

Giulia Dodi

Donne e motori, pregiudizi a priori. Il difficile rapporto tra donne e automobilismo

Car and prejudice: the difficult relationship between woman and sport cars

Abstract

L'automobilismo sportivo italiano rappresenta una delle realtà agonistiche più vincenti e celebrate a livello mondiale, ma tanto significativa è la storia di questa disciplina sportiva quanto evidente è la quasi totale assenza di figure femminili al suo interno. Le donne che hanno preso parte alle competizioni automobilistiche sono pochissime, e ancor meno sono quelle che hanno potuto costruire una carriera lunga e solida in questo ambiente. Si tratta di una condizione che persiste quasi inalterata fin dagli albori dell'automobilismo e che non accenna a dare segni di cambiamento, sia nella realtà italiana sia in quella internazionale.

Nel corso degli anni la figura del pilota di auto da corsa è stata esaltata dalle cronache e dai giornali, tanto da diventare un'icona che ancora oggi è possibile trovare ben oltre le riviste sportive. Al contrario le donne occupano un ruolo marginale, guardate con sospetto quando non con sufficienza, secondo la credenza che siano incapaci di guidare e inadeguate per le competizioni di questo genere. Così facendo si è perpetrato nel tempo il pregiudizio che vede il mondo dei motori come un settore prettamente maschile, poiché le gare sono sinonimo di aggressività, competizione e coraggio, tutte abilità considerate prettamente virili e che non sarebbero riscontrabili in una donna.

Keywords: corse – motorsport - piloti – donne

Abstract

Italian motorsport is one of the most prestigious in the world but female presence in this fields is not as significant as it could have been. Only few women have taken part into racing so far and not many of them achieved to establish a long and well-built career, this has been constantly reported since the beginning of this sport, both in Italian and international races.

Over the years male drivers have became iconic figures celebrated all over the world, they symbolize success and talent also outside the racetrack. Differently women have a secondary role, always considered terrible drivers and unable of compete on a high level, in this way the idea of motorsport as a man thing has been growing and women are still considered too weak to race nowadays.

Keywords: races – motor racing – drivers – women

*Donne, il sogno è vincere,
non battere gli uomini
(Michela Cerruti)¹*

Le donne e lo sport, un rapporto difficile

Lo sport come lo conosciamo oggi, cioè inteso come complesso di attività fisiche ed esercizi a fini agonistici e competitivi, si sviluppò nelle scuole dell'Inghilterra alla fine dell'Ottocento e rapidamente si espanse in tutti i principali paesi europei. Le declinazioni nazionali e regionali comportavano variazioni nelle regole e nella loro applicazione ma un aspetto accomunava i vari sport: erano pensati per gli uomini, la donna non era fatta

¹ Lazzari M. J. e Musi G. (2014). *Donne da corsa*. San Giovanni in Persiceto: Maglio Editore, pp. 8-13.

per la competizione. A questo proposito il fondatore dei Giochi Olimpici moderni, il barone De Coubertin, affermò a più riprese che “i giochi sono riservati agli uomini” e che “ai giochi olimpici il ruolo delle donne – come nelle antiche gare – dovrà essere soprattutto quello di incoronare i vincitori” (Andreoli 1974, p. 43).

Per abbattere questa concezione così discriminante per le donne molto hanno fatto i movimenti di emancipazione femminile opponendosi a una visione prima di tutto socio-culturale, che non prevedeva la presenza della donna in qualsiasi ambito extradomestico, e dovendo anche confutare il parere di medici e studiosi secondo cui per la donna non sarebbe stato opportuno praticare sport. Lo sport femminile è quindi nato tra numerose difficoltà e come mera imitazione dello sport maschile a cui le donne hanno dovuto adattarsi, anche perché tutte le discipline sono state pensate per l'uomo, basandosi quindi sulla forza fisica, la prestanza e i record quali parametri per giudicare le prestazioni. Come ebbe a osservare M. Bouet:

Prima di tutto lo sport femminile appare come una conquista della donna, conquista che ancora oggi è molto spesso contestata. Le donne hanno dovuto infrangere vari tabù relativi all'idea che si aveva di esse come rappresentanti del sesso affettivo, della dolcezza, delle qualità materne (“angeli del focolare”), della delicatezza e della fragilità. (Andreoli 1974, p. 118)

Il rapporto che nel tempo si è creato tra sport ed identità femminile, tuttavia, è tutt'altro che scontato ma anzi è il prodotto di una serie di costruzioni culturali che si sono sedimentate nella società e spesso sono state riprodotte acriticamente dai suoi attori, creando così un cesura netta tra ciò che è stato considerato “anormale”, e quindi implicitamente anche negativo, e ciò che invece rispettava la norma:

Mentre nel ragazzo la scelta di fare lo sport agonistico può essere orientata ad una conferma d'identità o a recuperare l'autostima di fronte a qualche sentimento di inferiorità adolescenziale, per la ragazza questo è meno probabile. [...] Già la scelta di fare sport comporta alla donna un conflitto a livello d'identità: mentre sul piano sociale l'uomo acquista identità, la donna la perde. (Salvini 1982, pp. 134-35)

La donna che decideva di praticare sport, quindi, si trovava, e in parte si trova tutt'ora, a dover fronteggiare aspettative e giudizi molto più severi di quanto accada alla

controparte maschile, e questo è tanto più vero quando si analizza storicamente il rapporto tra donne ed automobilismo sportivo.

Donne e motori: insieme fin dall'inizio

L'avvento dell'automobile ha rappresentato una delle innovazioni più significative del XX secolo, cambiando nel corso del tempo le abitudini ed il modo di viaggiare dell'intera popolazione mondiale. Nel corso del Novecento l'automobile da oggetto stravagante e di lusso si è rapidamente trasformata in un bene accessibile ad un maggior numero di persone, fino alla capillare diffusione degli anni Duemila, così come si sono sempre più differenziate le tipologie, i marchi ed i modelli di automobili disponibili sul mercato. Ciò che, invece, è rimasto costante è la percezione dell'automobile come un oggetto maschile, cioè come qualcosa che si addice e si confà all'uomo, è espressione della sua virilità e della sua capacità di dominare la potenza e la tecnologia a proprio vantaggio. Nonostante le donne abbiano saputo cogliere fin da subito l'importanza dell'automobile, e ne abbiano favorito lo sviluppo tecnico e tecnologico, hanno dovuto subire il pregiudizio secondo il quale sarebbero inadatte alla guida, poco abili e maldestre nel gestire la potenza del motore.

Emblematica del ruolo che hanno giocato le donne è la figura della tedesca Bertha Benz, imprenditrice pioniera nel settore dell'automobile insieme al marito Carl Benz, che nel 1888 ha compiuto il primo lungo viaggio in auto, da Mannheim a Pforzheim e ritorno per un totale di 106 km, dimostrando le potenzialità del nuovo mezzo di trasporto e contribuendo a dare un impulso eccezionale all'attenzione crescente intorno a questo prodotto.²

² Il viaggio di Bertha Benz è entrato a far parte della storia tanto da essere riconosciuto come strada turistica ed essere inserito all'interno dei percorsi tematici che valorizzano i principali siti di archeologia industriale in Europa (*European Route of Industrial Heritage*), cfr. <http://www.erih.net/>. Per approfondire la figura di Bertha Benz si vedano: Robertson P. (2011). *Robertson's Book of Firsts: Who Did What for the First Time*, Bloomsbury Publishing USA, p. 91 e <http://www.encyclopediadelautomobile.com/it/i-1431-0/benz-bertha/>



Figura 1 Bertha Benz alla guida della Benz Patent Motor Car

In quest'ottica maschilista anche la diffusione dell'automobilismo sportivo ha coinvolto in massima parte gli uomini, affascinati dalla velocità e dall'adrenalina del mondo delle corse, mentre le donne sono state considerate fin da subito inadeguate ad affrontare le gare e a destreggiarsi con mezzi molto impegnativi da guidare³.

Le prime competizioni riservate alle automobili si diffusero in Europa, in particolare tra Francia ed Italia, negli ultimi anni dell'Ottocento, e si disputarono prevalentemente su strada, non senza incidenti e pericoli per i piloti, tanto che ad inizio Novecento iniziarono ad essere utilizzati gli autodromi per lo svolgimento delle competizioni.⁴ L'Italia può vantare una lunga tradizione sia nella produzione di automobili sia nelle competizioni sportive, tanto da renderla conosciuta in tutto il mondo per le proprie auto, grazie a marchi quali FIAT, Bugatti e Alfa Romeo che fin dai primi anni presero parte alle competizioni automobilistiche.⁵

³ Si trattava di veicoli rudimentali, per guidare i quali occorreva una notevole forza fisica e una buona dose di coraggio per lanciaarli ad alte velocità su percorsi spesso pieni di ostacoli. Cfr. AA. VV. (2014), *The motor car. Past, present and future*. New York: Springer.

⁴ Su questo tema si veda Body W. (1978), *Storia delle Corse Automobilistiche*. Novara: Istituto Geografico De Agostini.

⁵ Nonostante l'arretratezza industriale che caratterizza l'Italia tra il XIX ed il XX secolo, alcuni imprenditori compresero subito le potenzialità di questo nuovo mezzo e sono stati da subito all'avanguardia nella realizzazione e nell'uso del motore, ponendo le basi per lo sviluppo di un settore che sarebbe diventato fra quelli trainanti dell'intera economia del paese. Cfr. Boscarelli L. (2003). *Progressi della motorizzazione e società italiana*, Convegno AISA (*Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile*), Milano: Museo della scienza e tecnologia.

Nonostante la passione e la diffusione dell'automobilismo sportivo nel nostro paese, le donne hanno sempre ricoperto un ruolo marginale, faticando moltissimo a trovare spazio ed a conquistarsi una credibilità come piloti di professione. Ciò non significa, però, che agli albori delle competizioni, non ci fossero possibilità per le donne di farsi largo in questo ambito; al contrario, tra fine Ottocento ed inizio Novecento furono organizzate alcune gare esclusivamente per donne, la prima delle quali si disputò nel 1897 sulla pista dell'ippodromo di Longchamp a Parigi, seguita da altre competizioni organizzate al Club Ranelagh di Londra⁶. Inizialmente, quindi, vi erano occasioni di mettersi in mostra per le donne, in particolare si trattava prevalentemente di ragazze dell'alta borghesia, che disponevano delle risorse economiche necessarie per acquistare un mezzo motorizzato. In questi anni furono soprattutto donne inglesi e francesi a salire agli onori delle cronache per i loro risultati sportivi: la prima donna pilota professionista fu la francese Camille du Gast, che gareggiò su scala internazionale prendendo parte alla Parigi-Berlino nel 1901⁷. Dorothy Levitt, invece, è stata la prima donna a stabilire un record mondiale di velocità: 46,25 km orari raggiunti con una Napier a sei cilindri nel 1906 a Shelsley Walsh, che le valsero il soprannome di "ragazza più veloce del mondo".⁸

Tuttavia si trattò di un'epoca piuttosto breve poiché lo scoppio della Prima Guerra Mondiale, nel 1914, segnò la fine di questa prima fase dell'automobilismo sportivo. Al termine del conflitto le gare ripresero immediatamente, e anche le donne ripresero a gareggiare con lo stesso entusiasmo degli anni precedenti. Fra di loro spiccava anche un'italiana, Maria Antonietta Avanzo, la prima donna del nostro paese capace di gareggiare ad alti livelli, tanto da diventare la pilota italiana più nota nel periodo tra le due guerre. Nel corso della sua ventennale carriera prese parte alle più importanti gare, dalla targa Florio alla Mille Miglia, in cui si presentò al via per cinque edizioni, da Le Mans alle qualifiche per la 500 Miglia di Indianapolis. Avanzo corse con le principali scuderie dell'epoca, fra cui Alfa Romeo e Ferrari, ed ottenne risultati degni di nota, oltre

⁶ In Lazzari M. J. e Musi G. (2014), *Donne da corsa*, cit., pp. 21-22.

⁷ Madame du Gast è nota anche per il suo impegno nella lotta per la conquista dei diritti femminili, tanto da aver ricoperto la carica di vice presidente della Lega Francese per i Diritti delle Donne, dopo la Prima Guerra Mondiale. Cfr. Buisseret A. (2000). *Les femmes et l'automobile à la Belle Époque. Le Mouvement Social*, n. 192, luglio-settembre, pp. 41-64.

⁸ Cfr. <http://www.fia.com/women-through-decades>. Levitt è stata anche molto attiva per contrastare i cliché misogini nel mondo dell'automobilismo, impegnandosi in prima persona per insegnare a guidare ad altre donne, scrivendo anche un libro per dare loro consigli pratici, Id. (1909). *The Woman and the Car: A Chatty Little Handbook for all Women Who Motor or Who Want to Motor*. Si veda anche O'Connell S. (1998). *The Car and British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*. Manchester University Press.

ad essere stata una donna dall'indole forte e curiosa, che ha attirato l'interesse dei giornali e frequentato alcune delle personalità più note dell'epoca.⁹

Ma non fu l'unica italiana a partecipare alle gare di quegli anni, molto nota alle cronache era anche Anna Maria Peduzzi, conosciuta come *la marocchina* per via della carnagione olivastrea, e vincitrice della Mille Miglia del 1934, la cui carriera però è stata frenata da alcuni problemi di salute e dallo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Nonostante questo ha corso ai massimi livelli per quasi trent'anni, dagli inizi nelle gare locali ha poi raggiunto i più prestigiosi circuiti nazionali fino ad arrivare a competere nelle gare nazionali ed internazionali di primo livello, misurandosi con i migliori piloti del tempo.¹⁰

Donne a tutta velocità

Gli anni successivi al secondo conflitto mondiale rappresentarono un momento di straordinaria importanza e diffusione per l'automobilismo sportivo, spinto dalla voglia di rinascita e di ritorno alla normalità che pervase la società civile. L'automobile era il segno più tangibile del progresso tecnologico: per questo costruire la macchina più veloce, più potente, più affidabile significava essere all'avanguardia industriale. Furono gli anni in cui i marchi Alfa Romeo e Ferrari si imposero come l'eccellenza italiana e le competizioni agonistiche raggiunsero il culmine con la creazione del campionato di Formula 1, nel 1947.¹¹ In quegli anni erano numerose le corse, di vario prestigio e livello, che si tenevano su molteplici tracciati in Italia ed in Europa, ma il numero delle donne pilota in gara era in diminuzione rispetto agli anni antecedenti alla guerra e si riducevano anche gli spazi per le competizioni femminili. Spiccava in quegli anni la figura della contessa Paola Della Chiesa, unica donna a vincere per tre edizioni consecutive, dal 1952 al 1954, la Perla di Sanremo¹², e l'unica ad aver partecipato e vinto la Parigi-Saint Raphael, una gara molto

⁹ Su di lei si veda Malin L. (2013). *Indomita. La straordinaria vita di Maria Antonietta Avanzo*. Progetto Oblivio Machia.

