioni intere contro il loro volere – afferma Mallach – le aree residue delle *shrinking cities* continueranno ad avere una qualche forma di popolamento per molti anni ancora»<sup>60</sup>. Inoltre, il fatto che a vivere in quelle aree residue siano popolazioni a bassissimo reddito nella maggior parte dei casi appartenenti alla comunità afro-americana o ad altre minoranze, rende ancor più eticamente controversa la realizzazione di vasti programmi di demolizione e di ridislocazione degli abitanti<sup>61</sup>. Per tutte queste ragioni, «la riconfigurazione delle città ha bisogno di uno scalpello, e non di un martello pneumatico»<sup>62</sup>.

Probabilmente, a disegnare i confini fra aree liberate e villaggi urbani, più che il pugno duro dei pianificatori sarà semplicemente il passare del tempo: gli anziani abitanti di

queste aree, una volta trapassati, lasceranno dietro di sé immobili senza alcun valore che, a quel punto, potranno essere liquidati contribuendo al formarsi della città-arcipelago. In uno scenario di questo tipo, le amministrazioni comunali dovrebbero semplicemente accompagnare l'evoluzione naturale di queste aree, non imporre progetti traumatici che rischiano di scatenare un'opposizione insormontabile. La stessa demolizione delle case disabitate in quartieri di cui si pianifica l'annientamento costituirebbe un forte incentivo ad abbandonare quelle ancora abitate collocate nei paraggi. Neppure questo però sembra bastare.

Mentre mi trovavo a Detroit, ho avuto l'opportunità di seguire un servizio televisivo che raccontava di una donna terrorizzata perché rimasta l'unica residente nell'isolato. Sospetto si tratti della stessa donna che nel 2009 dichiarava a un giornalista di una testata locale della città: «A meno che non lo voglia il Signore, io da qui non mi sposterò mai»<sup>63</sup>. Il forte attaccamento alla propria abitazione fa prevalere il terrore di dover traslocare su quello di ritrovarsi soli in un paesaggio fatto di rovine. Allo stesso tempo, anche l'amputazione infrastrutturale non è questione semplice. Nello scenario ideale, le città in crisi dovrebbero risparmiare semplicemente tagliando i rami secchi e più esterni del proprio sistema infrastrutturale: acquedotti, fogne e rete stradale, prima di tutto. Banalmente, decostruendo la fitta maglia di strade e gallerie sotterranee nella direzione opposta a quella in cui è stata costruita: dalla periferia al centro, isolato dopo isolato<sup>64</sup>. Ma a Detroit, come nelle altre città della Rust Belt, la crisi ha perforato la città, non l'ha semplicemente contratta<sup>65</sup>. Lo stesso modello della città-arcipelago, che scaturisce proprio dall'andamento irregolare che ha seguito la distruzione, non permette l'amputazione delle reti infrastrutturali. Inoltre (e questo è l'argomento avanzato soprattutto da chi confida in una ripresa della crescita in un futuro ora remoto), rimuovere costose reti infrastrutturali potrebbe rivelarsi un suicidio nel caso in cui la popolazione riprendesse a espandersi<sup>66</sup>.

Mentre la stessa riconversione agricola di gran parte della città potrebbe, almeno in parte, giustificare la loro conservazione: serre e fattorie urbane, impianti di produzione dell'energia rinnovabile, complessi per la piscicoltura e coltivazioni specializzate avranno, infatti, bisogno d'acqua. Per la rete stradale, invece, la questione è più semplice. Come abbiamo visto, già oggi, molte amministrazioni comunali rinunciano alla manutenzione delle strade che attraversano aree in cui la presenza umana è davvero rarefatta. E non solo nelle città. Perfino in diverse contee suburbane del Michigan, la grande recessione ha portato con sé la deasfaltatura delle strade secondarie. Si torna, insomma, alla campagna e il bitume lascia il posto alla terra battuta. Se il futuro è quello della città-arcipelago, l'amministrazione comunale di Detroit potrà rimuovere gran parte della rete stradale, risparmiando sulla sua manutenzione: nelle aree in via di rinaturalizzazione ci sarà, infatti, bisogno di molti meno metri quadri di strade asfaltate. Lo stesso, per quanto riguarda i servizi urbani come la rimozione dei rifiuti, l'istruzione, la polizia e i servizi sociali, la città-arcipelago dovrebbe contribuire a realizzare ulteriori risparmi. Ridurre le dimensioni della città ridensificandola riempirebbe di nuovo le scuole, taglierrebbe le dimensioni del territorio che le forze di polizia devono pattugliare e anche il potenziale incendiario costituito da un tale ammontare di rovine. Fra il 2005 e il 2007, il numero di iscritti nelle scuole pubbliche di Detroit si è ridotto di 35.000 unità: una tendenza destinata a continuare e che rende sempre più insostenibile il mantenimento di un numero elevato di scuole. Per questo, l'amministrazione ha chiuso trentatré istituti nel 2007, mentre nel 2009 era prevista la chiusura di altri venticinque e lo spostamento di quattro<sup>67</sup>. Con la città-arcipelago, ogni villaggio urbano potrebbe contare sulle proprie scuole locali, affollate e spesso raggiungibili a piedi da insegnanti, genitori e scolari. Complessivamente, la città sarebbe più piccola, più densa e più governabile: i



costi pro-capite dei servizi prenderebbero probabilmente a calare.

La grande recessione sta comunque accelerando i programmi di risparmio delle spese locali: le città, soprattutto quelle depresse, sono sull'orlo della bancarotta, come già accaduto negli anni Settanta. Nonostante gli aiuti del governo federale – probabilmente il più amichevole nei confronti delle città degli ultimi quarant'anni – sarà inevitabile mettere mano in modo deciso ai bilanci locali. Detroit si trova attualmente con un deficit operativo di 300 milioni di dollari<sup>68</sup>: un grosso incentivo nella direzione della risistemazione radicale del proprio territorio.

### *La «shrinkage culture» e i suoi pionieri*

Mentre la strategia della de-urbanizzazione sembra voler sciogliere le Inner City declinanti nell'oceano dello *sprawl* favorendo lo spontaneo stratificarsi di paesaggi ibridi e plurali, quella della densificazione pare voler riaffermare il valore di un'urbanità perduta: ricostituendo luoghi che impongano i principi della forma e del limite, opponendosi alle tendenze della diffusione e della diluizione che prima e più che altrove hanno trasformato il territorio americano<sup>69</sup>. La Detroit-arcipelago diviene così alternativa sia al suburbio tradizionale – ai suoi stili di vita iper-consumistici, alla sua cultura della *middle-class*, alla sua dipendenza dall'automobile – ma anche a quella città densa e coesa che qui si è dileguata da tempo senza più tornare: una sintesi invitante fra la nostalgia per la densità urbana perduta, l'aspirazione tutta americana per una vita nello spazio aperto e le nuove esigenze della sostenibilità ambientale. Tuttavia, in entrambi i casi, sia nella Cleveland de-urbanizzata sia nella Detroit città-arcipelago, il tema del rapporto fra abitare, natura, produzione e impiego sostenibile delle risorse è egualmente centrale<sup>70</sup>. Che siano oltre il limite di nuovi villaggi urbani o diffusi in un territorio de-urbanizzato, gli spazi dell'agricoltura urbana e della

natura sono parti fondanti di entrambe le visioni. Nella Rust Belt, molte delle pratiche che ora fanno parte delle famiglie della sostenibilità ambientale e della cultura della decrescita sono nate prima che altrove<sup>71</sup>. Gli usi alternativi del territorio sono infatti il risultato di decenni di esperimenti condotti da attivisti ostinati fra le macerie delle città. Usi che ora si trovano risignificati dall'esplosione delle crisi globali: quella ambientale, prima di tutto. La Detroit popolata di artigiani ad alta tecnologia e costellata di fattorie urbane che James Boggs – uno storico *community organizer* della città – opponeva negli anni Ottanta a quella dei casinò e delle prigioni promossa dal suo *establishment*, è oggi inaspettatamente in sintonia con lo spirito del tempo<sup>72</sup>. Se sui terreni vacanti che nessun investitore immobiliare vuole per sé – come viceversa accadrebbe a New York o San Francisco – si possono sperimentare, prima che altrove, alcune delle risposte che il ventunesimo secolo darà ai dilemmi dell'approvvigionamento energetico e di quello alimentare, l'abbandono diviene desiderabile, generando immaginari che condividono temi e motivi, ma spesso differiscono in radicalità. La visione delirante dell'abitante della Rust Belt urbana che vive solo dei prodotti del suo orto, dell'energia del proprio impianto di energia rinnovabile e della sua abilità artigianale e post-moderna di fabbricare tutto quello che serve alla sua vita quotidiana, nell'indifferenza di un mondo destinato a ri-localizzarsi in modo definitivo, anima solo i più radicali fra gli attivisti che abbiamo incontrato<sup>73</sup>: la forma estrema di un desiderio di vendetta nei confronti di quella «Corporate America» che prima ha usato queste città e poi le ha gettate via, correndo altrove, dove i lavoratori erano più docili e i capitali meglio remunerati. Più comunemente, fra i protagonisti di un'emergente *shrinkage culture*<sup>74</sup> – blogger e attivisti di quartiere, agricoltori urbani e imprenditori verdi, urbanisti e artisti del declino urbano – si è affermata l'idea che le città della Rust Belt possano riconquistare il loro posto nel mondo offrendosi come modelli di sostenibilità ambienta-

le e creatività sociale. A prevalere fra questi è la visione di città che consumino il più possibile quanto producono e riutilizzino quanto consumano. Sperimentando un nuovo metabolismo urbano che, imitando i cicli compiuti della biosfera, bilanci l'economia lineare scaturita dalle rivoluzioni industriali che proprio in queste città hanno avuto le loro capitali. È così che la Rust Belt urbana diviene una nuova frontiera, questa volta tracciata nel cuore stesso della vecchia America, che ha bisogno di una nuova generazione di pionieri. Un territorio da ricolonizzare, per gettare i semi di una civiltà che faccia di un nuovo rapporto con il mondo naturale il migliore pretesto per una diversa relazione fra gli umani.

## NOTE

### Capitolo I

<sup>1</sup> Safford, Sean, *Why the Garden Club Couldn't Save Youngstown: The Transformation of the Rustbelt*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.) 2009.

<sup>2</sup> Linkon, Sherry Lee e Russo, John, *Steeltown USA: Work and Memory in Youngstown*, University Press of Kansas, Lawrence 2002, p. 38.

<sup>3</sup> Youngstown State University, Center for Historic Preservation, *Oral History Digital Collection*, consultabile sul sito [http://www.maag.ysu.edu/oralhistory/oral\\_hist.html#collection](http://www.maag.ysu.edu/oralhistory/oral_hist.html#collection).

<sup>4</sup> Cfr. Linkon e Russo, *Steeltown USA* cit.

