

## Volare. Immagini della nebulosa dall'elicottero

CORRADO PICCOLI

Da sempre si è associato il volare ad un'idea percettiva molto particolare, legata più ad un ambito fantastico ed irreali piuttosto che ad una rappresentazione oggettiva; si associa all'idea di libertà che il volare garantisce, a seguito di una conquista tutto sommato recente ed ancora a disposizione di poche persone, consentendo viste e visuali che possono essere raccontate. La fotografia è stata uno dei primi modi di raccontare la sensazione del volo; di mettere a disposizione di tutti la possibilità di conoscenza personale, soggettiva data dal volo, conoscenza e scoperta di paesaggi che le persone potevano solo immaginare ed eventualmente intuire dalla sommità di alture e montagne (foto 1).

Allo stesso tempo la fotografia, già dalla metà dell'ottocento, ha sfruttato il volo per restituire quanto più oggettivamente possibile il territorio sottostante, sostituendosi ed integrando il lavoro dei topografi.

Con la Fondazione abbiamo quindi pensato di organizzare un volo sulla città diffusa per tentare di dare una rappresentazione degli ambiti di studio del Corso che fosse al contempo documento attuale scevro dai ritardi della cartografia, ma anche materiale didattico che potesse suscitare proposte e pensieri (foto 2).

Ho iniziato consultando alcuni libri fotografici che speravo potessero darmi delle idee sul come procedere con la materia "fotografia dall'alto". In particolare sono rimasto colpito dal libro di un famoso fotografo americano, Emmet Gowin, libro con un titolo emblematico: *Changing the earth*; si tratta di meravigliose fotografie aeree, prevalentemente scattate negli Stati Uniti, di luoghi particolari che erano

Da destra a sinistra:  
1. Coltivazioni estese nella bassa friulana;  
2. Postumia romana - bretella di Postioma.





- Dal basso, in senso orario :
3. Ideogrammi inconsapevoli;
  4. Cava Postumia - Trevignano;
  5. Postumia romana - Villorba;
  6. Villa Venezze, Castelfranco Veneto.

stati modificati dall'uomo in modo radicale e definitivo. La cosa che mi aveva più colpito era che il lato documentario di queste immagini quasi scompariva di fronte alla loro forza espressiva, fatta di segni grafici, contrasti di chiaro-scuro, figure astratte, tanto che, paradossalmente, risaltava sempre più evidente – ai miei occhi – quale fosse stata l'opera dell'uomo sul territorio che veniva indagato.

Il fotografo aveva raggiunto la "consapevolezza" lavorando per sottrazione, consentendomi di valutare e comprendere un luogo, un "paesaggio", senza peraltro conoscerlo, solamente con degli "ideogrammi inconsapevoli" lasciati dall'uomo (foto 3).

Mi sono poi soffermato sul lavoro di un altro famoso fotografo, Mario Giacomelli, che nell'opera fotografica dal titolo anch'esso emblematico *Presa di coscienza sulla natura*, ha esplorato per anni il paesaggio della campagna marchigiana con fotografie dall'aereo e dall'alto. Il risultato è ancora una volta una voluta astrazione dal "reale", che pone l'immagine più sul piano grafico che fotografico, con segni bianchi e neri, contrasti portati all'estremo in fase di stampa, elaborazioni in camera oscura; il tutto per la dichiarata volontà di prendere in considerazione il paesaggio come primaria opera dell'uomo: ".....il mio interesse primario è sempre stato l'uomo. Anche i paesaggi, per me, sono il ritratto degli uomini che li creano....." (foto 4)

Molti sono i fotografi che si occupano e si sono occupati di paesaggio e di foto aerea e la mia ricerca si è limitata a coloro che più mi hanno colpito; ma quello che volevo non era tanto trovare il fotografo da emulare quanto capire se da un iniziale necessità di documentare un ambito di studio con delle immagini si



potesse anche andare oltre: sorvolare la Strada Postumia a 150 metri di quota ad una velocità di 150 km/h consente di stare tra lo sguardo assolutamente oggettivo della vista zenitale di una ortofotografia e quello invece del tutto soggettivo di chi la strada la percorre. La prospettiva che cambia continuamente, la tridimensionalità, la consapevolezza delle distanze e delle profondità, i chiaro-scuro generati dalle ombre, permettono di conoscere ma allo stesso tempo di interpretare e proporre (foto 5).

Dopo aver deciso di volare è stato concertato un piano di volo che di per sé era già un progetto: ricerca di allineamenti, segni, estensioni di territorio, conferme alle ipotesi fatte per cui risultasse, almeno in alcuni casi, ancora evidente che il paesaggio frutto dell'opera dell'uomo nel tempo aveva mantenuto alcuni segni forti, frutto di lente trasformazioni, che si potessero considerare la matrice da recuperare, il tratto caratteristico nascosto (foto 6, 7, 8).

Dovevano anche apparire le lacerazioni, gli errori compiuti, le testimonianze di come in pochi anni la struttura del paesaggio forte di secoli di storia sedimentata fosse stata nascosta o addirittura cancellata (foto 9).