¹⁰ La sua attività in pista è stata incoraggiata dal marito Gianfranco Alessandro Maria Comotti, noto test driver dell'epoca, ed è stata contraddistinta dal legame col marchio Stanguellini. Cfr. Lazzari M. J. e Musi G. (2014), *Donne da corsa*, cit., pp. 39-43.

¹¹ Inizialmente pensata con il nome di Formula A dalla Commissione Sportiva Internazionale, la Formula 1 è stata creata con l'obiettivo di dare ordine e valore alle tante competizioni automobilistiche che si stavano diffondendo, dando forma così a un campionato mondiale in cui alle gare per l'assegnazione del titolo si affiancavano anche gare non valide per il campionato del mondo. Cfr. Staderini, G. (2001). *Storia della Formula Uno. Macchine, piloti, scuderie, schieramenti, ordini d'arrivo, classifiche e statistiche di tutte le monoposto campioni del mondo*. Milano: Mondadori.

¹² Conosciuta come Perla di Sanremo-Coppa delle Dame, era la versione femminile della storica corsa automobilistica Milano-Sanremo, organizzata dalla Gazzetta dello Sport in collaborazione con l'Automobile Club Milano.

dura riservata alle donne, oltre a poter vantare un centinaio di coppe conquistate nel corso delle sua carriera in competizioni femminili. Lei stessa ripensando a quel periodo spiega:

L'ambiente delle corse automobilistiche femminili allora era ideale. C'erano ovviamente odii, rivalità, gelosie ma sparivano di fronte alla sensazione di "avercela fatta" in un campo tradizionalmente maschile. Eravamo ammirate, coccolate, vezzeggiate dagli organizzatori e dagli sponsor. I premi erano bellissimi, non venivano distribuite soltanto coppe ma anche oggetti preziosi come spille, portacipria in oro, collane. Si guidava tutta la notte e buona parte della giornata ma all'arrivo si andava dal parrucchiere, ci si cambiava d'abito e si partecipava a cene, galà, balli. Era un mondo che non poteva durare a lungo e infatti sparì quasi all'improvviso. (Lazzari, Musi 2014, pp. 44-45)

Le difficoltà a cui fa riferimento Della Chiesa in un mondo prettamente maschile, e diffidente nei confronti delle donne, trovano pieno riscontro nelle vicende in cui fu spesso coinvolta un'altra donna pilota capace di compiere imprese memorabili tra gli anni Cinquanta e Sessanta. Ada Pace si distinse sia come pilota di moto sia di auto, e fu capace di cimentarsi in molte categorie diverse, stabilendo record e accumulando successi mal digeriti dai colleghi uomini, spesso costretti a starle dietro e a subire l' "offesa" di essere battuti da una donna. Non di rado i piloti uomini che erano stati battuti si affrettavano a presentare ricorsi e reclami ufficiali ai commissari di gara, affinché verificassero eventuali irregolarità presenti sulla macchina di Ada Pace, senza peraltro che sia mai stato riscontrato nulla di anomalo, oppure si rifiutavano di salire sul podio se dovevano posizionarsi su un gradino più basso rispetto ad una donna.¹³ Questi atteggiamenti mettono bene in mostra cosa significasse per le donne dell'epoca doversi confrontare ad ogni gara con i pregiudizi e le cattiverie provenienti dai colleghi uomini, per questi ultimi essere battuti da una donna rappresentava un'onta terribile, troppo sicuri che una donna non potesse essere in grado di affrontare prove così dure. La struttura meccanica delle auto ed i percorsi dell'epoca richiedevano una concentrazione mentale ed una resistenza fisica non indifferenti, pertanto doti considerate non riscontrabili in alcuna donna, tanto

¹³ E' il caso di ricordare che nel 1957 al termine della gara disputata sul circuito di Lumezzane i piloti presentarono un numero così elevato di ricorsi che i giudici dovettero ispezionare l'auto di Ada Pace, insieme a quelle di chi aveva presentato il reclamo. Con grande sorpresa a risultare irregolari furono le vetture dei piloti giunti secondo e terzo, che furono quindi squalificati, mentre l'auto della Pace risultò idonea. Lazzari M. J. e Musi G. (2014). *Donne da corsa*. cit., p. 47.

da spingere i piloti uomini a pensare che i risultati fossero frutto di qualche inganno più che del talento e della tenacia delle *corriditrici*, come erano definite all'epoca.

Ancora più difficile ed ostile era l'ambiente che dovettero fronteggiare le donne che corsero in Formula 1, l'eccellenza dell'automobilismo sportivo, in cui la competizione e la rivalità tra i piloti sono ai massimi livelli e si lotta senza esclusione di colpi per la vittoria. Sinora sono davvero poche le donne che si sono cimentate sulle monoposto di Formula 1, appena cinque in tutto di cui tre italiane.

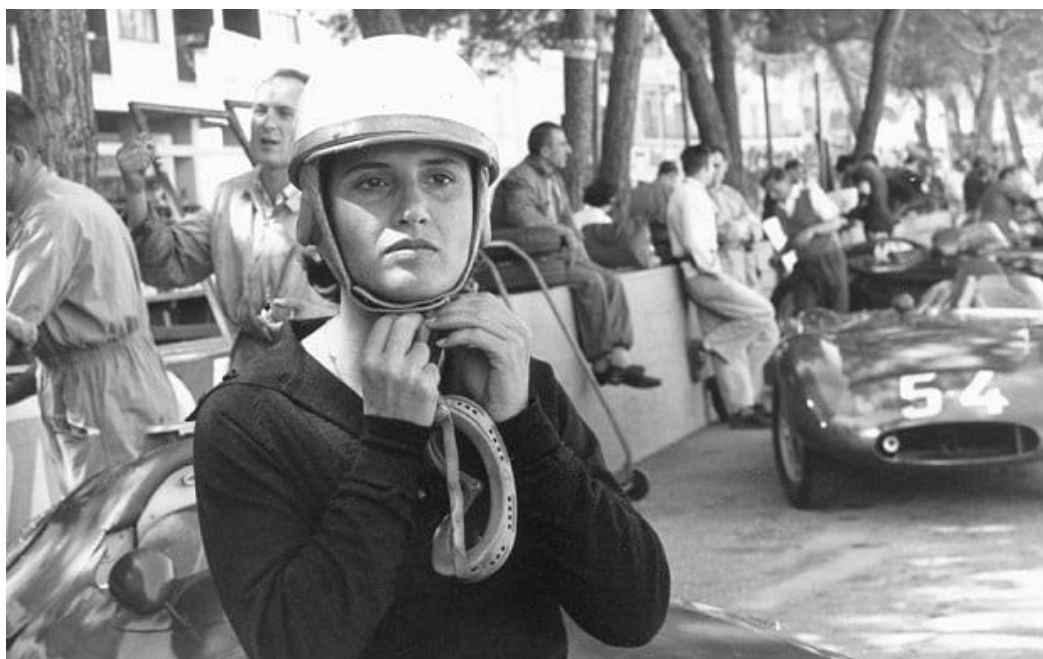


Figura 2 Maria Teresa De Filippis <http://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/12152459/Maria-Teresa-de-Filippis-racing-driver-obituary.html>