<sup>5</sup> United Artists, *The American Scene, a Series: Steel Town*, 1944, film documentario disponibile sul sito <http://www.youtube.com/watch?v=Ni4bwCfa-SU&playnext=1&list=PL5967FE597D791F94>, traduzione mia.

<sup>6</sup> Linkon e Russo, *Steeltown USA* cit., p. 44.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> D'Costa, Anthony P., *The Global Restructuring of the Steel Industry: Innovations, Institutions and Industrial Change*, Routledge, London 1999.

<sup>9</sup> Metzgar, Jack, *Striking Steel: Solidarity Remembered*, Temple University Press, Philadelphia 2000.

<sup>10</sup> Cfr. Safford, *Why the Garden Club Couldn't Save Youngstown* cit.

<sup>11</sup> *Shout Youngstown*, di Carol Greenwald e Dorie Kraus, 1984, documentario disponibile sul sito <http://www.youtube.com/watch?v=6jk4ARquynE>, traduzione mia.

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> Cfr. Safford, *Why the Garden Club Couldn't Save Youngstown* cit.

<sup>15</sup> Linkon e Russo, *Steeltown USA* cit., p. 51.

<sup>16</sup> Stephens, David T., *Youngstown: The Decline of a Steelmaking Giant*, in Peacefull, Leonard (a cura di), *A Geography of Ohio*, The Kent State University Press, Kent (Ohio) 1996, pp. 198-204.

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> Metzgar, *Striking Steel* cit.

<sup>20</sup> Citato in Yeoman, Barry, *Steel Town Lockdown: Corrections Corporation of America is trying to turn Youngstown, Ohio, into the private-prison capital of the world*, in «Mother Jones», maggio-giugno 2000.

<sup>21</sup> Cfr. Vindevogel, Franck, *The Future of Prison Privatization in the United States*, in Body-Gendrot, Sophie, Coné, Jacques e Garbaye, Romain (a cura di), *A City of One's Own: Blurring the Boundaries Between Private and Public*, Ashgate, Aldershot 2008, pp. 115-130.

<sup>22</sup> Yeoman, *Steel Town Lockdown* cit.

<sup>23</sup> *Ibid.*

<sup>24</sup> Cfr. Vindevogel, *The Future of Prison Privatization* cit.

<sup>25</sup> Yeoman, *Steel Town Lockdown* cit.

<sup>26</sup> Generalmente, unità amministrative di «terzo livello» facenti parte di una contea. In base alle tradizioni e alle norme dei singoli Stati, le *townships* possono essere un centro urbano, un'area suburbana, un'area rurale.

<sup>27</sup> Al momento della pubblicazione Jay Williams non è più sindaco di Youngstown.

## Capitolo II

<sup>1</sup> Hobbs, Frank e Stoop, Nicole (a cura di), *Demographic Trends in the 20th Century. Census 2000 Special Reports*, Us Census Bureau, novembre 2002, consultabile in versione pdf sul sito <http://www.census.gov/prod/2002pubs/censr-4.pdf>.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Cfr., a proposito, Goldfield, David R., *The Stages of American Urbanization*, in «OAH. Magazine of History», V, autunno 1990, 2, pp. 26-31. Dello stesso autore: *The Urban South: A Regional Framework*, in «The American Historical Review», LXXXVI, dicembre 1981, 5, pp. 1009-1034.

<sup>5</sup> Ullman, Edward L., *Regional Development and the Geography of Concentration*, in «Papers in Regional Science», IV, gennaio 1958, 1, pp. 179-198, traduzione mia.

<sup>6</sup> Estall, Robert, *The Changing Balance of the Northern and*

*Southern Regions of the United States*, in «Journal of American Studies», XIV, 1980, 3, pp. 365-386.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> Frey, William H., *Metro America in the New Century: Metropolitan and Central City Demographic Shifts since 2000*, Brookings Institution, Washington DC 2005.

<sup>9</sup> Estall, *The Changing Balance of the Northern and Southern Regions of the United States* cit.

<sup>10</sup> Nash, Gerald D., *Planning for the Postwar City: The Urban West in World War II*, in «Arizona and the West», XXVII, estate 1985, 2, pp. 99-112.

<sup>11</sup> Wallace Stegner citato in Abbott, Carl, *Urbanizing the Sunbelt*, in «OAH. Magazine of History», XVIII, ottobre 2003, 1, pp. 11-16.

<sup>12</sup> Perry, David C. e Watkins, Alfred J. (a cura di), *The Rise of the Sunbelt Cities*, Sage, Beverly Hills (Ca.) 1977.

<sup>13</sup> Bluestone, Barry e Harrison, Bennett, *The Deindustrialization of America: Plant Closings, Community Abandonment, and the Dismantling of Basic Industry*, Basic Books, New York 1982.

<sup>14</sup> Coppola, Alessandro, *C'era una volta nel Midwest: così finisce un sogno americano*, in «Il Mesedi Rassegnasindacale», 9, ottobre 2008, p. 6.

<sup>15</sup> Bluestone e Harrison, *The Deindustrialization of America* cit.

<sup>16</sup> Longworth, Richard C., *Caught in the Middle: America's Heartland in the Age of Globalism*, Bloomsbury, New York 2008, p. 87, traduzione mia.

<sup>17</sup> Bluestone e Harrison, *The Deindustrialization of America* cit., p. 16.

<sup>18</sup> *Ibid.* Cfr. anche Vojnovic, Igor, *Laissez-Faire Governance and the Archetype Laissez-Faire City in the USA: Exploring Houston*, in «Geografiska Annaler», Series B, «Human Geography», LXXXV, 2003, 1, pp. 19-38.

<sup>19</sup> *The Out-of-Towners*, regia di Arthur Hiller, 1970.

<sup>20</sup> Hobbs e Stoop (a cura di), *Demographic Trends in the 20th Century* cit.

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> Nicolaides, Becky M., *Suburbia and the Sunbelt*, in «OAH. Magazine of History», XVIII, ottobre 2003, 1, pp. 21-26.

<sup>23</sup> Cfr. Fishman, Robert, *Bourgeois Utopias: Visions of Suburbia*, in *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*, Basic Books, New York 1987.

<sup>24</sup> Hoyt, Homer, *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*, Federal Housing Administration, Washington DC 1939.

<sup>25</sup> Talen, Emily, *New Urbanism and American Planning: The conflict of Cultures*, Routledge, New York 2005.

<sup>26</sup> Katznelson, Ira, *City Trenches, Urban Politics and the Patterning*

of *Class in the United States*, University of Chicago Press, Chicago 1982.

<sup>27</sup> Nye, Joseph S. jr, *Soft Power. Un nuovo futuro per l'America*, Einaudi, Torino 2005.

<sup>28</sup> Safire, William, *The Cold War's Hot Kitchen*, in «The New York Times», 23 luglio 2009.

<sup>29</sup> Coppola, Alessandro, *From Exclusion to Empowerment: Social Capital and the Renewal of Urban Democracy*, Johns Hopkins University, Baltimore 2009, International Fellowship in Urban Studies Program, Final Report.

<sup>30</sup> Von Hoffman, Alexander e Felkner, John, *The historical origins and causes of urban decentralization in the United States*, Joint Center for Housing Studies, Graduate School of Design [and] John F. Kennedy School of Government, Harvard University, 2002.

<sup>31</sup> Beauregard, Robert A., *Urban Population Loss in Historical Perspective: United States, 1820-2000*, in «Environment and Planning», XLI, 2009, 3, pp. 514-528.

<sup>32</sup> Cfr. Metzger, John T., *Planned Abandonment: The Neighborhood Life - Cycle Theory and National Urban Policy*, in «Housing Policy Debate», XI, 2000, 1, p. 7.

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> Whyte, William H., *The Organization Man*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia 2002.

<sup>35</sup> Gans, Herbert, *The Levittowners: Way of Life and Politics in a new suburban community*, Vintage Books, New York 1969.

<sup>36</sup> Immagine quanto meno in parte smentita dallo stesso Gans, *The Levittowners cit.*

<sup>37</sup> Cfr. Lehman, Nicholas, *The Promised Land. The Great black migration and how it changed America*, Macmillan, London 1991.

<sup>38</sup> La transizione sarà spesso agevolata dal diffondersi di pratiche speculative. A tal proposito, cfr. Orser, Edward W., *Blockbusting in Baltimore: The Edmondson Village Story*, University Press of Kentucky, Lexington 1994.

<sup>39</sup> Sugrue, Thomas J., *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*, Princeton University Press, Princeton 1996.

<sup>40</sup> Kasarda, John D., *Urban Industrial Transition and the Underclass*, in Wilson, William J. (a cura di), *The Ghetto Underclass: Social Science Perspectives*, «Annals of the American Academy of Political and Social Science», University of Chicago, DI, gennaio 1989, pp. 26-47.

<sup>41</sup> Us Riot Commission Report, *What happened? Why did it happen? What can be done? Report of the national advisory commission on civil disorders*, The New York Times Company, New York 1968.

<sup>42</sup> Coppola, Alessandro, *Organizzare il ghetto: l'invenzione delle*

politiche di quartiere nell'America degli anni sessanta, in «Queste Istituzioni», XXXVIII, gennaio-giugno 2011, 160-161, pp. 206-225.

<sup>43</sup> Cfr. il «Daily News» del 30 ottobre 1975. Cfr. anche Mahler, Jonathan, *Ladies and Gentlemen, the Bronx Is Burning: 1977, Baseball, Politics, and the Battle for the Soul of a City*, Picador, New York 2005.

<sup>44</sup> Roth, Philip, *Pastorale americana*, Einaudi, Torino 1998.

<sup>45</sup> *Fort Apache. The Bronx*, regia di Daniel Petrie, 1981.

<sup>46</sup> Drake, St. Clair e Cayton, Horace R., *Black Metropolis: A Study of Negro Life in a Northern City*, The University of Chicago Press, Chicago 1993.

<sup>47</sup> Wacquant, Loïc, *Urban Marginality in the Coming Millennium*, in «Urban Studies», XXXVI, 1999, 10, pp. 1639-1647; Marcuse, Peter, *The enclave, the citadel, and the ghetto. What has changed in the post-Fordist U.S. city*, in «Urban Affairs Review», XXXIII, novembre 1997, 2, pp. 228-264.

<sup>48</sup> Wilson, William J., *When work disappears. The world of the new urban poor*, Knopf, New York 1996.

<sup>49</sup> Id., *The Truly Disadvantaged: The Inner City, the Underclass, and Public Policy*, University of Chicago Press, Chicago 1987. Cfr., a proposito, anche Coppola, *From Exclusion to Empowerment* cit.

<sup>50</sup> Reed, Adolph, *Stirrings in the Jug: Black Politics in the Post-Segregation Era*, University of Minnesota Press, Minneapolis 1999.

<sup>51</sup> Wilson, *When work disappears* cit.

<sup>52</sup> Massey, Douglas S. e Denton, Nancy A., *American Apartheid: Segregation and the Making of the Underclass*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.) 1994.

