

Un libro ricco di fotografie ripercorre le fasi della vita di questo curioso veicolo che torna di moda anche in città

# Il mito dell'Ape, la tre ruote del futuro

*Nasce nel 1948 e stupisce ancora: un po' utilitaria, un po' motorino*

CARLOTTA MISMETTI CAPUA

ROMA — L'Ape era il fuoristrada delle mulattiere nel 1948, quando fu inventata, altro insetto semipieno dopo la Vespa. Oggi è la monovolume da centro storico, per giovanotti sportivi e signore eccentriche, e il taxi multiuso di mezzo continente indiano, dove girano milioni di Vespe e Api tra finte e vere (quelle autentiche costano 2000 euro). La storia di questo cinquantino azzurro ma soprattutto di quello che con questo triciclo — che via via è assomigliato ad un camion, un elicottero, qualche volta a un autoscontro — ci hanno fatto in 57 anni gli italiani la raccontano le fotografie di Melo Minnella, pubblicate nel volumetto «La Lapa e l'antropologia del quotidiano»; così, senza apostrofo, viene infatti chiamata in Sicilia, dove è diventata anche un'unità di misura (la legna ad esempio si vende a Lapa, vale a dire a cassone pieno). Il libro, curato per le edizioni L'èuthera da Franco La Cecla, contiene anche un saggio dell'antropologo che sembra una filastrocca dedicata all'Apino e agli Apisti: «quei pochi degni individui che possono guidare la Lapa», dice La Cecla. Parec-

chia gente a giudicare dal traffico che c'è su E-Bay: giovani impiegate di Pordenone che scambiano depuratori e fotografie con operai di Rotterdam. Nemmeno l'Harley Davidson ha tanti club e tanto movimento come l'Ape e la Rete conferma: siti di fanatici, collezionisti, ricambisti, scambisti.

L'ape, si sa, è industriosa per natura. Ma questa vetturina industriale che un po' traballa e un po' vola, che porta pesi ma va leggera, era futuribile negli anni Cinquanta quanto è moderna oggi: tanto che anche la Smart le somiglia in qualche modo, e pure i 4X4, camioncini chic da città. L'Ape vive ancora: a Pontedera se ne producono 15 mila pezzi, in 32 versioni,

dal cinquantino base da 200 chili di portata, fino al modello TM, disegnato da Giorgietto Giugiaro, che porta 7 quintali. Vive rumorosamente al cinema; identica nel tempo, da quando Pippo Franco ci andava a prendere in aeroporto Jack Lemmon in «Che cosa è successo tra tua madre e mio padre», fino al film barese e indipendente «Lacapagira» che ne fece un simbolo di come si può «girare», per strada e nel cinema, a basso costo. Vive intorno a noi, nella piazza del

mercato sotto casa con le carabattole del robivecchi, lungo la statale che va fuori città colla frutta sopra. L'anno scorso due amici signesi ci sono andati da Pietrasanta a Dakar. La stilista milanese Valeria

Ferlini la usa come boutique ambulante per vendere giacche di cachemire a Porta Romana. In fondo è una Vespa con le porte, e con una ribaltina dietro sulla quale tutto può succedere, come raccontano appunto le foto di Minnella: ci sono famiglie fotografate mentre ci vanno allo stadio o alla festa di San Gennaro, Apecar trasformate in

carretti siciliani o in carri funebri, c'è l'ape-roulotte, l'ape-tatuata, l'ape-hippy, l'ape-gelateria.

Poi c'è pure l'Ape-Cross, che ha sfidato gli scooter ma senza troppo successo. L'Ape infatti è bella così come è, anzi come era: spartana, facile da guidare, panoramica, economica, come la inventò (con la stessa filosofia della Vespa) Corradino d'Ascanio, ingegnere abruzzese laureatosi al Regio Istituto d'Ingegneria di Torino nel 1914, che divenne una leggenda per aver fatto volare un elicottero, per 1700

metri, a 18 metri d'altezza, in

una giornata uggiosa del 1930 all'aeroporto di Ciampino. Quando gli elicotteri ancora non esistevano, figurarsi l'Ape, che fu messa in produzione nel 1948: anno in cui entra in vigore la Costituzione Italiana e Bartali vince per la seconda volta il Tour de France. Costava 170 mila lire, quando la Vespa ne costava 62 e gli italiani guadagnavano 139 mila lire l'anno. Il suo slogan, per l'Italietta che doveva portar via macerie e costruire il boom, era: «Ape, il veicolo che ti aiuta a guadagnare». «L'ape è profetica», racconta Franco La Cecla «perché inventa il senso della nuova mobilità. È un mezzo serio: ha solo funzioni e manca un optional. Ci si entra in piedi, si gode del panorama, è economica e serve a scopi sociali. Magari inventassimo ancora cose così, e invece l'industria vende disegni e componenti in giro per il mondo, mentre qui un'Ape costa pure 6 mila euro».

Nel cinema è diventata  
un vero simbolo,  
per trasportare frutta  
o fare l'eccentrico

Al giorno d'oggi  
sembra incarnare  
la nuova mobilità,  
economica e pulita

