



#Trasporti #Innovazione #Rete



**PACCHETTO MOBILITÀ:
SI TORNA IN
COMMISSIONE TRASPORTI**

4

**GASOLIO: COME NASCE
IL RIMBORSO
DELLE ACCISE**

22

**TECNICA:
PER LA MANUTENZIONE
SERVIZI SU MISURA**

30

“Un museo a cielo aperto”. È questa la definizione più comune per descrivere un Paese, il nostro, che conta quasi 5mila fra chiese, aree archeologiche e monumenti, pubblici e privati, aperti al pubblico. E di questi più di 4mila sono musei, gallerie o collezioni: spazi che senza i servizi di trasporto sarebbero molto diversi da come li vediamo oggi. Per arrivare nelle sale espositive i quadri, le statue o le installazioni, infatti, devono spesso affrontare lunghi viaggi, attraverso Paesi o continenti diversi e per mezzo di differenti modalità. Quello della logistica e della movimentazione è quindi un settore chiave nella

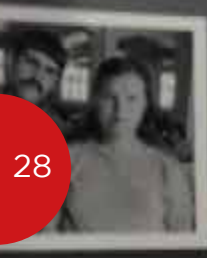
vita culturale di una nazione e particolarmente impegnativo dal momento che maneggia opere uniche e dal valore inestimabile. Dalla preparazione all’imballaggio fino alla spedizione, tutto il processo necessita di grande accuratezza. Alla base vi sono innanzitutto una serie di regole stabilite a livello internazionale e nazionale (in Italia c’è il testo unico dei Beni Culturali) che chiariscono sia le linee guida da seguire sia la documentazione da fornire.

Si passa poi allo studio del tipo di prodotto (materiale, dimensioni, criticità) e alla pianificazione del trasporto che comprende l’uso di veicoli con specifiche

caratteristiche tecniche, come la temperatura controllata o le sospensioni che attutiscono le vibrazioni, per garantire l’integrità di questi beni così preziosi.

È necessario ricorrere inoltre a coperture assicurative ad hoc e a personale altamente qualificato. Come spiega **Roberta Gili**, amministratore delegato di Italicargo, azienda specializzata in questa tipologia di trasporto, “ci sono anche tecnici e ingegneri che studiano la protezione più idonea per le opere, soprattutto per quelle più antiche”.

Considerando che l’arte è un campo in continua evoluzione,



28

ARTE IN MOVIMENTO

Il trasporto di opere d’arte richiede esperienza, attenzione, documenti e autorizzazioni. Dall’imballaggio alla spedizione, l’esperienza di chi lavora sul campo



le stesse opere però possono richiedere accorgimenti diversi. “Abbiamo avuto creazioni molto particolari che vanno da semplici biciclette con attaccati carretti antichi che trasportano delle buste a produzioni che a fine evento sono state buttate. Come è successo con un’opera di grande effetto scenico che ha vinto la Biennale 2015 consistente in ciotole di terracotta contenenti polveri colorate; le polveri sono state poi cestinate. Ci sono invece delle situazioni – prosegue la Gili – in cui non c’è nemmeno bisogno dell’imballaggio. Abbiamo movimentato, ad esempio, una statua di 700 chili, alta quasi 2 metri che raffigura un uomo gigante, realizzata con una resina particolarmente resistente che è stata trasportata in una semplice gabbia in molti Paesi europei”.

La movimentazione fra Stati richiede però maggior lavoro per quel che riguarda documenti e autorizzazioni. I beni culturali – di cui fanno parte le opere d’arte – non possono circolare liberamente come altre “merci” e sono soggetti a particolari tutele. Anche per evitare fenomeni come quello del contrabbando. È il caso, riferisce sempre la Gili, di un trasporto realizzato per una mostra collettiva in Svizzera di 13 artisti con 34 opere d’arte provenienti da quattro Paesi

differenti e da diverse città al loro interno.

“Uno degli elementi più critici – spiega – è rappresentato dagli adempimenti doganali e documentali e da normative molto complesse che vanno seguite scrupolosamente e che variano anche in base all’età dell’opera, al valore e alla tipologia”.

Cosa succede, invece, quando le opere sono spostate attraverso più modalità di trasporto? Venezia con la Biennale, che richiama ogni anno artisti da tutto il mondo, rappresenta un ambiente perfetto per la multimodalità.

“Per movimentare le opere – conclude Roberta Gili – utilizziamo tutti i mezzi di trasporto disponibili. Abbiamo trasportato da poco un’opera che proveniva dal Messico, dapprima in aereo poi via camion. Poi da Venezia è stata imbarcata e trasferita al luogo dell’esposizione.

La caratteristica di Venezia è che l’ultimo miglio deve essere effettuato con barche piccole per via dei canali piuttosto stretti. Si tratta quindi di un ultimo miglio abbastanza complesso”.

La statua di un uomo gigante, alta quasi 2 metri, realizzata con una resina particolarmente resistente, è stata trasportata in una semplice gabbia in molti Paesi europei.

