Tiratura: 75.000 Diffusione: 55.011

RUOTECLASSICHE

Mensile

SEC relazioni pubbliche e istituzionali

Data 11-2019
Pagina 28/31
Foglio 1 / 4

TERRA D'INCANTO

Nel Belpaese i battitori non hanno mai avuto vita facile: le auto storiche sono quasi sempre passate di mano privatamente, lontano dai riflettori delle aste. Oggi però il clima sta cambiando

Testo di **Marco Di Pietro**

Fino a qualche anno fa tra gli addetti ai lavori era opinione comune che le vendite all'incanto non fossero adatte al mercato italiano. Non a torto. Il collezionista del Belpaese infatti vuole toccare con mano l'auto o la moto da acquistare, desidera provarla, preferisce trattare direttamente con il venditore la transazione e non ama impegnarsi in una bagarre di rilanci con altri concorrenti. E non ama mettersi in mostra.

Il nostro mercato è quindi atipico rispetto al resto del mondo perché molto spesso i veicoli da collezione passano di mano tra i privati e la quota di mercato dei commercianti è nettamente inferiore a quella raggiunta dai professionisti della vendita negli altri Paesi.

In ogni caso, in anni recenti quattro importanti Case d'aste italiane hanno raccolto la sfida di affrontare un mercato difficile come questo, con una discreta soddisfazione in termini di numero di lotti aggiudicati e di fatturato: Finarte, Pandolfini, Cambi e Bolaffi.

UNA SFIDA PARTITA DA LONTANO

Finarte non è nuova nel settore delle auto storiche, delle moto e degli oggetti di automobilia, avendo organizzato, con il supporto di Adolfo Orsi, importanti vendite all'incanto già nella seconda metà degli anni Ottanta. Eventi che riscossero uno straordinario successo in un periodo in cui il collezionismo stava conoscendo un periodo di grande espansione. Oggi il Dipartimento Automotive di Finarte si avvale della collaborazione di Automotive Masterpieces, archivio digitale, editore e operatore specializzato in ricerche

Esperti delle Case Sandro Binelli, responsabile del dipartimento automobili di Finarte e fondatore di Automotive Masterpieces. Nella pagina a fianco, Marco Makaus, a capo del settore auto storiche della Pandolfini.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

136166

Baccaglini - Auto e Moto d'Epo

storiche. L'appuntamento annuale tradizionale è quello che si tiene a Brescia nella settimana della Mille Miglia, ma da quest'anno si aggiunge una seconda seduta d'asta, in occasione di Auto e Moto d'Epoca Padova venerdì 25 ottobre. Finarte, quindi, prende il posto di Bonhams, protagonista nel 2018 della vendita all'incanto svoltasi all'interno dell'importante rassegna motoristica veneta. E lo fa con una precisa idea di contenuti, come ha spiegato a Ruoteclassiche Sandro Binelli, capo Dipartimento Automotive della Casa d'aste e fondatore di Automotive Masterpieces. "Rispetto alla seduta che si terrà il lunedì precedente la partenza della Mille Miglia 2020 (a tale proposito, rispetto all'edizione 2019 cambieremo l'orario di inizio dell'asta, spostandola alle ore 20, per permettere a tutti di intervenire, anche a coloro i quali durante il giorno sono impegnati nelle messe a punto, nei trasporti e nelle verifiche delle auto in procinto di prendere parte alla gara), ovviamente dedicata a tutto ciò che concerne il mondo della Freccia Rossa (auto che hanno partecipato alla corsa vera, vetture eleggibili a concorrere nell'edizione storica, automobilia relativi alla corsa, ai costruttori e ai piloti), la vendita a Padova è considerabile un'asta più generalista, anche se con una precisa scelta di fondo. Abbiamo infatti scelto di proporre lotti di auto rare, non necessariamente costose, ma particolari. L'Autobianchi Bianchina Cabriolet, per esempio, è una quasi introvabile prima serie; la 'nostra' Renault 4 non è una delle numerosissime prodotte dalla Casa francese, bensì un ben più ricercato esemplare costruito a Pomigliano d'Arco dall'Alfa Romeo; la Citroën 2 CV è una AZ del 1956, che può ambire alla partecipazione alla Mille Miglia. Certo, apriamo le porte anche vetture moderne, le cosiddette instant classic, come l'Abarth 595, ma anche in questo caso si tratta di una versione particolare, la 0-100, prodotta in soli 100 esemplari. Interessanti anche le due Alpine a catalogo: una A110 1600 S del 1971 e una rara A110 Première Edition del 2017, la versione di lancio che ha segnato il ritorno del marchio francese sul mercato. L'obiettivo è di assegnarle appaiate, ma valutiamo anche di batterle singolarmente. A Padova proponiamo inoltre la prima realizzazione del progetto denominato Idem Twins, che prevede la personalizzazione di una Porsche 911 nuova sulla falsariga di un esemplare d'epoca perfettamente restaurato, dando vita a una sorta di gemella. Nel medesimo lotto offriamo quindi una 911 S Targa del 1968 e una 911 Targa 4S del 2018 allestita ad hoc nella medesima livrea avorio chiaro con selleria rossa e distinta da altri dettagli che richiamano la vettura d'antan".

