

## LA GRINTA E IL SORRISO DELLA BARONESSA AL VOLANTE

**Maria Antonietta Avanzo fu una delle prime e delle più grandi donne pilota: Iniziò a correre nel 1920 quando l'Automobile Club di Milano aprì finalmente le porte ai soci di sesso femminile. Corse in tutta Europa alla pari e meglio di tanti campioni blasonati. Intelligenza, coraggio e charme le sue grandi doti.**

Recentemente, nell'elencare le più famose *racy ladies*, il nostro confratello inglese *Classic and Sportscar*, l'ha definita una delle più grandi donne pilota. E lei, la baronessa Maria Antonietta Avanzo classe 1890, certamente si è meritata un così lusinghiero giudizio. Non aveva l'aspetto timido e fragile di una Junek né la spavalda sicurezza di molte donne pilota d'oggi: ma era entusiasta, ricca, appassionata e il suo bellissimo sorriso, largo e contagioso, esprimeva un'inesausta gioia di vivere. Non fu infatti solo pioniera dell'automobilismo sportivo italiano, ma anche aviatrice, giornalista, scrittrice (abbiamo ricordato proprio su queste pagine la sua autobiografia *"La mia vita a cento all'ora"*). Né trascurò la vita affettiva: ebbe figli e nipoti.

Non erano poche le difficoltà, allora. Basti pensare che soltanto nel 1920 l'Automobile Club di Milano, primo in Italia, aprì le sue porte a soci di sesso femminile: subito ne approfittò Maria Antonietta per iniziare a gareggiare in tutta Europa. L'esordio fu al Giro del Lazio, nel 1920, su una grossa SPA: e giova ricordare che si era usciti da poco più di un anno dalla guerra. Poche le gare in programma, il pubblico disabituato a esse, eppure avido di bolidi, di velocità, di eroi che non fossero sempre e solo di morte. In questo panorama, tetro e maschile, si inserisce con la sua indomita allegria la trentenne baronessa. Dopo poche settimane, la Targa Florio, una delle gare più dure e massacranti al mondo.

La Avanzo fu costretta al ritiro a solo venti chilometri dall'arrivo, per mancanza di benzina, e tale fu l'ammirazione del cavaliere Florio da volerle ugualmente offrire una coppa (che Maria Antonietta rifiutò). La partecipazione alla stessa gara, l'anno dopo, generò un episodio davvero esilarante, che la stessa baronessa raccontò in una vivacissima intervista rilasciata nel 1969. Un influente personaggio siciliano le offrì la propria protezione che lei, ignara dei costumi del luogo e unica donna tra tanti uomini, non esitò ad accettare. Il risultato fu che *"lungo tutto il percorso – sono le stesse parole della Avanzo – dopo il mio passaggio e ad un segnale convenuto, credo che agitassero un asciugamano bianco o qualcosa di simile, decine di uomini si affrettavano a gettare grosse pietre sulla strada e a spingervi a suon di bastonate intere greggi di pecore, per ostacolare i miei compagni"*. Fu giocoforza per la baronessa abbandonare, costretta peraltro anche da un guasto al carburatore. Ormai però era diventata un personaggio e quando nel 1921 decise l'acquisto di una macchina da corsa, una Packard a 12 cilindri, la stampa dell'epoca scrisse: *"L'evento storico, l'iniziazione femminile dell'automobile si sta compiendo... con un fatto che segna una data notevole. In questi giorni l'animosa signora Avanzo... ha acquistato una famosa e superba macchina da corsa. Con questo acquisto non solo diventa*

