

# Il mito a tre ruote che ha mosso l'Italia

*È tornato di moda l'Ape, il curioso veicolo che nel 1948 sostituì il millenario carretto*

**P**er prima arrivò la Vespa, nel 1946: e due anni dopo fu il turno dell'Ape, versione in forma di triciclo che prese il nome da un insetto industrioso e senz'altro più utile delle fastidiose Vespe (ne sanno qualcosa gli automobilisti che se le vedono sfrecciare al fianco, imprevedibili e imprevedibili, nella giungla del traffico). In questi due nomi - ai quali va aggiunto quello della Lambretta - sono racchiuse le radici della motorizzazione del nostro e di molti altri Paesi.

Sessant'anni fa, quando l'ingegner Corradino D'Ascanio, a lungo studioso dei problemi del volo e praticamente l'inventore dell'elicottero, costruì la prima Vespa, l'automobile era ancora un sogno proibito per la quasi totalità degli italiani, che al massimo si spostavano a cavallo di un asino, nel Meridione, o di un "cavallo d'acciaio", come i Padani chiamavano, con molta fantasia, la bicicletta. Vespa e Lambretta erano un miracolo d'equilibrio, e non si capiva come potessero correre a quel modo su due piccole e instabili ruote. Quando D'Ascanio spostò l'assetto delle due ruote, mettendole l'una accanto all'altra come quelle dei tricicli dei bambini e facendole precedere da una terza con tutto l'apparato motore della Vespa, il problema dell'equilibrio sembrò risolto: la Vespa, come una farfalla, aveva completato la sua metamorfosi trasformandosi in un'Ape.

Quel trabiccato traballante (il suo difetto maggiore era la facilità di ribaltamento) in breve tempo subì una serie di modifiche, che ne fecero un piccolo e prezioso furgoncino, poco veloce ma potente, scomodo ma capiente,

in anticipo sui tempi e curiosamente tanto simile a quelle vetturine di ultimo grido che oggi si guidano senza patente, pensate per accontentare i ragazzini ansiosi di stringere fra le mani il volante di un'automobile. Esso segnò un progresso enorme nell'Italia che si avviava a vivere il suo boom economico, prendendo sempre più il posto del millenario carretto trainato dal mulo, del quale, con quella ribaltina posteriore dove si poteva stare anche in piedi, riprendeva la forma. In quegli anni di fatiche e di miseria fu un epocale salto di qualità.

Oggi sono almeno una trentina le versioni dell'Ape prodotte a Pontedera dalla Piaggio, la quale punta soprattutto sul mercato asiatico, in particolare indiano: c'è quella spartana, fedele all'originale, capace di trasportare un carico di due quintali, e c'è quella disegnata da un mago dell'automobile come Giugiaro, che di quintali ne carica addirittura sette, come un piccolo furgone. Certo, mutati i tempi, le esigenze e le condizioni economiche, ai nostri giorni è diventato meno frequente veder arrancare un'Ape su per qualche salita, col guidatore magari corpulento, la moglie al fianco e un bambino schiacciato nel poco spazio che rimane, ma tutti contenti, manifestamente orgogliosi di quel loro veicoletto factotum, e dietro, insieme al carico, un bastardo che si tiene precariamente in equilibrio con le quattro zampe e che, a giudicare dallo scodinzolio, ne è altrettanto fiero.

Ma nei paesi, di questi tricicli ne circolano ancora parecchi, perché per lavorare, vendere merci o fare piccoli trasporti, essi sono insostituibili: s'infilano anche nei vicoli più

stretti, dove nessun camioncino potrebbe entrare, sono maneggevoli, semplici da mantenere e facili da parcheggiare, e si prestano a mille usi, anche i più impensati.

In Sicilia, ad esempio, l'Ape - che viene chiamata "la Lapa" - è entrata a far parte del panorama, divenendo un elemento del folklore locale: viene dipinta a vivaci colori come i carrettini della tradizione, addobbata, istoriata, arricchita con immagini di Santi e paladini, una macchia di colore che fa sempre la sua bella figura nel mercato della frutta, carica di carciofi o di arance, o in quello delle pulci, con sgabelli, lampadari e comodini bene in vista nella ribaltina, che è come "un cortiletto con ruote dove si può fare di tutto".