LA MASERATI DI FANGIO

"Non mancano però anche i 'pezzi' di prestigio" ha proseguito Binelli. "Come per esempio la Maserati 3500 GT in uso a Juan Manuel Fangio durante i suoi soggiorni in Italia degli anni Cinquanta, una Cisitalia 202 cabriolet Stabilimenti Farina, ex Nino Balestra (un modello che raramente si trova in vendita all'asta), un'Alfa Romeo 6C 2500 Sport carrozzata da Pinin Farina che ha partecipato alla Mille Miglia del 1949 e con un passato sportivo anche alla Coppa d'Oro delle Dolomiti e alla Stella Alpina".

Come si sta evolvendo il mercato? "Il vero problema non è la percentuale di lotti venduti, ma organizzare una vendita interessante, con auto di livello proposte al giusto prezzo. Negli ultimi tempi il mercato internazionale delle aste ha visto veicoli che, pur essendo pezzi unici, avevano prezzi di riserva impossibili da raggiungere. È logico che quando un'auto da collezione è introvabile, il prezzo lo fa il proprietario e nessuno può stabilire se sia troppo elevato: è la legge di mercato che muove tutto il settore dell'arte, non soltanto quello dell'automobile. Però questo non significa che il lotto si venderà a prescindere. Perché tutti i collezionisti, anche i più facoltosi e disinteressati agli aspetti economici, comprano per investimento. Magari non venderanno mai le auto che possiedono (e le lasceranno in eredità ai figli), ma non buttano i soldi dalla finestra. Passione e investimento vanno sempre a braccetto".

Secondo Binelli il mercato delle aste non è in crisi, anche se è ormai molto tempo che non si vedono più aste con l'80% dei lotti aggiudicati. "Occorre solo attirare i clienti con idee giuste: se a Padova noi portassimo le stesse auto offerte dai vari commercianti nei loro stand, perché il cliente dovrebbe comprare all'asta? Ma se la proposta è di qualità, il numero dei lotti aggiudicati cresce senza difficoltà. Tant'è che alle nostre sedute si affacciano ormai non soltanto acquirenti, ma pure venditori stranieri, che preferiscono rivolgersi a Finarte anziché alle Case d'aste che operano nelle rispettive nazioni".

AL SERVIZIO DEI CLIENTI

Per Marco Makaus, capo del Dipartimento Auto Classiche della fiorentina Pandolfini, l'impegno nel settore delle auto storiche è confermato anche per il 2020. "Si terrà a primavera,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
136166
Baccaglini - Auto e Moto d'Epo

New entry
A sinistra, Claudio Rava, specialista in auto storiche della Cambi: per il 2020 la Casa sta valutando di rientrare nel settore delle storiche. Nella pagina a fianco, in basso, Filippo Bolaffi, amministratore delegato dell'omonima Casa d'aste.

nella consueta cornice di Firenze. La data esatta verrà decisa entro la fine di ottobre. Il posizionamento della Casa d'aste è nella fascia media, ma con un elemento di distinzione ben preciso: Pandolfini si concentra sul segmento delle auto che hanno una 'storia di famiglia', vetture spesso con un solo proprietario, che possono garantire una qualità di alto livello (anche se non necessariamente di elevato valore commerciale). È nel DNA di questa Casa d'aste, che opera da quasi cent'anni nell'ambito dell'arte e dell'antiquariato, proporre 'pezzi' con un passato certo e documentato. E l'agenda dei contatti di Pandolfini è un enorme serbatoio di opportunità. Di fatto questa è una nicchia di mercato che sta incontrando sempre di più il favore dei collezionisti (sia italiani sia stranieri), anche e soprattutto di quelli che si sono accostati di recente alle auto storiche e che non hanno una grande preparazione tecnica. In sostanza, è l'intermediario alla vendita che garantisce la qualità dell'investimento".