*proprietaria di una delle più belle e veloci vetture da corsa oggi esistenti, ma è la prima Signora in Italia e nel mondo che possiede e guida una vettura da corsa e da record*". Con questa vettura la Avanzo partecipò infatti alle gare del chilometro lanciato sulla spiaggia di Fano, in Danimarca. Vinse la prima gara, nella sua categoria, mentre nella seconda la Packard prese fuoco in piena velocità. Maria Antonietta, con freddezza assoluta pilotò la vettura direttamente in mare. Fu quella l'ultima volta che utilizzò la Packard! La consacrazione ufficiale avvenne però nel settembre 1921, quando partecipò alla settimana motoristica di Brescia con un'Alfa Romeo ES, meccanico Giulio Ramponi. Fu un trionfo: vinse la Coppa delle Dame e giunse terza al Gran Premio Gentlemen, lottando contro avversari della statura di Giulio Masetti su Mercedes, Alfieri Maserati su Isotta Fraschini, Tommaso Saccomanni su Ceirano. Torniamo ancora alle parole con cui *Motor Aero Cicli & Sport* celebrò l'avvenimento, perché solo esse, anche se ampollose e retoriche (o forse proprio per questo) ci sanno restituire l'intatto stupore, per quei tempi, al vedere una donna giungere ad una affermazione simile: *"La folla palpitante che domenica 11 settembre ha salutato con plausi ed incitamenti la signora Avanzo ad ogni suo passaggio sulla rossa, possente e precisa Alfa Romeo e le ha decretato all'arrivo un entusiastico trionfo non ha soltanto reso omaggio all'ardita femminilità dell'inclita guidatrice ma anche alla meravigliosa e sincera azione dell'instancabile vettura, ha unito insomma nella stessa onda di calda e grata ammirazione la donna e la macchina nello stesso modo con cui le due belle energie, quella femminile e quella meccanica, si erano unite e fuse intelligentemente nel magnifico e prolungato impeto che le ha condotte alla vittoria*". E via poetando. Poco importa che, poche righe dopo, si leggesse che la sua macchina fosse stata guidata da uno dei piloti abituali, Sivocci o Ferrari (sì, proprio Enzo Ferrari), invece che terza sarebbe arrivata prima. La diffidenza o l'aperta ostilità precedevano sempre l'ammirazione e in fondo per la Avanzo questo faceva parte del gioco. Raccontò, molto divertita, che nel 1921 in viaggio per Fano, si era fermata per assistere al Circuito del Garda. L'Ansaldo, che partecipava con sette vetture, si trovò all'improvviso a dover sostituire uno dei piloti. Vi fu chi propose al direttore di squadra Nathan il nome della Avanzo. *"No – rispose Nathan – voglio che le mie vetture arrivino tutte al traguardo"*. Ma dopo una vana ricerca dovette rivolgersi proprio alla baronessa. E il risultato fu che non solo la Avanzo terminò la gara, addirittura terza dopo i suoi compagni di squadra Lotti e Nuvolari (ma sì, Tazio), ma ad essere costretto al ritiro fu proprio Nathan. Dopo Brescia, se si esclude un breve viaggio in Francia per provare delle Bugatti, la Avanzo si allontanò per qualche anno dal mondo delle corse: Vi tornò nel 1926 per prendere parte alla Coppa della Perugina, su Mercedes (arrivò terza di categoria) e nel 1928 si iscrisse alla Mille Miglia con una Chrysler insieme a Manuel de Tefè, figlio dell'ambasciatore del Brasile a Roma. Questi, più che pilota playboy e rampante *ante litteram*, non offrì prestazioni entusiasmanti e comunque la Chrysler si fermò all'altezza di Perugia. Fu in questa occasione che la baronessa ebbe modo di scontrarsi con il già grande giornalista Canestrini. Gli rimproverò infatti di aver parlato di tutti i partecipanti senza però mai nominarla. Canestrini si giustificò affermando di non sapere dove si fosse fermata. Esempio la risposta della Avanzo:

il cronista era lui e a lui toccava informarsi. Molti colleghi maschi le invidiarono la sua prontezza. Nel 1923 si recò a Indianapolis, su invito del pilota statunitense oriundo italiano Ralph de Palma. Al volante di una Miller speciale prese parte alle prove di qualificazione e sarebbe stata la prima donna la mondo a guidare sul famoso catino (addirittura dovette ottenere una licenza speciale perché le donne non erano ammesse) se non fosse stata costretta ad un precipitoso rientro in Italia per motivi familiari. L'ultima competizione di Maria Antonietta Avanzo, dopo innumerevoli corse in salita, su strada, su circuito, di regolarità, fu la Tobruk-Tripoli nel 1939, dove conseguì il sesto posto di classe su una Fiat 1100 M.M. Da allora si limitò a correre in macchina per suo puro diletto. *“A che velocità viaggia?”* le chiesero una volta, quando già aveva di molto superato la settantina. *“Se la mia automobile va a 180, a 180 vado”* fu la risposta. Per sua fortuna, Ferri non era ancora ministro.

Suocera di Michela Visconti, sorella del regista Luchino (vedi l'autobiografia di Maria Denis)

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino