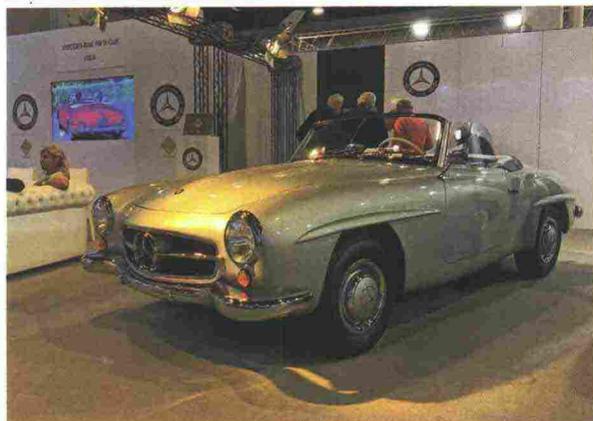


F **EVENTI AUTO E MOTO D'EPOCA**

UN ALTRO GIRO DA RECORD

Stabilito un nuovo primato di partecipanti alla 36ª edizione dell'evento più atteso dell'anno, a Padova. 5000 auto classiche esposte, 130 mila visitatori, nuovi espositori stranieri e importante presenza ufficiale delle Case automobilistiche, tra cui alcune conferme e qualche debuttante

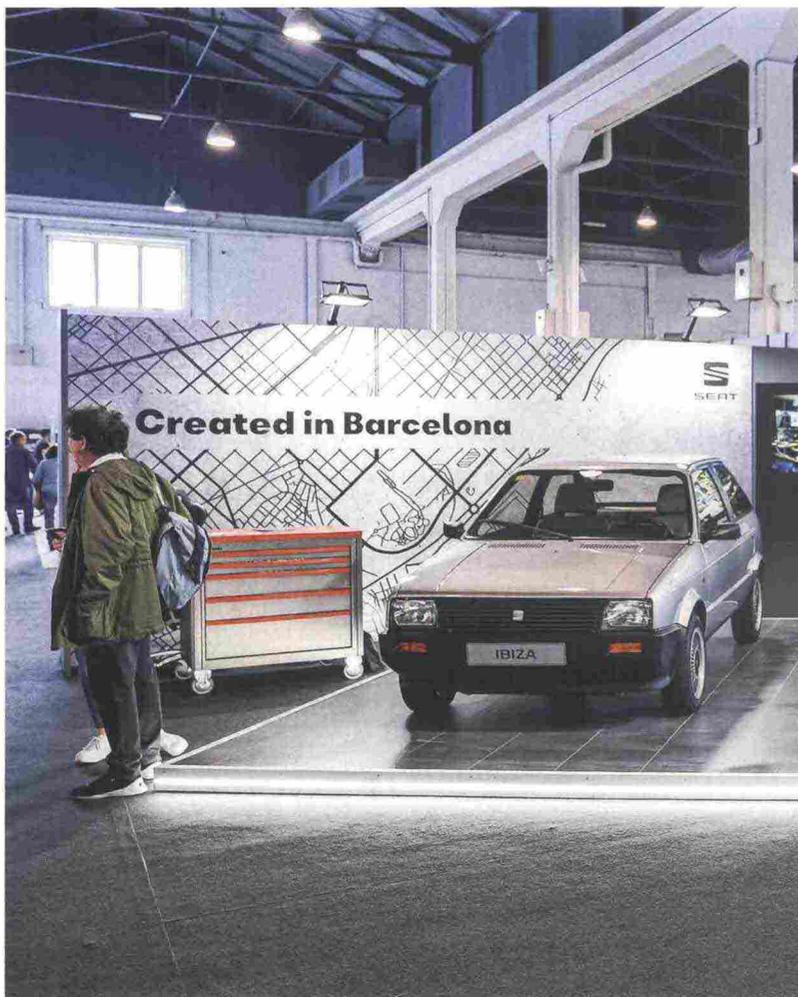
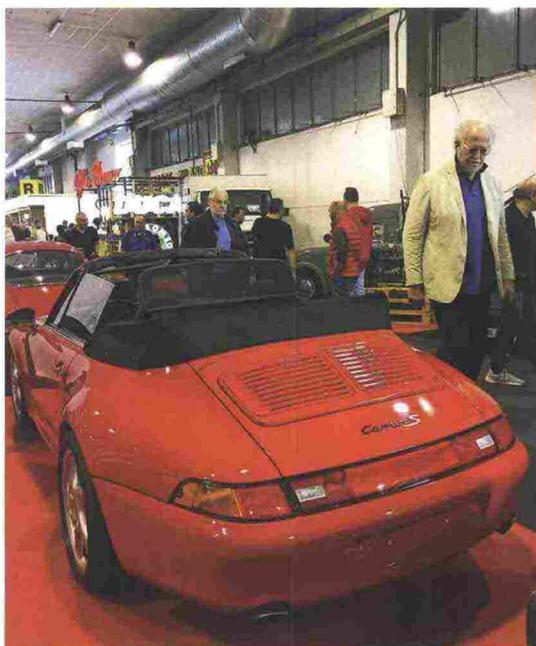
Testo di **Andrea Zaliani** - foto di **Leonardo Perugini** e **Gaetano Derosa**



