

Detroit, clic sulle rovine. Per risorgere

Un esercito di fotografi gira nella città finita in bancarotta che ha un quarto del patrimonio immobiliare abbandonato. Obiettivo, quarantamila edifici da abbattere e da ricostruire

E la Street View dei morti. Ma anche la prima mappa su cui provare a rinascere. È la più grande fotografia di città mai scattata, ma anche il ritratto, non facile da guardare, di tutto ciò che avvolge Detroit. E mentre la festa dell'auto è andata in scena con centomila visitatori al giorno dall'11 al 24 gennaio, la ex-metropoli, che ha perso negli anni il 60% della popolazione, ha digitalizzato il suo tessuto connettivo. Decine di fotografi motorizzati hanno ripreso e catalogato per mesi condomini, negozi, officine e soprattutto migliaia di villette, casucce, stamberghie cadenti o già abbandonate. E ora, dopo aver raccolto, analizzato e presentato la diagnosi, hanno messo Detroit su uno sterminato tavolo operatorio, grande come una periferia, da cui i chirurghi estrarranno, tanto per cominciare, diecimila edifici. A medio termine il numero dei fabbricati da abbattere (già così incredibile) diventerà quattro volte maggiore.

È la cura tremenda ma inevitabile al «cancro della ruggine», l'asportazione dei manufatti umani da ciò che è diventato un deserto metropolitano, per tentare di trarne (se non un giardino) almeno un

paesaggio sostenibile. Agli occhi e alle casse del Comune. Quasi un quarto dell'intero patrimonio immobiliare è negletto: non è il recupero dell'archeologia industriale o residenziale, quello con cui da noi Milano, Torino, Genova o Napoli hanno provato a fare i conti. Ma il tentativo di ripulire una corona di territorio povero e «nero», spesso venti e più chilometri, che separa i grattacieli in riva al fiume dai sobborghi ricchi e «bianchi» che ancora resistono, lontano dal centro.

Anche se l'agonia urbana e sociale della capitale dell'auto è stata ampiamente descritta nell'ultimo decennio, anche se la caduta di Detroit comincia con i moti razziali del '67 e il declino industriale degli anni 70, è difficile immaginare, per un europeo, lo spettacolo che si presenta anche solo spostandosi dall'aeroporto al Cobo Center, che ospita il salone dell'auto. E gli sforzi che saranno necessari per tentare di ridare a Detroit un futuro. Ma è quello che, nella tela del disastro, si sta iniziando a fare. E la Street View dei morti è il primo, strategico tassello.

Pur vantando alcuni gioielli dell'architettura déco, Detroit non è mai stata una bella città, nemmeno ai tempi d'oro, quando era la quarta metropoli

d'America dopo New York, Chicago e Philadelphia. Della vicina «windy city» non ha né i grattacieli né la cultura, con New York non si discute e Philadelphia è una culla di storia. Nel cuore malato del Michigan, al posto delle magliette con «I Love...», si vendono quelle con «Detroit contro tutti», che non finiscono nella valigia del turista, ma spiegano perché la città è, da sempre, parte integrante del sogno americano, del suo vissuto profondo, emblematica dei trionfi e delle umiliazioni da cui l'America è convinta di poter sempre riscattarsi.

Detroit non assomiglierà mai più al suo passato, ma anche immaginare un rinascimento per un terzo di quelli che furono i suoi abitanti, (il centro direzionale GM si chiama proprio «Renaissance») dipende tutto dai numeri.

L'industria dell'auto USA ha registrato, nel 2015, un anno record (pur perdendo, rispetto al 2000, quasi un terzo della quota di mercato) e per la sua vetrina al Cobo Center sono stati spesi, lo scorso anno, trecento milioni di dollari. Ma per seppellire degnamente la città-defunta ci vorranno miliardi. È la partita che spetta ad una nuova generazione di imprenditori, al loro coraggio di

affrontare il rischio e alla genialità delle loro idee.

Cose di cui, girando oggi per Detroit, si percepiscono piccole, beneauguranti avvisaglie. Non sono solo i nuovi negozi e ristoranti di Cadillac Square e qualche altra via centrale. Sono i vecchi grand-hotels in restauro, i nuovi servizi offerti ai cittadini, gli acquisti (speculativi, certo, ma comunque forieri di novità) di interi isolati del downtown e forse anche la storica stazione ferroviaria — una delle più grandi del mondo, ma abbandonata da trent'anni — che qualche tempo fa rischiava l'abbattimento e a cui oggi hanno cambiato i vetri di mille finestre.

Ai bambini di una scuola elementare hanno chiesto come immaginano la Detroit di quando andranno al liceo. «Un cumulo di rovine» hanno risposto in parecchi «a meno che qualcosa cambi». Sul lungofiume, che la separa dal Canada, dove negli anni 30 si scaricava il whisky di contrabbando, c'è un poster di nove metri per tre: «America's great Comeback City». Un recente editoriale del «New York Times» conclude così: «Se ce la faremo a ricostruire Detroit, ricostruiremo qualsiasi cosa». La città, dichiarata nel 2014 il più grande fallimento municipale della storia, muove opinioni divise, ma forti. E anche da lontano, non si può non fare il tifo.

Giosuè Boetto Cohen

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Segni di ripresa

Centomila visitatori al giorno all'Auto Show, aprono negozi, restauri per i grand hotel

La mostra

● «Dagli Impressionisti a Picasso - I capolavori del Detroit Institute of Arts» è la mostra proposta da Palazzo Ducale di Genova fino al 10 aprile. Le opere esposte nell'Apparta-



mento del Doge ripercorrono il tragitto che da Detroit porta al Vecchio Continente, quando la città, a partire dagli anni Venti del secolo scorso, decise di aprirsi al gusto delle avanguardie parigine, italiane, tedesche e dell'est Europa. Una collezione di arte europea tra XIX e XX secolo che colpisce per la sua varietà, con dipinti di Van Gogh, Matisse, Monet, Modigliani, Degas, Manet e molti altri.

60

per cento: è la quota di popolazione persa da Detroit a partire dagli anni Settanta fino a oggi

300

milioni di dollari: tanto si è speso l'anno scorso per la «vetrina» dell'Auto Show al Cobo Center di Detroit

Confini

Alcune delle abitazioni fatiscenti di Detroit che separano i grattacieli in riva al fiume dai sobborghi ricchi e che oggi sono nel mirino degli urbanisti. Si calcola che nella città un abitante su 3 viva in povertà (foto: Spencer Platt/Getty Images/AFP). A sinistra (foto: Fabrizio Constantini/NYT), i fotografi incaricati di «mappare» le aree urbane problematiche della città

