

FESTIVAL LETTERATURA

L'Ape, tre ruote proletarie alla conquista del mondo

L'antropologo Franco La Cecla spiega in un libro le ragioni del successo planetario del veicolo creato dalla Piaggio nel '48

dal nostro inviato

GIULIANO GALLETTA

MANTOVA. Di sicuro la proletaria Ape non può vantare il pedigree glamour della sua cugina Vespa; non risulta infatti che sia mai stata cavalcata da Gregory Peck e Audrey Hepburn. È probabile quindi che sia l'essenzialità, la semplicità un po' primitiva di carretto a motore, duttile e pronto ai più disparati utilizzi quasi come un mulo post-moderno, che l'hanno resa uno dei mezzi di trasporto più diffusi nel mondo, soprattutto dopo che la Piaggio decise di concedere la licenza di costruzione all'India, dove oggi è il primo mezzo pubblico di locomozione. Oltretutto la proletaria Ape divenne quindi presto anche terzomondista e oggi, di conseguenza, globalizzata. Nata nel 1948 come uno sviluppo della Vespa, a cui era stata semplicemente aggiunta una ruota e un piccolo rimorchio, tanto che i primi modelli si chiamavano VespaCar o TriVespa, si è sviluppata in decine di modelli - è diventata persino un trattore - sino alla più recente, vez-

zosa e costosa, Ape-Calessino. Al ruolo dell'Ape, o Lapa, Riksha, Tuk-tuk a seconda dei vari nomignoli che assume in tutto il mondo, è dedicato il libro, presentato al Festivalletteratura, "L'Ape. Antropologia su tre ruote" (Elèuthera, 95 pagine, 14 euro) di Franco La Cecla, antropologo e urbanista, e Melo Minnella, fotografo. «Per un antropologo» spiega La Cecla «l'Ape è interessante da tanti punti di vista, e questo volume non è che l'inizio di un lavoro che dovrà proseguire, ma principalmente perché ci troviamo di fronte a un veicolo il cui carattere di marca, design, produzione industriale è stato immediatamente assorbito dall'uso, dalla ridefinizione

che l'uso popolare ne ha fatto». «Dagli altopiani etiopici a quelli guatemaltechi» prosegue La Cecla «dal Tamil Nadu al Cairo, dal Senegal al Xiamen in Cina, dal Vietnam al Mali l'Ape viene trasformata, manipolata, adattata a ogni situazione», diventando così gelataio, taxi, camioncino della frutta, pescheria. Come dimostrano le fotografie di Minnella, l'Ape assume anche una dimensione estetica, viene personalizzata, forse per contrastare la pesantezza del traffico e del lavoro, un po' come una salotto, un altarino, o una bambola a cui si possono cambiare i vestiti. «È l'elemento base del gioco a cui si può aggiungere qualunque travestimento, è come una

Barbie della strada» aggiunge La Cecla. Ma l'Ape può anche diventare una filosofia di vita, quasi una fede, i fan hanno ora a disposizione una raccolta di modellini mandati in edicola da Hachette, che l'antropologo riassume così: «Credere all'esistenza dell'Ape, o Lapa, richiede alcune condizioni preliminari: a) che si sia disposti ad ammettere che un veicolo a tre ruote stia in piedi; b) che si abbia un'idea molto vaga dell'uso di un simile veicolo; c) che si pensi che ci si può andare dappertutto, scale comprese; d) che si pensi che nulla - e soprattutto nessuna automobile - possa essere più comodo; e) che si pensi che è l'unica alternativa alla decappotabile». «Ci sono alcune straordinarie anticipazioni in questo veicolo che l'industria automobilistica ha capito solo dopo decenni di sperimentazione» è convinto l'antropologo «chi guida l'Ape sa di essere un uomo del futuro, profeta di una nuova era della mobilità "leggera"».

«Purtroppo le Api che troviamo nel mondo non sono più italiane» conclude La Cecla «i produttori originali non hanno capito con cosa avevano a che fare e sono stati travolti dai milioni di *three wheels* costruite da altre marche che hanno acquistato il brevetto e ne hanno cambiato i connotati».

galletta@ilsecoloxix.it



Due Api fotografate da Minnella



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.