

Affari di cuore

La passione è grande, ma "business is business". Edoardo Bonanomi acquista auto italiane, le restaura in proprio e poi le rivende. Anche se a volte un po' gli dispiace privarsene...

DI EUGENIO MOSCA - FOTO PIERPAOLO ROMANO

Varcando la soglia di Automobile Tricolore non si può fare a meno di sentirsi dei privilegiati. Ragionando in termini puramente venali, è un po' come avere accesso al caveau di una banca. Guardandosi in giro le pupille rimbalzano da una Lamborghini Miura a una Ferrari 166, da una Maserati Sebring a una 512 BB, da una De Tomaso Mangusta a un'Alfa Romeo GTA, da una Giulietta SS a una Fiat Dino: tutte in attesa di ricevere le cure dei tecnici della struttura bresciana. E tutte italiane. Non si può non avvertire un forte orgoglio... tricolore. Lo stesso che anima il "motore" di questa azien-

da, Edoardo Bonanomi, che nonostante la giovane età (27 anni) può vantare un bel biglietto da visita. Soprattutto se si pensa che tutte le auto sopra citate, sono di proprietà della struttura di Isorella (BS), come sottolinea Bonanomi: «La nostra peculiarità è quella di lavorare su automobili di nostra proprietà, su cui eseguiamo lavori ai massimi livelli. Facciamo quasi tutto all'interno, carrozzeria e meccanica. Soltanto per gli arredi interni ci rivolgiamo a terzi, ma anche quelli li smontiamo e montiamo noi. Tutto ciò al fine di dare una garanzia completa: quando si acquista un'auto c'è sempre passio-

ne di mezzo e chi ne ha le possibilità vuole un bell'oggetto, fruibile anche da chi non è esperto e che mantenga il valore. Perciò un restauro deve essere fatto a regola d'arte, in modo che ci sia necessità di altri grossi interventi per molti anni».

Sembra un sistema molto impegnativo: si ripaga?

«Io credo nell'auto storica italiana come parte del nostro patrimonio artistico, e come bene rifugio. Ferrari, Maserati, Lamborghini, Lancia, Alfa Romeo, Iso, Bizzarrini, De Tomaso: hanno fatto la storia e sono state prodotte in pochi esemplari.

CONTATTI

R.mmjggmPernatmodis in pa sint aute eium reritam, cum sequi dite erro blaborest maiore occattem ut fugiatum fuga. Labo. Ene am sum



EPELIQUAM CONSER

epudis asperibus voluptatio voluptatum velent inverspienes nonsequ osseniaturem quiate quam que doleneclatur ad ma numquam ius ex est officatur?

Uciaerum ex et et quam que re, volorumquia delluption con core, Taquam vellupta quiasimil milit voleni rem ea delique mo beratem

Avranno sempre un valore. Questo risponde a una parte della domanda; d'altra parte, tre anni fa sulle piste ho conosciuto Raffaele Giannoni, che ha deciso essere mio socio (anche per una parte racing moderna, ndr) dandomi la forza di acquistare auto dai costi impegnativi, per restaurarle e poi rivenderle. Con garanzia di originalità. Questo fa la differenza: il mercato si è evoluto, non si accettano più esemplari non completi o con colore o motore non suoi. Si può rimediare al cattivo stato di conservazione, non alla mancanza».

Com'è nata la sua passione?

«Ce l'ho da sempre. Io sono nato nel 1988 e a casa ho delle riviste di automobili della metà anni '90 che mi comperavano i miei genitori. Perciò credo che da quando ho il

lume della ragione sono appassionato di automobili, con una predilezione per le classiche Italiane».

E com'è iniziata l'attività?

«Ho iniziato facendo il mediatore, quasi a tempo perso. Dopo il diploma sono andato alla Maranello Service (Carrozzeria specializzata in Ferrari, ndr), dove sono ufficialmente entrato nel mondo delle auto italiane "esotiche", occupandomi della parte commerciale. Sono rimasto tre anni, nei quali Alessandro Peraro mi ha insegnato come funziona un'officina, poi mi sono messo in proprio scegliendo di occuparmi soltanto di auto d'epoca, perché convinto che ci fosse maggior profitto e per coltivare la passione. Certamente è più impegnativo, sotto tutti i punti di vista, dalla ricer-

ca dei fornitori al seguire il personale fino all'aspetto commerciale, perché spesso l'acquirente conosce l'auto meglio di te».

Quali sono state le prime auto che ha trattato?

«Auto comuni. Una Mercedes ML, una BMW M3; ma capii di essere portato. La prima auto importante fu una Ferrari 360 Modena: mi sembrò di aver concluso l'affare della vita».

Come si trovano invece le auto che tratta oggi?

«È un segreto. Diciamo che bisogna prendere tanti aerei e macinare tanti chilometri».

Il ritrovamento più curioso?

«Una Maserati Vignale Spyder, era tra le er-

bacce in un cascinale a pochi chilometri da qui, con le targhe originali BS. Ci ero passato davanti per anni, poi un giorno mi fermai a guardare meglio incuriosito da alcuni autobus che erano stati dismessi lì davanti».

Cosa pensa delle quotazioni record dell'ultimo periodo?

«Le quotazioni nelle aste non indicano automaticamente il valore di vetture simili, perché magari si tratta di un esemplare molto bello oppure con una storia particolare. Lo stesso vale all'inverso. Il fatto è che ci sono troppe aste e poche auto veramente belle da vendere: a Parigi molte non le erano. Probabilmente l'andamento anomalo del mercato è dettato dal fatto che molte persone che prima investiva-

no in altri settori si sono buttate sulle auto d'epoca. Inoltre c'è una nuova generazione di collezionisti, nati negli '70, infatti molte auto degli anni '70 e '80 sono salite molto, nonostante siano tutt'altro che rare. Per i modelli rari, come le GT italiane anni '50 e '60, è difficile che ci siano grandi oscillazioni, perché non ci sarà mai un'offerta superiore alla domanda. Alcuni nuovi collezionisti, non trovando il modello esclusivo, si concentrano su altri magari della stessa marca ma disponibili, facendo salire il valore anche di questi ultimi».

Può fare qualche esempio?

«La Ferrari Testarossa: è bellissima ma ha avuto un'ascesa troppo rapida. Così come le Porsche 911, che sono state costruite in migliaia di esemplari».

Che consigli può dare a chi sta pensando a un acquisto?

«Di orientarsi su un buon conservato, da poter usare, oppure un restauro da "trippla A". Eviterei le vie di mezzo che ci sono in gran numero. E spesso sotto la vernice nuova nascondono problemi anche gravi».

Da appassionato, non le dispiace vendere automobili sue e che ha fatto rinascere?

«Sì. Ma gli affari sono affari. E poi visto che sono giovane penso che un domani ne potrò trovare un'altra uguale».

Ha un sogno, automobilisticamente parlando?

«L'Alfa Romeo 33 Stradale. Sarà molto difficile trovarla, ancor più trovarla al momento giusto. Però mai dire mai».



EPELIQUAM CONSER
epudis asperibus voluptatio voluptatum velent inverspientes nonsequ
osseniatorem quiate quam que doleneclatur ad ma numquam ius ex est
officatur?
Uciaerum ex et et quam que re, volorumquia delluption con
core, Taquam vellupta quiasimil milit voleni rem ea delique mo beratem