<sup>53</sup> Garreau, Joel, *Edge City: Life on the New Frontier*, Doubleday, New York 1991; Fishman, *Bourgeois Utopias: Visions of Suburbia* cit.

<sup>54</sup> Putnam, Robert D., *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*, Simon and Schuster, New York 2000.

<sup>55</sup> Hollander, Justin B., *Sunburnt Cities: The Great Recession, Depopulation, and Urban Planning in the American Sunbelt*, Routledge, London 2011.

<sup>56</sup> Patterson, Scott, *For Buffett, It Was a Very Bad Year*, in «The Wall Street Journal», 2 marzo 2009. Cfr. anche Coppola, Alessandro, *Se Fannie e Freddie vanno in pensione*, in «Aspenia online», febbraio 2011, consultabile sul sito <http://www.aspeninstitute.it/aspennia-online/article/se-fannie-e-freddie-vanno-pensione>.

<sup>57</sup> Cleveland City Planning Commission, *Re-imagining a more sustainable Cleveland. Citywide Strategies for Reuse of Vacant Land*, City of Cleveland (Ohio) 2008.

<sup>58</sup> Beauregard, *Urban Population Loss in Historical Perspective* cit.

<sup>59</sup> Frey, William H., *The New Urban Revival in the United States*, in «Urban Studies», XXX, 1993, 4-5, pp. 741-774.

<sup>60</sup> Smith, Neil e Ward, Dennis, *The Restructuring of Geographical*



*Scale: Coalescence and Fragmentation of the Northern Core Region*, in «Economic Geography», LXIII, aprile 1987, 2, pp. 160-182.

<sup>61</sup> Coppola, Alessandro, *MetroAmerica: le città e la Grande Recessione*, in «Aspenia», 51, dicembre 2010, pp. 87-94.

<sup>62</sup> Id., *From Urban Renewal to the Shrinkage Culture? New Planning Policies in the American Rust-Belt*, Paper presentato alla XIII Conferenza della Società Italiana degli Urbanisti, "Città e crisi globale", Roma, febbraio 2010.

### Capitolo III

<sup>1</sup> Finnerty, Thomas A. jr., D'Avignon, William, Kobak, Anthony e Williams, Jay, *Youngstown 2010 Citywide Plan*, City of Youngstown, Youngstown (Ohio) 2005. Cfr. anche Schatz, Laura, *Is the role of the planner changing in shrinking cities? A comparison of findings from Youngstown, Ohio and Sudbury, Ontario*, presentation of the 2008 Association of Collegiate Schools of Planning (Ascp) and Association of European Schools of Planning (Aesop) Joint Conference, Chicago.

<sup>2</sup> La definizione rimanda, sebbene in «negativo», alla ben più nota linea della *smart-growth*. Cfr. Bullard, Robert D. (a cura di), *Growing Smarter: Achieving Livable Communities, Environmental Justice, and Regional Equity*, The MIT Press, Cambridge (Mass.) 2007.

<sup>3</sup> Dati a cura della Mahoning Valley Organizing Collaborative (Mvco), consultabili sul sito <http://www.mvorganizing.org/>.

<sup>4</sup> Cfr. ancora il sito della Mvco.

<sup>5</sup> L'avvio di alcune start-up ha avuto effettivamente successo. A tal proposito cfr. Youngstown Office of Economic Development, *Success Stories*, consultabile sul sito [www.ytowndevelopment.com](http://www.ytowndevelopment.com).

<sup>6</sup> Anderson, Nels, *The Hobo. Sociology of the Homeless Man*, The University of Chicago Press, Chicago 1923.

<sup>7</sup> Pasha, Ginny, *Work and Play in Youngstown, Ohio*, Center for Working-Class Studies at Youngstown State University, consultabile sul sito [http://cwcs.ysu.edu/resources/cwcs-projects/culture/idora\\_park](http://cwcs.ysu.edu/resources/cwcs-projects/culture/idora_park).

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> Koollhaas, Rem, *Delirious New York*, The Monacelli Press, New York 1994.

<sup>10</sup> Brain Gain Committee, giugno 2007, consultabile in versione pdf sul sito [http://www.youngtownsistercities.com/mv\\_brain\\_gain.pdf](http://www.youngtownsistercities.com/mv_brain_gain.pdf).

<sup>11</sup> Cfr. Florida, Richard, *The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life*, Basic Books, New York 2002.

<sup>12</sup> *Ibid.*

## Capitolo IV

<sup>1</sup> Wes, Janz, *Deconstructing Flint*, Genesee Institute, Genesee County Land Bank, giugno 2007.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Ouroussoff, Nicolai, *Saving Buffalo's Untold Beauty*, in «The New York Times», 14 novembre 2008.

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> Controversi programmi di rigenerazione delle Inner City introdotti nella legislazione federale nel secondo dopoguerra. Per un'introduzione al tema, cfr. Bauman, John F., Biles, Roger e Szylvion, Kristin (a cura di), *Search of an Urban Housing Policy in Twentieth-Century America*, The Pennsylvania State University Press, University Park 2000.

<sup>7</sup> Cfr. Fainstein, Susan S., *Tourism and the Commodification of Urban Culture*, in «The Urban Reinventors», 2, novembre 2007.

<sup>8</sup> Apple, Raymond W., *On the Road: Where a Sense of Place Is still Cast in Stone*, in «The New York Times», 28 agosto 1998.

<sup>9</sup> Talen, Emily, *New Urbanism and American Planning: The conflict of Cultures*, Routledge, New York 2005.

<sup>10</sup> Sul tema delle demolizioni tradizionali negli Stati Uniti: Byles, Jeff, *Rubble. Unearthing the History of Demolition*, Harmony Books, New York 2005.

<sup>11</sup> Si tratta sovente di abitazioni costruite con le tecniche del *balloon-frame* e del *timber-frame*. Sul tema cfr. Giedion, Siegfried, *Spazio, Tempo, Architettura*, Hoepli, Milano 1984; D'Eramo, Marco, *Il maiale e il grattacielo. Chicago: una storia del nostro futuro*, Feltrinelli, Milano 1995.

<sup>12</sup> Chini, Abdol R., *Deconstruction and material reuse. An International overview*, CIB, International Council for Research and Innovation in Building Construction, marzo 2005. Sulla decostruzione cfr. anche: Chini, Abdol R. e Bruening, Stuart F., *Deconstruction and Materials Reuse in the United States*, in *The Future of Sustainable Construction*, special issue «International e-Journal of Construction», 2003. Cfr. anche: Nahb Research Center, *A guide to deconstruction*, Rapporto preparato per lo Us Department of Housing and Urban Development, Washington DC 2000; Nhab Research Center, *A report on the feasibility of deconstruction in four cities*, Rapporto preparato per lo Us Department of Housing and Urban Development, Washington DC 2001.

<sup>13</sup> Chini, *Deconstruction and material reuse* cit.

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> Lockwood, Charles, *Questions and Answers with Michael Gainer*, in «Urban Land», marzo 2009, pp. 82-83.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> Sternbergh, Adam, *Where the Urban Dream Life Is Going Cheap: What Could possibly Make Someone Want to Leave New York and Move to Buffalo?*, in «New York Magazine», 24 agosto 2008.

<sup>19</sup> Lockwood, *Questions and Answers with Michael Gainer* cit., p. 82.

<sup>20</sup> Leigh, Nancey Green e Patterson, Lynn M., *Deconstructing to Redevelop: A sustainable alternative to mechanical demolition: The Economics of Density Development Finance and Pro Formas*, in «Journal of the American Planning Association», LXII, primavera 2006, 2, pp. 217-225, in part. p. 223.

<sup>21</sup> Franklin Associates, *Characterization of Building-Related Construction and Demolition Debris in the United States*, Rapporto preparato per la U.S. Environmental Protection Agency Municipal and Industrial Solid Waste Division, Office of Solid Waste, giugno 1998.

<sup>22</sup> Nahb Research Center, *A report on the feasibility of deconstruction in four cities* cit.

<sup>23</sup> *Ibid.*

<sup>24</sup> Chini, *Deconstruction and material reuse* cit.

## Capitolo V

<sup>1</sup> Ward, Stephen V., *City Marketing: Origin and Critique*, in Oswalt, Philipp (a cura di), *Shrinking Cities*, vol. II, *Interventions*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern 2006, pp. 724-729.

<sup>2</sup> La letteratura sull'*Urban Renewal* è molto estesa. Segnaliamo tuttavia: Jacobs, Jane, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Edizioni di Comunità, Torino 2000; Hirsch, Arnold R., *Making the Second Ghetto. Race and Housing in Chicago, 1940-1960*, University of Chicago Press, Chicago 1998; Gans, Herbert, *The Urban Villagers. Group and Class in the Life of Italian-Americans*, The Free Press, New York 1965.

<sup>3</sup> Coppola, Alessandro, *Dual City o Renaissance City? Squilibri metropolitani e riqualificazione urbana a Baltimora*, in Piccinato, Giorgio (a cura di), *Città del Mondo*, Quaderni del Dipartimento di Studi urbani, Quodlibet, Macerata 2009, pp. 128-141. Cfr. anche Hall, Peter G., *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Blackwall, Oxford 1996; Piccinato, Giorgio, *Un Mondo di Città*, Edizioni di Comunità, Roma 2002.

<sup>4</sup> Durr, Kenneth, *Behind the Backlash: White Working-Class Politics in Baltimore, 1940-1980*, University of North Carolina Press, Chapel Hill 2003.

<sup>5</sup> Harvey, David, *A View from Federal Hill*, in Fee, Elisabeth, Shopes, Linda e Zeidman, Linda (a cura di), *The Baltimore Book: New Views of Local History*, Temple University Press, Philadelphia 1991.

<sup>6</sup> Lyall, Katharine, *A Bicycle Built-for-Two. Public-Private Partnership in Baltimore*, in «National Civic Review», LXXII, novembre 1983, 10, pp. 531-571.

<sup>7</sup> Coppola, *Dual City o Renaissance City?* cit.

<sup>8</sup> Kasarda, John D., *Entry-Level Jobs, Mobility, and Urban Minority Unemployment*, in «Urban Affairs Quarterly», XIX, settembre 1983, 1, pp. 21-40, e *Urban Change and Minority Opportunities*, in Peterson, Paul E. (a cura di), *The New Urban Reality*, The Brookings Institution, Washington DC 1985.

<sup>9</sup> Coppola, *Dual City o Renaissance City?* cit.

<sup>10</sup> Harvey, *A View from Federal Hill* cit., p. 240.

<sup>11</sup> Levine, Marc, «*Third-World City in the First World*»: *Social Exclusion, Racial Inequality, and Sustainable Development in Baltimore, Maryland*, in Polèse, Mario e Stren, Richard (a cura di), *The Social Sustainability of Cities: Diversity and the Management of Change*, University of Toronto Press, Toronto 2000, pp. 123-155.

<sup>12</sup> Simon, David e Burns, Edward, *The Corner: A Year in the Life of an Inner-City Neighborhood*, Broadway, New York 1997.

<sup>13</sup> Baltimore City Health Department, *Baltimore City Health Status Report 2008*, Baltimore 2008, consultabile in versione pdf sul sito <http://www.baltimorehealth.org/hsr2008.html>.

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Justice Policy Institute, *Baltimore Behind Bars: How to Reduce the Jail Population, Save Money and Improve Public Safety*, Baltimore, giugno 2010, consultabile in versione pdf sul sito <http://www.justicepolicy.org/research/1917>.

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> Sul tema dei cosiddetti Working Poor, cfr. Ehrenreich, Barbara, *Nickel and Dime: On (Not) Getting By in America*, Henry Holt and Company, New York 2001.

<sup>21</sup> Coppola, Alessandro, *Baltimora, lotte sindacali nella città del turismo*, in «Il Mese di Rassegna sindacale», 5, maggio 2009.

<sup>22</sup> Sulle nuove strategie sindacali in ambito urbano, cfr. Tattersall, Amanda, *Power in Coalition: Strategies for Strong Unions and Social Change*, Cornell University Press, Ithaca 2010 e Turner, Lowell e Cornfield, Daniel B. (a cura di), *Labor in the New Urban Battlegrounds: Local Solidarity in Global Economy*, Cornell University Press, Ithaca 2007.

<sup>23</sup> Harvey, *A View from Federal Hill* cit.

<sup>24</sup> Harvey, David, *From managerialism to Entrepreneurialism: the transformation in Urban Governance in Late Capitalism*, in «Geografiska Annaler», Series B, «Human Geography», LXXI, 1989, 1, pp. 3-17.

<sup>25</sup> Cfr. Hachworth, Jason, *The Neoliberal City. Governance, Ideology, and Development in American Urbanism*, Cornell University Press, Ithaca 2007.

<sup>26</sup> Teaford, Jon C., *Cities of the Heartland: The Rise and Fall of the Industrial Midwest*, Indiana University Press, Bloomington 1993, p. 216.

<sup>27</sup> Fainstein, Susan S., *Tourism and the Commodification of Urban Culture*, in «The Urban Reinventors», 2, novembre 2007.

<sup>28</sup> Cfr. Sugrue, Thomas J., *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*, Princeton University Press, Princeton 1996.

<sup>29</sup> Boggs, James, *Rebuilding Detroit: An Alternative to the Casino*, in Oswalt, Philipp (a cura di), *Shrinking Cities, Working Papers: Detroit*, marzo 2004, pp. 99-101, consultabile in versione pdf sul sito [http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pdfs/WP-Band\\_III\\_Detroit.pdf](http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pdfs/WP-Band_III_Detroit.pdf).

<sup>30</sup> Coppola, Alessandro, *Miraggi dello sviluppo nel deserto urbano. Community Development e Weak-market cities negli Stati Uniti: due casi studio a Detroit e Pittsburgh*, in «Archivio di Studi urbani e regionali», XL, 2009, 96, pp. 224-244.

<sup>31</sup> Organizzazioni no-profit che operano nei quartieri a basso reddito. A tal proposito cfr. Coppola, Alessandro, *Organizzare il ghetto: l'invenzione delle politiche di quartiere nell'America degli anni sessanta*, in «Queste Istituzioni», XXXVIII, gennaio-giugno 2011, 160-161, pp. 206-225, e dello stesso autore, *Miraggi dello sviluppo nel deserto urbano* cit. e *I democratici alla prova delle nuove politiche urbane*, in «Aspenia», 47, 2009, pp. 114-120.

<sup>32</sup> Coppola, *Miraggi dello sviluppo* cit.

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> Florida, Richard, *The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life*, Basic Books, New York 2002.

<sup>35</sup> Banham, Reyner, Barker, Paul, Hall, Peter e Price, Cedric, *Non-Plan: an experiment in Freedom*, in «New Society», XIII, marzo 1969, 338, pp. 434-443.

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> Coppola, Alessandro, *L'Empowerment Zone di Baltimora*, in «Urbanistica Informazioni», XXXI, 2009, 226, pp. 18-20.

<sup>38</sup> Linneman, Peter D. e Rybczynski, Witold, *How to save our shrinking cities*, in «The Public Interest», primavera 1999, 135, pp. 30-44.

## Capitolo VI

<sup>1</sup> Job and Opportunities Task Force, *Overpriced and Underserved: How the Market Is Failing Low-Wage Baltimoreans*, Baltimore 2007.

<sup>2</sup> Operatori finanziari indipendenti spesso presenti nei quartieri a basso reddito.

<sup>3</sup> Job and Opportunities Task Force, *Overpriced and Underserved* cit.

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> Winne, Mark, *Closing the Food Gap: Resetting the Table in the Land of Plenty*, Beacon Press, Boston 2008.

<sup>9</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> Institute of Medicine e National Research Council, *The Public Health Effects of Food Desert: Workshop Summary*, The National Academies Press, Washington DC 2009.

<sup>11</sup> United States Department of Agriculture (Usda), *Us access to affordable and nutritious food. Measuring and understanding Food Deserts and their consequences*, Report to Congress, Washington DC, giugno 2009.

<sup>12</sup> Institute of Medicine e National Research Council, *The Public Health Effects of Food Desert* cit.

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> Il dato si riferisce ai ricavi del 2009.

<sup>15</sup> Usda, *Us access to affordable and nutritious food* cit.

<sup>16</sup> Fellowes, Matt, *From Poverty, Opportunity: Putting the Market to Work for Lower-Income Families*, The Brookings Institution, Washington DC 2007.

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> Usda, *Us access to affordable and nutritious food* cit.

<sup>19</sup> Center for a Livable Future, Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health, *Community Food Security in United States cities: A Survey of the Relevant Scientific Literature*, Baltimore 2009.

<sup>20</sup> Winne, *Closing the Food Gap* cit., p. XVIII.

<sup>21</sup> Cioè afflitti da «insicurezza alimentare» e da «elevata insicurezza alimentare».

<sup>22</sup> Cfr. Winne, *Closing the Food Gap* cit.

<sup>23</sup> Usda, *Us access to affordable and nutritious food* cit.

<sup>24</sup> Il numero di assistiti dai programmi federali è ulteriormente cresciuto negli ultimi anni. A tal proposito, cfr. Coppola, Alessandro, *Il censimento della crisi economica negli Stati Uniti*, in «Aspeniaonline», 6 dicembre 2011, consultabile sul sito <http://www.aspeninstitute>.

it/aspensia-online/article/il-censimento-della-crisi-economica-negli-stati-uniti.

<sup>25</sup> Usda, *Us access to affordable and nutritious food* cit.

<sup>26</sup> Coppola, Alessandro, *Organizzare il ghetto: l'invenzione delle politiche di quartiere nell'America degli anni sessanta*, in «Queste Istituzioni», XXXVIII, gennaio-giugno 2011, 160-161, pp. 206-225.

<sup>27</sup> Per una storia delle *Dietary Guidelines* cfr. Nestle, Marion, *Food Politics. How the Food Industry Influences Nutrition and Health*, University of California Press, Berkeley-Los Angeles-London 2007.

<sup>28</sup> Dietz, William H., *Does Hunger Cause Obesity?*, in «Pediatrics», XCV, maggio 1995, 5, pp. 766-767.

<sup>29</sup> Institute of Medicine e National Research Council, *The Public Health Effects of Food Desert* cit.

<sup>30</sup> Mari Gallagher Research & Consulting Group, *Examining the Impact of Food Deserts on Public Health in Chicago*, Chicago 2006.

<sup>31</sup> Cfr. il sito del Center for Disease Control and Prevention, [www.cdc.gov](http://www.cdc.gov).

<sup>32</sup> Mari Gallagher Research & Consulting Group, *Examining the Impact of Food Deserts on Public Health in Chicago* cit.

<sup>33</sup> Mari Gallagher Research & Consulting Group, *Examining the Impact of Food Deserts on Public Health in Detroit*, Chicago 2007.

<sup>34</sup> Un'altra ricerca, in California, ha dato risultati simili: cfr. California Center for Public Health Advocacy, UCLA Center for Health Policy Research e PolicyLink, *Designed for Disease: The Link Between Local Food Environments and Obesity and Diabetes*, 2008.

<sup>35</sup> Usda, *Us access to affordable and nutritious food* cit. Cfr. Bitler, Marianne e Haider, Steven J., *An Economic View of Food Deserts in the United States*, in «Journal of Policy Analysis and Management», XXX, inverno 2011, 1, pp. 153-176; Drewnowski, Adam, Aggorwal, Anju e Moudon, Anne Vernez, *The Supermarket Gap: How to Ensure Equitable Access to Affordable, Healthy Foods*, University of Washington Center for Public Health Nutrition, 2010, consultabile in versione pdf sul sito <http://depts.washington.edu/uwcpnh/reports/cphnbnr051910.pdf>.

<sup>36</sup> Winne, *Closing the Food Gap* cit., p. 104.

<sup>37</sup> Ivi, pp. 105-106.

<sup>38</sup> Ivi, p. 106.

<sup>39</sup> Job and Opportunities Task Force, *Overpriced and Underserved* cit.

<sup>40</sup> Institute of Medicine e National Research Council, *The Public Health Effects of Food Desert* cit.

<sup>41</sup> Coppola, Alessandro, *From Exclusion to Empowerment: Social Capital and the Renewal of Urban Democracy*, Johns Hopkins

University, Baltimore 2009, International Fellowship in Urban Studies Program, Final Report.

<sup>42</sup> Severson, Kim, *Los Angeles Stages a Fast Food Intervention*, in «The New York Times», 12 agosto 2008.

<sup>43</sup> Voisin, Sarah L., *Chocolate milk stirs controversy in schools*, in «The Washington Post», 7 aprile 2011.

<sup>44</sup> Office of the Food Policy Coordinator (Fpc), New York City, *Ceo Internal Program Review Summary*, consultabile in versione pdf sul sito [http://www.nyc.gov/html/ceo/downloads/pdf/fpc\\_prr.pdf](http://www.nyc.gov/html/ceo/downloads/pdf/fpc_prr.pdf).

<sup>45</sup> Associated Press, *Truck brings grocery store to Detroit neighborhoods*, 13 agosto 2009.

<sup>46</sup> Institute of Medicine e National Research Council, *The Public Health Effects of Food Desert* cit.

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> Rundle, Andrew, Neckerman, Kathryn M., Freeman, Lance, Lovasi, Gina S., Purciel, Marnie, Quinn, James, Richards, Catherine, Sircar, Neelanjane Weiss Christopher, *Neighborhood Food Environment and Walkability predict obesity in New York City*, in «Environmental Health Perspectives», CXVII, marzo 2009, 3, pp. 442-447.

<sup>49</sup> Usda, *Us access to affordable and nutritious food* cit.

