
Maria Teresa De Filippis

di: **Silvia Cassamagnaghi**

Alla fine del secondo conflitto mondiale le donne avevano ottenuto il diritto di voto e la possibilità di essere elette e di partecipare attivamente alla vita politica del Paese((Si veda, ad esempio, A. Rossi Doria, *Diventare cittadine. Il voto alle donne in Italia*, Firenze, Giunti, 1996.)). Tuttavia, era ancora difficile vedere una donna al volante lungo le strade italiane: il privilegio di possedere un'auto era, indifferentemente per uomini e donne, limitato a coloro che disponevano di cospicui mezzi finanziari. Nessuna sorpresa, dunque, se le poche donne a correre allora in auto appartenessero alla buona borghesia, se non addirittura alla nobiltà.

Maria Teresa De Filippis era l'ultima dei cinque figli del conte Franz, proprietario dell'azienda elettrica che distribuiva energia per l'irrigazione dell'intera Campania((C. De Agostini, *Maria Teresa De Filippis. La signorina Formula 1*, Silea, Sileagrafiche, 2005, p. 15.)). Il conte era però anche un grande appassionato di automobilismo e, a 5 anni, Maria Teresa partecipò col padre alla sua prima gara, una gincana; a 8 anni provò l'ebbrezza di essere portata in trionfo, dopo una vittoria((*Eterno femminino*, in «Auto Italiana», 1 agosto 1949.)).

La De Filippis cominciò la propria attività sportiva poco più che ventenne, al Giro di Sicilia del 1948, a cui partecipò con una Fiat 1100 S in coppia col fratello Antonio; purtroppo, a Messina, a causa di un problema meccanico, dovettero ritirarsi, mentre erano nelle primissime posizioni. In seguito, per il resto di quell'anno, prima di avventurarsi nella categoria Sport, Maria Teresa fece un vero e proprio tirocinio nella classe turistica, con una Fiat Topolino, priva di qualsiasi preparazione sportiva. Vinse da subito: fu prima nella salita Salerno-Cava dei Tirreni, valevole per il "Volante d'Argento", e seconda alla Sorrento-S. Agata. A Sala Consilina, sul bagnato, vinse di nuovo, staccando di oltre un minuto il più diretto inseguitore((*Ibidem.*)). Il debutto con le Sport avvenne nel giugno del 1949, al Vesuvio, con una Fiat-Camen spider: finì seconda della classe 750. Di lei scriveva in quell'anno «Auto Italiana»:

Maria Teresa De Filippis ha passione da vendere e soprattutto ha anche una testolina assennata che non la spinge a strafare, ed anche in campo sportivo è una discepola giudiziosa e attenta. Il suo desiderio maggiore, attualmente, è quello di non fare brutte figure. A fare grandi cose ci penserà dopo se riuscirà ad arrivare a quel grado di esperienza che lei reputa, e giustamente, indispensabile per misurarsi in più seri cimenti((*Ibidem.*)).

La De Filippis era destinata davvero a grandi cose. Per lei la stagione 1950 si aprì in aprile, con la partecipazione al X Giro di Sicilia, al volante di una Urania-BMW spider. Altre signore presero il via: la Segafredo, la Mezzanotte, la Damonte, la Vasaturo, la Comirato, ma solo alla De Filippis la stampa attribuì l'aggettivo "fenomenale"((G. Lurani, *Il 10° Giro di Sicilia per la 34° Targa Florio*, in «Auto Italiana», 15 aprile 1950.)). In quell'occasione, infatti, Maria Teresa corse per undici ore sotto la pioggia concludendo al 4° posto, per poi venir squalificata. Alla partenza la sua auto aveva dovuto essere messa in moto a spinta. All'arrivo le diedero un gran mazzo di fiori e la portarono in trionfo. Solo in un secondo tempo la direzione comunicò che era stata tolta

dalla classifica, la qual cosa fece indignare anche Tazio Nuvolari, presente alla competizione: farla correre per più di mille chilometri, in condizioni atmosferiche proibitive, per poi squalificarla, era stata una follia. La De Filippis fu, ovviamente, amareggiata dal comportamento degli organizzatori: "La cosa assurda fu che mi fecero fare tutta la corsa. Avrebbero potuto avvisarmi [...]. Il sospetto fu che i commissari non avevano voluto togliere alla gara un motivo di interesse"(C. De Agostini, *Maria Teresa De Filippis. La signorina Formula 1*, cit., p. 33.)).

