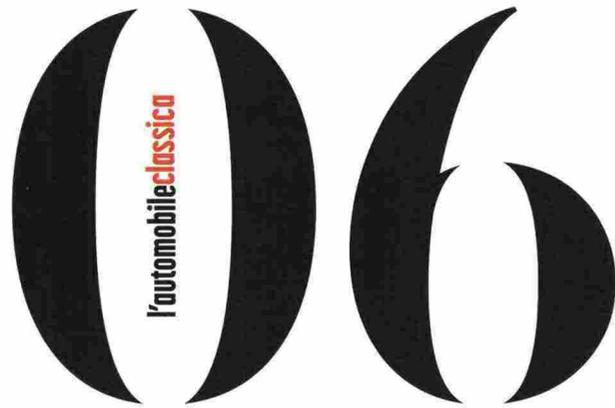


editoriale



Quanto è in salute il mondo del motorismo storico in questo cruciale momento di transizione dell'automobile? Come mai prima d'ora, verrebbe da esclamare! Almeno così vien facile scrivere di getto archiviata la prima edizione del nuovo corso bolognese di **Auto e Moto d'Epoca**. Gli organizzatori dell'evento non hanno voluto rilasciare dichiarazioni in merito all'affluenza di pubblico, ma si parla di circa 200 mila persone e riempiva il cuore di gioia notare che tra gli affollatissimi padiglioni del complesso fieristico – in particolare sabato 28 ottobre – si riconoscevano famiglie con bambini, una moltitudine di giovani e una compatta schiera dei soliti appassionati, italiani e stranieri. Insomma, il patron della manifestazione Mario **Baccaglioni** ci ha visto lungo ancora una volta e ora ha consegnato definitivamente la sua “creatura padovana” a nuovi sviluppi importanti, consacrandola soprattutto a quel nugolo di eventi nel Gotha del nostro mondo, insieme a Retromobile a Parigi e Techno Classica a Essen, per restare in ambito fieristico; Villa d'Este a Cernobbio (CO) o Pebble Beach (California) nel mondo dei concorsi di eleganza; 1000 Miglia e Goodwood per allargare alle attività dinamiche. Ma osservandola ancora più attentamente questa “Bologna is the new Padova” com'è stata per davvero? Chi ha qualche capello grigio in testa, si è trovato di colpo catapultato indietro trent'anni ai fasti del Motor Show dell'era Cazzola – l'entusiasmo in giro era esattamente lo stesso – e questo, paradossalmente, resta il peggior incubo dell'organizzatore, che vuole mantenere saldo lo spirito originario di **Auto e Moto d'Epoca**, con tante macchine attraenti e tanti scambi, senza dunque troppi visitatori interessati solo ad affollare gli stand per passare il tempo durante il sabato e la domenica. Invece, vuoi per una ragione o per l'altra, chiacchierando con i principali commercianti presenti, solo alcuni si sono detti moderatamente soddisfatti degli incassi, nonostante la fiumana di gente. Tanti non hanno battuto chiodo, e la ragione non erano soltanto i prezzi “stratosferici”, visto che sappiamo che quelli esposti sono ben lontani dalle cifre della stretta di mano a trattativa conclusa. Quindi il mercato è in difficoltà? Di sicuro, ecco, è chiaro che le auto anteguerra sono quelle in maggiore sofferenza e ne vedremo sempre meno in occasioni come queste. Si punta sempre più sulle giovani, ma che siano particolari e di qualità. A noi piace dire fino al 1985 almeno, cioè con le “targhe nere” che sono poi il *claim* del giornale. A proposito, il Vice ministro dei trasporti Galeazzo Bignami, intervenuto a un *talk* nel nostro stand di *Aci Storico*, ha tenuto a ricordare insieme al Presidente di *Aci* Sticchi Damiani che siamo davvero a uno zic dalla riassegnazione delle targhe storiche e che sono maturi i tempi anche per la riscrittura dell'art. 60 del Codice della Strada, risalente al 1992, che regola la certificazione delle auto storiche. Torneremo presto su entrambi i temi. Nel frattempo, per rispondere alla domanda iniziale, la Ferrari Gto telaio 3765 venduta il 13 novembre a New York da RM Sotheby's ha stabilito il nuovo record per il modello: 51,7 milioni di dollari. Cin cin a tutti!

David Giudici @davgiud

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

136166