Vocazione internazionale
In grande, l'omaggio ai cent'anni Citroën, con uno dei modelli più iconici: la Traction Avant 11 BL. Qui sopra, una Mercedes 190 SL. In alto, due protagoniste della bella mostra "Barchette Ferrari", allo stand di Ac: una 250 MM e, in secondo piano, una 375 MM Pinin Farina.



F AUTO E MOTO DEPOCA



Format che piace non si cambia. Al massimo, si evolve. Un mantra sicuramente noto agli organizzatori di **Auto e Moto d'Epoca**, capaci di far crescere progressivamente nel tempo la manifestazione, diventata ormai un vero e proprio punto di riferimento nel settore. Un appuntamento imperdibile, quello di Padova, che dà lustro alle fiere made in Italy, a dispetto di alcune prestigiose kermesse estere, costrette ad annaspire in questo particolare momento storico. E anche nel 2019 le grandi aspettative sul Salone padovano sono state soddisfatte a pieno. I numeri non lasciano spazio a dubbi interpretativi.

Uno su tutti, il nuovo record di visitatori: nel corso delle quattro giornate dedicate, le presenze in fiera sono state oltre 130 mila. In crescita pure il numero di stranieri, tra collezionisti, curiosi e giornalisti accreditati, provenienti da oltre 30 Paesi. Il merito del successo è da attribuire, in parte, anche alla partecipazione ufficiale di al-

cune Case automobilistiche, che con lungimiranza hanno coniugato sapientemente la tradizione all'innovazione.

ANNATA RICCA DI DEBUTTI

Per la prima volta sul palcoscenico heritage, la Seat ha festeggiato i trentacinque anni della Ibiza, affiancandola alla propria visione del futuro, rappresentata in particolare modo da due modelli: la concept car 100% elettrica el-Born (basata sulla pionieristica piattaforma Meb del gruppo Volkswagen) e la spettacolare show car Cupra Tavascan. La Pagani, invece, ha messo fianco a fianco la capostipite Zonda alla moderna Huayra. In contemporanea, il folto elenco dei dealer si è arricchito con una serie di new entry: Dr. Konradshaim ha esposto le sue Porsche di altissimo livello, mentre Girardo & Co. ha puntato sulle vetture da corsa, come l'Alfa Romeo Tipo 33 TT 3 del 1972, ultimo Biscione ad aver corso a Le Mans. Prima volta anche per gli olandesi di Real Art on Wheels, che hanno venduto tre vetture esclusive, tra cui una one off: la Porsche 911 2S Cabriolet



(serie 993) del 1998. Altra chicca, la vendita di due pulmini Alfa Romeo: F12 del 1970 e Romeo del 1960. Due mezzi praticamente introvabili, recuperati e restaurati da una coppia di appassionati della provincia di Modena. Ad arricchire l'elenco delle primizie l'asta organizzata da Finarte, che ha raccolto il testimone da Bonhams e ha deciso di mettersi in gioco nonostante le molteplici insidie del caso.

