

بلديات 2016

سيارة بلا سائق

عامر محسن

في المنشورات العلمية والاقتصادية، يجري الحديث باستمرار عن تقنيات جديدة صاعدة، قد تكون تطبيقاتها العملية محدودة أو غير ظاهرة اليوم، ولكن من المؤكد أنها سوف تطبع عالم المستقبل وتخلخل العديد من الصناعات وأنماط الاستهلاك والانتاج. تكنولوجيا النانو والذكاء الاصطناعي في أجياله الجديدة، والبعض يضيف الحوسبة الكمية، أمثلة على ذلك. ومثلما كانت الإلكترونيات الدقيقة وشراخ السيليكون والحوسبة، في السبعينيات، تمثل «سلع المستقبل»، فإن هذا الإهتمام يسبغ اليوم على عددٍ من التطبيقات توشك على دخول الأسواق وإحداث تغيير نوعي فيها.

السيارات التي تقود نفسها من أقرب هذه التقنيات الى عالم الواقع، وهناك عدّة مشاريع تجارية تخطت عتبة التجارب والاختبار، ويتوقع الخبراء أن تدخل السوق بين عامي 2025 و2030، وأن تصير السيارة الذاتية القيادة بعدها مشهراً أعتيادياً في الحياة اليومية. هنا يجب أن نميز بين القيادة الأوتوماتيكية «الجزئية»، كالسيارات التي تركن نفسها بنفسها، أو تلك التي تقود بشكل ذاتي على الطرقات السريعة (عبر مزيج من الرادار والكاميرات، وهذه الخاصية أصبحت موجودة اليوم في عددٍ من النماذج الحديثة لعدّة شركات)، وبين المثال الذي تسعى اليه شركات كـ«غوغل» وغيرها، ألا وهي السيارة «المستقلة» بالكامل، حيث قد لا يوجد أساساً مقود وإمكانية للتسيير البشري، وتقوم السيارة وبرنامجه ومجساتها، حصراً، بكامل مهام السائق.

المسألة، وأهميتها الاقتصادية، لا تقتصر على فكرة «إراحة» السائق من القيادة، أو خفض معدل الحوادث، بل هي في أنّ السيارة الذاتية القيادة سوف تفرز مفهوماً جديداً بالكامل للنقل والمواصلات، وقد تغير شكل المدينة وتهمش صناعات وشركات عمرها أكثر من قرن. الى جانب أن الكمبيوتر هو سائق أفضل بكثير من الإنسان - لا يسهو ولا يغفو ولا يتهور ولا يتكلم على الهاتف أثناء القيادة - فإن السيارات الذكية «تتكلم» الى بعضها وتتواصل، وتوجه سيرها جماعياً وتعقلنه بطريقة تخفف الازدحام، وتختار السرعة المثلى لكل جزء من الطريق، وتوزع بعضها على مسارب مختلفة. أهم من ذلك، بوجود السيارة الذكية، قد لا تكون هناك حاجة للملكية للسيارات بشكل فردي بعد اليوم (والسيارة سلعة «غير اقتصادية» البتة، وإن كانت ضرورية، فهي تكلف الكثير ولا تستخدمها الا لنزير يسير من اليوم وتحتاج الى تغييرها بشكل دوري). في المستقبل القريب، قد تكون علاقتك بـ«سيارتك» على شكل «اشتراك»، أو خدمة توصيل، تطلبها حين تحتاجها فحسب، وتنصرف السيارة لوحدها، بعد ذلك، الى خدمة زبائن آخرين (ما يمنع حالة التشارك الكاملة هذه، اليوم، هي الحاجة الدائمة الى سائق بشري في السيارة). هذا يعني أن عدد السيارات التي تسيير في المدينة سيتقلص بشكل دراماتيكي، وتنتفي الحاجة الى مساحات كبيرة لركن ملايين السيارات الهامدة، وقد تصبح الشوارع أقل اتساعاً، ونستعيد قسماً منها لصالح الأرصفة وطرقات المشاة...