Perché, effettivamente, una donna alla partenza suscitava immediatamente interesse, curiosità. Le poche signore che osavano "opporsi al sesso forte" – a volte anche imponendovisi – erano sempre, invariabilmente, appellate come "gentili", "audaci", "intrepide", "ardimentose".

Spesso, sapevano difendersi "con molto onore"((Questi aggettivi compaiono ripetutamente, ad esempio, in vari articoli pubblicati da «Auto Italiana», nel periodo 1925-1958, nei passaggi dedicati alla condotta di gara delle donne. Esemplificativa, a questo proposito, la didascalia di una foto apparsa a commento della cronaca della 3° Inter-Europa del 1951: "Daniele nella fossa dei leoni sembrava davvero essere la gentile e intrepida signora Maria Piazza di Trieste, scesa in pista a difendere l'onore dell'automobilismo femminile al volante di una potente ed elegante Ferrari 2340. Eccola con un gruppo di avversari davvero temibili: a sinistra l'asso monegasco Louis Chiron, a destra il campione italiano Gigi Villoresi e il bravo e appassionato Franco Cornacchia, fondatore della Scuderia Guastalla. La sfortuna ha tolto presto dalla gara la ardimentosa guidatrice che ha dimostrato molto coraggio", in «Auto Italiana», 15-30 aprile 1951.)), quasi che il coraggio e la capacità di guida fossero caratteristiche totalmente e necessariamente lontane dalla sfera delle competenze femminili, fatti casuali da guardare sempre con condiscendenza e sorpresa.

Per quattro stagioni, dal 1949 al 1952, la De Filippis partecipò a una trentina di gare nella categoria Sport fino a 750 cc, prima con una Giannini-Fiat, quindi con una Urania, poi con una Giaur-Giannini, collezionando 4 vittorie, 11 secondi e 2 terzi posti((Per un elenco completo delle gare disputate e dei risultati ottenuti, si veda G. Cancellieri (a cura di), *Undici Stagioni di corse (1948-1959)*, in C. De Agostini, *Maria Teresa De Filippis. La signorina Formula 1*, cit., p.179-187.)).

Agli inizi, la mia vita si era tramutata, mio malgrado, in una non sempre divertente sfida agli uomini da battere, solo per poter spegnere quel sorrisino di sufficienza((M. T. De Filippis, *Sola contro tutti*, in «La Manovella», luglio-agosto, 1994.)).

Le cose erano destinate, però, a cambiare rapidamente: Maria Teresa seppe guadagnarsi sul campo il rispetto – ma anche l'affetto – dei propri avversari. Che cosa c'era se non affetto nel soprannome che l'ambiente delle corse le tributò? "Pilotino", racchiudeva in sé la considerazione del suo essere una donna minuta – un metro e sessanta per nemmeno cinquanta chili – e l'ammirazione per una evidente capacità di guida che, qualche volta, metteva in imbarazzo gli avversari((C. De Agostini, *Maria Teresa De Filippis. La signorina Formula 1*, cit., pp. 10-12.)). La De Filippis fu sorpresa e lusingata del nomignolo. Il fastidio, invece, le si dipingeva in volto quando, durante qualche manifestazione, doveva ritirare la coppa riservata alle donne: per la dama più graziosa, per la più simpatica o per la più regolare. Il riguardo per il "sesso debole" che imponeva la cerimonia nella cerimonia, la cortesia non richiesta, la cavalleria fuori luogo, la urtavano. Voleva essere giudicata alla pari, solo per i risultati ottenuti in pista; mai avrebbe accettato di partecipare a una competizione esclusivamente femminile come quella Coppa delle Dame organizzata dall'Automobile Club di

Como a partire dal 1951: “gara nazionale di velocità in salita riservata alle guidatrici, su vetture Gran Turismo Internazionale e vetture di serie”((A. Pinghelli, *Con la vittoria della Marocchina si conclude felicemente a Como la Prima Coppa delle Dame*, in «Auto Italiana», 15 maggio 1951.)). La manifestazione aveva prevalentemente caratteristiche turistiche e mondane, se è vero che Ali Khan, allora protagonista delle cronache rosa, fu starter della corsa e donò la coppa d'argento massiccio con cui era premiata la vincitrice, durante una cerimonia che si svolgeva a Villa d'Este.