Così ci raccontano Franco La Cecla, autore di numerosi libri e docente all'Università di Venezia dopo aver insegnato a Parigi, Berkeley, Palermo e Bologna, e Melo Minelli, storico fotografo del Mondo di Pannunzio, nel volumetto *La Lapa e l'antropologia del quotidiano* (edizioni Eleuthera, 64 pagine, 5,90 euro). Una storia tra il serio e il faceto di questo triciclo che è al tempo stesso un inno alla mobilità a poco prezzo e alla scomodità, nonché a quella libertà che non sempre sanno offrire le automobili. "Avete mai visto - scrive La Cecla - con quale goduria gli occupanti della ribaltina stanno in piedi appesi all'esterno della cabina di guida, unici atti a osservare il traffico da uomini liberi, che dall'alto si rendono conto della condizione della maggioranza, chiusa stipata nelle stupide auto piccole e basse?"

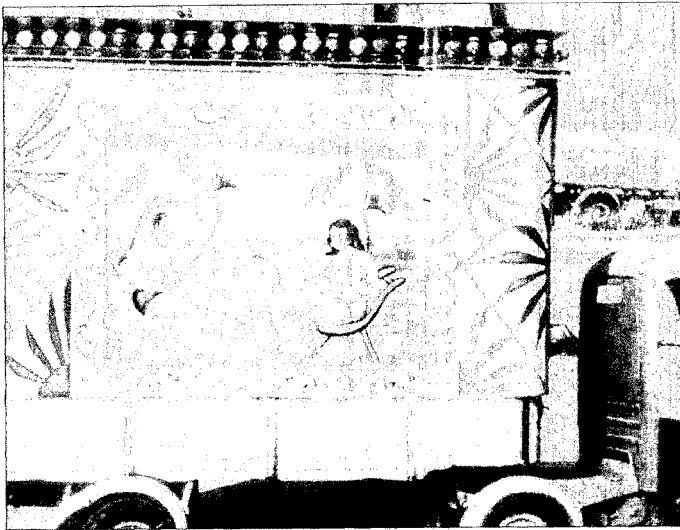
Le immagini scattate da Minelli ci mostrano

quanto si sia sbizzarrita la fantasia degli italiani in questi quasi sessant'anni di vita dell'Ape: usata per portare i Santi in processione o le bare vuote a destinazione, per traslocare o vendere gelati, per vuotare cantine o girare i paesi come negozietti ambulanti, fare da carro bestiame o da carro musicale. Perché "la Lapa", commenta La Cecla, è come una Barbie: come si fa con queste bambole, le si possono cambiare gli abiti e la personalità.

Ma attenzione: "Gli individui degni di guidare la Lapa sono veramente pochi", avverte La Cecla. Possono farlo solo coloro che hanno capito di essere "uomini del futuro, profeti di una nuova era della mobilità". Perché l'Ape è un concentrato di anticipazioni, di caratteristiche all'avanguardia. Ad esempio ha anticipato l'aspirazione delle automobili ad essere dei camion: "Che altro sono le 4 per 4, le fuoristrada dalle ruote alte, se non l'ambizione di essere un camion? Ma rispetto a queste la Lapa non ha la stupida pretesa di esserlo, non ha l'ingombranza e l'arroganza ricca di chi si compra la fuoristrada per andare a prendere il giornale." E poi è un mezzo serio, "perché, pur senza essere un vero camion, ha solo funzioni, non ha optional. Avete mai visto una Lapa metallizzata, una Lapa con autoradio, con aria condizionata, sedili in pelle, alzacvetri automatici? No, perché in realtà è un'auto da veri uomini (e vere donne e veri bambini, ovviamente, e veri vecchietti), senza fronzoli".

E soprattutto, l'Ape "è un mezzo veramente popolare, dall'India alla Sicilia, dalla Romania alle Filippine. Perché ha l'anima multifunzionale del popolo".

**Sandro Caroli**



A sinistra, un'Ape adibita a «Piccolo Bar» in Sicilia. A destra, una dimostrazione di come nel «cortiletto» dell'Ape si può fare di tutto



Un divertente e istruttivo volumetto dell'antropologo Franco La Cecla e del fotografo Melo Minnelli racconta la storia del triciclo nato due anni dopo la Vespa, che da allora si è prestato agli usi più diversi e fantasiosi, simboleggiando addirittura il sogno di libertà dell'automobilista. Oggi sono almeno una trentina le versioni prodotte a Pontedera dalla Piaggio, che punta soprattutto sul mercato asiatico, in particolare indiano