La prima donna in assoluto è stata Maria Teresa De Filippis, capace di disputare tre Gran Premi e di diventare la prima donna a correre sul circuito di Silverstone, in Gran Bretagna, uno dei luoghi simbolo per l'automobilismo sportivo mondiale ed a lungo riservato solo agli uomini¹⁴. Riuscì a raggiungere il decimo posto nel Gran Premio di Belgio del 1958, suo miglior piazzamento in una gara di Formula 1, e risultato storico per una donna e per l'automobilismo in generale. In totale disputò cinque Gran Premi validi per il campionato di Formula 1, ma furono innumerevoli le gare a cui partecipò guidando le migliori macchine dell'epoca e distinguendosi ovunque per il talento e l'abilità alla guida, non senza aver dovuto affrontare i pregiudizi che ostacolavano sempre più la

¹⁴ Su di lei si veda de Agostini C. (2005). *Maria Teresa de Filippis la signorina F1*. Treviso: Edizioni Silea Grafiche.

presenza in pista delle donne. Emblematico in tal senso è ciò che accadde alla vigilia del Gran Premio di Reims del 1958, quando l'organizzazione fu irremovibile nell'impedirle di scendere in pista, dopo che alla 12 ore di Reims del 1956 un'altra donna pilota, Annie Bousquets, era rimasta vittima di un incidente in pista, motivando lo scelta con queste significative parole: "Una donna così bella come questa non deve coprire il suo viso con il casco da corridore; l'unico casco che le si può permettere è il casco del parrucchiere". (Lazzari, Musi 2014, p. 62)

Gli incidenti all'epoca erano molto più frequenti rispetto a quanto accade nelle gare odierne, chi prendeva parte alle competizioni automobilistiche degli anni Cinquanta era consapevole di non avere la certezza di sopravvivere alla gara, tanto le vetture erano spinte oltre il limite, i guasti meccanici erano all'ordine del giorno e le misure di sicurezza non erano nemmeno paragonabili a quelle attuali. A complicare ulteriormente le cose per le donne vi era il fatto che le auto erano molto pesanti e difficili da pilotare, servivano una forza e un colpo d'occhio straordinari per correggere le traiettorie e mantenere le auto in carreggiata, uno sforzo ancora più grande per il corpo delle donne, che erano sottoposte ad enormi fatiche durante le gare, e che dovrebbero essere ammirate per la forza fisica e la resistenza che dimostravano, oltre che per i brillanti risultati che sono state capaci di ottenere.

La Mille Miglia, una corsa irresistibile

Uno dei simboli delle gare automobilistiche nell'immaginario degli appassionati è la Mille Miglia, una delle competizioni più famose che si corre sulle strade italiane ma che negli anni ha raggiunto un successo internazionale senza precedenti¹⁵. Nata a Brescia nel 1927, si tratta di una gara di durata che prevedeva la percorrenza di circa mille miglia imperiali, con un percorso che da Brescia porta le auto ed i piloti fino a Roma, con annesso ritorno nella città lombarda, per un totale di 1.600 km. La competizione si è disputata dal 1927 fino al 1957, fatta eccezione per l'interruzione causata dalla Seconda Guerra Mondiale, e dal 1953 è stata valevole anche per il campionato World Sportscar Championship. Fin dalle prime edizioni una corsa così prestigiosa ha attirato l'attenzione di molte donne che non hanno esitato a mettersi in gioco in una sfida così tanto avvincente che non vi è edizione in cui non ci siano donne al via. La prima fu Maria Antonietta

¹⁵ La Mille Miglia si è disputata per ventiquattro edizioni ed è stata un evento mondiale, a cui hanno partecipato i migliori piloti e le più importanti case automobilistiche; per approfondire si veda Marchesini D. (2001). *Cuori e motori. Storia della Mille Miglia 1927-1957*. Bologna: Il Mulino.

Avanzo nel 1928 a cui fecero seguito numerose colleghe italiane e straniere, con alterne fortune ma dando prova di grande padronanza di fronte alle difficoltà che una corsa di questo genere comporta. Soprattutto a partire dagli anni Cinquanta le partecipanti donna sono cresciute in modo significativo arrivando ad essere stabilmente una decina per ogni edizione, spesso in equipaggio con colleghi uomini¹⁶.

Quest'ultimo è un aspetto tutt'altro che irrilevante, poiché se da un lato tra uomini e donne in gara la competizione è sempre stata ai massimi livelli, dall'altro lato è segno di una spiccata fiducia da parte delle squadre e dei co-piloti uomini nelle doti e nelle capacità di queste professioniste del volante, che hanno dato un apporto significativo in ogni edizione. Alcune di queste hanno raggiunto risultati notevoli: Anna Maria Peduzzi nel 1934 fu vincitrice di categoria, insieme al marito Gianfranco Alessandro Maria Comotti, guidando un'Alfa Romeo tutt'ora funzionante e vincitrice dell'edizione storica del 2012; Lia Comirato Dumas, anch'essa in coppia con il marito, ha preso parte a ben sette edizioni, giungendo seconda nel 1948¹⁷.

Proprio una donna, la poetessa Ada Negri, ha scritto uno degli elogi più sinceri nei confronti dell'automobile, da cui si evince chiaramente cosa significasse poter guidare, e sono parole ancora più potenti se riferite alle donne:

Fra i piaceri moderni non ve n'è uno che sorpassi o uguagli quello di un viaggio in automobile. Nel veicolo nostro, obbediente a noi soltanto, che ci conduce soltanto dove il nostro capriccio vuole, il bisogno di libertà che è in noi diviene certezza di libertà, senso di plenitudine, d'evasione, di possesso dello spazio e del tempo, che trascende il limite umano. (Negri, 1927)

Lella Lombardi, una donna che ha fatto la storia

Quanto scritto sinora dimostra quanto siano ancora più degni di nota i risultati conseguiti da Maria Grazia Lombardi, conosciuta da tutti come Lella, la seconda donna a gareggiare in Formula 1, l'unica ad avere conquistato punti iridati e quella che ha disputato il maggior numero di gran premi, ben diciassette. Il 1975 è stato un anno storico per le donne pilota, poiché Lombardi disputò dodici dei quattordici gran premi del mondiale di Formula 1, e in occasione del gran premio di Spagna, sul circuito di Barcellona, giunse sesta, ultimo posto disponibile per ricevere punti validi per la classifica

¹⁶ Per l'elenco completo delle partecipanti donne si veda Lazzari M. J. e Musi G. (2014), *Donne da corsa*, cit., p. 154-157.

