



الصورة لوكالة رويترز

الانتخابات وصراع المدن والحكومات في الحد من تغير المناخ

تضع العديد من المدن من أوسلو إلى سيدني أهدافا للحد من تغير المناخ تتجاوز الأهداف الوطنية، مما يتسبب في نشوء توترات مع الحكومات المركزية حول من هو الذي يسيطر على السياسات المتعلقة بالطاقة الخضراء والنقل والتعمير.

ترجمة: حسن المطروشي

المصدر: المنتدى الاقتصادي العالمي

وقد تقدمت أكثر من ٢٥٠٠ مدينة بخطط لخفض انبعاثات الكربون إلى الأمم المتحدة منذ أواخر عام ٢٠١٤، مقدمة نماذج مثالية لما يقارب ٢٠٠ دولة توصلت إلى اتفاق باريس لمكافحة الاحترار العالمي في ديسمبر ٢٠١٥م.

وعلى الرغم من عدم وجود إحصاءات رسمية متاحة، إلا أن الأهداف التي وضعتها العديد من المدن تعد أكثر طموحا من تلك التي توصلت إليها الحكومات بموجب اتفاق باريس، الذي لا يفرض أية التزامات على المدن أو المناطق أو الشركات بشأن تحديد أهدافها.

ويعيش أكثر من نصف سكان العالم بقليل في المناطق الحضرية، مما يعني أن البلديات ستساعد في تحديد ما إذا كان التحول التاريخي المتفق عليه في باريس من الوقود الأحفوري إلى الطاقة الأنظف سينجح أو يفشل. وفي الوقت الذي يزداد فيه عدد المدن العازمة على التنفيذ، فإن الحكومات تبدو مترددة في التخلي عن اتخاذ التدابير اللازمة.

وقال سيث شولتز، مدير البحوث في مجموعة المناخ C٤٠ التي تتخذ من نيويورك مقرا لها والتي تضم معظم المدن الكبرى في العالم، من طوكيو إلى لوس أنجلوس، إن «المدن بدأت

تتقدم على الحدود المرسومة في السياسات على المستوى الوطني».

وأضاف: «سيكون هناك المزيد والمزيد من الخلافات» حول تحديد السياسات للحد من تلوث الهواء محليا والمساعدة في تحقيق أهداف أوسع للحد من الجفاف والانهايارات الطبيعية والموجات الحرارية وارتفاع البحار.

وهذا الاتجاه هو الأوضح في المدن الغنية، التي هي أكثر قدرة على خفض الانبعاثات لتلبية احتياجات الناخبين الواعين بيئيا بدلا من المدن سريعة التوسع مثل بانكوك ونيروبي أو بوينس آيرس.

ومن الأمثلة على الاحتكاك المتنامي: أوسلو، حيث تتعارض السلطات اليسارية مع الحكومة اليمينية النرويجية على دفعها إلى خفض انبعاثات الغازات في العاصمة إلى أكثر من النصف في غضون أربع سنوات، بما يقدر بحوالي ٦٠٠,٠٠٠ طن، وهو أحد أكبر معدلات خفض الكربون في العالم.

وتشمل خطة المدينة التي يقطنها ٦٤٠ ألف نسمة مناطق خالية من السيارات، ومواقع بناء خالية من الوقود الأحفوري، وفرض رسوم على استخدام الطرق السريعة، واستغلال الغاز الصديق للبيئة من نفايات المدينة.

وتوقعت دراسة أجريت عام ٢٠١٦ أن الخطط المناخية للمدن والمناطق يمكن أن تخفض ٥٠٠ مليون طن إضافية من انبعاثات الغازات سنويا بحلول عام ٢٠٢٠م، أي ما يعادل انبعاثات فرنسا كاملة عقب التخفيضات التي تمهدت بها الحكومات.

تلوث الديزل

ولكن ما ذكر لا يتفق دائما على ما يرام مع الحكومات المركزية. فالعديد من أفكار أوسلو الخضراء لا تتفق مع توجهات الناخبين للحزب التقدمي اليميني الشعبي الذي يشكل حكومة الائتلاف مع المحافظين.