Il volo si è svolto in una bellissima mattina di settembre a bordo di un elicottero predisposto per riprese fotografiche e video con partenza ed arrivo all'aeroporto di Ronchi dei Legionari; la rotta stabilita ci ha portati sopra Portogruaro e poi Oderzo fino ad attraversare il Piave all'altezza di Maserada, punto d'inizio della strada Postumia romana che con qualche digressione abbiamo seguito fino a Castelfranco (foto 10).

Di qui abbiamo puntato a nord-ovest verso Bassano, sorvolando Castello di



Dall'alto, in senso orario :  
 7. Villa Emo - Fanzolo di Veduggio;  
 8. "Motta" nei dintorni di Castelfranco Veneto;  
 9. Cave a Veduggio  
 10. Postumia romana - incrocio di Castrette



Godego, Loria, Bessica, Rosà (foto 11, 12, 13), per poi rientrare su Castelfranco e proseguire verso est e poi sud-est in direzione di Noale e poi Mirano. Seguendo il canale Novissimo abbiamo raggiunto Mira e siamo entrati in laguna sorvolando il tratto realizzato della idrovia Padova-Venezia. Dopo il rifornimento all'aeroporto del Lido siamo rientrati seguendo il litorale del Cavallino, Jesolo, Caorle, la laguna di Marano per atterrare di nuovo a Ronchi dei Legionari dopo circa quattro ore di volo.

Dopo questa esperienza considero il volo come un bagaglio necessario nel percorso sia formativo che conoscitivo di chi si occupa di paesaggio in senso lato, almeno tanto quanto è necessario – e molto più a buon mercato – esplorare e misurare con il passo di chi cammina il territorio, la materia prima su cui dobbiamo lavorare.

Chi si occupa di paesaggio deve poter disporre di una vista poliedrica del territorio da studiare, per poter coniugare i tecnicismi, gli slanci creativi, gli umori della politica, in un'unica risposta che contempra varie scale d'intervento.

Dal basso, in senso orario :  
11. Bessica - zona dei vivai;  
12 e 13. Verso Bassano.

Dall'alto, il territorio che ci siamo proposti di studiare si è subito svelato, spoglio di tutte quelle barriere che il quotidiano e normale utilizzo ha via via creato; è apparso in relazione con i punti cardinali, con un contesto territoriale ampio, ma comprensibile e raggiungibile: i rilievi prealpini dal Cansiglio al Grappa, il Piave, il Montello, i colli Asolani, i colli Euganei, la laguna di Venezia, riferimenti visibili grazie ad una vista prospettica dinamica (foto 14).

D'altro canto, se la matrice del territorio lungo la strada Postumia era facilmente riconoscibile per i suoi segni forti (foto 15), per una sedimentazione storica ancora visibile anche se aggredita da opere prive di senso progettuale di ampia scala, così



non è stato nel “fortino” della nebulosa insediativa, l’area a sud-est di Bassano, dove orientarsi è stato difficile, dove l’antica matrice territoriale ha perso le sue regole per lasciare posto a “grumi” insediativi che non hanno regole: sono il prodotto della competizione di molti organismi che hanno il potere – soprattutto economico – di decidere, organismi disposti su di una linea assolutamente orizzontale, privi di alcun ordine gerarchico (foto 16). Il tessuto connettivo di queste “enclave” insediative - fatte di zone produttive o artigianali, di quartieri di villette, di campi sportivi, di centri commerciali e annessi parcheggi, di cave e recinti - è costituito da una serie di filamenti che sul territorio non hanno alcun peso se non quello, peraltro gravosissimo, della caotica connessione veicolare, rabberciata con interventi sempre postumi (foto 17, pp seguenti).

Fortunatamente, scendendo verso la laguna il disorientamento ha lasciato il posto ad una seppur moderata presa di coscienza, guidato ancora una volta da quei segni forti, frutto di lente trasformazioni come le opere di bonifica della Serenissima (foto 18, 19), i canali scolmatori, le strutture agrarie modulate dalla centuriazione romana, ma anche da altri segni forti, per nulla frutto di lenta trasformazione, come il “mostro” industriale della Miralanza (foto 20) attestato sulla riviera del Brenta o lo *skyline* dell’area industriale di Porto Marghera (foto 21).

Il rientro verso l’aeroporto di Ronchi, è avvenuto sorvolando le valli di pesca e le barene della laguna di Venezia (foto 22) e di Marano, il litorale del Cavallino (foto 23) e di Jesolo (foto 24), le opere incompiute ed abusive di Porto Santa Margherita, le geometriche distese coltivate della “bassa friulana” (foto 25), tutti luoghi che possiamo considerare come paradigma dell’umana capacità, nel bene e nel male.



Dal basso, in senso antiorario :  
 14. Cave - Vedelago;  
 15. Villa Emo - Fanzolo di Vedelago;  
 16. Rosà.

Da sinistra a destra, dall'alto:  
17. Bessica - zona dei vivai;  
18 e 19. Canale Novissimo;  
20. Stabilimento Mira Lanza (riviera del  
Brenta);  
21. Idrovia Padova-Venezia e, sullo  
sfondo, Porto Marghera.





Dall'alto al basso, da sinistra a destra:  
22. Barene in laguna di Venezia;  
23. Litorale del Cavallino;  
24. Litorale di Jesolo;  
25. Geometrie nella "bassa" friulana.