¹⁷ Ibidem

del campionato mondiale. A causa del dimezzamento generale dei punteggi dovuto ad un violento incidente che non aveva consentito di disputare la maggior parte dei giri previsti¹⁸, fu assegnato a Lombardi solo mezzo punto, ma fu comunque un risultato notevole poiché in quegli anni Lombardi batteggiava con alcuni fra i più forti e veloci piloti dell'intera storia dell'automobilismo, come Niki Lauda, Emerson Fittipaldi e Graham Hill. Si tratta di un risultato a tutt'oggi ineguagliato e questo per via di due ordini di fattori: da un lato è certamente merito del talento di Lella Lombardi ma dall'altro lato sono state ben poche le possibilità che hanno avuto le donne di provare a battere questo record negli anni a seguire.

La carriera di Lella Lombardi non si può riassumere solamente con i risultati ottenuti in Formula 1, questi ultimi sono l'apice di un percorso che l'ha vista debuttare nei kart giovanissima e che poi l'ha portata a disputare gare in tutte le principali categorie, distinguendosi sempre il per suo talento. In particolare la pilota piemontese raggiunse risultati di prestigio in Formula 3, di cui fu vice campione nel 1968, fu campionessa italiana della Formula 850 nel 1970, oltre a prendere parte alle principali manifestazioni internazionali.

Una carriera costellata di successi e soddisfazioni ma anche di ostilità e diffidenze legate al suo essere donna, tanto che ad Indianapolis un comitato di piloti si oppose preventivamente alla sua partecipazione, a cui ebbe modo di rispondere con grinta e lucidità:

Se trovo una soddisfazione quando vinco, non è per aver battuto gli uomini, ma dei validi avversari. Ho sempre corso in mezzo a degli uomini: l'automobilismo è uno sport maschilista, ma l'amo per quello che è. Quindi non corro per far vedere che sono più brava o più forte degli uomini, ma soltanto perché ho una grande passione. (Lazzari, Musi 2014, p. 69)

Lella Lombardi non ha mai avuto paura di smentire i pregiudizi nei suoi confronti, lasciando che fossero i risultati a mettere a tacere gli scettici, basti pensare alla sua carriera nel campionato World Sportcar, in cui tra il 1975 e il 1981 ha condiviso l'auto sia con piloti uomini sia con donne, italiane e straniere, confrontandosi con circuiti impegnativi

¹⁸ I giorni precedenti il gran premio vi erano state polemiche riguardanti la sicurezza del circuito, ed alcuni piloti rifiutarono di disputare le prove, in aperto contrasto con gli organizzatori, ma tutti si presentarono la via. Al sesto giro l'auto guidata da Rolf Stommelen volò in mezzo al pubblico dopo aver perso l'alettone, causando quattro morti e segnando la dismissione del circuito del Montjuïc per le gare di Formula 1. Cfr. Staderini G. (2001). *Storia della Formula Uno*. Cit., p. 62-63.

ed ottenendo discreti risultati. La stessa voglia di competere l'ha portata a prendere parte al campionato europeo Turismo ed anche alla NASCAR, il principale campionato automobilistico del nord America, unica italiana sinora ad esserci riuscita.

La passione per le auto si era sviluppata in lei fin da ragazzina, quando guidava il camion di famiglia per portare la carne da Frugarolo, il piccolo paese del Piemonte in cui il padre possedeva una macelleria, fino in Liguria, diventando subito nota per la sua abilità al volante¹⁹, di gran lunga superiore a quella dei compaesani. Questi ultimi hanno sempre seguito Lella nella sua attività perché “una donna che correva in Formula 1 era sicuramente un evento che destava meraviglia e stupore” (Falco 2015, p.14), ancor più considerate le umili origini. Tuttavia i mass media italiani non hanno mai dato ampio spazio alla vicenda sportiva di Lella Lombardi, al contrario in Inghilterra era più conosciuta ed apprezzata, tanto da essere soprannominata “la Tigre di Torino”.

A riprova della sua grande passione per il motor sport c'è il fatto che dopo il suo ritiro dalle gare, avvenuto nel 1988, decise di creare una propria scuderia, la Lombardi Autosport, di cui ha ricoperto il ruolo di Team Manager fino alla morte, il 3 marzo 1992.



Figura 3 Maria Grazia “Lella Lombardi” <http://www.formulapassion.it/2017/03/f1-lella-lombardi-semplimente-unica/>

Da Giovanna Amati ai giorni nostri

Dopo l'esperienza di Lella Lombardi sono passati decenni prima che un'altra donna italiana abbia guidato nuovamente una monoposto di Formula 1, si è trattato di Giovanna Amati, che nel 1992 ha ottenuto la possibilità di correre per la scuderia Brabham. Dal punto di vista sportivo si trattò di un disastro, la scuderia era prossima al fallimento e

¹⁹ <http://www.formulapassion.it/2017/03/f1-lella-lombardi-semplimente-unica/>

schierava vetture poco competitive, in più Amati pagò l'inesperienza e le scarse capacità prestazionali della sua monoposto, non riuscendo in nessuno dei tre gran premi a qualificarsi per prendere parte alla gara e venendo licenziata in tronco, per essere sostituita da Demon Hill, futuro campione del mondo nel 1996.

Dal punto di vista mediatico l'ingaggio di Giovanna Amati fu un successo, riscosse subito l'attenzione dei media globali portando la pilota ad una sovraesposizione mediatica con richieste di interviste che arrivavano da ogni angolo del mondo, e che costrinsero Amati ad affrontare una pressione inaspettata ed improvvisa. Questo ha certamente influito sui suoi risultati, nessun altro pilota esordiente, se fosse stato uomo, avrebbe attirato su di sé tante attenzioni anzi, come accadeva ed accade ancora spesso, proprio perché debuttante avrebbe avuto a disposizione più tempo per adattarsi alle monoposto ed all'ambiente; al contrario Amati fu schiacciata dalle critiche e dalla troppa attenzione che stampa, pubblico ed addetti ai lavori le riservarono. Questo dimostra come una donna che per mestiere è pilota di auto da corsa susciti ancora una strana impressione, come se si trattasse di qualcosa fuori dal comune, un'eccezione rara da documentare in ogni particolare e non, invece, una naturale conseguenza del talento e della capacità di un individuo al volante, indipendentemente dal genere di appartenenza.

Per Giovanna Amati l'esperienza in Formula 1 fu una grande delusione, parzialmente compensata dai buoni risultati ottenuti nelle competizioni successive a cui prese parte, su tutte la Formula Porsche Super Cup e il Ferrari Challenge, lasciando l'attività di pilota nel 1999.²⁰

²⁰ Nel 1993 ha vinto il titolo europeo donne nella Formula Porsche Super Cup; terminata l'attività agonistica ha lavorato come giornalista e commentatrice televisiva, cfr. *Giovanna Amati: The remarkable story of F1's last female driver* in <http://www.bbc.com/sport/formula1/34771317>



Figura 4 Giovanna Amati sulla sua Brabham

http://girlslikef1too.blogspot.it/2011_03_13_archive.html

Oltre a quelle già citate sono altre due le donne che possono vantare trascorsi in Formula 1, si tratta della sudafricana Desiré Wilson e della britannica Divina Galica, che tra gli anni Settanta ed Ottanta hanno dato prova delle loro abilità.

