

Auto d'epoca, il boom frena ma le aste corrono

SI ASSISTE A UNA LEGGERA RIDUZIONE DELLE QUOTAZIONI DOPO UN'IMPENNATA DEI PREZZI CHE HA FATTO SCHIZZARE LE MARCHE PIÙ PRESTIGIOSE E I PEZZI PIÙ PREGIATI. TUTTAVIA L'INTERESSE RESTA FORTE

Marco Frojo

Milano

Il mercato delle auto d'epoca è probabilmente entrato nella fase della maturità. L'anno scorso il valore complessivo delle vendite ha fatto registrare una modesta battuta d'arresto e anche le quotazioni delle singole auto hanno mostrato una flessione.

Come avviene però negli altri mercati che sono a metà strada fra investimento e passione, i prezzi delle auto più rare hanno sofferto poco o niente il rallentamento del mercato nel suo complesso, mentre a risentirne sono state le automobili che, seppur molto belle e prestigiose, sono state prodotte in un elevato numero di esemplari.

Quindi anche marche di estremo prestigio, come per esempio

Ferrari e Porsche, hanno dovuto fare i conti con un modesto ribasso delle quotazioni sui modelli prodotti molte migliaia di volte.

Bisogna inoltre considerare che alcune automobili hanno corso veramente molto negli ultimi anni e un assestamento dei prezzi va quindi considerato come un movimento assolutamente fisiologico, tanto più che il calo è stato contenuto.

Secondo i dati raccolti dalla società Knight Frank, in un decennio, le quotazioni delle auto d'epoca sono cresciute di quasi il 500%; questo significa che un'auto pagata 165mila euro dieci anni fa ne vale oggi 1 milione, e questo in un arco temporale durante il quale la maggior parte dei risparmiatori italiani ha accumulato una pesante perdita.

«La stagione 2016-2017, che si è conclusa in agosto con le tradizionali aste stellari di Monterey, si presta ad una lettura complessa, fatta di luci e ombre - spiega Adolfo Orsi, storico e specialista dell'automobile, co-autore e presidente di Historica Selecta - Per la seconda stagione consecutiva, Classic Car Auction Yearbook registra un calo, rispetto al livello storico del 2014-2015, con 1,086 miliardi di dollari di

fatturato totale, tuttavia il valore totale del mercato rimane ancora in crescita del + 32% rispetto al valore del 2012-2013». Orsi fa poi notare come mentre il numero delle vetture offerte è rimasto sostanzialmente identico a quello dell'anno scorso, «il numero assoluto di automobili vendute è stato, nelle quattro stagioni passate, in costante crescita, evidenziando così un'estensione dei confini del mercato delle aste». Secondo l'esperto le case d'asta «hanno tenuto conto del raffreddamento delle quotazioni, incrementando le vetture offerte senza riserva - e, per la prima volta, -il fatturato totale per ogni stagione è fortemente influenzato dalle vendite delle auto più importanti e preziose, volutamente riservate alle aste di agosto di Monterey e Pebble Beach».

La vitalità del settore resta comunque un dato di fatto e la si può cogliere anche negli eventi, come per esempio il Salone auto e moto d'epoca che si tiene ogni anno a Padova oppure il Retro-mobiliare di Parigi, che vedono i visitatori crescere di anno in anno. L'evento che si è tenuto nella città veneta dal 26 al 29 ottobre scorsi ha fatto registrare ben

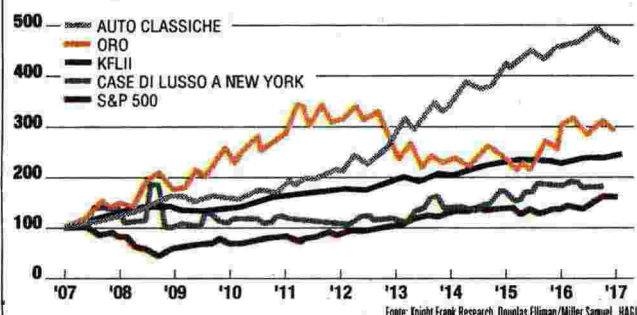
115mila visitatori in quattro giorni, un numero in crescita del 15% rispetto al 2016.

In fiera c'era un valore potenziale delle auto in vendita pari a 250 milioni, se si considera che il prezzo medio di vendita era di 50.000 euro. Tra i pezzi in esposizione più interessanti c'era una Mini Cooper del 1966, appartenuta anche all'attore inglese Peter Sellers. Proprio le auto appartenute alle celebrità rappresentano un comparto molto brillante, che attira un numero crescente di collezionisti. Nel settembre scorso è stata aggiudicata per 430mila euro l'Alfa Romeo 6C 2300 Turismo «Soffio di Satana» di Gabriele D'annunzio che, secondo i documenti, la comprò il 12 aprile 1935, mentre il prossimo 6 dicembre Sotheby's a New York metterà all'asta la lussuosa decappottabile Bmw Z8 da 400 cavalli appartenuta a Steve Jobs, il cui prezzo dovrebbe aggirarsi sui 340mila euro. Il fondatore della Apple era lui stesso un appassionato di auto ed era solito cambiarne una ogni sei mesi. La Bmw la tenne però per ben tre anni. Non stupisce quindi che l'ultimo grande progetto avviato da Steve Jobs fu proprio quello dell'auto a guida autonoma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

QUOTAZIONI A CONFRONTO

Investimenti, indice base 2007 = 100



S. DI NINO



Adolfo Orsi (1) (Historica Selecta); Mario Carlo Baccaglioni (2) (Auto&Moto d'Epoca, Fiera Padova); a destra, la Bmw Z8 da 400 cavalli appartenuta a Steve Jobs, va in asta il 6 dicembre da Sotheby's di New York