Se gli anni Cinquanta furono gli anni di grandi gentleman driver, sulle piste italiane non era difficile incontrare anche alcune lady driver, come Anna Maria Peduzzi, la “Marocchina”, o la milanese Alma Cacciandra Bordoni, o la contessa Paola Della Chiesa che, nel 1952, con una Fiat 1100 ES vinse nella sua categoria la celebre Paris-St. Raphaël, competizione dedicata alle signore((*Brillante affermazione italiana nella Paris-St. Raphael femminile*, in «Auto Italiana», 15 marzo 1952.)). La triestina Maria Piazza, al volante di una Ferrari 2340, partecipava, invece, anche se solo sporadicamente, alle competizioni in circuito, trovandosi al fianco dei più blasonati campioni della sua epoca.

Sarebbe tuttavia toccato a Maria Teresa De Filippis dimostrare che le auto da corsa potevano essere uno strumento più che adatto alle “delicate mani delle signore”((G. Lurani, *VI Gran Premio dell'Autodromo. Splendida vittoria di Villorosi-Ferrari*, in «Auto Italiana», 4 luglio 1953.)). Il suo debutto nella categoria 1100 avvenne nel luglio 1953 sul Circuito di Avellino. Le consegnarono la vettura appena in tempo per provarla per pochi giri e poi prese il via. Rimase in scia al primo, il veterano della categoria Giuseppe Rossi, che si dovette impegnare non poco per “tenere a bada l'acclamatissima e insidiosa”((*Dopo un'appassionata contesa Luigi Musso si impone con la Maserati ad Avellino*, in «Auto Italiana», 13 luglio 1953.)) Maria Teresa che, però, forse per l'inesperienza, forse per la foga, uscì di strada e perse tempo per rimettersi in pista. Alla fine, comunque, risultò quinta assoluta e seconda di classe. Superba fu invece la sua prestazione alla 12 ore di Pescara, in coppia con Sgorbati. La loro Osca mantenne il primo posto dal primo all'ultimo giro, nonostante, intorno alla sesta ora di gara, mentre al volante si trovava proprio la De Filippis, una delle ruote posteriori della vettura ebbe un problema. Da sola, Maria Teresa riuscì a sostituirla e arrivò ai box, dove per il rifornimento e le riparazioni si persero ben dieci minuti; il pubblico la acclamò, entusiasta della sua gara spericolata((N. Biondi, *La 12 Ore di Pescara. Le fasi della corsa*, in «Auto Italiana», 22 agosto 1953.)). Fu allora che a qualcuno venne in mente di affibbiarle un altro soprannome: “la diavola”((C. De Agostini, *Maria Teresa De Filippis. La signorina Formula 1*, cit., p. 49.)).

Fra il 1953 e il 1954, la De Filippis conquistò, con la Osca, otto vittorie di classe – su 22 gare disputate –, quattro secondi e due terzi posti, risultando alla fine del 1954 terza nel Campionato Italiano Sport Classe 1100((Cfr. G. Cancellieri (a cura di), *Undici Stagioni di corse (1948-1959)*, in C. De Agostini, *Maria Teresa De Filippis. La signorina Formula 1*, cit., p.182-184.)). Pare addirittura che in quel periodo, prima delle gare, arrivassero alla Osca delle telefonate “esplorative”: se Maria Teresa era fra i partecipanti, gli avversari non sempre erano disposti a correre col rischio di essere sconfitti da una donna((C. De Agostini, *Maria Teresa De Filippis. La signorina Formula 1*, cit., 2005, p. 52.)).

Due stagioni con la Osca le avevano dato la sicurezza e l'esperienza per misurarsi con i grossi calibri. La sua vettura per la stagione 1955 fu una Maserati A6 GCS, una duemila, un vero bolide da corsa che le permise di ottenere la vittoria assoluta nella durissima Catania-Etna, dopo un'accesa battaglia col catanese Nicola Musumeci((V. Gargotta, *Eccellente prestazione di*

Maria Teresa De Filippis dominatrice sulla Maserati 2000 della Catania-Etna, in «Auto Italiana», 30 settembre 1955.), dato per vincitore alla vigilia e, a fine stagione, il secondo posto nel Campionato Italiano Sport Classe 2000. Maria Teresa era pronta per esordire in Formula 1, nel 1958((M. T. De Filippis, *Sola contro tutti*, in «La Manovella», luglio-agosto, 1994.)).

