

Marco D'Anna

ONE BELT ONE ROAD

Il progetto *One Belt One Road* è nato in un momento chiave: anni fa, durante uno dei miei viaggi ero imbarcato su una nave da guerra italiana per raggiungere il Golfo di Aden in Somalia, passando dal Canale di Suez. Arrivammo di notte alla *fonda*, che è come un grande parcheggio dove le navi si fermano, formano dei convogli e poi attraversano il canale – questo per un motivo pratico, come pure di sicurezza, perché è un passaggio molto pericoloso, bisogna essere scortati.

Ci ancorammo anche noi e la mattina seguente, quando stava iniziando ad albeggiare, mi ricordo di una visione: ho visto apparire delle navi portacontainer, di dimensioni che non avevo mai visto prima nella mia vita, sembravano delle navicelle spaziali che usavano dalla notte, erano gigantesche, in una scala che non avevo mai visto nel Mediterraneo. Un'apparizione. Era come leggere un romanzo di Asimov o guardare Guerre Stellari, erano enormi ed era ancora buio, per cui non capivo con certezza cosa fossero.

Mentre la nostra nave attraversava il canale, le altre imbarcazioni si unirono in convogli che poi, a gruppi, partivano. Pensai che una volta si raggiungeva il sud del Sahara con i cammelli, carovane di cammelli trasportavano le merci (in Etiopia li avevo anche visti); adesso erano queste navi portacontainer le nuove carovane di transito.

Fu la prima volta che il container, le grandi navi, il commercio planetario, mi hanno toccato. In seguito mi capitò di visitare il porto di Pechino, diverse città portuali, il deposito di Hong Kong, ho riconosciuto questo modulo che diventa metafora...

Il container è un modulo che mi affascina perché induce prima di tutto a considerazioni ben più ampie e complesse: cosa comporta la globalizzazione, con il conseguente spostamento oramai planetario di merce? Dove siamo e dove stiamo andando? Perché? Inoltre mi interessa l'aspetto formale, il vedere, l'applicazione di questi moduli.

Il container nella mia visione nasce dalla Grecia Antica, penso alle colonne greche, alla modulazione per creare armonia e dare uniformità alle strutture architettoniche. Le mie composizioni vogliono essere armonie precarie, non semplici giochi di incastri.

Il container è nato relativamente recentemente, proprio per ottimizzare il carico delle merci sulle navi, per spostare in un unico contenitore tutta la merce insieme, poi si è arrivati agli standard internazionale di dimensione dei container.

Ho concepito *One Belt One Road* sin dall'inizio come un libro, una mia riflessione da esprimere in forma di libro, in cui le composizioni dei moduli interagiscono, in cui "mi diverto" a costruire come quando ero bambino. Per questo motivo, per poterli "comporre", ho scelto di fotografare i container nel momento in cui sono fermi, nei depositi, e non mentre si spostano sulle navi come siamo abituati a vederli.

Ho voluto creare dei paesaggi, delle costruzioni, cercando e trovando dei possibili punti di congiunzione tra una foto e l'altra.

Questo dialogo formale in realtà racchiude un senso, un'allusione estremamente radicale.

Per *One Belt One Road* non ho scattato molte immagini, avevo già in mente un'idea precisa, che era appunto quella di creare un paesaggio.

Evidentemente le fotografie di *One Belt One Road* non offrono unicamente una qualità estetica del soggetto ritratto, ma vanno ben oltre la forma. Nella mia pratica fotografica non concepisco la forma fine a se stessa, deve esserci sempre un'implicazione intellettuale, emotiva, un senso che trascenda una mera fruizione d'apparenza. Come mi hanno insegnato i miei maestri, in particolare René Burri: un coinvolgimento sociale è necessario, essenziale, l'estetica è semmai un'aggiunta, può dare forza e potenza al progetto e consentire delle letture stratificate.

