

إن تحول النقل يُعتبر أمراً حيوياً للتصدي للتغير المناخي. حيث تحتاج جميع البلدان إلى أن تضع الانتقال العادل والطموح في مجال النقل في محور اهتمام خطتها المناخية. وهذا يعني التخطيط لتحول جذري في كيفية تنقل الناس والسلع من خلال المساهمات المحددة وطنياً NDCs للبلدان.

أبجديات المساهمات المحددة وطنياً NDCs

تحدد المساهمات المحددة وطنياً (NDC) الخطوط العريضة للكيفية التي سوف تساهم بها كل دولة من الدول الـ 190 التي وقعت على اتفاقية باريس من أجل إنجاز الهدف المشترك المتمثل في تجنب تغير المناخ الكارثي. وعادةً ما تحتوي المساهمات المحددة وطنياً على أهداف لخفض الانبعاثات والخطط اللازمة لتحقيقها.

ويتم ترك هذه التعهدات للبلدان كل على حده اعترافاً بعدم تكافؤ الظروف والقدرات والمسؤولية التاريخية عن الانبعاثات بين البلدان. ومع ذلك، ونظراً لأن المساهمات المحددة وطنياً قد تُرك أمر تحديدها للبلدان، فلا يتعين عليها أن تنتهي بإجراءات تفي بأهداف اتفاقية باريس. وفي الحقيقة، فإن المساهمات المحددة وطنياً NDCs الحالية لن تخفض الانبعاثات إلا بمقدار ربع ما هو مطلوب وفقاً للأمم المتحدة.

ويجب مراجعة المساهمات المحددة وطنياً NDCs كل خمس سنوات، مما يمنح النقابات العمالية فرصاً مستمرة لمطالبة الحكومات باتخاذ إجراءات مناخية أقوى وانتقال عادل. ويمكنكم تتبع المساهمات المحددة وطنياً NDC التي تقدمها حكومتكم حالياً من خلال البحث في سجل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) NDC. كما أنه يوجد لدى الشراكة بشأن النقل المستدام والمنخفض الكربون SLOCAT أداة تتبع خاصة بالنقل. كما أن الاتحاد الدولي لنقابات العمال (ITUC) لديه سجل لأداء المساهمات المحددة وطنياً NDC والذي بدوره يحدد المساهمات المحددة وطنياً لكل بلد.

ماذا تقول المساهمات المحددة وطنياً NDCs الحالية عن النقل؟

على الرغم من أن غالبية المساهمات المحددة وطنياً NDCs تُشير الآن إلى النقل بشكل ما، إلا أن عدداً قليلاً منها يتضمن أهدافاً محددة للنقل. ورغم أن هذا يُعتبر تحسناً مقارنةً بالجولة الأولى من المساهمات المحددة مسبقاً NDCs والتي كان أقل من خمسها يشير إلى النقل، إلا أن هذا لا يزال غير كافٍ.

كما أن المساهمات المحددة وطنياً الحالية تفتقر أيضاً إلى الفرص لربط النقل بالاستراتيجيات الوطنية. حيث يتطلب نزع الكربون من النقل المزيد من الكهرباء النظيفة، وإنتاج الوقود البديل الخالي من الكربون، وبنية تحتية جديدة – ابتداءً من محطات شحن الخاصة بالشاحنات والحافلات الكهربائية إلى محطات الوقود في الموانئ التي تغذي سفن الحاويات عديمة الانبعاثات الكربونية.

ماذا ينبغي أن تقول المساهمات المحددة وطنياً NDCs الحالية عن النقل؟

يجب أن تحتوي المساهمات المحددة وطنياً NDCs على أهداف محددة للانبعاثات في مجال النقل. وهذا يعني على الأقل انخفاض الانبعاثات إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ وانخفاضها بنسبة ٤٥٪ على الأقل مقارنة بعام ٢٠١٠ بحلول عام ٢٠٣٠. ويجب أن تحدد المساهمات المحددة وطنياً أهدافاً للنقل لا تتعلق بشكل مباشر بكمية الانبعاثات، مثل، السرعة التي تنخفض فيها انبعاثات النقل والطريقة التي ستخضع فيها. ويجب أن تتماشى المساهمات المحددة وطنياً NDCs مع الخطط المناخية الوطنية الموجودة مسبقاً ومع أطر سياسات النقل المستدامة.

ماذا ينبغي أن تقول المساهمات المحددة وطنياً NDCs الحالية عن الانتقال العادل؟

يجب أن تتضمن جميع المساهمات المحددة وطنياً NDCs تدابير الانتقال العادل. ويجب أن يتماشى الحد من الانبعاثات جنباً إلى جنب مع تحسين ظروف العمل. وهذا يعني زيادة الأجور، وتعزيز الضمان الاجتماعي، وتحسين سبل حماية الصحة والسلامة، والمساواة بين الجنسين، والأمن الوظيفي، وإضفاء الطابع الرسمي على العمل غير الرسمي.

