

# Uomini e Trasporti

MENSILE - Tariffa R.O.C. - Poste Italiane s.p.a.  
Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)  
art. 1, comma 1 - CV/BO. In caso di mancato recapito inviare al CMP di Bologna  
per la restituzione al mittente previo pagamento resi.

Il trasporto coniugato al femminile

**L'OFFICINA DELLE DONNE**

Prime Pesanti: Volvo FH con I-Save

**L'ECONOMIA CIRCOLARE  
APPLICATA A UNA MARMITTA**

Pneumatici Bridgestone Duravis R002

**MENO SPESA E TANTA RESA**

L'EMBLEMATICO TRASPORTO DELLE OPERE D'ARTE:  
PICCOLO MA PERSONALIZZATO

# LA FANTASIA AL CARICO

### L'Operatore Logistico / 2 - ITALIA CARGO

#### UN COLLETTAME DI PRECISIONE E INGEGNO

È stata più volte sponsor tecnico della Biennale d'Arte di Venezia e anche per l'edizione che ha aperto i battenti qualche settimana fa ha trasportato diverse opere d'arte, tra cui quelle per il padiglione cileno. Si tratta della Italia Cargo, azienda romana con respiro internazionale, che vanta una forte specializzazione per il trasporto e la spedizione delle opere d'arte (ma anche per il farmaceutico). «Trasportare un'opera richiede tecniche speciali e molta esperienza – afferma **Roberta Gili**, alla guida della Italia Cargo – occorre garantire il massimo livello di sicurezza, seguire l'opera in tutto il suo percorso curando anche gli aspetti burocratici come i passaggi doganali, rispettando le norme, ma anche i tempi che a volte sono strettissimi». A fare la differenza spesso è il livello di professionalità e di specializzazione del personale, unito alla cura diversificata che ogni pezzo unico richiede. «Dal Cile – racconta Gili – abbiamo portato 5 casse e grandi tubi che hanno viaggiato in aereo. Generalmente l'arte, messa sui voli, segue procedure speciali che presuppongono una manipolazione diversa anche da parte del personale in aeroporto. Inoltre, quando lavoriamo per le esposizioni a Venezia abbiamo grandi difficoltà nell'ultimo miglio, dove occorre procedere con le

imbarcazioni e quindi con maggiori attenzioni rispetto alla consegna con il camion».

L'indirizzo di una mostra o di un collezionista può essere una vera sfida per un'azienda specializzata in questo settore. «Una volta – racconta Gili – abbiamo consegnato quadri enormi a Hong Kong nell'abitazione di un collezionista al 23° piano di un grattacielo: poiché le tele non entravano nell'ascensore, abbiamo dovuto smontare le cornici e trasportare a piedi i quadri per tutti i 23 piani».

Oltre alla prova degli imballaggi che vanno progettati in modo diverso per ogni opera, rispettandone le caratteristiche spesso uniche, anche l'aspetto assicurativo non va sottovalutato. «In particolare, nell'arte contemporanea – prosegue Gili – ci ritroviamo spesso ad assicurare opere molto diverse tra loro. Ricordo un trasporto per la Biennale che consisteva in un semplice proiettore di immagini, ovvero un contenuto assolutamente comune, eppure assicurato per cifre notevoli. Oppure, in un altro caso, un'artista sudamericana ha creato una composizione con delle ciotole riempite di polveri colorate: alla fine dell'esposizione le polveri sono state buttate. Un classico esempio di arte "usa e getta"».



