

Senza Arte né parte.

Le problematiche del trasporto nel Fine Art.

Antonella Di Pietro

Secondo la definizione data dalla Society Of Logistic Engineers, (SOLE) la Logistica è "arte e scienza dell'organizzazione, della progettazione e dell'attività tecnica riguardante i requisiti, la definizione, la fornitura e le risorse necessarie a supportare obiettivi, piani ed operazioni".

Tale espressione ben rappresenta l'attività logistica nell'arte in tutti i suoi aspetti, interessando tutti gli addetti ai lavori, che devono essere in grado di tutelare sia i beni in questione che le Compagnie che li assicurano.

Il report di The Art Market 2019, segnala che nel 2018, il mercato globale dell'arte ha raggiunto un valore complessivo di 67,4 miliardi di dollari, con un aumento del 6% sul 2017. Numeri importanti che sottolineano come i valori assicurati delle opere movimentate in Italia raggiungano svariati miliardi di euro all'anno.

Storicamente inserite, assicurativamente parlando, nel Ramo Trasporti, le opere d'arte, tuttavia, non sono certo da considerarsi merci generiche, per le quali a livello europeo è consentita la libera circolazione, ma beni culturali, per i quali invece esistono specifiche norme restrittive che ne disciplinano il trasporto*.

L'esponenziale aumento del numero delle opere che viene interessato da trasporti, anche intercontinentali, a seguito di mostre, prestiti, manifestazioni e altro, implica che la fase della movimentazione e della Logistica sia una delle più importanti e delicate, anche nel caso di opere in condizioni conservative ottimali, dato che può rappresentare un potenziale momento traumatico.

Brevemente, nell'ambito del *fine arts handle*, denominazione internazionale per definire le mansioni degli operatori specializzati nella Logistica del Fine Art, un'opera viene prelevata dalla sede abituale (museo/galleria/abitazione) dal Vettore, imballata, trasportata, allestita e, dopo l'esposizione, disallestita, rimballata e riconsegnata.

La scelta dovrebbe sempre orientarsi verso aziende di Logistica con comprovata specializzazione nel settore del fine art, che possano garantire professionalità e competenza, tenendo conto della specificità del bene da trasportare, della complessità delle movimentazioni previste e delle richieste formalizzate nel contratto assicurativo, escludendo quindi a priori piccoli autotrasportatori, società di traslochi o di logistica generalista.

Le operazioni svolte dal Vettore, spesso, non si limitano al solo trasporto, ma includono anche la movimentazione, l'allestimento e il disallestimento della mostra/manifestazione, la scelta del giusto imballo, le operazioni di imballaggio e disimballo, le manovre di carico e scarico.

La movimentazione, sia meccanica che manuale, è una delle fasi più delicate, poiché si svolge quando le opere sono prive di imballo e il vettore dovrebbe essere qualificato in tali operazioni.

Lo studio e la preparazione degli imballaggi, infatti, sono fondamentali e devono essere realizzati con materiali idonei, in modo tale da attenuare e assorbire le sollecitazioni da trasporto, siano esse di natura meccanica o fisica, così come le variazioni termoigrometriche, tutti fattori che, se trascurati, possono danneggiare le opere.

In genere, nel *Condition Report*, il documento accompagnatorio che trascrive la condizione conservativa di un oggetto, redatto prima dell'imballaggio da un conservatore o restauratore, sono anche indicati i parametri microclimatici ideali per conservare ogni singolo materiale. Ormai è comunque possibile attuare un costante monitoraggio e la registrazione dei valori termoigrometrici, vibrazioni e shock, con l'inserimento all'interno della cassa di strumenti elettronici di controllo, che possono trasmettere i parametri rilevati in tempo reale.

Uno dei primi fattori che permettono di ridurre gli stress che un'opera potrebbe subire a causa del trasporto, che può durare anche alcuni giorni, è l'imballo, che deve relazionarsi in funzione di tipologia di opera, tecnica di esecuzione, dimensioni, peso e stato conservativo.

Indicativamente, le modalità d'imballaggio sono suddivisibili in tre categorie: quello morbido, più economico, indicato per piccoli trasporti e per opere in ottimo stato di conservazione, realizzato con carta velina o carta TNT e pluriball, il semirigido, che rispetto al precedente ha protezioni più rigide (cartone e/o compensato) e quello rigido, in genere costituito da casse di legno, decisamente più costoso, che devono essere sagomate e ammortizzate internamente, per permettere di proteggere l'oggetto dagli urti accidentali e dalle sollecitazioni esterne.

Inoltre, anche le operazioni di trasporto possono rappresentare un momento problematico nella sfera della Logistica e ciascuna delle diverse tipologie (stradale, aereo e marittimo) manifesta delle specificità riguardo alle vibrazioni e alle ripercussioni sull'oggetto trasportato.

Escludendo il trasporto ferroviario, che non presenta i requisiti necessari per movimentare in sicurezza le opere, nella maggior parte dei casi gli spostamenti su strada dovrebbero essere effettuati con l'impiego di automezzi dall'aspetto anonimo, dotati di cassone isotermico e di un climatizzatore attivo per mantenere costanti e stabili temperatura e umidità all'interno del vano di carico, di cremagliere ferma carico per assicurare le opere alle pareti, di sponda caricatrice idraulica per evitare inutili rotazioni e pericolose movimentazioni durante le fasi di carico e scarico, sospensioni pneumatiche per ridurre ulteriormente le vibrazioni e le sollecitazioni all'opera.

