

CLEAN BERTH – WP3.3

D.3.3.1.4-5

Zbiranje prispevkov lokalnih, regionalnih zainteresiranih strani za pripravo čezmejne strategije



Uvod:

V prvih treh mesecih leta 2022 se je Konzorcij za gospodarski razvoj Furlanije (COSEF) v vlogi odgovornega subjekta za izvajanje dejavnosti preko projektnih partnerjev posvetoval z zainteresiranimi stranmi različnih partnerskih pristanišč (Trst, Tržič (Monfalcone), Koper, Porto Nogaro, Benetke in Chioggia), kot so opredeljeni v projektni dokumentaciji:

- Zasebna podjetja: upravljavci pristaniških terminalov in logistični operaterji

Slednji so svoje prispevke poslali kot odgovor na spletno posvetovanje (elektronsko sporočilo/avdio ali video klic) v obliki vprašalnika za polstrukturiran intervju, sestavljenega iz vrste vprašanj, na katera je bilo treba odgovoriti, eventuelno z dopolnitvijo odgovorov z odprtimi komentarji.

Spletno posvetovanje je bilo nujno zaradi takratnih omejitev kot posledice pandemije Covid-19, ki so narekovala zmanjšanje fizičnih stikov med osebami na minimum.

Zastavljena vprašanja

Zastavili smo naslednja vprašanja:

1. Ali načrtujete izvedbo posebnih ukrepov v zvezi z energetske učinkovitostjo pristaniških zgradb (npr. prenova in energetska učinkovitost)?
2. Ali načrtujete izvedbo posebnih ukrepov v zvezi z učinkovitostjo pristaniških delovnih sredstev (npr. dodatno polnjenje z LNG/elektriko/vodikom)?
3. Ali načrtujete izvedbo posebnih ukrepov v zvezi z energetske učinkovitostjo na drugih področjih (npr. menjava zasebne razsvetljave z razsvetljavo led)?
4. Ali načrtujete izvedbo posebnih ukrepov v zvezi z dobavo alternativnih goriv za ladje (npr. sistemi bunkerjev za LNG/vodik)?
5. Ali načrtujete izvedbo posebnih ukrepov za povečanje modalnega deleža železniškega prevoza (npr. naložba v nove železniške infrastrukture znotraj terminala)?
6. Katere so po vašem mnenju prednosti politike razogljičenja morskega prometa, ki bi jih morali razvijati v naslednjih letih (npr. prehod na alternativna goriva kot LNG/vodik in povezane spodbude, znižanje cene električne energije za spodbujanje napajanja ladij z električno energijo z obale (cold ironing), itd...)
7. Drugo

Zbrani odgovori

Na skupni ravni odgovorov vseh vprašanih smo zbrali naslednje rezultate:

1) Ali načrtujete izvedbo posebnih ukrepov v zvezi z energetske učinkovitostjo pristaniških zgradb (npr. prenova in energetska učinkovitost)?

Pomembno je nadaljevati in dokončati začeta dela, kot je dokončanje menjave trenutno nameščenih sijalk s sijalkami LED in inštalacija toplotnih črpalk v zgradbah, najboljše v povezavi z vgradnjo fotovoltaičnih modulov na strehah zgradb.

V nacionalnih načrtih za okrevanje in odpornost so upravljavci terminalov predstavili specifične projekte energetske prenove za odobritev; v načrtu so dela načrtovanja energetske prenove stavb v koncesiji pristaniških terminalov, posebej namenjena proizvodnji električne energije iz obnovljivih virov (sonce) in izdelava nadstreškov za fotovoltaične sisteme (npr. za avtomobilska parkirišča); izdelava novih stebričkov za polnjenje z električno energijo (22 kW) za pristaniška vozila in službena vozila (avtomobile) na območju pristanišča; idejna zasnova elektrifikacije in okrepitev električne energije pristaniških dokov, na katere se priključijo električni žerjavi za kontejnerski terminal ali za drugo blago.

2) Ali načrtujete izvedbo posebnih ukrepov v zvezi z učinkovitostjo pristaniških delovnih sredstev (npr. dodatno polnjenje z LNG/elektriko/vodikom)?

Poteka testna uporaba električnih pristaniških traktorjev kot tudi vozil/kombijev za prevoz. Če bodo rezultati primerni (zlasti za nakladalne in razkladalne rampe ladij Ro-Ro), lahko začnemo načrtovati nabavo nekaterih delovnih sredstev na električni pogon, s ciljem, da v bližnji prihodnosti damo prednost napajanju z električno energijo pred vodikovim gorivom.

Pričakujemo delno nadomestitev drugih sredstev (avtomobilov, viličarjev, nakladalnih strojev, strojev za pometanje) z analognimi na električni pogon, to pa bi lahko spodbudila elektrifikacija dokov "cold ironing" s postavitvijo polnilnic, kar bi posledično lahko vodilo do nabave/prenove samovoznih pristaniških žerjavov.

Možnost uporabe vodikovega goriva za težka vozila, ki jih uporabljajo pristaniška podjetja, velja za potencialno sprejemljivo in s tem v zvezi so v teku študije izvedljivosti uporabe vodika v različnih fazah logistične verige v pristaniščih.

