

POSSIBILI ALTRE FORME DI GESTIONE FORESTALE PER LE NOSTRE VALLATE 2° PARTE

Come accennato nella prima parte le cause della misera gestione forestale provinciale sono numerose e le soluzioni tutto sommato non impossibili da attuarsi. Vorrei proseguire con l'esame della situazione attuale ed altre proposte gestionali finalizzate comunque allo sviluppo di un'economia montana e rurale di cui il bosco è una parte essenziale.

VIABILITA' FORESTALE

Un altro fattore limitante alla buona gestione forestale è quello della pessima o assente viabilità di servizio delle aree forestali. La viabilità attuale è in larga parte derivata dall'adeguamento alla meccanizzazione di una rete viabile antica creata per il transito di animali da soma, slitte o carretti, comunque con carichi molto leggeri, dove le pendenze avevano importanza relativa. L'adeguamento di queste mulattiere ai trattori attuali è avvenuto senza alcuna progettazione, ma come singola iniziativa degli utilizzatori. Sulle nostre carraie è praticamente impossibile rintracciare una canaletta taglia acqua o un tombino, al massimo si trovano dei solchi trasversali con funzione di taglia acqua. Anche la manutenzione risente della frammentazione della proprietà e quindi dell'assenza di programmazione. (faccio manutenzione solo sul tratto di strada che mi serve..)

Se invece la proprietà è gestita collettivamente (consorzi forestali) è possibile programmare la gestione delle strade, la loro manutenzione la creazione di nuovi tracciati e/o l'abbandono dei vecchi inutilizzabili (meglio nessuna strada che una strada inutilizzabile e causa di dissesti). Ma soprattutto con una gestione su media scala è possibile adeguare le macchine forestali alla viabilità esistente. Quante volte vediamo le nostre carraie distrutte da trattori sovradimensionati con potenze magari di 100 hp, che rimorchiano un carico mai superiore ai 30 Qli... Sembra che gli agricoltori facciano a gara a chi ha il trattore più potente e più grosso. Poi se andiamo a leggere il conta-ore di queste macchine notiamo che se va bene fanno 1000 ore di lavoro all'anno di cui si ne fa 300 nel bosco. Ma molti di questi trattori sono acquistati con contributi pubblici e se posso capire l'errore di valutazione dell'agricoltore, non concepisco la superficialità di chi è addetto a valutare l'attribuzione del contributo, che lo elargisce senza una valutazione coerente dell'impiego che verrà fatto della macchina.

Solo l'associazionismo e la specializzazione potranno sostituire al concetto di "possesso della macchina" quello di "uso della macchina", come sta già avvenendo in altri settori produttivi

Generalmente si giustificano i grandi trattori con le differenti esigenze della azienda agricola, che non si occupa solo di boschi, ma anche di foraggio, di cerealicoltura e magari ha l'appalto comunale dello sgombero neve. Penso che il futuro va invece verso la specializzazione e questa necessità di dovere fare un po' di tutto per sopravvivere non può avere sbocchi. Solo in una realtà consortile si potrà valutare l'acquisto di un

Marco del Lest per valtolla's blog 2011

veicolo specializzato per l'esbosco che sarà impiegato per lunghi periodi data la maggiore superficie forestale disponibile e magari anche un mezzo specializzato per lo sgombero neve che potrà essere un altro servizio offerto dal consorzio

Le operazioni di allestimento ed esbosco dipendono molto dagli assortimenti legnosi che si ritraggono dal bosco ma vista la realtà forestale locale, non servono mezzi con capacità superiori ai 25/30 Qli a carico, e quindi la potenza impiegata può anche essere inferiore ai 50 Hp con i ridotti consumi di carburante conseguenti.

A titolo di esempio metto la foto ed il link di un mezzo da esbosco leggero, con una potenza inferiore ai 25 Hp, ma in grado di esboscare carichi di 20 qli in zone molto impervie e soprattutto con una basso grado di compattazione del suolo data la distribuzione del peso su 8 ruote motrici a bassa pressione.



Mini esboscatore Alstor 8x8 portata 20 Qli



alcuni video relativi

<http://www.youtube.com/watch?v=k8mNDAey5uo&NR=1>

<http://www.youtube.com/watch?v=XZzkqoSSmJo&feature=related>

.....bello il giocattolo vero!!!!

Regolamentare la fruizione e l'uso della viabilità forestale e rurale

Il presupposto per una efficiente viabilità forestale è anche l'applicazione di un efficiente regolamento di uso e gestione della stessa.

Le strade forestali, così come quelle interpoderali e vicinali devono essere gestite con il criterio di servizio pubblico in quanto infrastruttura indispensabile per l'economia rurale, pertanto ogni progetto di ristrutturazione dovrà prima di tutto inserire l'opera in un catasto della viabilità rurale, poi determinarne la proprietà, gli usi consentiti, i periodi in cui il transito deve essere vietato per condizioni meteorologiche avverse, il peso massimo ammissibile e soprattutto un adeguato sistema sanzionatorio e risarcitorio degli eventuali danni.

Tutti sappiamo quanti danni e quanto disturbo arrecano le moto e le auto da fuoristrada, ed esistono in proposito norme precise che vietano l'uso a questi mezzi (anche se con scarsi risultati, vista l'esiguità dei controlli), ma restando obiettivi, tutti abbiamo visto i ben maggiori danni prodotti da boscaioli privi di buon senso quando esboscano quintali di legna nei periodi piovosi o con mezzi inadeguati. Però a differenza della circolazione con mezzi fuoristrada, in questo caso non esiste un sistema sanzionatorio specifico e le strade sono sempre più disastrose e veicoli di dissesto idrogeologico diffuso.

Alcuni esempi di strade distrutte da c.d. "boscaioli"...



Strada forestale danneggiata dall'uso di mezzi inadeguati, percorsa con fondo bagnato e con trattore sovra dimensionato - pressi di passo Pia in comune di Bettola



particolare ravvicinato della foto precedente

ndr:foto non pervenuta

pascoli permanenti distrutti da mezzi agricoli inadeguati (prateria di M. Lama vers. sud)



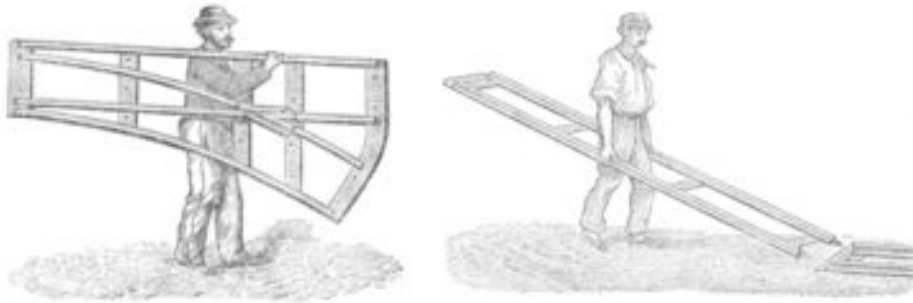
Prateria sommitale danneggiata da moto da enduro (Ferriere- M. Carevolo vers. sud)

FERROVIE FORESTALI

Un'altra possibilità di esbosco con mezzi leggeri ed impiego di viabilità modesta sono le c.d. ferrovie forestali. Può sembrare un paradosso che nel 2011 si ritorni a parlare di ferrovie forestali, ma diverse sperimentazioni si stanno facendo in questa direzione e con risultati eccellenti. Logicamente non si tratta di ferrovie vere e proprie, ma delle ferrovie a scartamento ridotto dette "Decauville", quelle da miniera per intenderci.

La loro particolarità è la facilità di posa e la possibilità di consentire raggi di curvatura ridotti, inoltre possono essere posate su di una sede viaria anche di un solo m di larghezza. Esse sono costituite da parti di binario pre-asmblate con traversine in

lamiera stampata o assi di castagno e per la loro ridotta dimensione vengono posate con la minima preparazione del terreno, in genere è sufficiente il livellamento e la compattazione per una larghezza di circa 1 m e la posa può avvenire anche manualmente, dato che i binari premontati possono essere spostati agevolmente da 2 persone (le rotaie hanno un peso di circa 10 kg al m). Il loro uso è molto diffuso nelle zone paludose/fangose data la ripartizione dei pesi su di un'ampia superficie ed il ridotto attrito nella movimentazione del carico.



illustrazioni di un vecchio manuale sulla posa delle ferrovie decaouville

Queste caratteristiche bene si adattano alle nostre strade prive di massicciata e di dimensioni ridotte, inoltre con i binari a cremagliera e/o la trazione con ruote gommate, i convogli possono superare pendenze elevate. Le moderne decauville muovendosi a passo d'uomo e dotate di semplici sensori ottici elettronici, possono viaggiare anche senza conducente.

Molto simili alle decauville sono le monorotaie, ma il loro montaggio è più complesso ed i costi d'impianto e d'uso sono superiori di quelli di una decauville, ma il principio di movimentazione del carico è molto simile, con la differenza che la Decauville ha portate molto superiori e si può semplicemente appoggiare al terreno con una minima preparazione, mentre le monorotaie vengono impiegate per superare asperità del terreno e pendenze accentuate.

Il costo attuale di un' impianto si aggira sui 50 € al m. ma una volta acquistato un paio di Km di linea ed il materiale rotabile costituito da un locomotore ed alcuni carrelli, l'investimento si ripaga rapidamente dati i ridotti consumi di carburante e la quasi totale assenza di costi di manutenzione, visto che i mini locomotori sono macchine semplicissime con motorizzazioni da 30 hp; Scompaiono i costi dei pneumatici, le usure tipiche di motori potenti ed i periodi morti in cui non è possibile usare le strade (fondi fangosi, neve ,gelo).

esempi di monorotaia per trasporto di messi per interventi di manutenzione del territorio e per il trasporto di legname



Foto risalente agli anni 50: operai a bordo di un convoglio attraverso la Foresta Umbra. E' visibile il locomotore diesel da 20 Hp, un Montania L2-Foto archivio storico UTB umbra- tratta da "la ferrovia decauville nella Foresta Umbra, di Claudio Angeloro – Rivista Silavee n°4 anno 2)



vecchia foto di Decauville sulle alpi- val Germanasca (CN)

Vorrei buttare lì un semplice esempio operativo: Prendiamo ad esempio i castagneti di Vezzolacca. La zona di M. Palazzo è più o meno servita da tre strade principali a fondo naturale, in mediocri condizioni.