Desiré Wilson è stata l'unica donna finora ad aggiudicarsi nel 1980 una gara di Formula 1, benché non valida per il campionato mondiale poiché si trattava di un campionato nazionale, la Formula Aurora²¹, conquistando la possibilità di gareggiare nella “vera” Formula 1 senza però mai riuscire a qualificarsi per disputare una gara. In compenso, tuttavia, lo stesso anno ottenne risultati degni di nota nelle gare di durata vincendo la 6 ore di Monza e la 6 Ore di Silverstone ed arrivando al settimo posto nella 24 Ore di Le Mans, replicato poi nel 1983, e presentandosi al via della storica corsa francese anche nel 1991, con un equipaggio interamente composto da donne.²²

Divina Galica è invece una sportiva a 360° che prima ha conquistato la popolarità come sciatrice, tanto che partecipò a tre edizioni dei Giochi Olimpici invernali, rappresentando la Gran Bretagna ad Innsbruck nel 1964, a Grenoble nel 1968 ed a

²¹ Era una sorta di campionato britannico di Formula 1, poiché partecipavano alle gare vetture del massimo campionato ma utilizzate da costruttori britannici nelle stagioni precedenti e gestite da scuderie private, e fu in vigore solo per quattro edizioni, dal 1978 al 1982.

²² In Lazzari M. J. e Musi G. (2014), *Donne da corsa*, cit., pp. 79-82.

Sapporo nel 1972, per poi iniziare la sua carriera nel motorsport alla soglia dei trent'anni. I brillanti risultati ottenuti nelle formule minori le aprirono le porte della Formula 1; Galica prese parte a tre gran premi tra il 1976 ed il 1978 senza però mai riuscire a qualificarsi per la gara, e continuando a dedicarsi per oltre quindici anni alle competizioni automobilistiche. Della sua esperienza nel mondo dei motori ha avuto modo di dire:

Essere donna nel mondo delle corse è una sorta di medaglia dalle due facce. È vero che ho ottenuto le mie prime occasioni con le monoposto grazie al fatto di essere donna, ma poi è stato tutto più duro perché i rivali si aspettano che una donna stia a casa e lavi i calzini, piuttosto che li batta in pista a suon di giri veloci. (Lazzari, Musi 2014, pp. 82-84)

Negli ultimi anni è diventato sempre più difficile per le donne poter competere ai massimi livelli sullo stesso piano dei colleghi uomini, soprattutto in Formula 1, dove i regolamenti sono diventati più stringenti ed il numero delle squadre e delle macchine in pista è diminuito, a causa anche degli imponenti costi che devono affrontare i team. Una delle rare eccezioni è rappresentata da Susie Wolff Stoddart, pilota scozzese con una buona esperienza nel campionato tedesco di Turismo, che nel 2012 è diventata collaudatrice della scuderia Williams, potendo così esordire alla guida di una monoposto nel corso delle prove libere del Gran Premio del 2014. Si è trattato del coronamento di una carriera iniziata da giovanissima nei kart e continuata con tenacia e sacrifici fino al 2015, anno in cui ha posto fine alla propria attività di pilota. Successivamente è rimasta nel mondo dei motori in qualità di ambasciatrice del marchio Mercedes, oltre ad aver ricoperto il ruolo di ambasciatrice delle donne impegnate nel motorsport per la Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA)²³.

A riprova del fatto che esiste uno spazio, seppur piccolo, per tutte le donne che dimostrano di avere talento al volante c'è il fatto che la Ferrari ha voluto la pilota costaricana Veronica Valverde nella sua "scuola" per giovani talenti, la Ferrari Driving Academy, ed anche un altro team di Formula 1, la Red Bull Racing, ha inserito nel suo programma piloti la giovane olandese Beitske Visser²⁴.

²³ Con l'impegno profuso in questo ruolo Susie Wolff si propone di aumentare la partecipazione delle donne pilota nelle competizioni automobilistiche, cfr. <https://www.fia.com/news/women-motorsport-ambassadors>

²⁴ <https://www.redbull.com/it-it/beitske-visser-profilo>

Meno fortunato è il caso di Maria De Villota, pilota spagnola e figlia di un ex-pilota di Formula 1, Emilio de Villota. Grande appassionata di corse fin dall'infanzia grazie all'influenza del padre, riuscì nel 2012 a firmare un contratto in qualità di collaudatrice della scuderia Marussia, all'epoca iscritta al campionato di Formula 1. Nel corso di una sessione di test sull'aerodromo inglese di Duxford, il 3 luglio 2012 fu vittima di una grave incidente che le provocò la perdita dell'occhio destro e la costrinse ad una lunga convalescenza ed a mettere fine alla carriera agonistica. Proprio a causa dei danni riportati nell'incidente De Villota morì l'anno successivo a soli 33 anni, l'11 ottobre 2013, riaprendo il dibattito sulla pericolosità della Formula 1 in cui le conseguenze dell'alta velocità in alcuni casi non sono prevedibili né eliminabili completamente, nonostante gli enormi sforzi per migliorare la sicurezza tanto dei circuiti quanto delle monoposto. Una costante delle discussioni sull'argomento è stato il riferimento alla pericolosità di questa disciplina, e la necessità di accettarne le conseguenze, sottintendendo spesso che l'automobilismo sia uno sport poco adatto alle donne proprio per l'alto rischio.

Il mondo delle corse Rally

Il mondo dell'automobilismo sportivo è molto vasto, comprende numerose tipologie di gare e competizioni, una delle più amate dai piloti e più seguite dal pubblico è il rally. La competizione si svolge sia su strade asfaltate sia su percorsi sterrati e mette in competizione auto derivate dai modelli di serie presenti nel mercato automobilistico, con cui si sfidano equipaggi composti da due piloti, di cui uno si occupa della guida e l'altro funge da navigatore.

Anche in questa specialità le donne non si sono tirate indietro, regina della categoria è la francese Michèle Mouton, considerata da molti la più grande pilota donna nella storia dei rally, oltre ad essere una delle sole quattro donne ad aver vinto una gara valida in competizioni mondiali²⁵. Fin dalle prime gare ha dimostrato un talento straordinario che la portò ad essere campionessa francese ed europea di rally nel 1974 e nel 1975, attirando l'attenzione degli appassionati e degli sponsor, permettendole quindi di avere auto sempre più competitive fino a concludere al secondo posto il campionato francese di rally nel 1979. Gran parte dei suoi successi li ha costruiti in coppia con la navigatrice italiana Fabrizia Pons, con cui a partire dal 1981 ha inanellato una serie di piazzamenti di alta

²⁵ Oltre a lei possono vantare questo primato Pat Moss, pilota degli anni '60, Jutta Kleinschmidt, che nel 2011 ha vinto la Rally Dakar, e Danica Patrick, vincitrice di due gare del campionato Indy nel 2003 e nel 2008, in Lazzari M. J.e Musi G. (2014), *Donne da corsa*, cit., p. 127.

classifica e la storica vittoria al Rally di Sanremo, che ripagò l'Audi di aver avuto il coraggio di puntare su un equipaggio femminile.²⁶

Mouton ha acquisito rapidamente molta popolarità portando avanti la propria carriera ad alti livelli fino alla fine degli anni Ottanta, imponendosi come una delle donne di maggior successo dell'automobilismo. Dal 2010 Mouton è presidente della Commissione Donne e Sport Motoristici della Fia, voluta nel 2009 da Jean Todt con lo scopo di facilitare la partecipazione delle donne nel motorsport e creare una cultura sportiva che metta fine ad ogni possibile discriminazione di genere²⁷.