Il risultato finale? Diciotto lotti aggiudicati sui 55 presentati. In altre parole, una percentuale di vendita del 30%, non certo entusiasmante, ma pur sempre accettabile per un debutto (ne parliamo nel detta- ➔



AUTOITALIANA

PASSIONI COLLATERALI



David Giudici e Carlo Di Giusto, direttore e vicedirettore di RuoteClassiche (nella foto), hanno spiegato a un'interessatissima platea le ragioni che hanno spinto la nostra Casa editrice a riproporre, a 100 anni dalla nascita e a 50 dall'ultimo numero, la storica testata Autoitaliana. Il nuovo magazine utilizza l'automobile e l'italianità per esplorare i mondi e indagare nelle varie passioni dell'uomo contemporaneo. Il primo numero del nuovo trimestrale ha la copertina firmata dal Centro Stile Ferrari.

Curiosità a RuoteClassiche

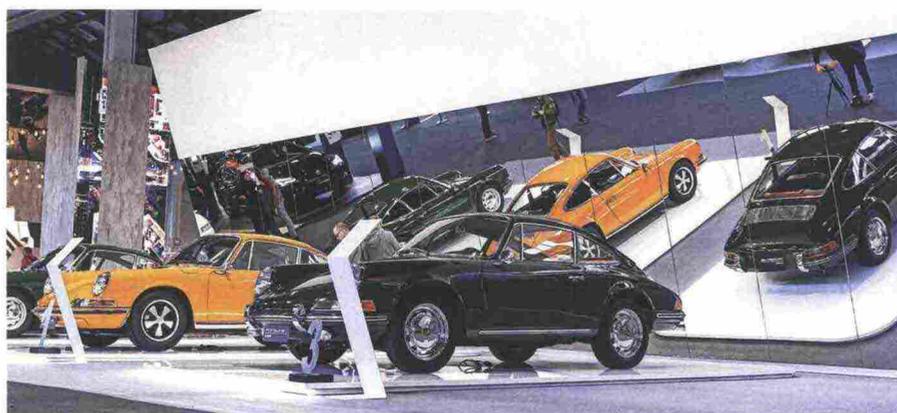
Il nostro stand esponeva la più datata Seat Ibiza esistente (telaio n. 007). Nella pagina a fianco, il patron del Salone, Mario **Baccaglioni**, accanto alla one off Porsche 911 Carrera 2S Cabriolet; sotto, la Ford ha celebrato la storia del Transit con una versione per i Vigili del Fuoco.

CONCORSO DI RESTAURO PORSCHE CLASSIC

UNA 911 2.2 S E DUE 912 LE PREMIATE ALLA 5ª EDIZIONE

Come ormai da tradizione

la Fiera di Padova, per la Porsche, ha rappresentato il palcoscenico ideale sul quale esporre e premiare le migliori auto del concorso di restauro riservato alle storiche. La difficile scelta dei tre migliori modelli della quinta edizione è stata il frutto di scrupolose valutazioni da parte di un'apposita equipe del marchio, coadiuvata da alcuni esperti del settore, tra i quali il direttore di RuoteClassiche, David Giudici. A dominare questa speciale competizione è stata una splendida 911 2.2 S del 1970 di colore Signal Orange, restaurata dal centro assistenza Porsche Padova Est su commissione di un cliente privato. Il completo intervento ha riguardato la meccanica (motore e cambio), il telaio e la scocca. Al



secondo posto si è classificata una 912 Verde Irlanda del 1968, restaurata dal centro Porsche Roma, seguita da un'altra 912 della stessa tinta del 1966, presentata dal centro assistenza Porsche

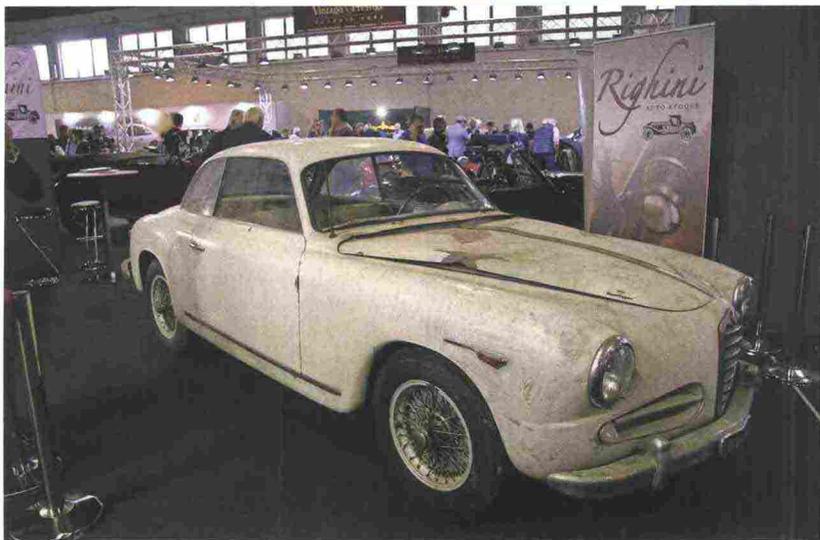
Sanremo. "Dopo aver festeggiato lo scorso anno il settantesimo anniversario del nostro marchio, è bello ritrovarsi ancora una volta qui" ha commentato Pietro Innocenti, amministratore delegato

di Porsche Italia. "La giusta occasione per festeggiare anche tre importanti anniversari del nostro marchio: i 50 anni della 914, i 20 dal lancio della 911 GT3 e i 50 della leggendaria 917".

F AUTO E MOTO D'EPOCA

Dal fienile alla cosmesi

Ma-Fra, una tra le aziende leader nei prodotti per la cura dell'auto, ha effettuato dimostrazioni live sull'efficacia dei propri prodotti. A destra, alcune Vespa nello stand di Ruote da Sogno. Sotto, un "barn find" nello stand della Collezione Righini: un'Alfa Romeo 1900 SS.



➔ gliò a pag. 130). Nel complesso, girando tra i vari padiglioni abbiamo rilevato che i marchi dalla presenza più consistente, nei vari stand commerciali, erano Porsche, Alfa Romeo, Ferrari e Maserati. Per contro, l'attenzione non è stata rivolta solo a modelli lussuosi: Padova ha confermato un crescente interesse verso auto più comuni e maggiormente abbordabili. Volkswagen Maggiolino e Fiat 500, di varie annate e declinazioni, le più ricercate.

SCRIGNO DI RARITÀ

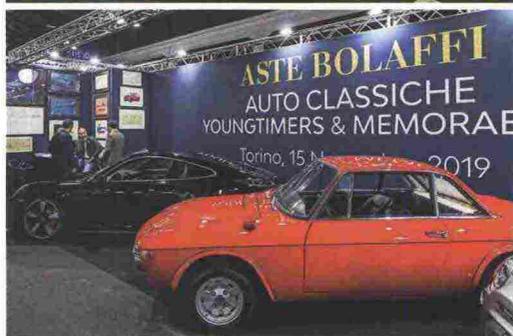
Ad **Auto e Moto d'Epoca** le auto e le moto, però, non sono state le uniche protagoniste. Ricambi, automobilia e modellismo costituiscono da sempre un elemento cardine della rassegna padovana, dove l'appassionato spera di trovare il pezzo raro a un prezzo stracciato. Il che, come tutti sanno, è ormai impossibile, un po' come imbattersi in un Picasso al mercatino delle pulci. Però, c'è davvero di tutto: da oggetti rari e preziosi a manuali d'uso e manutenzione, gadget ufficiali, materiali



Lotti da novanta

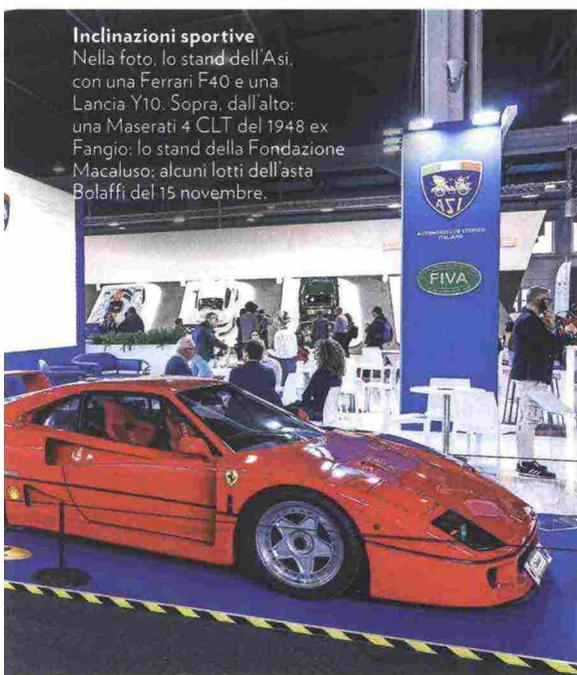
Due delle vetture protagoniste dell'asta Finarte. Sopra, un'Abarth 750 Spyder Zagato; a fianco, la Maserati 3500 GT utilizzata da Juan Manuel Fangio durante i suoi soggiorni italiani, che non è stata aggiudicata.





Inclinazioni sportive

Nella foto, lo stand dell'Asi, con una Ferrari F40 e una Lancia Y10. Sopra, dall'alto: una Maserati 4 CLT del 1948 ex Fangio; lo stand della Fondazione Macaluso; alcuni lotti dell'asta Bolaffi del 15 novembre.



FEDERPERITI ACADEMY E RUOTECLASSICHE

DIPLOMATI GLI ESPERTI EVE

Si è concluso allo stand di Ruoteclassiche, durante **Auto e Moto d'Epoca**, il percorso di formazione del quinto corso di Federperiti Academy e Ruoteclassiche "Esperti Veicoli d'Epoca e d'Interesse Storico", con la consegna dei diplomi da parte del direttore di Ruoteclassiche, David Giudici, e del responsabile dell'Academy di Federperiti, Fabio Ostè. Il percorso è finalizzato al raggiungimento di competenze che consentono di valutare correttamente la qualità e il valore economico dei veicoli da collezione: in sostanza un sistema di perizie, riconosciute dalle compagnie d'assicurazione, ideato da Federperiti e da Quattroruote Professional con il supporto della redazione di Ruoteclassiche. Quest'anno hanno superato il corso Riccardo Campanini, Francesco Carbini, Agostino Gizzi,

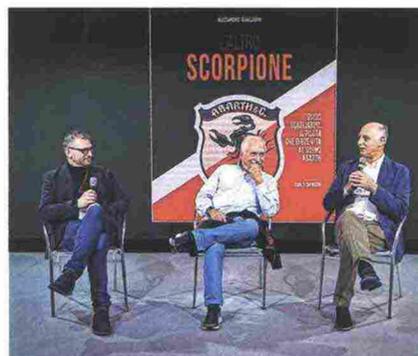
Giuseppe Prelli e Jacopo Villa. Sempre nel 2019, il sistema messo a punto da Federperiti Academy ha ottenuto il riconoscimento della certificazione da parte di AICQ Sicev (ente riconosciuto da Accredia): prima della fine dell'anno si svolgerà il secondo esame di certificazione per gli Esperti Eve che hanno frequentato il corso in precedenza. A febbraio 2020, invece, prenderà il via la sesta edizione del percorso formativo: avrà una durata di tre mesi per complessive dodici giornate, che si svolgeranno in aula presso le sedi di Federperiti ed Editoriale Domus, ma anche visitando alcune delle più prestigiose collezioni italiane. Per informazioni e iscrizioni, contattare la segreteria di Federperiti al numero verde 800 568 001, oppure il responsabile dei corsi al 347 9705364. **M.D.P.**



