العرب
الإثنين 2021/05/17
السنة 43 العدد 12061

بيكالا بايك.. عجلات النقل النظيف تجوب مراكش القديمة

مشروع لمقاومة التلوّث المروري وخلق فرص لتعليم الشباب وتشغيلهم

في الوقت الذي يزداد فيه شح الوقود الأحفوري وتتصاعد أسعاره وما يخلفه من تلوث بيئي خانق، تظهر مبادرات ذاتية لترسيخ تقليد النقل النظيف ونشرها داخل المجتمعات، كما فعلت الشابة الهولندية المقيمة في مراكش، والتي أقامت مشروعا للنقل بالدراجات الهوائية في المدينة الحمراء يستقطب الشباب خاصة ويوفر لهم مجالا للتعليم والتشغيل.

مراكش - في قلب المدينة العتيقة لمراكش، استفاد مستودع قديم للبلدية من أشغال تهيئة وصيانة، بمبادرة من شابة هولندية، على رأس فريق شاب يتّقد حيوية، استطاعت أن تغيّر من ملامح هذا الفضاء إلى ورشة لإصلاح الدراجات، عبر إطلاق مبادرة "بيكالا بايك"، باعتبارها خطوة غير مسبوقة لجعل الدراجة وسيلة نقل في خدمة التنمية والاقتصاد النظيف.

واستقرت هذه الفكرة عند الشابة الهولندية كانتال باكر خلال مقامها في مراكش سنة 2014، عندما اختارت استخدام الدراجة الهوائية لمختلف تنقلاتها بمختلف أرجاء المدينة الحمراء.

وتتذكر مؤسسة المنظمة غير الحكومية "بيكالا بايك" بفرح وفخر، "التجربة الجميلة والمليئة بذكريات أجمل، تمكنت من خلالها أن أكتشف سحر أزقة مراكش، وأتقاسم هذه التجربة".

وهكذا، تم إطلاق برنامج سنة 2016 بمبادرة شخصية من الفتاة الهولندية الشابة، التي قالت في حديث لوكالة المغرب العربي للأنباء، إنها "جلبت معها دراجتها الخاصة واستثمرت مالها الخاص، شغفا واقتناعا راسخا منها بأن من مؤهلات النهوض الاستخدام المتزايد للدراجات بمراكش".

> **جمعية بيكالا بايك سهرت على تكوين 30 شابا ليصبحوا مسيّرين وتقنيين وناقلين، ومرافقين للسياح عبر الدراجات**

وتابعت أن الدراجة الهوائية، كوسيلة نقل يكثر استعمالها بمراكش، تحمل حلولا إيجابية للمجتمع المحلي، والبيئة والتنقل المستدام.

وأوضحت باكر أن الورشة المعدة لإعادة تزيين الدراجات، استطاعت منذ تاريخ افتتاحها من استقبال حوالي ثلاثين شابا جاؤوا للعمل بها، قصد خلق فرص كبيرة أمام التعليم والتشغيل، مبرزة أن الطموح يتمثل في التوصل إلى تحسين التنقل المستدام، وحماية مركز المدينة التاريخي من التلوث المروري وتقوية الوعي بضرورة المحافظة على البيئة.

وأشارت الناشطة باكر، وهي محاطة بنهيلة وأمينة وعصام، ضمن شباب مراكشي اشتغل على هذا المشروع منذ بداياته، إلى أن "بيكالا بايك" تعدّ "فضاء مهنيا" يمكّن الشباب من تطوير خبراتهم والحصول على عملهم الأول.

واستهل عصام وأمينة ونهيلة مسيرتهم داخل بيكالا بايك، بصفتهم مرافقين للسياح خلال جولاتهم بالدراجة في المدينة الحمراء.

وتمكن هؤلاء الشباب رويدا رويدا من تطوير كفاءاتهم ليصبحوا مسيرين داخل المشروع. وأوضحت السيدة باكر أن "داخل مشروع بيكالا، الكل يشتغل لتطوير كفاءاته، وبفضل الأنشطة التجارية، نقوم بمساعدة أشخاص آخرين بالمجتمع"، مؤكدة أن "داخل بيكالا بايك تصبح الدراجة وسيلة لخلق تحرك إيجابي والمساهمة في التنمية الاجتماعية".

وفي هذا الصدد، سهرت جمعية بيكالا بايك على تكوين 30 شابا ليصبحوا مسيرين وتقنيين وناقلين (التوصيل الأخضر)، ومرافقين للسياح عبر الدراجات.

ويهم هذا التكوين المؤطر من قبل مهنيين محليين ودوليين، تقنيات على صلة بالدراجات، إلى جانب تقوية الكفاءات الشخصية (التطوير الشخصي)، والنهوض بالعمل المقاولاتي لدى الشباب، وبرمجة حصص في اللغة الإنجليزية والاقتصاد.