I trasporti di opere di particolare valore, inoltre, dovrebbero essere effettuati da due autisti che non lascino mai incustodito il veicolo, comunque dotato di controllo satellitare e videocontrollo da centrale di polizia privata, con soste notturne effettuate sempre in depositi di sicurezza.

Per i trasporti internazionali, anche in funzione della distanza da percorrere, rappresenta una valida soluzione il trasporto aereo, che ha la caratteristica di non arrecare particolari sollecitazioni ai beni durante il volo, ma ha lo svantaggio, oltre al costo, di richiedere numerose manipolazioni delle casse nelle fasi aeroportuali di pallettizzazione e carico nel velivolo.

Il trasporto su traghetti o imbarcazioni, sebbene presenti rischi e produca sollecitazioni maggiori rispetto a quelle prodotte dal trasporto su gomma, può tuttavia risultare indispensabile per avvicinarsi ad aree in altri modi non raggiungibili. In ogni caso, per trasporti via mare è necessario predisporre un imballaggio in doppia cassa con apposite precauzioni per renderla stagna.

Non dimentichiamo, infine, i depositi dove transitano le opere, a volte solo temporaneamente, spesso utilizzati come luoghi di giacenza a lungo termine, che dovrebbero essere all'avanguardia, dotati di tutti i parametri di sicurezza del settore: dal controllo degli accessi ai sistemi antintrusione, dai sistemi antincendio al controllo climatizzato dei locali.

Questi brevi cenni, sono solo alcune indicazioni di massima sulla Logistica “a regola d’arte” dei beni artistici, che dovrebbero essere assimilati dagli operatori del settore, sia per un contenimento dei rischi, sia per la salvaguardia delle opere d’arte e del loro valore economico.

Tuttavia, in base alla mia esperienza, questo tema ha molte più variabili, generate soprattutto da budget limitati, vettori estemporanei e maestranze prive di competenze specifiche.

Come già evidenziato, le opere d’arte, non sono da considerare merci, tuttavia, escludendo i trasporti eseguiti da vettori specializzati, in genere in grado di gestire eventuali problematiche legate a questa fase, nella maggior parte dei sinistri di cui mi sono occupata, i beni artistici sono stati considerati alla stessa stregua, con danni riconducibili a movimentazioni improprie, imballi inadeguati e insufficienti, gestiti da vettori improvvisati.

Iniziando dal prelievo e dalla presa in carico di un’opera, a volte imballata dallo stesso collezionista, gallerista o artista, quindi senza le competenze del caso, il trasporto spesso è affidato a vettori che sono in realtà società di traslochi e/o logistica generalista che non possiedono competenze, automezzi adeguati e attrezzatura specifica per la movimentazione del fine art.

La mancanza di conoscenza delle diverse peculiarità delle opere, specialmente quelle contemporanee, induce così i trasportatori a sottovalutarne le corrette manipolazioni, quasi sempre trattate senza guanti, originando impronte e righe sulle superfici pittoriche, mentre i mezzi, spesso non climatizzati e privi di sospensioni pneumatiche, provocano anomalie come cadute di colore, variazioni dello stato conservativo legate alle temperature, urti, strappi e rotture conseguenti a cadute all’interno del mezzo o nelle fasi di carico/scarico.

Uno dei sinistri più ricorrenti, oltre a un errato stivaggio all'interno del mezzo, è legato alla movimentazione da forklift, che troppo spesso inforca "direttamente" l'opera, in molti casi protetta solamente da pochi fogli di pluriball o la caduta delle casse a terra, con conseguenze irreparabili.

Anche la mancanza di mezzi adatti a entrare nei vicoli dei centri storici, incide nella movimentazione "azzardata", costringendo i trasportatori a portare "a mano" le opere, anche di grandi dimensioni, per lunghi tratti di strade, amplificando il rischio di danneggiamenti.

Tale visione, pur apparendo negativa, vuole solo sottolineare alcune delle problematiche verificate sul "campo", legate quindi alla Logistica del fine art, dove gli stanziamenti relativi alle manifestazioni artistiche sono sempre più limitati, costringendo gli organizzatori a scelte economiche "forzate".

In un mondo ideale, sarebbe auspicabile e propedeutico l'avvio di specifici seminari/corsi di formazione dedicati alle ditte e alle società di logistica che operano o vogliono approfondire e specializzarsi anche nell'ambito della Logistica dell'arte.

Reputo, inoltre, che la professionalità sia un requisito da privilegiare in tutte le sfere, non ultimo utilizzando periti specialisti in questo ambito, piuttosto che generici, o mercanti d'arte e galleristi, esperti nel loro settore, ma privi delle competenze nel settore di cui ci stiamo occupando.

Senza Arte né parte.
Le problematiche del trasporto nel Fine Art.
Antonella Di Pietro



NOTE:

** Per quanto riguarda le condizioni di imballaggio nel caso di prestito di opere per mostre in Italia e all'estero, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali prevede le seguenti condizioni:*

L'imballaggio ed il trasporto delle opere d'arte dovranno avvenire esclusivamente mediante operatori e vettori specializzati nel settore (iscritte a ICEFAT, International Convention of Exhibition and Fine Art Transporters, associazione mondiale che raggruppa le società specializzate nei trasporti di opere d'arte).

È altresì facoltà della Soprintendenza non accettare trasportatori o imballatori che non offrano specifiche garanzie di professionalità ed esperienza.

La Soprintendenza si riserva di indicare il mezzo di trasporto più idoneo al tipo di opera d'arte e al suo stato di conservazione.

Roma 29 novembre 2019
Merci e Logistica: evoluzione dello scenario ed internazionale.