

EDITORIALE

di Gianni Perotti

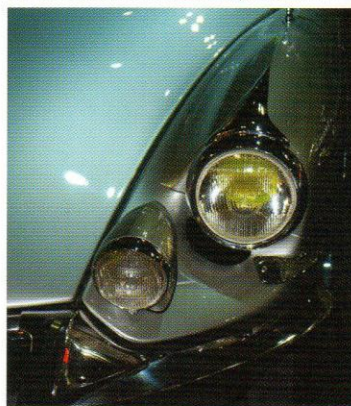
Che le auto d'epoca fossero portatrici di valori culturali, noi dell'Associazione Internazionale Flaminio Bertoni lo sapevamo da sempre. Ma ora, dopo infinite sollecitazioni, si stanno muovendo (forse) anche in Italia, quegli Enti e quei grandi spazi espositivi che possono diffondere al più vasto pubblico e promuovere quel prezioso patrimonio tecnico, scientifico e culturale rappresentato dalle auto d'epoca. Ben vengano quindi i nuovi Saloni della cultura automobilistica e ben vengano – finalmente – gli Enti che hanno le capacità imprenditoriali di allestire e gestire simili eventi. A incominciare dalla Fiera di Verona, o da Fiera Milano-Rho o da Automotoretrò al Lingotto di Torino e da molte altre operazioni sparse sul territorio nazionale, dall'Emilia Romagna a Roma, Bari e Trapani. La crescita del pubblico è evidente, l'interesse di gente che prima d'ora non si era mai accostata a questo appassionante settore è in costante aumento.

Nessuno ancora ci ha spiegato se questo proliferare di Saloni debba essere letto come una reazione alla crisi economica che spinge la gente a comprare oro, dipinti del romanticismo tardo ottocento e vetture del primo e secondo Novecento. Forse anche le Case automobilistiche, rifacendosi ai nomi e ai modelli che hanno contribuito a creare il mito dell'auto come la "Mini", la "New Beetle", la "Giulietta", la "Nuova 500" e la "serie DS" hanno innescato un processo di ricupero e rivisitazione che sta dando i suoi frutti ora. In Italia si nota il tentativo, da parte di vecchi e nuovi Musei dell'Auto, di riappropriarsi di tante vetture di prestigio, a suo tempo vendute su tutti i mercati mondiali.

Come la Grecia, ora vorremmo indietro i nostri capolavori all'estero, non le *metope* del Partenone ma almeno le Ferrari "GTO" che girano indisturbate in California (al riparo da agguati delle nostre "Fiamme Gialle"), mentre anche le *cabriolet* "DS" di Chapron stanno tornando lentamente in Europa, dopo che la figlia del celebre carrozzeria, Giulia, importatrice negli USA, le aveva svendute (quasi regalando) in Canada e in Florida per farsi la dote. Al coperto dalle oscillazioni dello *spread* i collezionisti operano una triplice azione: investono in un bene

che è limitato per definizione e quindi soggetto a continue rivalutazioni, da un altro lato favoriscono la conservazione di un patrimonio storico e culturale di grande valore di cui le Istituzioni non si sono mai curate, e infine alimentano un mercato che incrementa il settore indotto dei restauratori, dei benemeriti ricambisti, delle officine artigianali. Chi saprebbe altrimenti oggi mettere mano a un carburatore doppio-corpo, a uno sterzo a cremagliera o a un selettore idraulico? Al recente *Rétromobile*, come si può leggere dal ricco *reportage* delle pagine che seguono, durante le contrattazioni e le aste si sono raggiunte quotazioni di oltre 20.000 € per una Citroën "2CV" *american style*, di 17.000 € per una vecchia "500" FIAT e 200.000 € per una "DS" *cabriolet* di Chapron reimportata da oltreoceano.

Al moltiplicarsi dei raduni e delle esposizioni indica anche un cambiamento di carattere nel nuovo collezionismo: non più le collezioni chiuse nel buio dei *garage* o dei capannoni protetti da telecamere, ma arricchimento del paesaggio con gite e raduni, incontri e scambio di cultura immateriale, balsamo dell'anima.