>>>



La Committenza / 2 - LA GALLERIA EX-ELETTROFONICA

«IL VETTORE PICCOLO? È ECONOMICO, MA A VOLTE SPECIALIZZATO»

Movimentano fino a 400 opere in un anno tra mostre, fiere, consegne ai collezionisti e traffico da e per il magazzino. Si tratta di opere di artisti viventi, spesso giovani, che devono fare i conti con budget ridotti pur di farsi conoscere. È in pochi tratti l'attività della galleria Ex-Elettrofonica, una delle più vivaci della Capitale, aperta nel 2009 e diventata negli anni punto di riferimento della sperimentazione artistica romana, nazionale e internazionale. La direttrice, **Beatrice Bertini**, ha le idee chiare sul mondo del trasporto delle opere d'arte. «Noi abbiamo a che fare con i trasportatori ogni giorno – esordisce – Si tratta di un comparto molto variegato dove la specializzazione è fondamentale. Da una parte, abbiamo le grandi ditte, nomi ormai famosi, che generalmente lavorano con grandi appalti museali, ma che per noi spesso hanno preventivi troppo alti. Noi gestiamo opere di giovani artisti con budget ridotti, quindi dobbiamo fare attenzione a questo aspetto». La soluzione, spesso, è quella di rivolgersi a imprese di dimensioni più piccole. «Esiste una vasta scelta di piccole realtà – spiega Bertini – comunque specializzate nel trasporto di opere d'arte che offrono condizioni

adeguate per le nostre spedizioni. Ci tengo a dire che non si tratta di corrieri comuni privi della specializzazione richiesta per questa tipologia di trasporto. Abbiamo avuto spiacevoli esperienze che ci hanno insegnato a valutare con attenzione il corriere a cui affidarsi». Che tipo di esperienze? «Dieci anni fa, appena aperti, abbiamo spedito delle opere in Germania che non sono mai arrivate».

Una soluzione che secondo Bertini funziona per realtà come la sua, anche per spedizioni internazionali, è il groupage. «Permette di abbassare i costi – sottolinea – perché riusciamo a mettere su un camion già quasi carico un pezzo che dobbiamo spedire. Così il costo si divide tra più committenti».

Qual è l'elemento qualitativo più importante per la scelta del vettore? «L'imballaggio – risponde Bertini – è anche per la nostra tipologia di opere molto importante: anche qui dobbiamo fare i conti con il budget, ma abbiamo corrieri che hanno professionalità e ci vengono incontro. Ce ne sono sul mercato anche alcuni molto improvvisati, ma oramai abbiamo l'esperienza giusta per riconoscerli fin da subito».



**Icefat** e **Artim**, una sorta di selezionatori/certificatori di qualità a livello mondiale.

Si trovano anche eccellenze dalle dimensioni più ridotte, magari impegnate in un determinato settore del mondo dell'arte. È il caso per esempio di **Italia Cargo** (si veda intervista a p. 26) che trasporta opere contemporanee per la Biennale di Venezia ed è uno dei pochissimi vettori autorizzati a lavorare a Cuba.

Altro nome che risuona nell'ambiente è **Cittadini SpA** partito dall'ambiente dei traslochi chiavi in mano e poi pian piano specializzatosi nel settore artistico. Vicino a questi, abbiamo una serie di piccole e piccolissime aziende, anch'esse concentrate nel trasporto dell'arte, che si rivolgono a target

diversi, come per esempio le gallerie di medie dimensioni.

... PER UNA DOMANDA VARIOPINTA

La committenza in questo settore è fortemente variegata e così le modalità d'ingaggio. I musei statali generalmente procedono per gara pubblica (si veda intervista a p. 24) e movimentano opere di valore più elevato. Poi c'è il vastissimo mondo delle gallerie e dei collezionisti che spesso si rivolgono a ditte di dimensioni più modeste anche per via di budget ridotti, ma che movimentano comunque grandi quantità di colli (si veda intervista nel box in alto).

Ma cosa chiede la committenza al vettore

che farà viaggiare un dipinto di Leonardo o un graffito di Basquiat? I prerequisiti pretesi da tutti in questo mondo sono due: professionalità e specializzazione. Spesso, poi, viene richiesto di seguire tutto il percorso dell'opera, sbrigando la burocrazia nazionale e doganale, ma soprattutto creando l'imballaggio più adatto alla conservazione dell'opera. E sembra essere proprio qui il valore aggiunto in questo mondo: casse climatizzate, accessoriate con sensori, imbottite e create su misura per tutelare il prezioso contenuto. Ognuna diversa, ognuna pensata per una sola opera, non replicabile. Come non lo è l'arte. ■