Posebne naložbe na področju goriva LNG trenutno niso predvidene. Če bi pristaniška območja zaprosila za tovrstno gorivo, bi najverjetneje razmišljali o dobavi s tovornjaki cisternami, brez posebnih linij za dovajanje ali rezervoarjev za skladiščenje LNG.

V zvezi z Nacionalnimi načrti za okrevanje in odpornost so v nekaterih pristaniščih predvidena sredstva na vodikovo gorivo, ki se uporabljajo za prevoz železniških vagonov po železnici.

3) Ali načrtujete izvedbo posebnih ukrepov v zvezi z energetske učinkovitostjo na drugih področjih (npr. menjava zasebne razsvetljave z razsvetljavo led)?

Za sodelujoče zainteresirane strani je pomembno nadaljevanje v preteklih letih začeti ukrepov, tudi zasebnih ukrepov na območjih, ki niso v skupnem interesu (npr. v notranjosti skladišč menjava trenutno nameščenih sijalk z analognimi sistemi LED).

Pomemben vidik je postavitve polnilnih postaj za električna sredstva na različnih delih pristanišča.

4) Ali načrtujete izvedbo posebnih ukrepov v zvezi z dobavo alternativnih goriv za ladje (npr. sistemi bunkerjev za LNG/vodik)?

Trenutno potekajo študije v zvezi z zakonodajo in tehnologijo, ki je trenutno na voljo za pridobivanje in koriščenje vodika na področju logistike/podjetništva in po končani fazi študije bodo pretehtali razpoložljive možnosti.

V fazi študije je izvedljivost/načrtovanje izvedb manjših central H2 elektrolitsko s fotovoltaike na področju koncesij.

Nekateri pomembni operaterji se ukvarjajo z razvojem mreže za oskrbo, dobavo in distribucijo utekočinjenega zemeljskega plina (UZP), alternativno gorivo, ki skoraj v celoti omogoča delovanje brez emisij žveplovih oksidov (-95 %) in drobnih delcev (PM10 -90 %) in zagotavlja zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida.

Na splošno ne govorimo o ukrepih, ki bi veljali za prednostne, ampak so zanimivi kot študije izvedljivosti, predvsem za pomembne operaterje, ki se jim zdi zanimiva možnost uporabe ladij z alternativnimi gorivi.

5) Ali načrtujete izvedbo posebnih ukrepov za povečanje modalnega deleža železniškega prevoza (npr. naložba v nove železniške infrastrukture znotraj terminala)?

Tovrstne opcije so odvisne od dejansko razpoložljivega prostora v različnih pristaniščih. Upoštevali in preučevali so nove kapacitete v smislu širitve železniških linij v notranjih pristaniških območjih.

Kolikor je mogoče, je v teku realizacija novih kretnic za boljši promet kompozicij vagonov v notranjosti pristaniškega območja – predvsem tistih, ki čakajo na dokončanje ali na možnost izhoda z območja pristanišča.

Gre za skupno strategijo in komercialni koncept, povečanje “modalnega deleža” od/za različna pristanišča. Trenutno se ukvarjajo z lastnostmi in omejitvami železniške infrastrukture v nekaterih pristaniščih, ki jih

je nujno treba izboljšati, njihova posodobitev je namreč predpogoj za izvedbo novih naložb v omenjenem smislu.

V prihodnje se pripravljajo in so predvideni ukrepi za povečanje in krepitev modalnega deleža železnic, izboljšanje dostopnosti železnice do pristanišča in podporo intermodalne logistike. Nekateri ukrepi bodo izkoristili sredstva Nacionalnih načrtov za okrevanje in odpornost.

6) Katere so po vašem mnenju prednosti politike razogljičenja morskega prometa, ki bi jih morali razvijati v naslednjih letih (npr. prehod na alternativna goriva kot LNG/vodik in povezane spodbude, znižanje cene električne energije za spodbujanje napajanja ladij z električno energijo z obale (cold ironing), itd...)

Posvetovanje, ki smo ga opravili z zainteresiranimi stranmi v pristaniščih je pokazalo, da so razvijanje proizvodnje obnovljive energije, uporaba LNG in energetska učinkovitost pristaniških dejavnosti med najpomembnejšimi dejavnostmi načrtovanja aktivnosti in politike okoljske trajnosti. Sledijo privlačnost zelenih dejavnosti in razvoj projektov krožnega gospodarstva v pristaniščih, uporaba alternativnih goriv in na koncu dejavnosti za zmanjšanje valovanja in blaženja njegovih posledic.

Napajanje ladij z električno energijo z obale ali cold ironing je dobra rešitev za bistveno zmanjšanje emisij v pristaniščih skupaj z uporabo sončne energije za proizvodnjo električne energije s fotovoltaičnimi sistemi z akumulacijo energije. Dejstvo je, da bo treba najti oblike za spodbujanje energije, ki bodo konkurenčne ceni energije, ki jo proizvajajo generatorji na krovu ladje.

Alternativa sončni energiji bi bila lahko uporaba vodika kot "čistega" goriva v pristanišču, vendar smo tukaj še v fazi študij in moramo počakati rezultate analiz/študij, preden lahko sodimo in se odločamo za uporabo tovrstne obnovljive energije v prihodnosti.