Non esistendo allora gli sponsor, la De Filippis provvide personalmente ad acquistare una vettura, una Maserati 250 F, appartenuta a Scarlatti. In quei giorni la Casa del tridente era in amministrazione controllata, costretta a vendere le macchine della squadra che, nel 1957, era stata Campione del mondo: il marchio si era ufficialmente ritirato dalle corse e assisteva solo i privati, acquirenti delle vecchie formula((*Ibidem.*)). Maria Teresa era, allora, anche un eccezionale veicolo di pubblicità per la Maserati: se fosse stato Fangio, che pure era pluricampione del mondo, a comprare la macchina, sarebbe stata una cosa “normale”. Una bella ragazza era di per sé un collaudato strumento di propaganda, figurarsi una campionessa del volante. Maria Teresa univa al fascino le proprie doti agonistiche e divenne subito motivo di grande richiamo((C. De Agostini, *Maria Teresa De Filippis. La signorina Formula 1*, cit., p. 79 e 97.)).

Il debutto avvenne in aprile, al Gran Premio di Siracusa, gara non valida per il campionato del mondo, come erano molte corse all'epoca: arrivò quinta. In quella stagione s'iscrisse a cinque Gran Premi validi per il mondiale((F. Llorens, *Le femmes pilotes de Formule 1*, Lille, TheBookEdition, 2009, pp. 15-18 e 69.)): non si qualificò a Monte Carlo, fu decima in Belgio, si ritirò per incidente in Portogallo e a Monza – a sei giri dal termine, le si ruppe il motore mentre era in quinta posizione unico pilota italiano rimasto in gara. La sua iscrizione al Gran Premio di Francia, invece, non fu accettata. Il motivo era semplice: era una donna. I giornali d'oltralpe, sull'onda della tragica fine di Annie Bousquet alla 12 Ore di Reims, bandirono una vera e propria crociata: scrissero che la Francia era il paese dove le belle donne nascevano, non morivano e il direttore di corsa, Raymond Roche, mise il veto alla partecipazione della De Filippis((C. De Agostini, *Maria Teresa De Filippis. La signorina Formula 1*, cit., 2005, pp. 101-103.)). In ogni caso, alla fine di quell'anno, «Auto Italiana», scommetteva su di lei come “pilota dell'avvenire”((*I piloti dell'avvenire. Maria Teresa, donna da Grand Prix*, in «Auto Italiana», 30 novembre 1958.)).

Purtroppo la stagione 1959 si concluse presto per la De Filippis e in modo drammatico. Alla fine del 1958, aveva venduto la sua Maserati 250, per cui, nella stagione successiva, avrebbe corso con auto non sue. A Monte Carlo, con la Porsche Formula 2 che Jean Behra aveva fatto costruire – sulle misure di Maria Teresa – da Neri e Bonacini a Modena, riuscì a qualificarsi per il Gran Premio, per poi scoprire di essere stata estromessa dalla griglia di partenza: secondo gli organizzatori aveva ottenuto il risultato a tempo ormai scaduto((C. De Agostini, *Maria Teresa De Filippis. La signorina Formula 1*, cit., pp. 135-137.)). Con quella stessa vettura, la De Filippis avrebbe dovuto correre sulla pista dell'Avus, vicino a Berlino; ma il primo agosto al volante c'era l'amico Berha. Pioveva, l'asfalto era scivoloso; la vettura, non particolarmente stabile, uscì di pista e il pilota francese perse la vita. Quella morte seguiva quella di tanti altri amici: Eugenio Castellotti, Alfonso De Portago, Luigi Musso – che le era stato anche compagno((L. Delli Carri, *Gli Indisciplinati. Vivere e morire su una Ferrari: cinque storie di giovani piloti*, Milano, Fucina, 2001, pp. 266-275.)) – e Peter Collins. Maria Teresa decise allora che non sarebbe più salita su una macchina da corsa.

Amici con i quali avevo macinato chilometri [...], circondata dal loro affetto, spesso vittima dei loro scherzi, l'amica vera, la piccola da proteggere, il pilotino pieno di gioia di vivere

e d'allegria. Non avrei più saputo ridere come prima senza di loro ed è finita così con l'addio alle corse.

Fonte: enciclopediadelledonne.it