
Giovanna Amati

di: **Silvia Cassamagnaghi**

La romana Giovanna Amati è stata **l'ultima donna a partecipare al campionato mondiale di Formula 1**, all'inizio degli anni Novanta.

Figlia del produttore e imprenditore cinematografico Giovanni Amati e dell'attrice Anna Maria Pancani, la sua giovinezza fu segnata da un rapimento di cui fu oggetto ancora adolescente, ad opera del clan dei Marsigliesi; il caso, nel 1978, fece scalpore e fu ampiamente documentato, anche dalla stampa scandalistica ((Pierangelo Sapegno, *Preso l'uomo che rapì Giovanna Amati*, La Stampa, 25 aprile 2010.)). Tuttavia, Giovanna riuscì, in seguito, a ritornare agli onori delle cronache non da vittima, ma da protagonista, grazie alla sua grande passione, quella a cui avrebbe dedicato gran parte della vita: i motori. Precocemente attratta dal mondo della velocità, era solo una ragazzina – non aveva nemmeno la patente – ma già girava per Roma con la sua moto.

Alle corse automobilistiche si avvicinò grazie all'aiuto e all'incoraggiamento di Elio De Angelis, amico di famiglia, che la spinse a frequentare la scuola di pilotaggio di Henry Morrogh: doveva provare ad assecondare le sue aspirazioni, per non avere rimpianti. Giovanna risultò la migliore del suo corso e l'anno successivo, il 1980, dopo qualche gara di club, partecipò al campionato di Formula Abarth ((R. Teso, *Finalmente Larini*, in "Autosprint", 3-9 giugno 1986.)). Decisa a correre solo con le vetture di formula, sempre alla ricerca di sponsor, disputò quattro stagioni complete in questa categoria, per poi passare, nel 1985, al Campionato italiano di Formula 3, dove, nel 1986, ottenne un quinto posto a Monza((G. Schittone, M. Ravaglia, *Tre storie da tre*, in "Autosprint", 22-28 luglio 1986.)), prima di dover cambiare scuderia, a stagione inoltrata, a causa di incomprensioni con la Pre.Ma.Racing((*Intervista a Giovanna Amati*, 9 novembre 2010.)).

In quel periodo mi capitò di incontrare Enzo Ferrari. Conoscevo bene Marco Piccinini, l'allora direttore sportivo di Maranello, e lui mi portò a visitare la fabbrica. Espressi a Ferrari il mio desiderio di una carriera nelle corse. «Non avrai vita facile», mi disse. Aveva ragione((Ibidem)).

Il passo successivo per la carriera della pilota romana fu la Formula 3000, anticamera naturale della Formula 1. Gli esordi in questa categoria non furono dei migliori: durante la sua prima stagione mancò la qualifica in tre occasioni. «Sono stati momenti veramente difficili. Ero spinta da una grande determinazione; non so se oggi lo rifarei((Ibidem.)). Conscia del fatto che, per guidare una monoposto a buoni livelli, è necessaria anche una grande preparazione fisica – per rispondere alle forti accelerazioni e alle sollecitazioni dell'auto –, Giovanna, che aveva un fisico minuto, si allenava il doppio di quanto fosse necessario ai colleghi maschi e dedicava una cura maniacale al set up della vettura; infatti, solo una macchina perfettamente bilanciata avrebbe potuto attenuare la fatica((S. TP-Jamieson, Peter Tutthill, *Women in Motorsport from 1945*, Launceston, Jaker, 2003, p. 5.)). Nel 1989, come altri colleghi, la Amati tentò la strada della F3000 giapponese, che tuttavia si rivelò parca di soddisfazioni, addirittura frustrante, e,

alla fine della stagione, fu costretta a rientrare in Europa, dove, l'anno successivo disputò il campionato 1990 con due diverse vetture, una Lola T89 e una Reynard 90D, appoggiandosi a ben tre differenti team: questa "precarietà", questa instabilità tecnica, non le permise di sfruttare al meglio il mezzo e, su dieci gare in programma, riuscì a qualificarsi in sole due occasioni((F. Llorens, *Le femmes pilotes de Formule 1*, Lille, TheBookEdition, 2009, p. 55.)).

La stagione 1991 rappresentò il momento cruciale nella carriera della Amati: finalmente poteva disporre di una monoposto per l'intero campionato, una Reynard 91D del team GJ Motorsport, che le permise di correre sette gare su dieci, piazzandosi settima nella corsa di Le Mans((S. TP-Jamieson, P. Tutthill, *Women in Motorsport from 1945*, cit., p. 5; F. Llorens, *Le femmes pilotes de Formule 1*, cit., pp. 55-56.)). Il 1992 fu invece l'anno del primo approccio concreto con una monoposto di F1, anche se nel 1986 aveva già effettuato dei test con una Benetton turbo. A gennaio Giovanna si recò in Inghilterra, al fine di trattare con la Brabham per affiancare il belga Eric Van de Poele, sperando che il budget di cui disponeva fosse sufficiente a coprire le richieste del team inglese((*Prove team per team*, in "Autosprint", 3-9 marzo 1992.)). Il contratto fu siglato il 5 febbraio, solo tre settimane prima dell'inizio del campionato. La scuderia, anche se blasonata, non si trovava, in quel momento in buone acque – "Autosprint" la definì, allora, "un'armata Brancaleone"((*Intervista a Giovanna Amati*, 9 novembre 2010.))– e la Brabham BT60B risultò scarsamente competitiva. Giovanna non ebbe nemmeno il tempo di effettuare dei test privati per prendere confidenza con la propria monoposto prima di volare in Sud Africa per la gara d'esordio della stagione: fu costretta a giocarsi "la sua partita migliore con le carte peggiori"((Ibidem.)). Non riuscì a qualificarsi.

Il clamore suscitato dal fatto di avere, di nuovo, una donna in Formula 1, trasformò quello che doveva essere il momento più bello della carriera agonistica dell'Amati in una sorta di incubo, difficile da gestire: Giovanna visse quel periodo come "sotto assedio". Passò dall'essere una perfetta sconosciuta al ricevere telefonate continue, anche nel cuore della notte, da ammiratori e da giornalisti che le chiedevano interviste, a non poter quasi uscire di casa, mentre i fotografi la rimproveravano di non sorridere mai. "A quale altro pilota viene chiesto di mettersi in posa sulla pit lane, pochi minuti prima della partenza. Ma a una donna pilota viene chiesto anche questo"((*Fuori Van? Dentro Hill*, in "Autosprint", 28 aprile-4 maggio 1992.)).

Le cose non andarono meglio né in Messico né in Brasile: mancò in entrambe le occasioni la qualificazione, ma il compagno di squadra Van de Poele non fece meglio di lei, tanto è vero che una settimana prima del Gran Premio di Spagna sembrava che dovesse essere il suo volante "a saltare". A perdere il posto fu invece la Amati, la cui carriera continuò a fasi alterne, soprattutto nella categoria Prototipi, con altre non gradite attenzioni da parte della stampa rosa durante il periodo della sua travagliata relazione con Niki Lauda.

Agli albori delle competizioni automobilistiche, quando le donne erano guardate con sospetto, le signore erano definite "gentili", "audaci", "ardimentose". "Troppo poco diplomatica: di me nessuno ha sicuramente mai detto 'gentile'", commenta la Amati((Intervista a Giovanna Amati, 9 novembre 2010.)), mentre le donne sono ancora guardate con sospetto dal mondo dell'automobilismo.