

E dalla Vespa nacque la Lapa

**Sessant'anni
di storia
in un libro
di Franco
La Cecla
e Melo Minnella**

Per 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 industriale 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 trabiccolo 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 bambinello schiacciato nel poco spazio che rimane, ma tutti contenti, manifestamente orgogliosi di quel loro veicoletto factotum, e dietro, insieme al carico, un bastardino

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 comodi 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 Minnella, storico fotografo del Mondo di Panunzio, nel volumetto *La Lapa* e l'antropologia del quotidiano (edizioni Eleuthera, 64 pagine, 7,00 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.

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.

CARLO SCARINGI

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.