

PRISCA, UNA VITA A TUTTA VELOCITÀ

Commoventi ricordi legati a suo padre Piero Taruffi e grandi sfide della pluripremiata campionessa di rally. Che ci racconta anche le difficoltà incontrate per affermarsi in un mondo declinato al maschile

«Il gran giorno del mio debutto, nel 1984 sulla pista di Vallelunga, piloti, amici, giornalisti e fotografi aspettavano al varco la figlia della Volpe Argentata, il grande Piero Taruffi, unica ragazza della Coppa Renault. Ma io - in preda a un terribile mal di pancia - pensavo soprattutto a non fare una figuraccia di fronte a lui. Mi piazzai a metà classifica. Il commento squisitamente tecnico di mio padre fu: "Brava, complimenti, le traiettorie non erano niente male". Ma io avrei preferito arrivare ultima, pur di ricevere un suo abbraccio».

È tutta in questo commovente ricordo la vita di Prisca Taruffi, campionessa italiana e vice campionessa europea di rally dagli anni Ottanta ai Duemila e nel 2021 prima donna nominata Grand Marshal della Carrera Panamericana, la mitica corsa che suo padre Piero, leggenda della pista e della strada, vinse settant'anni fa al volante di

una Ferrari 212 Inter. Dopo aver ereditato da lui la passione per la velocità, è stata una pioniera nel farsi largo con cuore e determinazione in un mondo maschilista e pieno di pregiudizi verso le "donne al volante". A tutta velocità, ma senza mai prendere scorciatoie: lo racconta in *Doppietta punta e tacco. La mia vita con la Volpe Argentata* (Minerva Editore), un libro che è pieno di aneddoti sul mondo delle corse, ma anche di ricordi personali, che si direbbe scritto a quattro mani col padre, scomparso nel 1988.



Prisca ritratta alla mostra Heroes Mille Miglia accanto a una foto del padre Piero Taruffi. Sopra, a Maranello, nel 2007, al volante di una Ferrari.



IL RICHIAMO DELLA PISTA

E proprio il padre, però, il primo uomo a ostacolare Prisca. «Non voleva che io, ma soprattutto mio fratello Paolo, il figlio maschio, ci avvicinassimo all'automobilismo. Perché ne conosceva i rischi: nella sua epoca la sicurezza era pari a zero, le macchine prendevano fuoco come niente. Perciò ci spinse a provare altri generi di sport: tennis, sci, nuoto, pallavolo, equitazione, golf. Ero anche molto portata. Ma il richiamo della velocità fu più forte. Quando un amico mi propose di provare, accettai di nascosto e misi papà di fronte al fatto compiuto, a una settimana dalla gara. Si rassegnò, e si offrì di accompagnarmi a fare qualche giro sul circuito, proprio per evitare che facessi brutta figura».

Di lezioni di guida sicura e veloce da suo padre Prisca ne aveva avute tante: tra le altre, quella che dà il titolo

al libro. «Chi ha guidato una vecchia 500 sa cos'è la doppietta, un colpo alla frizione e uno all'acceleratore per scalare le marce senza "grattare" con il cambio non sincronizzato; il punta tacco è la frenata con la punta del piede, per fare la doppietta col tallone. Ed è un concetto che ha un mix di maschile e femminile che mi piace molto».

Prisca ha ripercorso le orme del padre in molte esperienze: oltre alle gare - compresa una riedizione storica della Mille Miglia di cui Taruffi fu l'ultimo vincitore dell'edizione "vera", nel 1957 - anche lei ha fatto l'istruttore di guida sicura e la giornalista. «Sono nata grazie a un sorpasso, quello che nella Mille Miglia mio padre fece a Wolfgang von Trips. Aveva promesso a mia madre: "Smetterò di correre quando vincerò la Mille Miglia". Ne aveva fatte tredici. Durante la corsa, in un incidente furono falciati tanti spettatori, e fu la fine della gara. Io sono nata due anni dopo, quando mio padre aveva 53 anni e mia madre 23 di meno».

VACANZE IN FAMIGLIA

Dal padre Prisca ha anche ereditato l'amore per Ponza, la sua "isola felice": «Le ho dedicato un capitolo del libro perché la mia famiglia era tale soprattutto qui, durante le vacanze estive, o sulle piste da sci, quando mio padre ci teneva a casa da scuola prima che fosse inventata "la settimana bianca". Papà ha viaggiato tanto e mia madre (scomparsa lo scorso agosto) - più moglie che mamma - lo seguiva, io e mio fratello siamo stati cresciuti dalle tate. Erano legatissimi, ma avari di abbracci e di parole dolci con noi, tanto che ancora oggi quando qualcuno mi chiama "tesoro" o "amore" io mi commuovo sempre...».

