

# Passione a tre ruote

# L'APE

**La proletaria che rivoluzionò la mobilità**

## L'unica via pop al traffico globalizzato

FRANCO LA CECLA

**L'**Ape, la Tre ruote, la Lapa, l'Apina, il Tuk-Tuk, o i cento nomi e nomignoli che questo strumento popolare ha preso nei vari paesi del mondo, raccontano la storia di un rapporto tra gente e spostamenti, tra culture e mobilità, che merita uno studio approfondito di cui questo libro è solo un accenno. Perché questa è la storia di un veicolo il cui carattere di marca, di design, di produzione industriale è stato immediatamente assorbito dall'uso, dalla definizione che l'uso popolare ne ha fatto.

La prova l'avete viaggiando e rendendovi conto che dagli altopiani etiopici a quelli guatemaltechi, dal Tamil Nadu al Cairo, dal Senegal a Xiamei in Cina, dal Vietnam al Mali, questo mezzo è diventato subito e immediatamente «solo» un mezzo, una protesi diretta di intenzioni di mobilità, uno strumento talmente vicino all'uso da essere manipolabile, trasformabile, adattabile a ogni condizione, e in più *cradle to cradle*, nel senso che il più delle volte il mezzo anche se fuori uso viene smontato, riciclato, riutilizzato in tutte le sue parti. Non è un caso che i produttori italiani originali non abbiano capito con cosa avevano a che fare e abbiano cercato di far dimenticare l'origine proletaria dell'Ape, venendo poi travolti dai milioni di *three wheels* prodotte da altre marche nel mondo, da altre officine che hanno acquistato il brevetto e ne hanno cambiato i connotati. L'Italia nella sua storia di suicidio industriale ha sbagliato il primo mezzo veramente

globalizzato proprio perché si «vergognava» dell'aspetto popolare, troppo popolare dell'Ape.

Oggi, il tentativo che viene fatto a casa nostra di recuperare l'Ape come alternativa alla Smart, o di darle un carattere elegante da passeggiata caprese, da calessino per turisti, è un tentativo ancora una volta provinciale cui sfugge il carattere rivoluzionario della Tre ruote. Carattere che invece in paesi in forte sviluppo, dalle tigri asiatiche all'India rampante, alla *booming* Cina, è stato recepito e assorbito.

In cosa consiste questo carattere? Nel fatto precisamente che l'Ape rifiuta di essere inquadrata nel «design» per mettersi dalla parte del camion (...), del sostituto dei carretti, dei carrettini e dei muli. Non che non ci sia un design, ma è lo stesso fatto di avere tre ruote che fa di questo veicolo uno strano animale a metà tra un carretto, un'auto e una moto. Come se dichiarasse costantemente le ragioni di una piccola mobilità che deve svincolare come una bici, essere un po' più di un riscio, andare un po' più veloce di cyclo, ma fondamentalmente essere un mezzo con un *driver*-carrettiere, qualcuno che è legato alla tradizione come il carrettiere era legato al mulo, al cavallo, al cammello, alla vacca (...) L'Ape è il Google del trasporto, consente di trovare i posti in cui volete andare. consente di esplorare e usare la città (...) come se voi foste un che percorre lo spazio urbano. Insomma, è parte di quella modernità futura per la quale possiamo essere almeno un po' orgogliosi di vivere nella nostra epoca. ♦

## La storia

**DATA DI NASCITA** È del 1948 la prima Ape. L'Italia è ancora stremata dalla guerra e alla Piaggio viene l'idea di un veicolo commerciale su tre ruote. Il primo modello fu realizzato a partire dalla Vespa

## Nel mondo

**INDIA** ■ Da tempo l'Ape è costruita su licenza anche in India. Nella versione «Ape Calessino», è quello di risciò motorizzato o di Tuk-tuk, mezzi di trasporto pubblico diffusi nel sud est asiatico

## Viaggi

**APENAUTI** ■ Con due Ape a miscela, nel 1998, due esploratori italiani, progettano e portano a termine la traversata di tutto il continente euroasiatico, da Lisbona a Pechino

## La passione

**MONDOAPE** ■ Quella per l'Ape è una vera «febre». Basta farsi un giro in rete per scoprire un'infinità di siti dedicati. Tra questi, appunto, <http://apepiaggio.altervista.org/>

**«l'Ape, antropologia su tre ruote»** è il libro di Franco La Cecla (Elèuthera 14 euro) di cui pubblichiamo questo estratto corredato dalle foto di Melo Minnella. Un viaggio attraverso storia e «antropologia», appunto, di questa Tre ruote made in Italy che ha rivoluzionato il trasporto,

ottenendo «un successo planetario che l'ha consacrata come l'unica via pop al traffico». «Questo ibrido ancora incerto tra un carretto, un'auto e una moto, si rivela capace di mostrarci il quotidiano in presa diretta, offrendosi senza falsi pudori allo sguardo».

**LA FRASE  
L'APE  
MAIA**  
La sigla del  
cartone animato

Vola, vola, vola vola, vola l'ape Maia  
 gialla e nera nera e gialla, tanto gaia  
 Vola sopra un monte, sfiora il cielo...

## Tra foto e letteratura

**L'antropologo e il fotografo  
 Franco La Cecla e Melo Minnella**

■ Franco La Cecla. Nasce a Palermo nel 1950. È antropologo e urbanista, ha insegnato Antropologia culturale a Berkeley, Parigi, Venezia, Bologna e Milano. Autore di molti saggi sull'antropologia del quotidiano, presso Elèuthera ha inoltre pubblicato «Mente locale, per un'antropologia dell'abitare»; «Non è cosa, vita affettiva degli oggetti», con percorso visivo di Luca Vitone, e «Saperci fare, corpi e autenticità».

■ Melo Minnella. Nasce a Mussumeli, in provincia di Caltanissetta, nel 1937. Pubblica le prime fotografie su «Il mondo» di Pannunzio, per poi ampliare le sue collaborazioni alle maggiori riviste nazionali e internazionali. Grazie al suo sguardo complice e divertito è riuscito a documentare come pochi la ricchezza del patrimonio artistico, folclorico e umano della Sicilia in reportage come «Memoria siciliana», «Viaggio in Sicilia», «Palermo, passeggiate d'autore».