## Capitolo VII

<sup>1</sup> White House Task Force on Childhood Obesity, Report to the President, *Solving the problem of childhood obesity within a generation*, Executive Office of the President of the United States, Washington DC, maggio 2010.

<sup>2</sup> Allevamenti industriali su larga scala.

<sup>3</sup> Sugli *stock-yards* della Chicago dei primi del Novecento impossibile non rimandare a Upton, Sinclair, *The Jungle*, Barnes & Nobles Classics, New York 2003.

<sup>4</sup> Philpott, Tom, *The History of Urban Agriculture Should Inspire Its Future*, in «Grist», 3 agosto 2010, consultabile sul sito [www.grist.org](http://www.grist.org).

<sup>5</sup> Lawson, Laura J., *City Bountiful: A Century of Community Gardening in America*, University of California Press, Berkeley 2005.

<sup>6</sup> Ivi, p. 29.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> Ivi, p. 55.

<sup>9</sup> Ivi, p. 78.

<sup>10</sup> Cfr. il filmato di propaganda *Victory Gardens*, prodotto dal Dipartimento dell'Agricoltura nel corso della Seconda guerra mondiale, disponibile sul sito [http://www.archive.org/details/victory\\_garden](http://www.archive.org/details/victory_garden).

<sup>11</sup> Winne, Mark, *Closing the Food Gap: Resetting the Table in the Land of Plenty*, Beacon Press, Boston 2008, p. 5.



<sup>12</sup> Reynolds, Richard, *On Guerrilla Gardening: A Handbook for Gardening without Boundaries*, Bloomsbury, London 2008, p. 75.

<sup>13</sup> Lawson, *City Bountiful* cit.

<sup>14</sup> Furman Center for Real Estate and Urban Policy, *Housing Policy in New York City: A Brief History*, Occasional papers, New York City 2001.

<sup>15</sup> Lawson, *City Bountiful* cit.

<sup>16</sup> Sul caso di Philadelphia cfr. Kaufman, Jerry e Bailkey, Martin, *Farming Inside Cities: Entrepreneurial Urban Agriculture in the United States*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, settembre 2000.

<sup>17</sup> Furman Center for Real Estate and Urban Policy, *Housing Policy in New York City* cit.

<sup>18</sup> Sul caso del Bronx cfr. Sclavi, Marianella, *La signora va nel Bronx*, Bruno Mondadori, Milano 2006; Jonnes, Jill, *South Bronx Rising: The Rise, Fall, and Resurrection of an American City*, Fordham, New York 2002.

<sup>19</sup> Oltre a Lawson, *City Bountiful* cit., cfr. anche Smith, Christopher M. e Kurtz, Hilda E., *Community Gardens and Politics of Scale in New York*, in «Geographical Review», XCIII, aprile 2003, 2, pp. 193-212.

<sup>20</sup> Sul tema dei movimenti per la giustizia alimentare cfr. Alkon, Alison Hope e Agyeman, Julian (a cura di), *Cultivating Food Justice. Race, Class and Sustainability*, The MIT Press, Cambridge (Mass.)-London 2011.

<sup>21</sup> Mill Creek Farm, *Annual Report 2008*, consultabile in versione pdf sul sito <http://www.millcreekurbanfarm.org/sites/default/files/FINAL%20annual%20report%202008.pdf>.

<sup>22</sup> Cfr. Guthman, Julie, *Bringing good food to others: investigating the subjects of alternative food practice*, in «Cultural Geographies», XV, ottobre 2008, 4, pp. 431-447; Ead., *If They Only Knew: The Unbearable Withness of Alternative Food*, in Alkon e Agyeman, *Cultivating Food Justice* cit., pp. 263-282; DuPuis, E. Melanie, Harrison, Jill Lindsey e Goodman, David, *Just Food?*, in Alkon e Agyeman, *Cultivating Food Justice* cit., pp. 283-308.

<sup>23</sup> Briggs, Suzanne, Fisher, Andy, Lott, Megan, Miller, Stacy e Tessman, Nell, *Real Food, Real Choice. Connecting SNAP Recipients with Farmers Markets*, Food Security Coalition & Farmers Market Coalition, giugno 2010.

## Capitolo VIII

<sup>1</sup> Cfr. Community Food Security Coalition, *Urban Agriculture and Community Food Security in the United States: Farming from the City Center to the Urban Fringe*, Rapporto, ottobre 2003.

<sup>2</sup> Mogk, John E., *Promoting Urban Agriculture as an Alternative*

*Land Use for Vacant Properties in the City of Detroit: Benefits, Problems and Proposals for a Regulatory Framework for Successful Land Integration*, Paper, Wayne State University Law School, Detroit 2009, consultabile in versione pdf sul sito [http://law.wayne.edu/pdf/urban\\_agriculture\\_policy\\_paper\\_mogk.pdf](http://law.wayne.edu/pdf/urban_agriculture_policy_paper_mogk.pdf).

<sup>3</sup> Voigt, Kate A., *Pigs in the Backyard or the Barnyard: Removing Zoning Impediments to Urban Agriculture*, in «Boston College Environmental Affairs Law Review», XXXVIII, 2011, 2, pp. 537-566.

<sup>4</sup> Bhattacharje, Riya, *Urban Farming Rules Pass: Your Neighbor May Now Have Eight Chickens in the Yard Next to Your Bed*, in «Slog», 16 agosto 2010, consultabile sul sito <http://slog.thestranger.com/slog/archives/2010/08/16/urban-farming-rules-pass-your-neighbor-may-now-have-five-chickens-in-the-yard-next-to-your-bed>.

<sup>5</sup> *America's Premier Urban Farmer Is San Francisco's Mayor Gavin Newsom*, San Francisco Citizen, 23 marzo 2010, consultabile sul sito <http://sfcitizen.com/blog/2010/03/23/americas-premier-urban-farmer-is-san-franciscos-mayor-gavin-newsom/>.

<sup>6</sup> Smith, Mariel, *Big Apple Lifts Beekeeper Ban*, in «Associated Press», 16 marzo 2010.

<sup>7</sup> Raffles, Hugh, *Sweet Honey on the Block*, in «The New York Times», 6 luglio 2010.

<sup>8</sup> Chilometro zero.

<sup>9</sup> Rimandiamo in particolare a: *The Omnivore's Dilemma: A Natural History of Four Meals*, Penguin Press, New York 2006 e a *In Defense of Food: An Eater's Manifesto*, Penguin Press, New York 2008.

<sup>10</sup> Sull'evoluzione dell'industria e delle politiche alimentari in america cfr. Nestle, Marion, *Food Politics. How the Food Industry Influences Nutrition and Health*, University of California Press, Berkeley-Los Angeles-London 2007 e Holt Giménez, Eric, *Food security, food justice, or food sovereignty: crisis, food movements and regimes change*, in Alkon e Ageyman, *Cultivating Food Justice* cit., pp. 309-330.

<sup>11</sup> Pollan, Michael, *Farmer in Chief*, in «The New York Times Magazine», 9 ottobre 2008.

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> Shuman, Michael, «*Import Replacement*», in Wheeler, Stephen M. e Beatley, Timothy (a cura di), *The Sustainable Urban Development Reader*, Routledge, New York 2009, pp. 171-178.

<sup>23</sup> Community Food Security Coalition, *Urban Agriculture and Community Food Security in the United States* cit.

<sup>24</sup> United States Department of Agriculture (Usda), *Local Food Systems. Concepts, Impacts, and Issues*, Economic Research Report, 97, maggio 2010.

<sup>25</sup> Mogk, *Promoting Urban Agriculture as an Alternative Land Use for Vacant Properties in the City of Detroit* cit.

<sup>26</sup> Citato in Usda, *Local Food Systems* cit.

<sup>27</sup> Cfr. *ibid.*

<sup>28</sup> Cfr. Viljoen, André (a cura di), CPULs. *Continuous Productive Urban Landscapes. Designing Urban Agriculture for Sustainable Cities*, Architectural Press, London 2005.

<sup>29</sup> Owen, David, *Green Metropolis: Why Living Smaller, Living Closer, and Driving Less Are Keys to Sustainability*, Riverhead Books, New York 2009.

<sup>30</sup> Food and Agriculture Organization (Fao), *Growing Greener Cities*, Roma 2010.

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> Usda, *Local Food Systems* cit. Cfr. anche Shuman, «*Import Replacement*» cit.

<sup>33</sup> Mogk, *Promoting Urban Agriculture as an Alternative Land Use for Vacant Properties in the City of Detroit* cit.

<sup>34</sup> Cfr. Girardet, Herbert, «*The Metabolism of Cities*», in Wheeler e Beatley, *The Sustainable Urban Development Reader* cit., pp. 125-132.

<sup>35</sup> Mougeot, Luc J.A., *Urban Agriculture: Definition, Presence, Potentials and Risks*, Resource centres on urban agriculture and food security, 2005.

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> Deelstra, Tjeerd e Girardet, Herbert, *Urban agriculture and sustainable cities*, Resource centres on urban agriculture and food security, 2005.

<sup>38</sup> *Ibid.*

<sup>39</sup> Mogk, *Promoting Urban Agriculture as an Alternative Land Use for Vacant Properties in the City of Detroit* cit.

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> Community Food Security Coalition, *Urban Agriculture and Community Food Security in the United States* cit.

<sup>42</sup> Royte, Elizabeth, *Street Farmer*, in «New York Times Magazine», 1 luglio 2009.

<sup>43</sup> Bybee, Roger, *Growing Power in an Urban Food Desert: Will Allen Is Bringing Farming and Fresh Foods back into City*

*Neighborhoods*, in «Yes! Magazine», 13 febbraio 2009, consultabile sul sito <http://www.yesmagazine.org/issues/food-for-everyone/growing-power-in-an-urban-food-desert>.

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> Cfr. *ibid.*

## Capitolo IX

<sup>1</sup> Cfr. a proposito Popper, Frank e Popper, Deborah, *The Road to Right-Size Cities: What post-industrial cities can learn from rural America about smart shrinking*, in «Yes! Magazine», 16 novembre 2010, consultabile sul sito <http://www.yesmagazine.org/planet/the-road-to-right-size-cities>.

<sup>2</sup> Coppola, Alessandro, *MetroAmerica: la città e la Grande Recessione*, in «Aspenia», 51, dicembre 2010.

<sup>3</sup> National Vacant Properties Campaign, *Vacant Properties: The True Costs to Communities*, Rapporto, agosto 2005.

<sup>4</sup> Ivi, p. 7.

<sup>5</sup> Kelling, George L. e Wilson, James Q., *Broken Windows: The Police and the Neighborhood Safety*, in «The Atlantic», marzo 1982.

<sup>6</sup> Cfr. Schilling, Joseph M. e Friedman, Naomi, *The Revitalization of Vacant Properties: Richmond, Virginia Case Study*, International City/County Management Association, Washington DC 2002; Virginia Office of Local Initiatives Support Corporation (Lisc), *The Ripple Effect: Economic Impacts of Targeted Community Investments*, Richmond 2005.