I "figli di" che scelgono il

Senza confini

Se la vita di Prisca è stata tutta all'insegna di una parità di genere *ante litteram*, non stupisce che si sia fatta portavoce dei diritti delle donne anche in Messico, dove i femminicidi sono all'ordine del giorno. «L'anno scorso ho partecipato alla mia seconda Carrera Panamericana, un altro rally mito di velocità che celebrava i 70 anni della vittoria di mio padre con la Ferrari. E sono stata scelta con testimonial dell'evento - la Grand Marshal - prima donna a essere investita di questo ruolo. Durante la corsa, io e la copilota, messicana, siamo state avvicinate da tantissime donne, mandando anche un messaggio di affermazione personale: la possibilità di farcela per tutte le ragazze». Ma se non fosse diventata una pilota, come suo padre, che cosa le sarebbe piaciuto essere? «Una cantante rock, come Tina Turner. Ma sono stonata come una campana».

mestiere del padre devono sempre fare i conti con un'eredità difficile, e Prisca non ha fatto eccezione: «Inutile negare che il mio cognome mi ha aperto tante porte. Ma non avevo una preparazione specifica, mio padre mi aveva solo insegnato a guidare in sicurezza, e ho imparato davvero quando ho cominciato a correre nei rally, sulla mia pelle, e volendo dimostrare che anche una donna può raggiungere dei risultati. Salvo poi sentirmi fare complimenti come "Sei brava, guidi come un uomo", perché il parametro era quello. All'epoca, avere un team femminile serviva soprattutto ad attirare l'interesse di stampa e sponsor "rosa", come i brand di cosmetici. E tra le varie battu-

te, qualcuno mi disse "Ma sì, anche se arrivi ultima, una domanda i giornalisti te la fanno lo stesso". Però io non sono mai arrivata ultima». Il mondo delle donne pilota che racconta Prisca era competitivo, «anche più di quello maschile, con gelosie all'interno delle squadre. Tuttavia, ho conosciuto tante signore che hanno fatto la storia dell'automobilismo: Maria Teresa De Filippis, molto amica di papà, e Lella Lombardi, il mio mito, unica donna ad aver conquistato mezzo punto in Formula Uno, e italiana. E poi Maria José Rodríguez Mayo, una giovane messicana con la quale ho condiviso l'ultima Carrera, molto forte, che corre coi camion, con le Mercedes, con qualsiasi cosa...».

Prisca festeggia la vittoria alla Pharaon Rally, nel 2006, insieme con il suo copilota Franco Picco.



MIRAGGIO SOLDI

A proposito di sponsor: «Tra le varie doti che servono a un pilota per correre, ci sono i soldi». È un'altra frase di Piero Taruffi: «Correre costa. Quando ho iniziato non avevo una lira, e non potevo certo chiedere a mio padre. La difficoltà di trovare sponsor mi ha inseguito per tutta la vita, ed è stato il motivo per il quale ho smesso di correre. Mi sarebbe piaciuto coronare la mia carriera con la Parigi Dakar, ma non ce l'ho fatta: la mancanza di finanziamenti importanti ha condizionato le mie scelte. Ma non ho rimpianti: con le mie forze ho dato comunque il massimo. E sono contenta anche di aver lasciato sempre chiusa la porta della mia camera d'albergo: ero giovane, bella, e quelli dei piani alti che ci provavano non mi sono mancati. Ma ho sempre tenuto fede alla mia etica personale. Anche nei rapporti con le mie colleghe, nonostante le inevitabili rivalità: pur di continuare a fare squadra con Maria Grazia Vittadello, la mia navigatrice che non andava d'accordo con il direttore sportivo, ho lasciato la squadra, salvo poi prenderci la rivincita trionfando con la Ford. E proprio Maria Grazia mi ha fatto il complimento più bello: "Quando correvo con te, riuscivo a sentirmi tutt'uno con la macchina da corsa"».

Le soddisfazioni più grandi, invece? «Il titolo iridato di rally femminile nell'89, con un'auto potente e impegnativa, la Ford Sierra Cosworth, e i rally africani, dove la competizione è surclassata dall'avventura e dagli imprevisti, come rimanere in panne nel deserto, affrontare una tempesta di sabbia, sormontare dune alte cento metri, non dormire per giorni».