70 ANNI ABARTH

GUIDO, SCORPIONE PUNGENTE

Nell'anno del **settantesimo** anniversario della nascita dell'Abarth, il palcoscenico dello stand **Acì Storico** ha ospitato la presentazione del libro di **Alessandro Scagliarini** dedicato allo zio **Guido**, pilota di rilievo nel dopoguerra e, soprattutto, co-fondatore e finanziatore del marchio dello **Scorpione**. **Guido Scagliarini** condivideva lo stesso segno zodiacale di **Carlo Abarth**, da cui il titolo del libro che lo celebra: "L'altro scorpione", appunto. Nella foto, da sinistra, il nostro vice direttore,



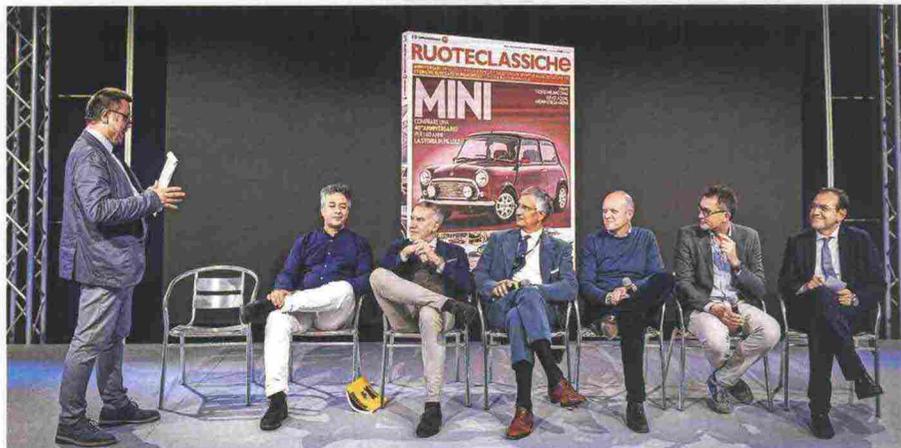
Carlo Di Giusto, l'autore, **Alessandro Scagliarini**, e l'ex direttore di **Quattroruote**, **Carlo Cavicchi**.

F AUTO E MOTO D'EPOCA PADOVA

↓ GLI APPUNTAMENTI ALLO STAND DI ACI

STORICHE: ALLARME CIRCOLAZIONE!

La fiera di Padova è stata per Ruoteclassiche anche l'occasione per fare il punto della situazione di mercato e per serrare i ranghi con gli "stakeholder" del settore in vista delle iniziative da portare avanti nel 2020 a favore del motorismo storico. Le tappe fondamentali che hanno visto la redazione impegnata su questi fronti sono state tre: il dibattito "Auto storiche 2020 - Quale futuro per il mercato", da noi promosso; l'incontro per l'aggiornamento della Lista di Salvaguardia organizzato dall'Acì, cui hanno partecipato anche Asi, i registri di marca e i rappresentanti della commissione per la Lista Chiusa Acì; infine il dibattito "La fiscalità e le auto storiche", sempre promosso dall'Automobile Club. Nel primo evento sono stati presentati la nuova edizione della "Guida al Mercato" che Ruoteclassiche pubblica ogni anno. Con l'ausilio di esperti del settore è stato tracciato un bilancio del 2019, cercando di prevedere quale futuro attende l'auto storica: l'evoluzione del mercato, le difficoltà commerciali e come si stanno evolvendo gli acquisti degli appassionati. Nel corso del dibattito, al quale hanno partecipato tra gli altri alcuni membri del "Comitato Prezzi" di Ruoteclassiche come Daniele Turrisi, Max Bontempi e Luca Gazzaretti di Catawiki, il direttore del Dipartimento Auto Storiche della Casa d'aste Pandolfini, Marco Makaus e Angelo Sticchi Damiani, presidente dell'Acì, è emerso che la problematica di più stretta attualità è la libera circolazione delle storiche nei centri urbani. Luigi Caligaris, direttore della Business Unit Professional di Editoriale Domus, ha invece rimarcato come lo sviluppo delle pagine delle quotazioni di Ruoteclassiche sia stato reso possibile dall'implementazione grazie agli investimenti per i nuovi sistemi di analisi di mercato realizzati dalla sua divisione, che dal 2020 estenderà la sua attività anche all'estero e ha appena lanciato una



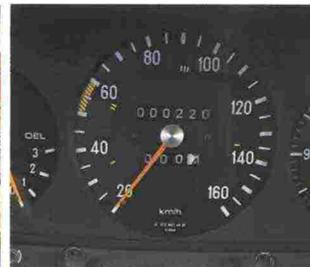
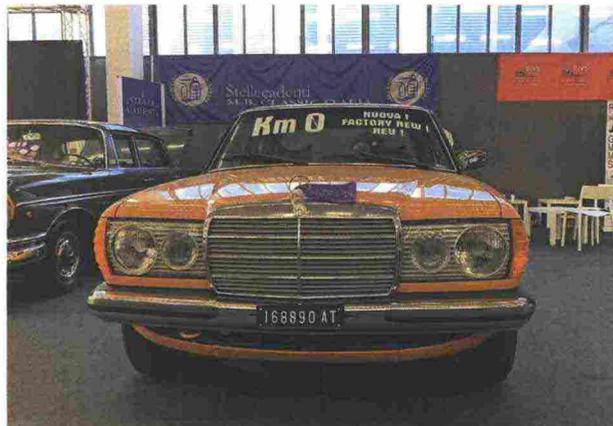
nuova struttura dedicata alle moto, chiamata Dueruote Professional. Nell'incontro per la modifica della Lista di Salvaguardia, Acì Informatica ha presentato uno studio statistico da cui emerge che il parco circolante con più di vent'anni sta crescendo di continuo, come conseguenza della fine dei sistemi di rottamazione statale con incentivo, che s'interruppero circa un decennio fa. Solamente nel 2020 arriveranno quasi mezzo milione di auto in più. Con l'ausilio della Banca Dati di Quattroruote Professional, Acì Informatica sta analizzando la consistenza di queste vetture, per comprendere quali siano i modelli da salvare perché a rischio estinzione e quali invece siano ancora presenti in numeri tali da non dover temere la loro sparizione. Il tema del circolante delle vetture ultraventennali è stato

anche al centro del dibattito "La fiscalità e le auto storiche", moderato dal giornalista di "La Repubblica" Vincenzo Borgomeo, che ha visto un vivace contraddittorio tra il presidente dell'Acì, Sticchi Damiani, e il presidente dell'Asi, Alberto Scuro (leggete anche a pag. 84 il nostro faccia a faccia). Il dibattito, nello stand di Acì Storico, ha visto la presenza anche del responsabile di Ferrari Classiche Luigino Barb, del rappresentante di FCA Heritage Gianfranco Gentile, del presidente del Registro Storico Lancia Peppino Stancati, del consigliere del Riar Daniele Santarelli, del vice presidente di AAVS Gian Paolo Brini e del nostro direttore David Giudici. Il presidente Sticchi ha aperto la discussione sottolineando l'importanza di una lista condivisa che possa tenere sotto controllo il

