

## 37° Auto e Moto d'Epoca

Di Alessandro Maschi

L'edizione 2020 della fiera di Padova si è svolta nel clima surreale creato dalla pandemia, inserita in un'agenda insolitamente ricca di impegni dopo i molti rinvii degli eventi primaverili. La decisione degli organizzatori di confermare l'appuntamento annuale, anziché saltare al 2021 come altre kermesse, ha sorpreso un po' tutti e lasciato sulle spine appassionati e addetti ai lavori, incerti fino all'ultimo di potervi prendere parte. Anche se sul filo di lana – nell'ultimo giorno della manifestazione è infatti uscito un nuovo DPCM che ha proibito ogni tipo di fiera sul nostro territorio – l'evento si è svolto come da programma.



A differenza di quanto accaduto nelle edizioni precedenti, dopo la chiusura dei cancelli non sono giunti i dati ufficiali delle presenze ma non è difficile ipotizzare un calo consistente dei biglietti venduti. I corridoi dei padiglioni (due in meno del 2019) non sono mai apparsi affollati e nelle sezioni riservate a ricambi e memorabilia saltavano subito all'occhio gli spazi rimasti vuoti e l'assenza quasi totale dei commercianti stranieri. Si deve quindi parlare di un flop o di un azzardo fallito? Certamente no. In assenza di dati oggettivi per valutare il successo economico dell'evento, non possiamo che promuovere il tentativo di garantire continuità alla principale fiera di settore italiana e di dare una scossa a un ambiente rimasto in stallo per quasi tutto il 2020 e che nello

stesso fine settimana ha visto lo svolgimento anche della 1000 Miglia, un altro simbolo del motorismo storico italiano. Organizzazione promossa a pieni voti anche per gli accorgimenti anti-COVID: i varchi di ingresso più numerosi del solito, alcuni dedicati ai biglietti acquistati online, i servizi igienici aggiunti e costantemente puliti, l'onnipresente gel disinfettante e, per ironia della sorte, la minore affluenza di pubblico hanno consentito ai visitatori di godersi la fiera in tutta sicurezza.



Nonostante qualche defezione, la ricetta proposta da Auto e Moto d'Epoca non è variata e l'offerta è stata analoga a quella degli anni precedenti.

Non passa inosservata la presenza sempre maggiore delle storiche post anni '80 e delle ventennali, sia nei club che tra i veicoli in vendita: abbiamo già sottolineato in passato come lo svecchiamento del parco auto sia, oltre che inevitabile, una precisa strategia di club e addetti ai lavori per attirare il pubblico più giovane, una fascia di potenziali associati/clienti che difficilmente saranno attratti da una berlina anni '60 ma che rivivranno invece con nostalgia i sogni fatti da bambino su una sportiva degli anni '90. Altrettanto inevitabili i mugugni degli appassionati più stagionati che considerano le Uno Turbo e le Alfa 75 solo auto vecchie e prive di valore storico. La verità, secondo noi, sta nel mezzo: se da un lato la storicità non dovrebbe concessa per soli meriti anagrafici, dall'altro è indispensabile svecchiare la platea degli appassionati altrimenti nel giro di qualche anno vedremo l'intero patrimonio su ruote passare in eredità a una generazione totalmente disinteressata ai motori, che non saprà quindi cosa farsene. Non dimentichiamo inoltre

la ciclicità della storia: qualche anno fa, parlando con un vecchio restauratore, impiegai qualche minuto per rendermi conto che le “auto moderne” di cui parlava con malcelato disprezzo erano quelle degli anni '60-'70 e che le auto storiche “vere”, per lui, erano solo i modelli anteguerra.



Vale la pena sottolineare la modesta presenza in questa edizione delle case costruttrici, con solo Mercedes e Jaguar giunte a Padova in forma ufficiale. Negli anni scorsi abbiamo evidenziato negativamente come Auto e Moto d'Epoca stesse mutando da semplice fiera del motorismo storico in qualcosa di più, dedicando interi padiglioni ai costruttori moderni che giustificavano con uno o due modelli d'epoca la presenza della gamma attuale. Dal punto di vista commerciale la scelta era comprensibile – dopo la scomparsa del Motor Show a Bologna e del Salone di Torino era difficile resistere alla tentazione di intercettare i portafogli gonfi dei costruttori – ma il rischio di snaturare l'evento e alienare il settore classico era considerevole. Solo il tempo ci dirà se il cambio di rotta di quest'anno è una precisa scelta degli organizzatori oppure la semplice conseguenza della pandemia.

Un'ultima nota sui prezzi delle auto in vendita: limitandoci alla nicchia delle Triumph, non abbiamo notato ribassi dovuti a un'ipotetica crisi da COVID-19 né tantomeno un'attenuazione della consueta, irritante, “tassa fiera” del 10-15%. Visto che i costi di partecipazione per gli espositori non sono diminuiti rispetto all'anno scorso, nonostante la particolarità di questa edizione, non sarebbe stato lecito aspettarsi il contrario.