<sup>7</sup> National Vacant Property Campaign, *Vacant Properties* cit.

<sup>8</sup> Kellog, Alex P., *Detroit shrinks itself, historic homes and all*, in «The Wall Street Journal», 14 maggio 2010.

<sup>9</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> Wachter, Susan, *The Determinants of Neighborhood Transformations in Philadelphia. Identification and Analysis: The New Kensington Pilot Study*, The Wharton School, University of Pennsylvania, Philadelphia 2005, consultabile sul sito in versione pdf [http://kabaffiliates.org/uploadedFiles/KAB\\_Affiliates.org/Wharton%20Study%20NK%20final.pdf](http://kabaffiliates.org/uploadedFiles/KAB_Affiliates.org/Wharton%20Study%20NK%20final.pdf).

<sup>11</sup> Kent State University, Center for public administration and public policy, *Sustainable Infrastructure in Shrinking Cities: Options for the Future*, Cleveland 2005.

<sup>12</sup> Cfr. Dye, Thomas, *Government Finances in Declining Central Cities*, in «Publius», XIV, 1984, 2, pp. 21-29.

<sup>13</sup> Koziol, Matthias, *Dismantling Infrastructure*, in Oswalt, Philipp

(a cura di), *Shrinking Cities*, vol. II, *Interventions*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern 2006, pp. 76-79.

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> The American Institute of Architects, *Leaner, Greener Detroit*, Rapporto, Detroit, 30 ottobre-1 novembre 2008.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Thomas Jefferson citato in Sioli, Marco, *Metropoli e natura sulle frontiere americane. Dalle non-città indiane alla città di Thoreau, dalle metropoli industriali alla città ecologica*, Franco Angeli, Milano 2003, pp. 14-15.

<sup>18</sup> Thoreau, Henry D., *Walden, ovvero la vita nei boschi*, Mondadori, Milano 1970.

<sup>19</sup> Hall, Peter G., *Cities of Tomorrow*, Blackwell, Oxford 1996.

<sup>20</sup> Wright, Frank Lloyd, *La città vivente*, Einaudi, Torino 1991, p. 29.

<sup>21</sup> Ivi, p. 80.

<sup>22</sup> Cfr. Hall, *Cities of Tomorrow* cit.; Talen, Emily, *New Urbanism and American Planning: The conflict of Cultures*, Routledge, New York 2005; Fishman, Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, The MIT Press, Cambridge (Mass.) 1982; Le Corbusier, *The City of Tomorrow and Its Planning*, The MIT Press, Cambridge (Mass.) 1945.

<sup>23</sup> Fishman, *Urban Utopias in the Twentieth Century* cit.

<sup>24</sup> Schwarz, Terry, *The Cleveland Land Lab Experiments for a City in Transition*, in Rugare, Steve e Schwarz, Terry (a cura di), *Cities Growing Smaller*, Kent State University's Cleveland Urban Design Collaborative, Cleveland 2008, pp. 71-84.

<sup>25</sup> Gilles, Clement, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2005.

<sup>26</sup> Rugare e Schwarz (a cura di), *Cities Growing Smaller* cit.

<sup>27</sup> Armbrorst, Tobias, D'Oca, Daniel e Georgeen, Theodore, *IMPROVE YOUR LOT!*, in Rugare e Schwarz (a cura di), *Cities Growing Smaller* cit., pp. 45-64. Con New Suburbanism si intende anche una tendenza alla riforma sostenibile del suburbio, cfr. Kotkin, Joel, *The New Suburbanism. A realist's guide to the American Future*, The Planning Centre, Costa Mesa (Ca.) 2005.

<sup>28</sup> Armbrorst et al., *IMPROVE YOUR LOT!* cit., pp. 45-46.

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> Kent State University's Cleveland Urban Design Collaborative, *Re-imagining Cleveland, Vacant Land Reuse Pattern Book*, Cleveland (Ohio) 2008.

<sup>31</sup> Sul tema dei problemi fiscali determinati dall'abbandono degli immobili e dei terreni cfr. Bowman, Ann O'M e Pagano, Michael A., *Terra Incognita. Vacant Land and Urban Strategies*, Georgetown University Press, Washington DC 2004.

<sup>32</sup> Frank, Alexander S., *Land Bank Authorities: A Guide for the Creation and Operation of Local Land Banks*, Local Initiatives Corporation, New York 2005.

<sup>33</sup> Doehler-Behzadi, Marta, *The Shrinking and Perforated City*, in Oswalt (a cura di), *Shrinking Cities* cit.

<sup>34</sup> Wachter, *The Determinants of Neighborhood Transformations in Philadelphia* cit.

<sup>35</sup> Cepl, Jasper, *Oswald Mathias Ungers's Urban Archipelago for Shrinking Berlin*, in Oswalt (a cura di), *Shrinking Cities* cit., p. 187.

<sup>36</sup> Ungers, Oswald Mathias, Koolhaas, Rem, Rieman, Peter, Kollhoff, Hans e Ovaska, Artur, *Le città nella città. Proposte della Sommerakademie per Berlino*, in «Lotus International», 19, giugno 1978, pp. 82-97.

<sup>37</sup> Cfr. *ibid.*

<sup>38</sup> Ivi, p. 85.

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> Ivi, p. 90.

<sup>42</sup> Cepl, *Oswald Mathias Ungers's Urban Archipelago for Shrinking Berlin* cit.

<sup>43</sup> Taylor, Frederick, *Dresda, 13 febbraio 1945. Tempesta di fuoco su una città tedesca*, Mondadori, Milano 2005.

<sup>44</sup> Sul tema del *planned shrinkage* nella New York degli anni Settanta dello scorso secolo cfr. Oser, Alan S., *Starr's Exit From Beame Administration Marks the End of a Hectic Era*, in «The New York Times», 16 settembre 1976; Wallace, Deborah e Wallace, Rodrick, *A Plague on Your Houses: How New York Was Burned down and National Public Health Crumbled*, Verso, New York 2002. Cfr. anche Fowler, Glenn, *Starr's 'Shrinkage' Plan for City Slums is Denounced*, in «The New York Times», 11 febbraio 1976.

<sup>45</sup> Mocerì, Toni, *Devil's Night*, in Oswalt, Philipp (a cura di), *Shrinking Cities, Working Papers: Detroit*, marzo 2004, pp. 71-84, consultabile in versione pdf sul sito [http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pdfs/WP-Band\\_III\\_Detroit.pdf](http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pdfs/WP-Band_III_Detroit.pdf).

<sup>46</sup> Waldheim, Charles e Santos-Munné, Marili, *Decamping Detroit*, in Daskalakis, Georgia, Waldheim, Charles e Young, Jason (a cura di), *Stalking Detroit*, Actor, Barcelona 2001.

<sup>47</sup> Al momento della scrittura di questo capitolo, muoveva i primi passi il cosiddetto Detroitworks Project (cfr. il sito <http://detroitworksproject.com>), vale a dire il processo di elaborazione del *Detroit Strategic Framework Plan*. Cfr. a questo proposito: Annunziata, Sandra, *Il Detroit Work Project: interventi strategici a base di quartiere*, in «Urbanistica Informazioni», 239, 2011.

<sup>48</sup> The American Institute of Architects, *Leaner, Greener Detroit* cit.

<sup>49</sup> Oswalt (a cura di), *Shrinking Cities* cit.

<sup>50</sup> Tumber, Catherine, *Small, Green, and Good: The Role of Neglected Cities in a Sustainable Future*, in «The Boston Review», marzo-aprile 2009.

<sup>51</sup> Cfr. il sito <http://www.hantzfarmsdetroit.com/>.

<sup>52</sup> Tumber, *Small, Green, and Good* cit.

<sup>53</sup> The American Institute of Architects, *Leaner, Greener Detroit* cit.

<sup>54</sup> Tumber, *Small, Green, and Good* cit.

<sup>55</sup> The American Institute of Architects, *Leaner, Greener Detroit* cit.

<sup>56</sup> Schilling, Joseph e Logan, Jonathan, *Greening the Rustbelt: A Green Infrastructure Model for Right Sizing the City America's Shrinking Cities*, in «Journal of the American Planning Association», VII, 2008, 4, pp. 451-466.

<sup>57</sup> The American Institute of Architects, *Leaner, Greener Detroit* cit.

<sup>58</sup> Un buon esempio di scetticismo è offerto dal reverendo Jesse Jackson. Cfr. inoltre Winter, Michael, *We need industrialization, not farming*, in «USA Today», 7 settembre 2010.

<sup>59</sup> Mallach, Alan, *Facing the Urban Challenge: Reimagining Land Use in America's Distressed Older Cities – The Federal Policy Role*, The Brookings Institution, Washington DC 2010.

<sup>60</sup> *Ibid.*

<sup>61</sup> Fra attivisti e planner dello *shrinkage* ci si riferisce spesso al programma di *relocation* portato avanti contestualmente al progetto di rigenerazione nell'East Side della città di Baltimore come a una best practice che, tuttavia, non pare facilmente replicabile. Cfr. il sito <http://www.eastbaltimorerevitalization.org>.

<sup>62</sup> Mallach, *Facing the Urban Challenge* cit.

<sup>63</sup> *Ibid.*

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> Doehler-Behzadi, *The Shrinking and Perforated City* cit., pp. 214-217.

<sup>66</sup> In Oswalt (a cura di), *Shrinking Cities* cit.

<sup>67</sup> Mallach, *Facing the Urban Challenge* cit.

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> Aureli, Pier Vittorio, *Toward the Archipelago*, in «Log», inverno 2008, 11, pp. 91-119.

<sup>70</sup> Sul concetto di sostenibilità rimando a Bee, Michele, *Senza alcun bisogno. Dall'autosufficienza alla sostenibilità*, Pensa Multimedia, Lecce 2010.

<sup>71</sup> Notevole è la comunanza di temi e di approcci fra il dibattito sullo *smart-shrinkage* e le tendenze della cosiddetta «decrescita» e delle «transition towns». Cfr. in particolare: Latouche, Serge, *Come*

si esce dalla società dei consumi. *Corsi e percorsi della decrescita*, Bollati Boringhieri, Torino 2011 e Hopkins, Rob, *The Transition Handbook: From oil dependency to local resilience*, Green Books, Totnes 2008.

<sup>72</sup> Boggs, James, *Rebuilding Detroit: An Alternative to the Casino*, in Oswalt (a cura di), *Shrinking Cities, Working Papers: Detroit* cit., pp. 99-101, consultabile in versione pdf sul sito [http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pdfs/WP-Band\\_III\\_Detroit.pdf](http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pdfs/WP-Band_III_Detroit.pdf).

<sup>73</sup> In Oswalt (a cura di), *Shrinking Cities* cit.