Tutte le mie ricerche si fondano e includono una significativa componente di impegno etico: io mostro, non giudico; alludo, non declamo. Sta poi allo spettatore, in questo caso al lettore di questo libro di analizzare la sequenza delle immagini, per trarne la propria chiave di lettura e le proprie conclusioni. Il mio impegno sociale, la mia sensibilità etica sono molto importanti, anzi fondamentali, ma restano celati nei vari potenziali livelli di comprensione delle immagini.

I container non sono meri contenitori da impilare, da trasportare, essi sono *altro*, dietro la loro apparenza formale si cela una vera e propria rivoluzione, con implicazioni politiche, economiche, sociologiche, ambientali. I container spostano sì delle merci, ma spostano soprattutto i pesi economici, con uno stravolgimento degli equilibri planetari in tutte le loro sfaccettature. In passato dipendevamo dalla natura, eravamo in balia degli eventi naturali e ad esempio le ceneri sospese di un'eruzione in Indonesia potevano rovinare l'agricoltura e causare carestie per due generazioni in Europa. Oggi è l'uomo, siamo noi a provocare dei mutamenti radicali del nostro pianeta, inquiniamo aria, terra e acqua, foriamo montagne, scaviamo dei canali tra i diversi mari, creiamo un corridoio di transito al Polo Nord, il tutto per 'avanzare', per accelerare spostamenti di persone e di merci. Coadiuvato dai progressi tecnici e digitali, l'intervento dell'uomo è rapido, incisivo e cambia il nostro mondo.

E poi c'è la Cina, che non è più quella di qualche decennio fa; per effetto dello sviluppo economico e commerciale, in particolare a seguito delle innovazioni nel campo dei trasporti marittimi, i cinesi, che vivevano in miseria, hanno una possibilità di riscatto sociale. Ovviamente, questa modernità ha un prezzo, c'è un rovescio che non possiamo dimenticare.

Durante i miei numerosi viaggi ho imparato che quando cala la luce nel nostro emisfero e si va verso l'imbrunire e scende la notte, dall'altra parte del mondo sorge il sole. Questa luce per un periodo illumina una cultura o un'area geografica e poi ne fa risplendere un'altra. Oggi i cambiamenti accadono in tempi molto rapidi, il passaggio dalla luce al buio è velocissimo.

Le immagini di *One Belt One Road* sono apparentemente prive di presenze umane, spopolate, ma i container sono delle metafore, alludono alle persone che si celano dietro, che creano le merci, che le caricano, che le trasportano, che le consumeranno; dietro ai container c'è la presenza-assenza, l'assenza-presenza dell'uomo.

Il linguaggio della fotografia è universale, l'immagine è uno strumento di comunicazione potente, diffuso, anche banalizzato per tanti motivi, ma racchiude in sé la potenzialità di diventare un messaggio, uno strumento di comprensione visiva, alla quale può seguire un approfondimento a seconda delle sensibilità e della preparazione del fruitore dell'immagine.

Una volta un'anziana signora della Val Bavona mi disse: "Le fotografie si leggono e il testo si guarda."

È vero, la fotografia la devi leggere. Sembra un linguaggio immediato, vedi i colori, le composizioni, ma se fai un'analisi di quello che stai vedendo, in base alla tua cultura, puoi scendere veramente, è immediata ma stratificata... È un'esperienza bellissima.

Mentre lavoravo a *One Belt One Road* riflettevo sulla nuova Via della Seta, di forte impatto ambientale, su come la morfologia del paesaggio cambia in base ai trasporti, le città che si creano quasi all'improvviso. Ho volato sopra la Siberia e per tre ore non c'è nulla e poi a un certo momento vedi delle luci di una città, poi per altre 3-4 ore niente... questi agglomerati luminosi, questi moduli, nascono per delle opportunità economiche (una nuova estrazione di una materia che prima non c'era, un nuovo snodo dei trasporti...).

Le implicazioni dei container, di questi 'cubetti' colorati sono profonde e vaste e per comprenderle servirebbero: un sociologo, un economista, un antropologo, un ecologista e... un fotografo.