Degna di nota è anche la carriera di Fabrizia Pons, non solo per aver contribuito in modo determinante ai successi di Michèle Mouton ma anche perché è una delle poche donne ad aver conquistato punti validi per il campionato mondiale di Rally sia come pilota sia come co-pilota. È stata campionessa italiana femminile di rally per tre edizioni consecutive, dal 1976 al 1979, e vanta il primato di aver vinto il rally di Sanremo con un equipaggio completamente femminile, in coppia con la Mouton. Le sue doti sono indiscusse e riconosciute da tutto l'ambiente dei rally, così come la sua passione la accompagna ancora oggi, permettendole di cimentarsi ancora nel ruolo di navigatrice con buoni risultati e prendendo parte a un buon numero di gare ogni anno.

Innovazione tecnologica e culturale: il caso della Formula E

Lo sviluppo delle energie alternative ha avuto una forte accelerazione negli ultimi anni, arrivando anche alla progettazione di auto da corsa alimentate da propulsori elettrici, con l'obiettivo ambizioso di creare un campionato competitivo e con prestazioni simili a quello di Formula 1. Così è nata la Formula E, il cui primo campionato si è svolto nel 2014 e fra i venti piloti in gara ben due erano donne: la britannica Katherine Legge e l'italiana Michela Cerruti, giovane ma con già una lunga esperienza alle spalle nel campionato turismo. Che un campionato così innovativo abbia dato spazio anche a due piloti donne è un segnale confortante per il futuro, considerato anche il fatto che i motori elettrici non raggiungono le velocità dei motori "tradizionali", questo comporta una minor sforzo nella guida. In particolare a fare la differenza è la minore forza *g* a cui i piloti sono sottoposti in curva, permettendo quindi alle donne di poter sopportare meglio questo sforzo e quindi anche di poter competere meglio con i colleghi uomini.

²⁶ Bouzanquet J. F. (2009). *Fast Ladies: Female Racing Drivers 1888 to 1970*. Veloce Publishing.

²⁷ <http://www.fia.com/fia-women-motorsport>

Non si tratta di un dettaglio, dal momento che è soprattutto la forza *g* a creare problemi fisici alle donne che partecipano a gare automobilistiche. La diversità della struttura fisica femminile rispetto a quella maschile sfavorisce le donne poiché sono sottoposte a uno sforzo fisico poco adatto alla loro struttura ossea e muscolare, soprattutto per quel che riguarda la Formula 1, dove la forza *g* raggiunge livelli altissimi²⁸.

Tuttavia la preparazione fisica e la condizione biologica della donna sono un argomento da trattare con molta attenzione perché troppo spesso in passato sono stati utilizzati per veicolare pregiudizi nei confronti delle atlete femminili. L'attenzione per le caratteristiche corporee e un programma di attività attento alle esigenze bio-fisiche non devono essere confusi con i pregiudizi che riconducono la donna alla sua natura di madre, di essere più fragile e delicato, quindi bisognoso di protezione, antepoendo ad ogni altro aspetto della vita la funzione riproduttiva e materna. Al contrario l'attività sportiva ha il dovere di sviluppare nelle donne un modo nuovo di esperire e vivere il proprio corpo, affrancandosi dagli stereotipi conservatori e dalle ideologie prestabilite.²⁹

Quale futuro per le donne?

Ciò che emerge dai ritratti di queste donne è come la componente femminile sia parte integrante della storia dell'automobilismo sportivo sin dagli albori e ancora oggi rappresenta una percentuale piccola ma degna di attenzione. Il nodo centrale è il fatto che in più di un secolo di automobilismo le donne sono sempre state una componente marginale, l'eccezione piuttosto che la regola, e come tali sono sempre state trattate. In questi oltre cento anni la condizione della donna è cambiata sotto molti punti vista ma in ambito sportivo è stata una lunga lotta riuscire ad affermare il diritto delle donne a praticare sport.³⁰ Anche in quei periodi in cui l'attività sportiva delle donne è stata propagandata, come nel caso del ventennio fascista quando l'attività sportiva è stata oggetto di una lunga narrazione, l'idea di donna sportiva e che praticava regolarmente attività fisica non ha mai riguardato anche l'automobilismo. Durante il fascismo alla donna erano riservate in particolare le attività ginniche, in modo tale che lo sport diventasse un modo per rafforzare il corpo e godere di una salute migliore, invece

²⁸ In particolare sono il collo e la colonna vertebrale, nella zone cervicale, ad essere estremamente sollecitati, causando non pochi problemi anche per gli uomini, che sono da anni allo studio di medici specialisti, cfr. Lazzari M. J. e Musi G. (2014). *Donne da corsa*. cit. pp.118-124.

²⁹ Antonelli F. (1965). *I Congresso Internazionale di psicologia dello sport*. Roma: FSMI

³⁰ Su questo tema si veda Senatori L. (2015). *Parità di genere nello sport: una corsa ad ostacoli. Le donne nello sport proletario e popolare*. Roma: Ediesse.

l'agonismo e la competizione estrema erano doti prettamente maschili e considerate poco adatte ad una donna, ancorché amante dello sport³¹.

Fin dagli anni Venti era chiara agli amministratori la portata rivoluzionaria della diffusione delle pratiche sportive, che soprattutto per le donne significavano un'occasione di emancipazione e di partecipazione alla vita sociale senza precedenti, e quindi da tenere ben controllata:

La donna sportiva, mediante i contatti maturati con le realtà nuove e "trasgressive": gli stadi, le palestre il pubblico, le trasferte, la conoscenza disinibita della propria corporeità, non necessariamente finalizzata solo alla procreazione, i rapporti più liberi con atleti dell'altro sesso, finì con l'introyettare una diversa immagine di sé, generando meccanismi di portata potenzialmente emancipatrice nei confronti del tradizionale recinto domestico e degli stereotipi femminili ("sposa fedele e madre esemplare") proposti dal fascismo. (Senatori 2015, pp. 17-18)

Il XX secolo è stato foriero di enormi cambiamenti per le donne sul piano politico, sociale e civile, attraverso un processo lento e faticoso che ha permesso al "secondo sesso" (Beauvoir, 1961) di ottenere diritti inimmaginabili all'inizio del Novecento, quando le donne non potevano votare né studiare, lavoravano poco e in modo subalterno agli uomini, senza possibilità di scegliere in completa autonomia e di decidere da sole della propria vita. Nel pubblico e nel privato si è assistito ad una rivoluzione femminile che Eric Hobsbawm ha definito "l'unica rivoluzione non fallita" del XX secolo, ma anche "non ancora compiuta" (Hobsbawm 1998) e ciò è tanto più vero quando si parla di sport. È indubbio che oggi ci siano molte più donne in Formula 1 e nelle altre categorie, ma in genere si tratta di donne che svolgono mestieri collaterali: addette stampa e responsabili della comunicazione, PR, addette alla logistica, invece le donne pilota restano pochissime e si trovano di fronte agli stessi pregiudizi del passato. L'automobilismo è ancora un mondo chiuso e fortemente maschilista, che fatica molto ad aprirsi al cambiamento, ed anche quando apre le porte alle donne talvolta sembra più interessato a generare interesse mediatico ed attirare sponsor piuttosto che alle reali capacità di guida delle atlete.