Ogni famiglia che raccoglie castagne, si reca nel bosco con il proprio trattore per portare carichi medi di 2/4 qli a viaggio. A questi trasporti si aggiunge l'esbosco della legna dei vari tagli fatti in zona o quella delle potature dei castagneti. Immaginiamo di

avere un consorzio di proprietari che gestisce questi castagneti e gli altri boschi della zona e la viabilità esistente.

Al centro di una carraia verrà posata una mini ferrovia che possa trasportare questi prodotti dal bosco alle porte del paese, ed a disposizione dei consorziati con le moderne forme di gestione e rendiconto degli automezzi (tessere magnetiche ecc).

L'uso di un mezzo di trasporto già in loco che consenta l'imposto dei prodotti dal bosco alla strada asfaltata, porterebbe in breve tempo alla sensibile riduzione del parco "trattorini" del paese.

Un altro importante aspetto sarebbe l'offerta turistica rappresentata da questo modesto mezzo di trasporto (il Palazza expres Vezzolacca - Settesorelle ?) basta vedere il successo delle monorotaie delle 5 terre in funzione da almeno 20 anni e (sapendo di riaprire una vecchia ferita... chi di noi si è dimenticato del trenino delle terme di Bacedasco....?)

Addirittura si potrebbe ipotizzare una trazione elettrica con un sistema di batterie mantenute in carica con pannelli fotovoltaici e recupero energetico dalle discese, ma forse sto correndo troppo.....

Rimanendo all'esempio di Vezzolacca e lavorando ancora un un po' con la fantasia... proviamo ad immaginare che il nostro consorzio forestale decida la conversione di alcuni vecchi castagneti in abbandono in cedui castanili per la produzione di paleria, con lo sviluppo di una attività di trasformazione di prodotti finiti in loco (staccionate, arredi urbani, accessori da giardino ecc) . Il turno di un ceduo di castagno per paleria è di circa 10/12 anni ed è perciò possibile fare una programmazione di tagli costanti, in un periodo di tempo di almeno 20 anni. La nostra decauville avrà quindi un costo di acquisto, installazione e gestione ammortizzabile in 20 anni e con la possibilità di quantificare il volume del trasporto annuo di legname. E' sottinteso che il valore della paleria di castagno grezza è superiore di almeno tre volte quello della legna da ardere.

Siccome la fantasia non ha limiti... ipotizzo che il nostro consorzio forestale, avendo un volume costante di ramaglia e legno di scarto ed attingendo agli esistenti contributi in materia, scopra "l'acqua calda".

Cioè impianti un centrale termica a cippato di legna che tramite una rete di teleriscaldamento, fornisca calore a tutta la frazione e come sottoprodotto energia elettrica. Il costo di ammortamento della ferrovia andrà quindi calcolato anche in funzione del risparmio energetico ottenuto dall'impianto di teleriscaldamento

NOTA A PARTE....gli impianti di teleriscaldamento per frazioni o piccoli paesi sono gli unici realmente efficienti ed economicamente convenienti, perché le loro dimensioni sono tali da garantirne il funzionamento con la sola produzione legnosa locale. con costi di approvvigionamento e trasporto del combustibile estremamente ridotti. La prova di quanto sopra è data dal fatto che le famiglie di Vezzolacca oggi si scaldano prevalentemente con la legna del posto e questa è sempre stata sufficiente, dato che i boschi non sono scomparsi, anzi sono aumentati. Inoltre bisogna considerare che il

Marco del Lest per valtolla's blog 2011

riscaldamento di numerose singole abitazioni consuma molto più combustibile di un impianto centralizzato di teleriscaldamento adeguatamente dimensionato. Ci sono numerosi esempi di mini impianti di teleriscaldamento che funzionano da anni con la modesta pretesa di assolvere alla sola funzione per cui sono stati progettati, cioè produrre e diffondere calore per scaldare case in inverno con la sola risorsa locale, senza illusioni speculative di produzioni energetiche.

L'impianto termico potrà anche produrre energia elettrica utilizzando il surplus termico, ma questa sarà sempre una produzione secondaria e ritengo che la produzione di energia elettrica bruciando legna sia una pura illusione ed un'inutile spreco di risorseo nella migliore delle ipotesi una speculazione sul rendimento dei certificati verdi ...nella peggiore una grossa stufa brucia TUTTO... Le cronache ci informano che più di un amministratore di centrali elettriche a biomassa ha avuto "problemi con la giustizia"... perché pizzicato a bruciare tutt'altro genere di combustibile...

continua....

valtolla's blog