Tradizione ed innovazione: linee elaborate ma sempre eleganti caratterizzano le Deesse storiche ed attuali

Tradition et innovation: lignes élaborées mais toujours élégantes caractérisent les Deesse historiques et courantes

EDITORIAL

par Gianni Perotti

Chez l'Association Internationale Flaminio Bertoni, on avait toujours su que les voitures d'époque étaient porteuses de valeurs culturelles. Pourtant, après un nombre infini de sollicitations, même en Italie (peut-être), les Organismes et les grands espaces exposants, qui peuvent diffuser et promouvoir parmi un public plus large un patrimoine technique, scientifique et culturel aussi précieux que celui des voitures d'époque, ont commencé désormais à bouger. Les nouveaux Salons de la culture automobile sont donc les bienvenus, tout comme – enfin – les Organismes qui ont les capacités entrepreneuriales d'aménager et de gérer des événements pareils. À commencer par la Foire de Vérone, ou par Fiera Milano-Rho ou encore par Automotoretrò au Lingotto de Turin, sans compter les nombreuses autres opérations éparpillées sur tout le territoire national, de l'Émilie-Romagne à Rome, Bari et Trapani. La croissance du public est évidente; l'intérêt des gens qui n'avaient jamais pris en compte ce secteur passionnant ne cesse de s'accroître. Personne ne nous a encore expliqué si une telle prolifération de Salons doit être interprétée comme une réaction à la crise économique qui pousse les gens à acheter de l'or, des tableaux du Romantisme datant de la fin du XIXe siècle ainsi que des voitures de la première et de la seconde

moitié du vingtième siècle. Il se peut aussi que les Constructeurs automobiles, en s'inspirant des noms et des modèles qui ont contribué à créer le mythe de voitures telles que la Mini, la New Beetle, la Giulietta, la Nouvelle 500 et la série DS, aient déclenché un processus de recouvrement et de réinterprétation qui vient tout juste de commencer de donner des fruits. En Italie, on a remarqué une tentative, par certains Musées de l'Automobile – les vieux tout comme les nouveaux – de se réapproprier un très grand nombre de voitures prestigieuses qui ont été vendues, par le passé, sur tous les marchés mondiaux. Comme c'était le cas pour la Grèce, maintenant nous aimerions qu'on nous rende nos propres chefs-d'œuvre à l'étranger, non pas les *metopes* du Parthénon mais au moins les Ferrari GTO qui roulent en Californie dans la plus grande tranquillité (à l'abri des guet-apens de la Brigade Financière), tandis que même les *cabrio* DS Chapron que sa fille Giulia, en sa qualité d'importatrice du célèbre carrossier aux États-Unis, a liquidés (en les donnant presque gratuitement) au Canada et en Floride pour devenir richement dotée, sont en train de revenir lentement en Europe. À l'abri des fluctuations du *spread*, les collectionneurs accomplissent une triple action: d'une part, ils investissent en un bien qui est limité par définition, et qui n'est

donc soumis qu'à des revalorisations constantes, d'autre part ils favorisent la conservation d'un patrimoine historique et culturel de grande valeur, dont les Institutions n'ont jamais pris soin et, en dernière analyse, ils alimentent un marché qui entraîne le développement du secteur de la sous-traitance des restaurateurs, des braves revendeurs de pièces de rechange, des ateliers d'artisans. Et, de nos jours, qui d'autres qu'eux sauraient mettre la main à un carburateur double corps, à une direction à crémaillère ou à un sélecteur hydraulique? Lors de la dernière édition de *Rétromobile*, comme on peut lire dans le riche *reportage* des pages qui suivent, pendant les négociations et les Ventes aux enchères, l'on a atteint des cotes de plus de 20 000 € pour une 2CV *american style*, de 17 000 € pour une vieille 500 Fiat et de 200 000 € pour un *cabrio* Chapron réimportée des États-Unis. Les meetings et les expositions qui se multiplient sans cesse témoignent aussi d'un changement de caractère qui concerne le nouveau collectionnisme, celui-ci n'ayant plus rien à voir avec les collections renfermées dans l'obscurité des garages ou des hangars protégés par les caméras; ce serait plutôt un enrichissement du paysage avec des excursions et des meetings, des rencontres et un échange de culture incorporelle: du baume pour l'âme.