Claudio Rava è lo specialista della Divisione Auto Classiche e Sportive della Casa d'aste Cambi, che nel 2018 ha organizzato una vendita all'incanto a Milano Autoclassica. "La nostra azienda sta riflettendo sul da farsi: non escludiamo affatto di riprendere il discorso auto storiche nel 2020. Il mercato internazionale sta dando risultati molto meno soddisfacenti rispetto al passato e quello italiano è tra i più difficili. Stiamo cercando di individuare quale sarà la formula giusta da proporre ai collezionisti italiani".

YOUNGTIMER RICERCATE

Un altro dei protagonisti del mondo delle aste italiane è la Bolaffi. L'amministratore delegato Filippo Bolaffi ha una visione chiara della situazione di mercato. "Dopo anni di grande euforia e una chiara bolla, oggi i collezionisti sono diventati più attenti e ricercano vetture per cui valga davvero la pena investire il proprio denaro. Questo ha sicuramente comportato un ridimensionamento dei prezzi a cui in particolare i venditori devono ancora pienamente abituarsi. Notiamo che l'interesse si sta spostando decisamente verso auto più moderne, le cosiddette youngtimer, complice anche il cambio generazionale degli appassionati: vetture con un prezzo più abbordabile per il collezionista medio. Molto ambite sono le auto uniche per storia e rarità e con valutazioni adeguatamente alte, sintomo di un mercato maturo: auto 'giuste', in ottime condizioni, originali od ottimamente restaurate, e conservate con grande cura. Ovviamente il mercato delle aste di auto d'epoca in Italia non è ancora al livello di quello degli Stati Uniti, punto di riferimento per volumi e tradizione. Inoltre c'è una chiara iperofferta all'asta, dato il volume del nostro mercato, per cui prevedo la sopravvivenza solo di un paio di Case d'aste nei prossimi anni. Stiamo però notando come il pubblico italiano si stia sempre più abituando al canale delle aste e, in alternativa ai big stranieri, a considerare le case d'aste italiane come un'ottima alternativa per i 'pezzi' di fascia media". E Bolaffi quindi guarda fiducioso al futuro, svelando anche i programmi del 2020. "Il nostro obiettivo continua a essere quello di attestarci sempre più come punto di riferimento in Italia nel settore, come lo siamo per gli altri ambiti del collezionismo, con vendite chiare, trasparenti e realistiche, senza andare a cercare risultati eclatanti, se poi questi si dimostrano solo operazioni di marketing. Per il prossimo anno abbiamo in programma due aste che puntano a migliorare ancora i nostri storici risultati:

136166
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
Baccaglini - Auto e Moto d'Epo

gli ormai tradizionali appuntamenti ad Arese e a Torino, rispettivamente in primavera e in autunno".

In linea con la situazione economica del mercato italiano in offerta e sulla base delle dichiarazioni di Filippo Bolaffi, la prossima asta in calendario a Torino il 15 novembre al Garage Bolaffi privilegia la presenza in catalogo di youngtimer, partendo dagli anni Settanta fino alle instant classic. Trentacinque auto e una selezione di disegni di stile e bozzetti a cura del designer Gioacchino Acampora. Spiccano in particolare quattro schizzi di Paul Bracq, i disegni della Lancia Delta di Giugiaro nella originaria versione a due porte, il frontale dell'Asa 1000 firmato "Lello Gandini", il progetto della Junior Z di Zagato, nonché bozzetti prodotti dal Centro Stile Fiat di Giovanni Michelotti, Pio Manzù e altri.

Due gli esemplari unici carrozzati Castagna: la WoodyWagon, giardinetta 4x4 su base Fiat 500, e la Ischia, rivisitazione delle storiche "spiaggine" degli anni 50-60. E poi alcune Porsche, tra cui una 911 50th Anniversary del 2013, versione celebrativa prodotta in soli 1963 esemplari, numero che si riferisce all'anno in cui la celebre sportiva (battezzata inizialmente 901) debuttò. Tra gli altri lotti molto attesi, una Mercedes Benz 500 Sec AMG Widebody, divenuta un vero e proprio oggetto di culto, unica sul mercato italiano e una delle pochissime in Europa. Da sottolineare infine la presenza di un'alta chicca: la Fiat Panda 4x4 Trekking del 1993 appartenuta a Gianni Agnelli (ovviamente con il suo nome a libretto come primo intestatario), restaurata e personalizzata da Garage Italia Customs. RC

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
136166
Baccaglini - Auto e Moto d'Epo