Ad oggi non ci sono spiragli che possano far pensare ad apertura nei confronti delle donne in un futuro prossimo, Giovanna Amati ha recentemente affermato in un'intervista alla Bbc:

³¹ Isidori Frasca R. (2013). *...e il duce le volle sportive*. Bologna: Patròn Editore.

I cannot see any woman at the moment racing at the top, achieving a seat in F1, I am not saying they are not good enough, just that it takes the right team, a good budget and a lot of passion to go ahead - and a lot of perseverance also.³²

Il “dominio maschile” (Bourdieu, 1998) sembra quindi più difficile da scalfire rispetto ad altri ambiti ed i piloti si trovano ad affrontare situazioni diverse in base al loro genere di appartenenza, continuando a riprodurre stereotipi errati e maschilisti che privano le donne di una reale possibilità di carriera. Sono numerose le donne che oggi sognano un futuro nelle competizioni automobilistiche e che lavorano duramente per raggiungere il proprio obiettivo, per ottenere un volante e degli sponsor in grado di sostenere la loro carriera, trovandosi ad affrontare difficoltà maggiori rispetto ai colleghi uomini.

Al contrario modelle, testimonial e donne di spettacolo sono uno dei punti forti con cui il mondo dell'automobilismo sportivo ama rappresentarsi, proponendosi quindi primariamente ad un target maschile, assumendo che le donne non siano interessate e forse nemmeno del tutto capaci di comprendere la complessità e gli aspetti più tecnici legati alle auto da corsa. E' necessario affrontare una rivoluzione prima di tutto culturale, che cambi i presupposti strutturali e i valori simbolici della società, e lo sport dovrebbe essere in prima linea nel rimuovere ogni tipo di interdizione, ma la strada da percorrere è ancora lunga:

Agli occhi del senso comune la donna atleta non può che apparire come il segno di una deviazione della femminilità, un'anormalità all'insegna di una virilizzazione che deve essere scoraggiata. In tal modo l'uomo della strada, piuttosto che dubitare della bontà delle norme che prescrivono certi comportamenti ed atteggiamenti alle donne, preferisce pensare che coloro che non vi si adeguano non siano poi tanto normali. [...] l'adesione acritica ad uno stereotipo fisico ed estetico della femminilità non è altro che l'accettazione delle immagini dei mass media, delle idee dei genitori, fidanzati e coetanei e del gusto di artisti ed esteti maschi [...]. (Salvini 1982, pp. 41-42)

³²“Non vedo nessuna donna correre ad alto livello al momento, poter aspirare ad un sedile in Formula 1, non sto dicendo che non sono abbastanza brave, ma che ci vogliono la giusta squadra, un buon budget e tanta passione per andare avanti - e anche tanta perseveranza” [tda] in <http://www.bbc.com/sport/formula1/34771317>

Il fatto che la FIA, la Federazione Internazionale dell'Automobile, che è il massimo organo competente in materia, abbia deciso di creare al proprio interno una commissione con il preciso intento di lavorare alla creazione di una cultura più aperta e benevola nei confronti delle donne la dice lunga su quanto lavoro ci sia ancora da fare nel mondo dei motori. Tuttavia, nonostante la creazione di una rivista specializzata e la promozione di iniziative che attraverso campagne di comunicazione hanno provato a valorizzare la figura della donna pilota e ad esaltarne i meriti sportivi, i risultati ottenuti sono piuttosto scarsi e poco o nulla sembra essere cambiato rispetto al passato.

Riferimenti bibliografici

- AA. VV. (2001). *Il Novecento delle italiane*. Roma: Editori Riuniti.
- AA. VV. (2013). *The motor car. Past, present and future*. New York: Springer
- Andreoli, Paolo (1974). *La donna e lo sport nella società industriale*. Roma: A.V.E. editrice.
- Antonelli F. (1965), *I Congresso Internazionale di psicologia dello sport*. Roma: FSMI.
- Boscarelli Lorenzo (2003). *Progressi della motorizzazione e società italiana*, Convegno AISA (*Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile*). Milano: Museo della scienza e tecnologia.
- Bourdieu, Pierre (1998). *Il dominio maschile*. Milano: Feltrinelli.
- Beauvoir de, Simone (1961). *Il secondo sesso*. Milano: Il Saggiatore.
- Buisseret Alexandre (2000). Les femmes et l'automobile à la Belle Époque. *Le Mouvement Social*, n. 192, luglio-settembre, pp. 41-64.
- Bouzanquet, Jean Francois (2009). *Fast Ladies: Female Racing Drivers 1888 to 1970*. Veloce Publishing.
- de Agostini, Cesare (2005). *Maria Teresa de Filippis la signorina F1*. Treviso: Edizioni Silea Grafiche
- Donnaèsport 1861-1911. Storie di donne e di sport nell'Italia unita*. (2011) Annivesary Books, Modena.
- Falco, Cristina (2015). *Più brave per forza. Storie di donne e sport dal Novecento ad oggi*. Torino: Seb27.
- Hobsbawm, Eric (1998). *Il secolo breve*. Milano: Rizzoli.
- Isidori Frasca, Rosella (2013). *...e il duce le volle sportive*. Bologna: Patròn Editore.

Lazzari, Michael John e Musi, Giuliano (2014). *Donne da corsa*. San Giovanni in Persiceto: Maglio Editore.

Malin. Luca (2013). *Indomita. La straordinaria vita di Maria Antonietta Avanzo*. Progetto Oblivio Machia.

Marchesini Daniele (2001). *Cuori e motori. Storia della Mille Miglia 1927-1957*. Bologna: Il Mulino

O'Connell, Sean (1998). *The Car and British Society: Class, Gender and Motoring. 1896-1939*. Manchester University Press.

Robertson Patrick (2011). *Robertson's Book of Firsts: Who Did What for the First Time*. Bloomsbury Publishing USA.

Salvini, Alessandro (1982). *Identità femminile e sport*. Firenze: La Nuova Italia.

Senatori, Luciano (2015). *Parità di genere nello sport: una corsa ad ostacoli. Le donne nello sport proletario e popolare*. Roma: Ediesse.

Staderini, Guido (a cura di) (2001). *Storia della Formula Uno. Macchine, piloti, scuderie, schieramenti, ordini d'arrivo, classifiche e statistiche di tutte le monoposto campioni del mondo*. Milano: Mondadori.

Williams, Jean (2014). *A Contemporary History of Women's Sport, Part One: Sporting Women. 1850-1960*. Routledge

Sitografia

<http://www.1000miglia.it/>

<http://www.bbc.com/sport/formula1/34771317>

<http://www.enciclopediadellautomobile.com/>

<http://www.erih.net/>

<http://www.fia.com/fia-women-motorsport>

<https://www.redbull.com/it-it/beitske-visser-profilo>

Giulia Dodi nel 2015 si laurea in Scienze storiche presso l'Università di Bologna e nel 2016 consegue il master di II livello in Public History presso l'Università di Modena e Reggio Emilia. Attualmente è dottoranda presso il dipartimento di Beni Culturali dell'Università di Bologna e membro della SISSCO (Società Italiana per lo Studio della Storia Contemporanea).

Giulia Dodi graduated in Contemporary History at University of Bologna in 2015 and obtained a Master in Public History at University of Modena and Reggio Emilia in 2016. Currently she's a PhD student at University of Bologna and member of the Italian Society of contemporary history studies (SISSCO).