parco circolante delle ultraventennali, individuando i modelli realmente d'interesse storico e collezionistico: "Bisogna introdurre una Lista di Salvaguardia che permetta di creare una distinzione fra i veicoli realmente storici e quelli semplicemente vecchi, altrimenti i costi per la detassazione e i problemi d'inquinamento e sicurezza saranno importanti. Il dimezzamento della tassa di circolazione per tutte le ultraventennali con CRS, così come previsto dall'attuale Legge di Bilancio, ha determinato a oggi dei costi per minor gettito alle Regioni per 4,3 milioni di euro, oltre il doppio di quanto preventivato nella Legge di Stabilità. Non solo, nei primi 9 mesi del 2019 si sono aggiunte al nostro parco circolante, uno dei più vecchi d'Europa, circa 600.000 ultraventennali 'Euro 0'. Solo nel

2019 i CRS emessi sono stati circa 50.000, e il rischio è che man mano un gran numero di ultraventennali possa ottenere il CRS. Ciò non è pensabile, bisogna tutelare le auto di reale interesse storico e invece rottamare quelle semplicemente vecchie e non sicure". La risposta del presidente dell'Asi Scuro, contrario alla Lista di Salvaguardia, non si è fatta attendere: "Per noi tutte le vetture ben conservate e originali oltre i vent'anni sono storiche, senza distinzione di modello. Oggi non vedo problemi, visto che le auto con CRS sono una piccola percentuale delle ultraventennali circolanti. Non serve somministrare 'farmaci' finché la percentuale di vetture con CRS non arrivi, per esempio, oltre il 10% del circolante delle ultraventennali". David Giudici ha voluto portare la discussione dai numeri alla realtà vissuta da molti collezionisti, i lettori della nostra rivista che scrivono alla redazione perché bloccati: "La malattia c'è e la febbre è già alta. Lo vediamo con esempi eclatanti come la chiusura alla circolazione a tutte le vetture storiche a Torino, dove oggi chi deve effettuare la revisione alla propria auto classica è obbligato a muoverla col carroattrezzi. Se non interveniamo subito proponendo nuove regole per le storiche, presto i proprietari di queste vetture non potendo più circolare venderanno il nostro patrimonio all'estero o lo rottameranno. Il CRS è conditio sine qua non, ma bisogna tutelare le ultraventennali in via di estinzione, anche a costo di rinunciare ad alcune 'Euro O' se presenti in numeri consistenti". Dello stesso avviso, e dunque favorevoli a una nuova regolamentazione che passi anche attraverso la Lista di Salvaguardia gli altri presenti, Gianfranco Gentile di FCA Heritage, l'AAVS e il Riar. Vedremo che cosa accadrà nel 2020 e che cosa porterà in dote sulla materia la Legge di Bilancio, con i suoi emendamenti, in approvazione entro la fine dell'anno.

Marco Di Pietro



Come nuova
 Un pezzo unico nel suo genere: la Mercedes-Benz nella foto ha percorso soltanto 220 km, come del resto attesta il contachilometri qui sopra.



Via con la Cooper
 A sinistra, lo stand di Limora, che propone un vasto catalogo di ricambi, omaggiava i sessant'anni della Mini con un' apprezzata versione Cooper. Sopra, la Ferrari 365 GTS/4 esposta allo stand di Girardo & Co.

pubblicitari e strumenti da officina divenuti, con il tempo, oggetti di culto e testimonianze di un affascinante passato.

La manifestazione padovana ospita di fatto il più grande mercato dedicato ai ricambi, con una scelta pressoché illimitata che abbraccia i principali modelli (italiani ed esteri) amati dai collezionisti. Difficile rimanere delusi. Siamo certi che il

palato di tutti gli appassionati sia stato soddisfatto, come sempre avviene da oltre trent'anni. Padova si è confermata, ancora una volta, l'appuntamento dell'anno, capace di coniugare varie anime dell'heritage: da salone espositivo a piazza d'incontro per far incrociare domanda e offerta; da momento di approfondimento culturale a crocevia di intenditori con lo stesso sacro fuoco. **R**