

**Il presidente dell'Asi****Alberto Scuro:**
«Auto storiche
patrimonio
dell'umanità»

FABIANO PAGINA 20

Alberto Scuro

CHIRURGO VERONESE, PRESIDENTE DI ASI (AUTOMOBILCLUB STORICO ITALIANO) E ORA ANCHE DI FIVA (LA FEDERAZIONE MONDIALE)

**«Altro che inquinanti, le auto storiche
vanno tutelate come beni culturali
Ho corso a Le Mans, ma Monza è unica»**

LORENZO FABIANO

Figlio d'arte, con suo padre, Ludovico Antonio, luminare della chirurgia e presidente dell'associazione mondiale per la ricerca sul pancreas, Alberto Scuro ha condiviso la carriera, da chirurgo cardiovascolare, al Policlinico di Borgo Roma. Classe 1958, nato a Roma, in pianta stabile a Verona dall'età di 11 anni, l'altra sua grande passione, i motori e in particolare le auto d'epoca, è invece tutta sua. Una vita col bisturi e al volante, insomma. Già presidente dal 2019 dell'ASI, l'Automobilclub Storico Italiano, lo scorso novembre Scuro è stato eletto in Brasile alla guida anche della FIVA, la prestigiosa Federation Internationale Vehicules Anciens. È la prima volta che un presidente di ASI diviene anche presidente di FIVA. «Un bel riconoscimento per l'Italia, perché a livello internazionale il motorismo storico sembra essere sempre più importante», spiega Scuro.

Alberto, quali saranno gli obiettivi del suo mandato?

L'obiettivo è far recepire i veicoli storici come beni culturali, e non come mezzi inquinanti, e che in tal ottica vanno tutelati. È per questo che uno dei miei impegni sarà di portare a termine l'iter, già intrapreso dai vertici della Federazione, per il riconoscimento dell'Unesco dei veicoli storici come patrimonio dell'Umanità. Siamo presenti in 82 Paesi, abbiamo milioni di iscritti alle nostre 115 federazioni, ma desideriamo rendere la FIVA una federazione veramente globale, superando la percezione "eurocentrica".

Come è nata la sua passione per le auto storiche?

Innata, direi. Da piccolo a Roma, ai giardini di Villa Borghese, con mio nonno pedalavo come un matto su un bolidino a pedali. A 18 anni, mi sono iscritto a Verona alla squadra del VR Rally; corre-

vo con una A112 Abarth che mi ero preparato di nascosto, perché i miei neanche ne volevano sentir parlare di corse in macchina.

E come è passato alle auto storiche?

Avevo una Golf Gtd e una moto Bmw R80 Gs: quando mi laureai le vendetti e comprai una Maserati 3500 GT Touring, una Lancia Aurelia B20, un Mercedes Pagoda 230 SL. Fu allora che mi presentai da Luciano Nicolis: gli dissi che ero appassionato di auto storiche, lui mi guardò e mi disse mettendosi a ridere: "non capisco come un ragazzo della tua età possa vendere una Bmw R80". Da quel momento nacque tra di noi un'amicizia profonda.

Che ricordo ha di Luciano Nicolis?

Un uomo fantastico, un visionario. È stato lui a trasmettermi la passione per la conservazione e la condivisione del patrimonio motoristico,





Mi raccontava delle sue macchine e io lo ascoltavo ammirevole; sono cose che mi son rimaste dentro. Ero già chirurgo cardiovascolare, quando potevo lo andavo a trovare in azienda, la Lamacart, e lui nei capannoni mi diceva: "ma come fa un professore come te a essere amico di uno straccivendolo come me?". Poche settimane fa, come Presidente FIVA, ho avuto l'onore di consegnare a sua figlia Silvia una Special Recognition per la lunga e costante dedizione alla tutela, valorizzazione e divulgazione della cultura motoristica a livello internazionale.

Sui bolidi d'epoca lei ha corso nei templi della F1: Monza, Silverstone, Brands Hatch, Nürburgring, Monte Carlo.

Sì, nel 2012 sono pure riuscito a vincere a Silverstone in una gara dell'Historic Grand Prix Association. Un'emozione incredibile. Ho fatto il Rally di Monte Carlo, ho corso un po' dappertutto, mi mancava Le Mans: ci ho corso quest'anno, a luglio con una Jaguar alla Le Mans Classic. Le nostre non sono manifestazioni agonistiche, ma turismo: però, le assicuro che il piede giù sull'acceleratore su quel rettilineo di sette chi-

lometri è adrenalina pura.

L'emozione più forte?

Monza, alla Coppa Intereuropa. Guidavo una Giulietta T.I. del 1958; mi trovai a duellare con un siciliano, di cui non ricordo il nome; entrammo appaiati alla Parabolica, nessuno dei due mollava, nessuno dei due staccava; facemmo la curva guardandoci negli occhi, anziché la strada, e ritrovandoci uno a fianco dell'altro di traverso. Sembrava la scena di un film.

La F1 attuale, così tecnologica e computerizzata, l'appassiona ancora o rimpiange quella più umana che andava a benzina e champagne?

Due mondi diversi. Rimpiango l'approccio "umano" del passato: quello era uno stile, un modo di vivere. Sono amico di Arturo Merzario, che ancora gira col suo cappello da cowboy e ti racconta un sacco di storie, ma anche di Riccardo Patrese e di un uomo straordinario come Giampaolo Dallara: personaggi incredibili. C'era un senso di comunità, accessibile, ma adesso quell'atmosfera "goliardica" non esiste più; oggi il professionismo è esasperato non solo in Formula Uno, ma in tutte le cate-

gorie. Avevo una passione per Ayrton Senna, per l'uomo e il pilota: era uno che andava oltre. Quella Formula Uno è finita con la sua morte.

Come ha combinato la professione di chirurgo con l'impegno nell'ASI?

Quando nel 2011 Nicolis mi propose di entrare nel board di ASI, si faceva una riunione al mese di venerdì, e quindi era compatibile. Poi, nel 2019 con la nomina a presidente è diventato tutto più complicato. Ho prima ridotto l'attività ospedaliera, poi sono andato in pensione in anticipo tre anni fa. Ho vissuto i due ambiti con spirito di servizio: la medicina salva vite, il motorismo storico non è nostalgia, ma un patrimonio culturale vivo che unisce persone, promuove territori e genera economia.



La mia elezione alla Fiva un bel riconoscimento per l'Italia. Nicolis? Un uomo fantastico, un visionario





Alberto Scuro Veronese, classe 1958, una vita fra sala operatoria e circuiti con le sue amate auto storiche





A Monte Carlo Scuro al volante di una Cooper T20