الأّن هذا المستقبل، يقول تقرير لـ«بلومبرغ»، يعني أيضاً أنّ مبيعات السيارات ستتخفّف، وأن الشركات الصانعة للسيارات الكبرى، حتى لو استمرت في عصر السيارة الذكية، قد تصبح مجرد «مزوّج» هامشي للهيكل والحرك، فيما القيمة الحقيقية للسيارة تكمن في التكنولوجيا وجملة البرامج التي توجهها، وستحصّد هذه القيمة المضافة شركات التصميم كـ«غوغل» وغيرها (للمقارنة، نُشر تحقيق منذ سنوات يفيد بأن أكثر من ثلثي ثمن الـ«آيباد» الذي يشتريه المستهلك يذهب مقابل لـ«التصميم والتسويق»، ويعود الى شركة «آبل»، فيما كلفة صناعة الجهاز نفسه، وثمان قطعه وتجميعها، وبدل اليد العاملة، لا تشكل كلّها مجتمعة أكثر من ثلث السعر).

عام 2013، حين كانت سيارات «غوغل» الذكية قد قادت نفسها بنفسها لأكثر من نصف مليون ميل، وأصبح أحد مهندسي الشركة يستخدمها يومياً للانتقال من منزله في مدينة بيركلي الى عمله في «غوغل» على بعد سبعين كيلومتراً، نشرت مجلة «نيويوركر» تحقيقاً طويلاً عن التقنية وجذورها ورؤاها الأساسيين. خلاصة التحقيق هي أنّ «السيارة الذكية» موجودة ك مفهوم منذ ثلاثينيات القرن العشرين، وقد كان السعي اليها مستمراً، كما أن «أجزاء» من هذه التقنية تدخل السيارات بانتظام منذ السبعينيات (كانظمة التحكم الأوتوماتيكي بالسرعة)، وتوجد منذ التسعينيات سيارة في المانيا تقدر على تتبّع خطوط الطريق وقد سارت لوحدها من المانيا الى الدانمارك. ما استجدّ اليوم، بحسب المجلة، هو أن المهندسين هم في عصر قد «نضجت» فيه كل التقنيات اللازمة لتحقيق السيارة الذكية، من الحواسيب القوية الخفيفة الى المجسات، كالأرارات واللايزر والكاميرات، التي كانت باهظة الثمن أو غير عملية في الماضي القريب، وهي اليوم متوافرة بأسعار متهاودة (جهاز اللايزر الذي يمسح المنطقة حول السيارة، تقول «بلومبرغ»، سعره حالياً 50 ألف دولار، ولكن نسخته الجديدة ستكون بثمانيّة آلاف، وبدلاً من أن يكون بحجم عبوة غاز على سقف السيارة، تمكنت «غوغل» من تصغيره الى درجة دمج عناصره في الهيكل).

بيروي تحقيق «نيويوركر» تفاصيل مثيرة عن تاريخ «السيارة الذكية» والتحديات التقنية التي اكتنفت المشروع (من السهل تسليم 98% من عملية القيادة الى الحاسوب، تقول المجلة، المشكلة التي أعاقت المهندسين هي في ال2% المتبقية: كيف تميز كيبساً عن غرض صلب، أو شجيرة عن حائط، أو حيوان يعبر الطريق عن انسان؟). ولكن جانباً أساسياً من المسألة لا يتمّ المرور عليه إلا لماماً في التقارير التفاؤلية للصحافة. «السيارة الذكية» - كالاترنترنت وشاشة اللمس والحواسوب المحمول - هي أساساً مشروع عسكري، وما سرّع عملية انتاج السيارة في اميركا كان هدفاً وضعه الجيش، عام 1995، بأن تصبح ثلث عرباته القتالية «ذاتية القيادة» بحلول العام 2015. لم يحقق الجيش هدفه، ولكن التمويل الذي استثمر في الأبحاث، والمشاريع المشتركة مع القطاع الخاص، أوصلت التقنية الى مرحلة الاكتمال. أهم حدث في تاريخ السيارة الذكية، تقول «نيويوركر»، كان مسابقة «داربا» (وهي ذراع أبحاث للجيش الأميركي، تختص بتطوير الأسلحة المستقبلية) التي أعلنت، عام 2004، عن وهب مليون دولار كجائزة للفريق العلمي الذي تفوز سيارته الذاتية القيادة بسباق مسافته 200 كيلومتر في كاليفورنيا - في السنة الأولى للمسابقة، لم يجتز أحد خط النهاية، وقد سارت السيارة الفائزة أكثر قليلاً من عشرة كيلومترات قبل أن تنحرف عن الطريق؛ أما في السنة التي بعدها، فقد اجتازته خمس سيارات.