<sup>74</sup> Cfr. Coppola, Alessandro, *From Urban Renewal to the Shrinkage Culture? New Planning Policies in the American Rust-Belt*, Paper presentato alla XIII Conferenza della Società Italiana degli Urbanisti, "Città e crisi globale", Roma, febbraio 2010.





## INDICI



## INDICE DEI NOMI

Abbot, Carl, 205.  
Aggorwal, Anju, 214.  
Agnew, Spiro, 90.  
Agyeman, Julian, 216-7.  
Alkon, Alison Hope, 216-7.  
Allen, Will, 168-9, 171.  
Anderson, Nels, 59, 208.  
Apple, Raymond W., 209.  
Armborst, Tobias, 220.  
Aureli, Pier Vittorio, 222.  
  
Bailkey, Martin, 216.  
Banham, Reyner, 212.  
Baniston, Ian, 56, 59, 64, 67-8.  
Barker, Paul, 212.  
Bauman, John F., 209.  
Beatley, Timothy, 218.  
Beauregard, Robert, 40, 48, 206-7.  
Bee, Michele, 222.  
Bhattacharje, Riya, 217.  
Biles, Roger, 209.  
Bitler, Marianne, 213.  
Bloomberg, Michael, 127.  
Bluestone, Barry, 33-4, 205.  
Body-Gendrot, Sophie, 204.  
Boggs, James, 201, 212, 223.  
Bowman, Ann O'M, 220.  
Briggs, Suzanne, 216.  
Buffet, Warren, 47.

Bullard, Robert D., 208.  
Burgess, Ernest, 38.  
Burnham, Daniel, 74.  
Burns, Edward, 211.  
Bybee, Roger, 218.  
Byles, Jeff, 209.  
  
Cafaro, famiglia, 15.  
Carnegie, famiglia, 11.  
Casner, Andrew, 173-4.  
Cayton, Horas R., 207.  
Cepl, Jasper, 221.  
Charles, Ray, 61.  
Chini, Abdol R., 209-10.  
Christy, Liz, 135.  
Clarke, Tyler, 53, 68, 71.  
Clinton, Bill, 105.  
Coné, Jacques, 204.  
Coppola, Alessandro, 205-8, 210-2, 214, 219, 222-3.  
Cornfield, Daniel B., 211.  
  
Daskalakis, Georgia, 221.  
D'Avignon, Bill, 25, 50, 52, 54, 208.  
D'Costa, Anthony P., 203.  
De Bortolo, famiglia, 15.  
Deelstra, Tjeerd, 218.  
Dennis, Sandy, 36.  
Denton, Nancy A., 207.

- D'Eramo, Marco, 209.  
 Dietz, William H., 214.  
 D'Oca, Daniel, 220.  
 Doehler-Behzadi, Marta, 221-2.  
 Drake, St. Clair, 207.  
 Drewnowski, Adam, 214.  
 DuPuis, E. Melanie, 216.  
 Durr, Kennet, 210.  
 Dye, Thomas, 178, 219.  
  
 Ehrenreich, Barbara, 211.  
 Eisenhower, Dwight David, 16.  
 Estall, Robert, 204-5.  
  
 Fainstein, Susan S., 209, 212.  
 Fee, Elisabeth, 211.  
 Felkner, John, 206.  
 Fellowes, Matt, 213.  
 Finnerty, Thomas A. jr., 24, 52, 58, 208.  
 Fisher, Andy, 216.  
 Fishman, Robert, 205, 220.  
 Florida, Richard, 70, 104, 208, 212.  
 Fowler, Glen, 221.  
 Ford, Gerald Rudolph, 139.  
 Ford, Henry II, 101.  
 Frank, Alexander S., 221.  
 Freeman, Lance, 215.  
 Frey, William H., 205, 207.  
 Friedman, Naomi, 219.  
  
 Gainer, Michael, 77-84, 87.  
 Gans, Herbert, 206, 210.  
 Garbaye, Romain, 204.  
 Garreau, Joel, 207.  
 Georgeen, Theodore, 220.  
 Giedion, Siegfried, 209.  
 Gilles, Clement, 220.  
 Girardet, Herbert, 218.  
 Giuliani, Rudolph, 141.  
 Goldfield, David R., 204.  
 Goodman, David, 216.  
 Greenwald, Carol, 203.  
 Guthman, Julie, 216.  
  
 Hachworth, Jason, 212.  
 Haider, Steven J., 213.  
 Hall, Peter G., 104-5, 210, 212, 220.  
 Hamilton, Harry, 60.  
 Harrison, Bennett, 33-4, 205.  
 Harrison, Jill Lindsey, 216.  
 Harvey, David, 90, 93-4, 100, 104, 211-2.  
 Hiller, Arthur, 205.  
 Hirsch, Arnold R., 210.  
 Hobbs, Frank, 28, 204-5.  
 Hollander, Justin B., 207.  
 Holt Giménez, Eric, 217.  
 Hopkins, Rob, 223.  
 Howard, Ebenezer, 182.  
 Hoyt, Homer, 205.  
  
 Jackson, Jesse, 222.  
 Jacob, Jane, 210.  
 Jefferson, Thomas, 180, 186, 220.  
 Johnson, Lyndon Baines, 44, 117.  
 Jonnes, Jill, 216.  
  
 Kasarda, John D., 206, 211.  
 Katznelson, Ira, 205.  
 Kaufman, Jerry, 216.  
 Kellerman, George, 36-7, 44.  
 Kellerman, Gwen, 36-7, 44.  
 Kelling, George L., 177, 219.  
 Kellog, Alex P., 219.  
 Kennedy, John Fitzgerald, 44, 61, 117.  
 King, Martin Luther, 90.  
 Koch, Edward, 140.  
 Kollhoff, Hans, 220.  
 Koolhaas, Rem, 208, 221.  
 Kotkin, Joel, 221.  
 Koziol, Matthias, 219.  
 Kraus, Dorie, 203.  
 Krusciov, Nikita, 39.  
 Kurtz, Hilda E., 216.  
  
 Latouche, Serge, 221.

- Lawson, Laura, 132, 215-6.  
 Le Corbusier, 220.  
 Lee, Spike, 172.  
 Lehman, Nicholas, 206.  
 Leigh, Nancey Green, 210.  
 Lemmon, Jack, 36.  
 Levine, Marc, 94, 211.  
 Linkon, Sherry Lee, 19, 203-4.  
 Linneman, Peter D., 212.  
 Lockwood, Charles, 209-10.  
 Logan, Jonathan, 222.  
 London, James, 64-7.  
 Longworth, Richard, 34, 205.  
 Lott, Megan, 216.  
 Lovasi, Gina S., 215.  
 Lyall, Katharine, 211.  
  
 Mallach, Alan, 197, 222.  
 Maragall, Pasqual, 88-9.  
 Martin, Darwin D., 75.  
 Massey, Douglas S., 207.  
 McKelvey, George, 23.  
 Mendelsohn, Erich, 74.  
 Metzgar, Jack, 15, 17, 203-4.  
 Metzger, John T., 206.  
 Mies van der Rohe, Ludwig, 90.  
 Miller, Stacy, 216.  
 Mocerì, Toni, 221.  
 Mogk, John E., 216, 218.  
 Moore, Michael, 72.  
 Morrison, Hunter, 51-2, 54, 56.  
 Moudon, Anne Vernez, 214.  
 Mougeot, Luc J.A., 218.  
  
 Nash, Gerald D., 205.  
 Neckermann, Kathryn M., 215.  
 Nestle, Marion, 214, 217.  
 Newman, Paul, 45.  
 Nicolaides, Becky M., 205.  
 Nixon, Richard Milous, 39, 44,  
     90, 117, 139.  
 Noga, Padre, 6, 9-10, 57.  
 Nouvel, Jean, 62.  
 Nye, Joseph S. jr., 206.  
  
 Obama, Barack, 157, 177.  
 Obama, Michelle, 130.  
 Olmsted, Frederik Law, 69, 75-  
     6.  
 Oser, Alan S., 221.  
 Oswalt, Philipp, 192, 210, 212,  
     219, 221-3.  
 Ouroussoff, Nicolai, 74, 209.  
 Ovaska, Arthur, 221.  
 Owen, David, 163, 218.  
  
 Pagano, Michael A., 220.  
 Park, Willis, 60.  
 Pasha, Ginny, 208.  
 Patterson, Lynn M., 210.  
 Patterson, Scott, 207.  
 Peacefull, Leonard, 204.  
 Pei, Ieoh Ming, 101.  
 Perry, David C., 205.  
 Perry, Jan, 127.  
 Peterson, Paul E., 211.  
 Petrie, Daniel, 207.  
 Philpott, Tom, 215.  
 Piccinato, Giorgio, 210.  
 Polèse, Mario, 211.  
 Pollan, Michael, 154-9, 163-4,  
     217.  
 Popper, Deborah, 219.  
 Popper, Frank, 219.  
 Price, Cedric, 212.  
 Purciel, Marnie, 215.  
 Putnam, Robert, 207.  
  
 Quinn, James, 215.  
  
 Raffles, Hugh, 217.  
 Reagan, Ronald Wilson, 44.  
 Reed, Adolph, 207.  
 Reynolds, Richard, 135, 216.  
 Richards, Catherine, 215.  
 Richardson, Henry, 74-5.  
 Rieman, Peter, 221.  
 Roosevelt, Franklyn Delano,  
     133.  
 Roth, Philip, 45, 207.

- Royte, Elizabeth, 218.  
 Rugare, Steve, 220.  
 Rundle, Andrew, 215.  
 Russo, John, 19, 203-4.  
 Rybczynski, Witold, 212.  
  
 Safford, Sean, 203.  
 Safire, Williams, 206.  
 Santos-Munné, Marili, 221.  
 Schaefer, William Donald, 90-2.  
 Schilling, Joseph M., 219, 222.  
 Schwarz, Terry, 220.  
 Sclavi, Marianella, 216.  
 Severson, Kim, 215.  
 Shopes, Linda, 211.  
 Shuman, Michael, 218.  
 Simon, David, 211.  
 Sioli, Marco, 220.  
 Sircar, Neelanjan, 215.  
 Slanina, John, 4-5, 59, 68.  
 Smith, Christopher M., 216.  
 Smith, Mariel, 217.  
 Smith, Neil, 207.  
 Soros, George, 99.  
 Starr, Roger, 191.  
 Stegner, Wallace, 32, 205.  
 Stephens, David T., 19-20, 204.  
 Stern, Richard, 211.  
 Sternberg, Adam, 210.  
 Stoop, Nicole, 28, 204-5.  
 Sugrue, Thomas J., 206, 212.  
 Sullivan, Louis, 74-5.  
 Sullivan, Richard, 12.  
 Szylvion, Kristin, 209.  
  