وقالت نائبة رئيس البلدية لان ماري نجوين بيرج أن الحكومة تؤخر خطة أوسلو بشأن رسوم الطرق الجديدة التي تبلغ قرابة (٧ دولارات) لسيارات الديزل في ساعات الذروة.

وأضافت أن «وزارة النقل تسحب أقدامها» من خلال المطالبة بعلامات كبيرة للطرق الجديدة وتوضيح تعديلات الرسوم وتعديل نظم الكمبيوتر الخاصة بتسجيل السيارات العابرة. إلا أن وزير النقل النرويجي كيتيل سولفيك أولسن، من الحزب التقدمي، يؤكد أن الوزارة متعاونة، متهما بيرج بـ «تقديم

ججج غير صحيحة».

وقال مسؤول حكومي: «إن ذلك في صالح الحزب التقدمي»، نظرا لأن الانتخابات الوطنية ستجرى في سبتمبر، ولن يكون الحزب مرتبطا برسوم غير محببة شعبيا. وبلدية المدينة بطيئة في تقديم خطط مفصلة.

الحافلات مقابل القطارات

وتواجه المدن في أجزاء أخرى من العالم أيضا عقبات في طريقها إلى رفع الإجراءات الرامية إلى تعزيز أهدافها الخاصة بالانبعاثات الكربون التي غالبا ما تتجاوز أهداف حكوماتها المقررة في اتفاق باريس.

وقالت اللورد مايور كلوفر مور أن هناك نزاعا في سيدني الأسترالية مع الحكومة الوطنية في كانبيرا لأن المدينة تريد توليد المزيد من الكهرباء محليا دون دفع رسوم عالية لاستخدام الشبكة الوطنية.

وذكرت أن سيدني حاليا تولد الطاقة محليا من خلال مبادراتها الشمسية، لكنها في الوقت ذاته يتعين عليها أن تدفع «نفس الرسوم لمحطة الفحم أو الغاز البعيدة التي تصدر طاقتها إلى مئات الكيلومترات». بيد أن لجنة سوق الطاقة الحكومية في

أستراليا تقول إن خطة سيدني لـ «اعتمادات شبكات الجيل المحلي» ستكون مكلفة للغاية. ورفضت مور النتائج قائلة إن الاعتمادات ستعني نظاما أكثر عدالة بشكل عام.

عامل ترامب

قد لا يوجد في أي مكان في العالم فارق بين الحكومة والمدينة، في هذا المجال، بحجم الفارق القائم في الولايات المتحدة الأمريكية. إذ يرفض الرئيس الأمريكي دونالد ترامب التوافق العلمي على أن تغير المناخ هو من صنع الإنسان، فقد قال خلال حملته الانتخابية إنه «سيلغي» اتفاقية باريس ويفضل خيار إنتاج الوقود الأحفوري المحلي، إلا أن خطط ترامب غير واضحة، وقد قال منذ ذلك الحين إن «لديه عقلا مفتوحا» بشأن اتفاق باريس.

ومن جهته قال سكوت برويت، الرئيس الجديد للوكالة الأمريكية لحماية البيئة، إنه غير مقتنع بأن ثاني أكسيد الكربون الذي ينتجه الإنسان هو المحرك الرئيسي لتغير المناخ، رغم أن ذلك الاستنتاج قد اعتمده العلماء على نطاق واسع.

وقالت إيمي بيري من مكتب الاستدامة في مدينة أوستن بولاية تكساس إنه إذا قام



ترامب بتخفيف معايير الهواء النقي ومحطات الطاقة والسيارات فإنه «سيكون هناك عبء أكبر على المدن لتنفيذ برامج لسد الثغرات». وأضافت أن ذلك سيجعل من الصعب على أوستن تحقيق أهدافها الرامية لخفض الانبعاثات بحلول عام ٢٠٢٠م. ومع ذلك، أكد رؤساء البلديات في ١٢ مدينة كبيرة في الولايات المتحدة بما في ذلك أوستن ولوس أنجلوس وشيكاغو وبوسطن التزامهم باتفاق باريس.