وبخصوص الخدمات الإيكو-سياحية، توقفت باكر عند مشروع عزيز على قلبها "بيكالا بيناتنا" (دراجة بيننا)، مذكرة بأن هذا المشروع الذي تم إطلاقه بشراكة مع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية وجماعة مراكش وجماعة المشور القصبة وجمعية الأطلس الكبير، يهدف إلى خلق مواطن التشغيل لفائدة الشباب وتشجيع السياحة الإيكولوجية بمراكش.

وبفضل الشباب الذين طوروا كفاءاتهم داخل مشروع "بيكالا بيناتنا"، تمنح الجمعية حوالي 15 فرصة للتدريب سنويا، ما يمكن الشباب المغربي والأجنبي من تطوير وتوطيد تجاربه المهنية.

مسالك ضيقة لا تتسع إلا للدراجات

من جهة أخرى، قدم شباب بيكالا بايك دروسا تمهيدية في الدراجة لفائدة أزيد من 250 فتاة وامرأة بمراكش، مع تشجيعهن على استخدام هذه الوسيلة للتنقل الآمن والمؤمن والصديق للبيئة، مع تلقينهن بعضا من قواعد مدوّنة السير.

وفي نفس المنحى، واعتبارا لمهمة التحسيس التي تضطلع بها، نظمت بيكالا بايك ورشات مخصصة للسلامة المرورية لأزيد من ألفي طفل.

وأشادت مؤسسة الجمعية بتنوع فريق بيكالا بايك والمستفيدين، "أنا متأثرة لرؤية هذا التنوع يشتغل جنبا إلى جنب، في تلاحم وانسجام إيجابي لتحقيق الأهداف: شباب يغادر مقاعد الدراسة، وشابات من الجامعة، وأجانب، وخبراء العالم القروي، وأميون (في طور تعلم اللغة العربية) وأطفال الأحياء ...".

ومن أجل إنجاح هذه المبادرات، اعتمدت بيكالا بايك على شراكات "مع القطاع العام والخاص من أجل توسيع أثرها والحصول على دعم للتوطين على الصعيد الوطني، بفضل تعاون مع الحكومة متمثلة في السلطات المحلية والوزارات".

فسحة ومتعة

وبالقطاع الخاص، يبحث هذا المشروع عن نوعين اثنين من التعاون، الأول تجاري (المقاولات الراغبة في استخدام الدراجات ضمن خدمات التوصيل، السياحة الإيكولوجية أو كراء الدراجات) والثاني اجتماعي (المنح والدعم).

وأوضحت باكر أن "مؤهلات كبيرة تنتظر التنقل وتعبئة الشباب في المدن الكبرى، حيث تشتغل الجمعية حاليا على تصور دراجة طلابية"، مضيفة أن "الشباب يشتغلون لتوسيع خدمة التوصيل بالدراجة، إذ يتعلق الأمر بمشروع كبير بالفضاء العمومي، إلى جانب حملة وطنية حول السلامة المرورية".

وخلصت الناشطة الهولندية بنبرة يعلوها الشغف والأمل، إلى أن "هناك طموحات كبيرة وطاقات متعددة (...) ندعو الجميع إلى تقاسم التاريخ والانخراط في مشروع استخدام الدراجة لنمط حياة صحي، بهدف خلق مدن مندمجة ومستدامة".

سيارة بالطاقة الشمسية مستقبل النقل الأخضر في أفريقيا

برشلونة (إسبانيا) - مع زيادة انبعاث الغازات الملوثة الناتجة عن وسائل النقل في قارة أفريقيا، قال باحثون إن الحكومات في حاجة إلى إيجاد طرق لتشجيع التحول إلى مركبات كهربائية أكثر ملاءمة ومحافظة على البيئة، خاصة بين الحافلات الصغيرة وسيارات الأجرة النارية التي تهيمن على وسائل النقل في العديد من المدن.

ومن الأمور التي يمكن أن تسلط الضوء على استفادة القارة الأفريقية من السيارات الكهربائية، التكلفة المتزايدة للنفط بمرور الزمن، حيث تتبع هذه التكلفة مسارا تصاعديا.

وتعمل حوالي 90 في المئة من وسائل النقل في أفريقيا على الطرقات البرية، ما يؤدي إلى اعتماد واضح على الوقود الأحفوري، وبالتالي تفاقم مشكلات التلوث داخل القارة.

ويعني التحول نحو السيارات الكهربائية إعفاء للقارة من الاعتماد الاضطراري على النقل بالوقود الأحفوري.

ومن شأن تبني السيارات الكهربائية كذلك بدرجة أكبر أن يزيد من جودة الهواء، وبالتالي خفض انبعاثات الغاز الحرارية، وهو تحول قد يرفع متوسط العمر المتوقع "المنخفض نسبيا" للمواطن الأفريقي.

