

## 39° Auto e Moto d'Epoca

Di Alessandro Maschi

Il 23 ottobre 2022 si è chiusa la 39° edizione di Auto e Moto d'Epoca ma, soprattutto, si è chiusa un'epoca. Lo scorso 29 luglio gli organizzatori hanno annunciato l'addio a Padova e dal 2023 la fiera si sposterà a Bologna, in un centro fieristico più moderno e nel pieno della Motor Valley emiliana.



**GRAZIE PADOVA**

*Il laconico messaggio con cui la fiera si è accomiatata da Padova sui social.*

I limiti della collocazione patavina erano ormai evidenti con spazi limitati, padiglioni talvolta inadeguati e l'assenza di parcheggi sufficienti ad accogliere senza traumi le migliaia di visitatori provenienti da tutto il mondo. La stessa amministrazione comunale non ha nascosto la mancanza di interesse nel mantenere in vita il polo fieristico che in futuro avrà un taglio prettamente congressuale, con più eventi di minore entità ma meglio distribuiti nei dodici mesi. A rendere più dolce l'addio contribuirà l'una tantum di 5 milioni di euro versata da Bologna a Intermeeting – l'azienda del patron Baccaglini – e Padova Hall SpA, le due proprietarie del marchio.

La logistica della fiera bolognese darà una spinta ulteriore alla crescita della kermesse, le cui ultime edizioni lasciano intendere in maniera piuttosto chiara quale sarà il futuro della manifestazione. Baccaglini ha promesso molto più spazio dedicato al mondo delle due ruote e delle corse, ma è facile prevedere anche più metri quadri per i costruttori, compresi quelli che finora erano non erano passati da Padova. E gli stand delle case erano finora giustificati dall'esposizione di un paio di storiche di fianco ai modelli più nuovi, l'aumento della superficie a disposizione farà verosimilmente crescere soprattutto la percentuale delle novità, sempre meno nascoste dietro alla foglia di fico della storicità. La fiera andrà così a colmare almeno in parte il vuoto lasciato dalla chiusura del Motorshow, non a caso di nascita bolognese, e del Salone di Torino.

Se questa ipotesi – che, *ça va sans dire*, rimarrà tale fino a prova contraria – si concretizzerà in un bene o in un male per il motorismo storico italiano, è presto per dirlo. Gli introiti derivanti dagli stand dei costruttori saranno consistenti e forse aiuteranno a mantenere in vita la parte “storica” se o quando l’attuale bolla scoppierà. E magari si arriverà ad avere una fiera fisicamente divisa in due, con padiglioni dedicati alle auto moderne e altri alle storiche, magari dopo un adeguato rebranding.



La Ferrari 125 S, la prima a fregiarsi del cavallino.

Se Bologna sarà il futuro di questa manifestazione, il presente – o, più correttamente, il passato – è invece l’edizione appena conclusa. In quest’ultimo weekend padovano hanno fatto bella mostra di sé la Ferrari 125S, la prima vettura con il marchio del cavallino, un nutrito gruppo di auto da rally e la curiosa Brutus, un *divertissement* allestito su un telaio da cambio del 1907 ed equipaggiato con un motore aeronautico da 47.000 cc in grado di erogare 750 cv, il cui rombo ha attirato il pubblico durante l’accensione quotidiana. Il visitatore meno abbagliato dalle centinaia di auto in vendita avrà notato i soliti prezzi gonfiati, la quantità inverosimile di Porsche, la comparsa in fiera delle prime Panda 4x4 diventate oggetto da collezione e il boom delle insegne vintage comparse ormai in tutti i padiglioni, in virtù della moda di cui sono oggetto da parecchi mesi a questa parte. Poche le Triumph in vendita e quasi nessuna all’altezza della cifra richiesta.



La vistosa (e rumorosa) Brutus.



Una Mercedes SL 300, un capolavoro senza tempo esaltato dall'inusuale carrozzeria rossa.