

Risolto dalla Fiat il problema del volo verticale

Roberto Marengo

I peperoni di Carmagnola, come le fragole di San Mauro e dei comuni sulla destra del Po, sino a Verrua Savoia e oltre, sono noti in tutta Italia e anche all'estero. Una notorietà dovuta alla particolare qualità di gusto dei prodotti e che ha contribuito al loro apprezzamento. Ma vi è un ostacolo allo smercio più diffuso delle fragole e dei peperoni, nonché di altri prodotti ortofrutticoli a rapido deterioramento: la difficoltà e la lentezza dei trasporti.

L'anno scorso, per esempio, vi era stata una piccola « guerra » tra coltivatori e industriali conservieri. I primi raccoglievano i peperoni non ancora perfettamente maturi per timore del maltempo e per garantirne la conservazione più a lungo, mentre gli industriali volevano frutti perfettamente maturi per le loro esigenze di lavorazione. Una volta tanto vinsero i coltivatori, favoriti da una produzione inferiore alla richiesta del consumo immediato. « Se potessimo disporre di un mezzo di trasporto rapido, come l'aereo — osserva il dott. Appendino, noto agricoltore del carmagnolese — potremmo spedire la nostra produzione ortofrutticola sui mercati che offrono le condizioni

d'acquisto più convenienti. Ma per ora, di trasporti aerei non è il caso di parlarne ».

Dello stesso parere è il sindaco di Verrua Savoia, cav. Corrarino Mezzano, per le sue fragole. « La produzione giornaliera è di circa centocinquanta quintali, che devono essere raccolti nel pomeriggio e venduti sul mercato locale la sera stessa. Nella notte le fragole vengono trasportate sui mercati all'ingrosso di Torino, Milano e Genova, per citare solo i principali e poi immesse subito al consumo. Se potessimo disporre di un aereo per il loro trasporto, i coltivatori non dovrebbero sottostare alle pretese dei « raccoglitori » che approfittano della deperibilità del prodotto per imporre i loro prezzi ».

« Si — conferma l'ing. Luda di Cortemiglia, assessore provinciale all'Agricoltura di Torino — sarebbe ottima soluzione il poter raccogliere la produzione in un centro e da qui trasportarla rapidamente, con un aereo, sui mercati all'ingrosso o alle progettate centrali del freddo. Ma oggi il costo dei trasporti aerei, effettuato con elicotteri, sarebbe troppo alto, ammesso che tecnicamente sia possibile ».

Spostiamo il nostro campo di in-



Ing. Giuseppe Gabrielli.

dagine a un altro settore, quello del turismo, soprattutto invernale. Sono note le « combinazioni » offerte dalle agenzie di viaggio: trasporto in aereo sino a Caselle (per parlare solo del Piemonte) e poi in automobile sino alla stazione invernale. Per il ritorno, cammino inverso: automobile sino a Caselle e poi l'aereo sino a destinazione. All'estero sono stati effettuati esperimenti di trasporto in elicottero dagli aeroporti a « campi alpini » ma sembra che il risultato non sia stato soddisfacente.

Allarghiamo la nostra indagine per affrontare il tema più vasto e importante dei trasporti aerei a medie distanze. Da Alessandria a Torino o a Milano, tanto per fare un esempio. A parte ogni considerazione d'ordine tecnico e anche economico sull'impiego di aerei per distanze limitate, rimane sempre il problema basilare della pista di atterraggio. L'Italia, si sa, è un paese montagnoso e non sono molte le città in pianura. E poi, un aeroporto costa. Una pista per aviogetti di linea deve essere lunga almeno tremilaottocento metri. Per i nuovi aviogetti, tipo « Concorde », che svilupperanno una velocità di due e anche tre Mak, ossia due e tre