«أبو الياس» يورث نجله من لا يملك لمن لا يسر

بداية حزيران المقبل، يسلم النائب ميشال المر مفاتيح زعامته المنية الى نجله الوزير السابق الياس المر في احتفاله ينظمه في العمارة، بالطريقة نفسها التي يخطط فيها النائب وليد جنبلاط لتوريث ابنه تيمور. وفيما يمكن لجنبلاط الاتكاء على قاعدته الاشتراكية لتنفيذ الأمر، يصعب على ابو الياس توريث الياس نفوذاً لا يملكه وبلديات يدعي التحكم فيها غير أن مجالسها الفعلية بأيدي العونيين. رغم قدرته على «الفوز باتحاد البلديات اعتماداً على «رياسه

الموقف. على المقلب الآخر، الياس المر بعيد عن قوى 8 آذار، رغم نشوء علاقة بينه وبين رئيس كتلة الوفاء للمقاومة النائب محمد رعد، علماً بأنه سبق للابن أن اتهم حزب الله مباشرة بمحاولة اغتياله. إلا أن علامات استفهام تطرح حول قدرته على الفوز بمقعد نيابي، لعدة عوامل، أبرزها افتقاده للشرعية الشعبية وعدم قدرة تيار المستقبل على إقاداته في قضاء المتن حيث النفوذ الأكبر للتيار الوطني الحر.

وبالعودة الى النائب ميشال المر، يصعب للوهلة الأولى عدم تصديق كلامه حول ربحه الثمن، خصوصاً أن لا ردّ رسمياً من التيار الوطني الحر على تصريحاته. إلا أن ما يفترض أخذه في الاعتبار يقود الى مجموعة نقاط رئيسية تصب جميعها في خانة صعوبة توريث ابنه شبكة بلدية لا يسعه شخصياً السيطرة عليها أو إدارتها:

أولاً ضمان المر فوزه برئاسة اتحاد بلديات المتن الشمالي بـ17 صوتاً أو أكثر لا يعني قطعاً أن رؤساء البلديات الذين سيصوّتون له في جيبه. فهؤلاء يهبونه أصواتهم بسبب سياسة العصا والجزرة القديمة التي مكنت المر من إمساحهم من الخاصرة التي تؤلمهم، لسبب وحيد هو سيطرته على الاتحاد منذ عام 1998 وحرصه على عدم تغيير الرئيس لضمان أصواتهم. ولكن، في الواقع، لم يعد المر زعيمهم الأوحده، وكان لافتاً طرفها لأحد الصحافيين القواتيين عقب عدم التزامه بهذا

رلى إبراهيم

يستعد وزير الداخلية السابق ورئيس «مؤسسة الإنتربول لعالم أكثر أماناً» الياس المر، مطلع الشهر المقبل، لتسلم مقاليد الزعامة المتنتية من والده النائب ميشال المر، في مهرجان كبير ينظم داخل عمارة شلهوب في بلدة الزلقا في المتن الشمالي. لا يمكن الفصل بين هذا الحدث وبين تعمّد المر الأب التجوال شخصياً الأحد الماضي، للمرة الأولى منذ أعوام، في جلّ الديب وانظلياس وضميه، وحرصه ثانياً على الظهور فجأة في أكثر من وسيلة إعلامية بعد غياب طويل للمبالغة في ربحه المتني والتباهي بإمساحه بـ40 بلدية متنتية من أصل 55. يريد المر تنصيب نفسه زعيماً على القضاء قبيل توريث ابنه ما لا يملكه أصلاً؛ ويختلف وضع أبو الياس عن الياس في هذا السياق سياسياً، المر الأب أقرب الى قوى 8 آذار، نظراً الى محافظته على علاقة متينة برئيس مجلس النواب نبيه بري وحزب الطاشناق، وعبر الأخير بحزب الله. أما الياس فمحسوب على قوى 14 آذار، وتيار المستقبل تحديداً. ويظهر ذلك جلياً من خلال جريدة «الجمهورية» التي يملكها والتي تبنت سليمان فرنجية وبدات حملة للدفاع عنه منذ تبناه رئيس الحكومة السابق سعد الحريري مرشحاً الى رئاسة الجمهورية. وكان لافتاً طرفها لأحد الصحافيين القواتيين عقب عدم التزامه بهذا

التغيير بيد الشباب

النتيجة ربحا اضافيا في رصيد رئيس جهاز التواصل في القوات اللبنانية ملحم رياشي نظرا الى أنّ الخنشارة مسقط رأسه لو أنه لم يختر الظهور في الصورة الا عند فوز اللانحة بدعم النائب ميشال المر (أحد أعضاء اللانحة يوسف اميل الرياشي هو نجل رئيس ماكينة المر الانتخابية في البلدة). علما أن رياشي كان يحرص حتى قبيل ساعات قليلة من الانتخابات البلدية على نفي تدخله في هذا الاستحقاق، مؤكدا انه يرفض الاستناد على نتائج هذه الانتخابات لطرق باب الانتخابات النيابية كمرشح توافقي بين القوات والتيار على المقعد الكاثوليكي اليتيم في القضاء. ولا ينفك الرياشي يكرر مقولة ان «من يريد نيابة او وزارة يحصل عليها بجهد لا على حساب أهالي بلده».

رغم سقوط لائحة التيار البلدية وخرقتها اللانحة المنافسة بثلاثة أعضاء. وفي بيت شباب، تمكنت المحامية ميريام جبر ومجموعة من الشباب من اطلاق رئيس البلدية القومي - المرّي المتجذر فيها منذ 18 سنة وكادت تخرقه. علما أن جبر كانت مدعومة جزئياً من التيار الوطني الحر في مواجهة الرئيس المدعوم من محادل الأحزاب.

وعلى المقلب الآخر، التقط حزب القوات رسالة الحراك المدني ومزاج أهالي بيروت الذين اقترحوا للانحة «بيروت مدينتي». فآثر تبني لائحة شباب الخنشارة (شكل القواتيون لائحة منافسة لهؤلاء الشباب في العام 2010) التي استطاعت كسر عرف ضرورة وصول رئيس من عائلة سماحة الى الرئاسة، عبر وصول أسعد رياشي ولائحته كاملة. وكانت

الجولة في مختلف بلدات المتن تؤكد بما لا لبس فيه أن انقسام التيار الوطني الحر أدى به الى خسارة بلديات كان من الممكن الفوز بها كاملة بسهولة، لو لم تتشرذم القاعدة العونية على لائحتين أو أكثر، كما في سن الفيل وجل الديب وانظلياس وبصاليم. فيما الخلاصة الأخرى أن التيار خسر الكثير من البلديات التي شكّل فيها لوائح مشتركة مع القوات اللبنانية. من جهة أخرى، أثبت الشباب أنهم الأكثر قدرة على التغيير متى أرادوا، وأن القاعدة الشعبية تتعاطف معهم، وفوز المرشح العوني الشاب زياد عطية في عضوية مجلس بلدية جل الديب البلدي بشكل منفرد وبنحو 25% من أصوات البلدة أبرز مثال على ذلك. يتبعه فوز منسق جل الديب في التيار طارق حجل بالمختره بفارق 400 صوت