ولا يمكننا أن نسمح لخفض الانبعاثات بأن يؤدي إلى انخفاض معدلات التوظيف. ولابد من إعادة تدريب العمال المتضررين من دون تكبيدهم أي تكاليف. وإذا كان من الضروري نقل أو إعادة توزيع عمال النقل، فلا بد من وضع استراتيجية لحمايةهم، وتوفير فرص عمل جديدة لهم ذات جودة مماثلة.

العمال الشباب هم الضمانة لمستقبل مستدام. يحتاج العمال الشباب إلى دعمهم في عمليات صنع القرار، وتزويدهم بالمهارات، والتعليم، والتدريب اللازم لتلبية متطلبات الوظائف الجديدة التي تنشأ في إطار نموذج النقل المستدام. ويتعين على عملية إزالة الكربون أن تتصدى أيضاً للتمييز القائم على نوع الجنس والعنف في العمل: وينبغي أن يكون التصديق على اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٩٠ بشأن العنف والتحرش وتنفيذها جزءاً من عملية الانتقال.

وينبغي أن تكون النقابات أقوى المدافعين عن الانتقال العادل. ويمكن للمبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية بشأن الانتقال العادل أن تعمل كإطار لدعم الحكومات وجميع أصحاب المصلحة.

ما هي قطاعات النقل التي يجب إدراجها في المساهمات المحددة وطنياً NDCs؟

يجب إدراج كل وسائل النقل العاملة في البلد ضمن مساهمات البلد المحددة وطنياً NDC. واليوم، تركز المساهمات المحددة وطنياً بشكل أساسي على النقل البري للركاب. وعلى النقيض من ذلك، نادراً ما يتم ذكر السكك الحديدية عالية السرعة، والطيران، وشحن البضائع. لذلك يجب إدراج هذه الوسائل كما يجب توسيع وسائل النقل العام، وهذا أمر بالغ الأهمية لمعالجة الانبعاثات في قطاع النقل برمته

ما الذي يتطلبه إزالة الكربون من النقل أيضاً؟

يتوجب على جميع البلدان أن تعتمد نهج «الاقتصاد بالكامل» - إذ أنه يجب إزالة الكربون من قطاع النقل بالإضافة إلى بقية القطاعات الأخرى في الاقتصاد ومصادر الطاقة التي تعتمد عليها - ويجب على المساهمات المحددة وطنياً أن تعكس هذا النهج أيضاً.

ويتعين على البلدان أن تنتهج سياسة صناعية خضراء تعمل بنشاط على خلق الظروف اللازمة لإزالة الكربون من قطاع النقل وغيره من القطاعات بسرعة وبشكل متوازي فيما بينها. ولا بد أن تشمل هذه السياسة كل شيء ابتداءً من البحث والتطوير إلى الاستثمار الضخم في البنية التحتية العامة إلى إنتاج الوقود البديل. وقد أصبح الآن وجود برنامج للاستثمار، وسياسة صناعية، وسياسة مالية للتصدي لتغير المناخ أكثر ضرورة في ظل التعافي من كوفيد-19.

ولا بد أيضاً من الاعتراف بأن بعض صناعات النقل سوف تحتاج إلى النمو أو الانكماش. وحيثما يلزم حدوث انتقال نموذجي، ينبغي أن يكون هناك إطار عمل في المساهمات المحددة وطنياً أو الخطة المناخية الوطنية لتعزيز التعاون، وليس المنافسة، بين وسائل النقل. إن النقل منفعة عامة ويجب أن يلبي الاحتياجات الإنسانية لجميع فئات المجتمع، وأن يوفر إمكانية التنقل لجميع الناس في المناطق الريفية والحضرية، وأن يحرص على حصول جميع الناس على السلع التي يحتاجونها.

كيف سندفع التكلفة؟

حتى الآن، لم تعلن سوى قلة قليلة من المساهمات المحددة وطنياً على وجه التحديد عن دعم حكومي لتمويل الانتقال اللازم أو دعم خطط الاستثمار المحددة. ويجب أن تتضمن المساهمات المحددة وطنياً NDCs أرقاماً محددة وآليات مالية أو نقدية لتحقيقها. ويتوجب على البلدان الغنية أن تلتزم بتخصيص مساهمات مالية من أجل المناخ في البلدان النامية ضمن مساهماتها المحددة وطنياً. وبالمقابل، يتوجب على البلدان النامية أن تحدد احتياجاتها من أجل دعم الاستثمار (بمبالغ محددة) ضمن مساهماتها المحددة وطنياً.