

# Ape, il veicolo del popolo

**P**er prima arrivò la Vespa, nel 1946; due anni dopo fu il turno dell'Ape, la versione in forma di triciclo, che prendeva 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 nel traffico). Sessant'anni fa, quando l'ingegner

Corradino D'Ascanio - a lungo studioso dei problemi del volo e praticamente 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 su un asino, nel Meridione, o su un "cavallo d'acciaio" come i Padani chiamavano, con molta fantasia, la bicicletta. D'Ascanio mise alla Vespa una terza ruota, come nei tricicli dei bambini, e come una farfalla l'insetto completò la sua metamorfosi.

Quel trabiccolo traballante (il suo difetto maggiore era la facilità con cui si ribaltava) in breve tempo subì una serie di modifiche che ne fecero un prezioso furgoncino, poco veloce ma potente, scomodo ma capiente, in anticipo sui tempi e curiosamente molto simile a certe vetturette che oggi si guidano senza patente, pensate per accontentare ragazzini ansiosi di stringere fra le mani il volante di un'automobile.

L'Ape segnò un progresso enorme nell'Italia che si avviava al boom economico, prendendo sempre più il posto del millenario carretto, del quale, con quella ribaltina posteriore su cui si poteva stare anche in piedi, riprendeva evidentemente la forma. In quegli anni di fatiche e di miseria fu un salto di qualità epocale. Oggi sono almeno una trentina le versioni dell'Ape prodotte a Pontedera dalla Piaggio, che 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 Giugiaro che di quintali ne carica addirittura sette, come un piccolo furgone. Certo, mutate le condizioni economiche, è diventato meno frequente veder arrancare un'Ape su qualche salita, con il guidatore magari corpulento, la moglie al fianco e un bambinello schiacciato nel poco spazio che rimane e dietro, insieme al carico, un bastardino che si teneva precariamente in equilibrio sulle quattro zampe. Nei paesi, però, di questi tricicli a motore ne circolano ancora parecchi, perché per lavorare, vendere merci o fare piccoli tra-

sporti sono insostituibili: si infilano 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 impensabili.

In Sicilia ad esempio l'Ape - che viene chiamata "la Lapa" - è diventata un elemento del folklore locale: viene dipinta a vivaci colori come i carrettini della tradizione, e 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, antropologo dell'Università di Venezia, e il fotografo Melo Minnelli, nel volumetto *La Lapa e l'antropologia del quotidiano* (edizioni Eleuthera, pp. 64, euro 7). 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 Minnelli 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. 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 caratteristiche all'avanguardia. Ad esempio ha anticipato l'aspirazione delle automobili a diventare qualcosa d'altro: "Che altro sono le 4x4, 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 il fuoristrada per andare a prendere il giornale." L'Ape è un mezzo serio perché "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, "è un mezzo veramente popolare, dall'India alla Sicilia, dalla Romania alle Filippine. Perché ha l'anima multifunzionale del popolo".

Carlo Scaringi