 Talen, Emily, 205, 209, 220.  
 Tattersall, Amanda, 211.  
 Taut, Bruno, 74.  
 Teaford, Jon C., 101, 212.  
 Tessman, Nell, 216.  
 Thatcher, Margaret, 105.  
 Thoreau, Henry D., 181, 220.  
 Toral, Jorge, 183.  
 Traficant, Jim, 23, 51, 71.  
 Tumber, Catherine, 222.  
  
 Turner, Lowell, 211.  
 Tylor, Frederick, 221.  
  
 Ullman, Edward L., 29-30, 204.  
 Ungers, Oswald Mathias, 188-9, 191, 193, 221.  
 Upton, Sinclair, 215.  
  
 Vaux, Calvert, 76.  
 Viljoen, André, 218.  
 Vindevogel, Franck, 204.  
 Voigt, Kate A., 217.  
 Voisin, Sarah L., 215.  
 Vojnovic, Igor, 205.  
 Von Hoffman, Alexander, 206.  
  
 Wachter, Susan, 219, 221.  
 Wacquant, Loïc, 207.  
 Wade, John J., 74.  
 Waldheim, Charles, 221.  
 Wallace, Deborah, 221.  
 Wallace, Rodrick, 221.  
 Ward, Dennis, 207.  
 Ward, Stephen V., 210.  
 Waters, John, 94.  
 Watkins, Alfred J., 205.  
 Weiss, Christofer, 215.  
 Wes, Janz, 209.  
 Wheeler, Stephen M., 218.  
 Whyte, William H., 41, 206.  
 Williams, Jay, 25, 69-70, 204, 208.  
 Wilson, James Q., 177, 219.  
 Wilson, William Julius, 45-6, 96, 207.  
 Winne, Mark, 111-5, 122-3, 134, 213, 215.  
 Winter, Michael, 222.  
 Wright, Frank Lloyd, 75, 181-3, 220.  
  
 Yeoman, Barry, 22, 204.  
 Young, Coleman, 102-3.  
 Young, Jason, 221.  
  
 Zeidman, Linda, 211.

## INDICE DEI LUOGHI

- Africa, 163.  
 Alabama, 13.  
 Alaska, 159.  
 America, *vedi* Stati Uniti.  
 America latina, 163.  
 Arizona, 26, 29, 31, 47.  
 Asia, 163.  
 Atlanta, 77, 185.  
 Atlantico, oceano, 76, 88.  
 Austin, 70.  
 Baltimore, 11, 43, 88-101, 104,  
     107-8, 110, 113, 115, 125-6,  
     162, 222.  
 Bangladesh, 144.  
 Barcellona, 88.  
 Bedford Stuyvesant, 127, 172.  
 Belgio, 169.  
 Berkeley, 133.  
 Berlino, 187-90, 193.  
 Birmingham, 6.  
 Boardman, 9, 15-6, 25.  
 Boston, 35, 70, 88, 101.  
 Brewe Hill, 16.  
 Bronx, 135, 173, 187, 216.  
 Bronzeville, 45-6.  
 Brooklyn, 62, 69, 135, 139, 141,  
     143, 173, 187.  
 Buffalo, 31, 71, 73-5, 77, 79, 81,  
     83-4, 87, 106, 113.  
 Bushwick, 140, 173.  
 Calabria, 98.  
 California, 30, 32, 47, 69, 71,  
     133, 160, 181.  
 Camfield, 16.  
 Canada, 8, 73.  
 Canale Eire, 73, 76.  
 Canale San Lorenzo, 76.  
 Caraibi, 143.  
 Central Park, 36, 69.  
 Cheektowaga, 84.  
 Chesapeake Bay, 88.  
 Chicago, 11-2, 20, 29-30, 38, 43,  
     45-6, 58, 69-70, 119-22, 131,  
     170, 183, 188, 215.  
 Cina, 159.  
 Cleveland, v, 26, 31, 43, 101,  
     106, 109, 120, 159, 163, 178,  
     180, 182, 184, 200.  
 Colorado, 84.  
 Columbus, 70.  
 Coney Island, 61-2, 127.  
 Connecticut, 111.  
 Corktown, 102-3.  
 Denver, 29, 132.  
 Detroit, v-vi, 26, 30, 35, 43, 76,  
     85, 89, 92, 95, 101-3, 105, 109,  
     120-2, 128, 131, 159, 163, 167,  
     180, 182-3, 188, 190-201.  
 Dresda, v, 191.



East Harlem, 128-9.  
East New York, 141-3, 145-7,  
149, 171.  
Elba, 191.  
Europa, 109.

Flint, v, 72-3, 85, 167, 185.  
Florida, 30-2, 35, 47, 169.  
Friedrichstadt, 188.

Gary, 43.  
Georgia, 13.  
Germania, 155, 164, 179, 188.  
Gran Bretagna, 119.  
Grandi Laghi, 29, 73, 76, 196.  
Greensgrow, 149-50.

Hampden, 126.  
Harlem, 45, 127, 140, 187.  
Hartford, 111, 122-3.  
Hong Kong, 105.  
Houston, 35.

Idora Park, 60-6.  
Illinois, 13, 28, 88, 100.  
Indiana, 28.  
Inghilterra, 182.  
Inner Harbor, 91-4, 96, 98-100.  
Iowa, 34, 155.  
Irontown, 176.  
Irpinia, 13.  
Italia, 98.

Kensington, 150, 186.

Lackawanna, 84.  
Las Vegas, 31, 37.  
Lombardia, 98.  
Long Island, 26, 41.  
Los Angeles, 20, 29, 37, 70,  
126.  
Lower East Side, 135-6, 139-  
40.

Mahoning, fiume, 3.

Mahoning Valley, 21, 25-6, 70.  
Manchester, 105.  
Manhattan, 69, 129, 140, 187.  
Maryland, 90, 96-7, 111.  
Miami, 26.  
Michigan, 35, 47, 72, 100, 194,  
199.  
Michigan, lago, 171.  
Milano, 190.  
Mill Creek Park, 63, 69.  
Milwaukee, 168-70.  
Minnesota, 111.  
Mississippi, 13, 111.  
Missouri, 13, 28.  
Monti Appalachi, 11.  
Mosca, 39.

Nagasaki, v.  
Nebraska, 155.  
Nevada, 35, 47.  
Newark, 43, 45.  
New England, 29.  
New Jersey, 88.  
New Kensington, 186.  
New Orleans, v-vi, 62.  
Newton, 34.  
New York, Stato, 145, 149.  
New York City, 11, 20, 29-30,  
35-7, 41, 43-4, 62, 69, 71, 73,  
80, 83, 85, 88, 91-2, 113, 127-  
8, 130, 132, 135, 137-9, 141-2,  
144, 153, 159, 173-4, 183, 187-  
8, 191, 201, 221.  
Niagara, 74.  
North Carolina, 111.

Ohio, 3, 13, 25, 51, 56, 88, 176,  
194.

Pannonia, 13.  
Pearl Harbor, 17.  
Pennsylvania, 3, 8, 64, 125.  
Philadelphia, 30, 43, 85, 132,  
138-9, 149, 167, 178, 186-7.  
Phoenix, 29, 31, 37.

Pittsburgh, 18, 31, 61, 103, 167.  
Poletown, 102.  
Prospect Park, 69.

Queens, 143, 187.

Richmond, 177.

Saint Louis, 26, 132, 185.  
San Diego, 26.  
San Francisco, v, 29, 85, 152, 201.  
Scozia, 119.  
Seattle, 152.  
Smokey Hollow, 9.  
South Bronx, 127, 140, 159, 187,  
191.  
Stati Uniti, 13, 22, 28-9, 32-3, 37-  
8, 55, 58, 70, 73-6, 95, 98, 109,  
112, 117-20, 130-1, 158, 160,  
168, 180, 182.

Texas, 32, 35, 69.  
Toledo, 101.  
Tonawanda, 84.  
Toronto, 50.

Unione Sovietica, 164, 182.  
Upper East Side, 129.

Virginia, 22, 177.

Wall Street, 22, 51.  
Warren, 11.  
Washington, 64, 84.  
Washington DC, 22, 54, 115,  
117, 155, 178.  
Waverly, 126.

Youngstown, v, 3-4, 6-26, 44,  
50-8, 61-3, 65-71, 89, 97, 113,  
163, 177, 182, 197.



# INDICE DEL VOLUME

	<b>Introduzione</b>	<b>v</b>
<b>I.</b>	<b>L'agonia della città giovane</b> Una bizzarra campagna, p. 6 - Una civiltà splendente di acciaio, p. 11 - Il benessere sgretola, p. 15 - I tanti «lunedì neri» di Youngstown, p. 17 - «Murder Capital», p. 19 - La città infetta il suburbio, p. 23	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>L'assassinio delle città</b> Primo movimento: dalla Rust Belt alla Sun Belt, p. 28 - Secondo movimento: dall'Inner City al suburbio, p. 36 - L'«hard-core» del declino, p. 47	<b>28</b>
<b>III.</b>	<b>Eutanasia o resurrezione?</b> Lotta di classe a Idora Park, p. 60 - La nuova frontiera, urbana, p. 67	<b>50</b>
<b>IV.</b>	<b>La città che riciclò se stessa</b> Distuggere con amore, cura e minuzia, p. 76 - Fare di Buffalo la capitale americana della decostruzione, p. 82 - Se la decostruzione diventasse una vera industria, p. 85	<b>72</b>
<b>V.</b>	<b>Combattere lo «shrinkage»</b> Un vertiginoso ammontare di dolore, p. 94 - Decenni di terapie fallimentari, p. 98 - Utopie liberiste, p. 100	<b>88</b>

<b>VI. Il ghetto ha fame, anzi mangia male</b>	<b>107</b>
Il mercato tassa l'«underclass», p. 107 - Dopo le banche fuggono anche i supermercati, p. 110 - L'industria della grande distribuzione snobba i ghetti, p. 112 - Il ghetto ha fame. Anzi mangia male, e paga molto, p. 115 - Come sfamare il ghetto?, p. 125	
<b>VII. La rinascita dell'agricoltura urbana</b>	<b>130</b>
Orti fra le rovine, p. 135 - Prima gli incendi, poi le fattorie, p. 141	
<b>VIII. Un nuovo metabolismo urbano</b>	<b>152</b>
L'irresistibile ascesa del locavorismo, p. 153 - Il «buy local» nutre l'agricoltura urbana, p. 159 - Il mito di città autosufficienti, p. 162 - Un nuovo metabolismo urbano, p. 165 - Metabolismi perfetti (e avveniristici), p. 168 - Sforzi molecolari, p. 172	
<b>IX. Da un'utopia all'altra</b>	<b>176</b>
I conti salati dello «shrinkage», p. 176 - Rarefare la città, p. 180 - Berlino, 1977, p. 187 - Detroit, città-arcipelago, p. 190 - Rarefare è più facile che addensare, p. 197 - La «shrinkage culture» e i suoi pionieri, p. 200	
<b>Note</b>	<b>203</b>
<b>Indice dei nomi</b>	<b>227</b>
<b>Indice dei luoghi</b>	<b>231</b>