

## IDENTIFICAREA POTENȚIALULUI IMPACT AL LUCRĂRILOR SILVOTEHNICE LIMITROFE TRASEULUI VIA TRANSILVANICA

*Ing. CERASELA ACATINCĂI*

*Doctorandă, Facultatea de Silvicultură USV, România*

Via Transilvanica reprezintă prilejul de a descoperi pe traseul său toate etapele și etajele importante din România. Pădurile limitrofe traseului reprezintă un patrimoniu natural de o importanță deosebită. Lucrările silvotecnice sunt necesare pentru o bună gospodărire a arboretului. Din punct de vedere al impactului social, cele mai sensibile lucrări sunt cele care necesită lucrări de exploatare. În faza de îngrijire, lucrările de degajări-curățiri și igiena au un impact social mai scăzut, dar deja de la rărituri, în special tratamentele au un impact social important prin această activitate de exploatare. Impactul exploatării este de asemenea important și prin căile de scos-apropiat, care pot interfera cu traseele turistice, scoaterea prin pâraie care poate afecta calitatea apei, riscurile la accidente, care pot apărea prin doborârea arborilor.

Scopul lucrării este identificarea impactului social al lucrărilor silvotecnice pentru arboretele limitrofe traseului Via Transilvanica și calculul costului de oportunitate al zonării funcționale, din perspectiva integrării acestor arborete în păduri cu rol social.

Obiectivele lucrării constau în identificarea caracteristicilor arboretelor limitrofe traseului Via Transilvanica, identificarea lucrărilor silvotecnice propuse pentru aceste arborete și calculul costului de oportunitate.

Traseul Via Transilvanica în format .shp a fost obținut prin acordul dintre universitate și asociația Tășuleasa, în baza unui protocol de colaborare care integrează obiectivele acestei lucrări. Întreaga bază de date a fost creată cu ajutorul programului ArcMap, parcurgându-se o serie de etape:

-În ArcMap au fost încărcate layer-ele, separat pe cele 6 ocoale: Putna, Marginea, Iacobeni, Pojorâta, Tomnatic și Vama.

-Pentru fiecare ocol în parte s-a creat un buffer cu zonele care intersectează direct traseul bucovinean Via Transilvanica: 25 metri față de traseu, respectiv la 100 de metri.

-Fiecărui buffer i s-a atribuit câte un cod:

codul 1 pentru buffer-ul ce intersectează direct ocolul pe raza căruia trece traseul;

codul 2 pentru buffer-ul de 25 de metri;

codul 3 pentru buffer-ul de 100 de metri.

Ca rezultat al analizei impactului social al lucrărilor silvotecnice limitrofe traseul, putem face o serie de concluzii:

→Partea pozitivă: traseul Via Transilvanica va duce la creșterea turismului social, cu rol social crescut.

→Din perspectiva impactului social ar exista mai multe variante:

-Să promovăm educația silviculturală, în ideea în care se vor păstra lucrări de executat traseul va fi o oportunitate de prezentare a tuturor lucrărilor: îngrijirea semințișului, degajare, depresaj, curățiri, rărituri, lucrări de igienă, lucrări de regenerare.

-Să trecem toate ua-urile în zona de conservare SUP M (să păstrăm executarea unor lucrări care să aibă un impact cat mai redus, iar la tratamente să venim cu lucrări de genul tăierilor de conservare, care presupun intervenții cu intensitate scăzută, cu rol în asigurarea permanenței pădurilor și regenerarea arboretelor bătrâne); în această situație impactul costului de oportunitate ar fi unul mai mic; impactul cel mai mare financiar ar fi asupra ocolului Putna, unde se înregistrează un cost de oportunitate pentru SUP M de 2049919 EURO.

-Să trecem toate ua-urile în SUP E (cost economic foarte ridicat, dar pe de alta parte se pune problema renunțării la o resursă regenerabilă în zonele în care comunitățile locale se aprovizionează cu lemn).

-Crearea unui buffer zone; este o soluție recomandată în diferite rapoarte PVRC, dar rămâne problema de reducere a impactului social al exploatării (e destul de probabil ca căile de scos apropiat să interfereze cu traseul respectiv).

*Conducător științific: prof. univ., dr. ing. Laura BOURIAUD*