وقال الباحثون في تعليق نُشر في المجلة الإلكترونية "نيتشورسيستنيبيلتي"، إن الاستثمار في توليد المزيد من الكهرباء التي تعمل بالطاقة الشمسية لشحن السيارات الكهربائية يمكن أن يشجع على استخدامها، ويقلل التلوث ويخفض التكاليف للركاب، ويساعد على استقرار أنظمة الطاقة غير الملوثة.

لكنهم أضافوا، أن معظم الحكومات الأفريقية تفتقر إلى البيانات الخاصة بأنظمة النقل الجماعي التي يديرها القطاع الخاص اللازمة لإثبات أهمية المؤسسات المالية وبنوك التنمية في استثمار الأموال في بناء البنية التحتية للشحن الكهربائي.

> **90**
> **في المئة من وسائل النقل تعمل على الطرقات البرية وتعتمد على الوقود الأحفوري**

ووصفت المؤلفة المشاركة كاثرين كوليت، وهي زميلة في برنامج أكسفورد مارتن حول تكامل الطاقة المتجددة، المشكلة بأنها يصعب تحديد المتسبب الأول فيها.

وقالت في بيان، "لا أحد يرغب في الاستثمار في شحن السيارات الكهربائية قبل أن يكون هناك ما يكفي من المركبات الكهربائية لجعلها مربحة. ولا أحد يريد شراء سيارة كهربائية لا يستطيع شحنها".

وتعاني معظم الدول الأفريقية من انقطاع مستمر للكهرباء، وعدم وجود الكهرباء أصلا في عدة مناطق. كما أن الطرقات في حالة يرثى لها. والأمر أكثر سوءا في المدن الأفريقية الضخمة -مثل لاغوس في نيجيريا- حيث الازدحام الشديد، إضافة إلى الفساد الإداري الذي يزيد الأمر سوءا.

ولاحظ باحثو جامعة أكسفورد أنه في عام 2018، ساهم انبعاث ثاني أكسيد الكربون من أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى بنسبة 2.3 في المئة فقط من الانبعاثات العالمية. وأقل من 12 في المئة من تلك الانبعاثات الأفريقية جاءت من وسائل النقل.

لكن، مع تزايد عدد السكان، وتسارع الهجرة إلى المدن من المناطق الريفية وتوسع الطبقة الوسطى في القارة، سيزداد الطلب على النقل البري في المنطقة.

وجاء في التعليق "ما لم يكن هناك تعطيل للعمل كالمعتاد، فإن الانبعاثات ذات الصلة ستزداد أيضا"، داعيا إلى "اتخاذ إجراءات عاجلة" لإيجاد طرق لإزالة الكربون عن النقل في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى.

وأشار الباحثون إلى أن انبعاثات النقل في أفريقيا زادت بنسبة 84 في المئة بين عامي 2010 و2016، مستشهدين ببيانات من الشراكة البلجيكية بشأن النقل المستدام منخفض الكربون.

من كينيا إلى جنوب أفريقيا، حيث تكون ملكية السيارات العائلية الخاصة ووسائل النقل العام الرسمية محدودة، تتم غالبية الرحلات الحضرية باستخدام وسائل النقل الخاصة غير الرسمية والتي غالبا ما تكون حافلات صغيرة قديمة ومستوردة مستعملة أو مركبات ذات عجلتين وثلاث عجلات.

وجاء في البيان أن السائقين في الغالب لا يتبعون طرقا رسمية وثابتة والعديد من المركبات غير مسجلة بشكل صحيح، مما يؤدي إلى ضعف التوثيق للأنظمة و"نقص حاد" في البيانات.

في الوقت نفسه، تتمتع العديد من المناطق الفقيرة بإمكانية محدودة للحصول على الكهرباء أو تعاني من انقطاع التيار الكهربائي المتكرر في الشبكة، مما يجعل شحن السيارة الكهربائية الموثوق بها تحديا.

وقال الباحثون، إن أفضل حل في العديد من الأماكن هو تركيب ألواح شمسية خارج الشبكة جنبا إلى جنب مع نقاط الشحن، مشيرين إلى وفرة أشعة الشمس في أفريقيا والحاجة إلى الحد من انبعاثات الاحتباس الحراري وانخفاض أسعار التكنولوجيا.

كما أوصوا بالتسجيل الإلزامي للمركبة والتأمين، إلى جانب تتبع نظام تحديد المواقع العالمي لمشغلي النقل غير الرسميين.

كما يجب على الحكومات تعزيز استخدام المدفوعات غير النقدية وتطبيقات الأجهزة المحمولة لتتبع سلوك مستخدمي النقل وفهمه بشكل أفضل.

وأضاف الباحثون، أن مثل هذه التغييرات ستولد بيانات لإظهار حجم السوق والفرص التجارية لشركات الكهرباء ومصنعي السيارات الكهربائية والشركات الأخرى التي يمكنها، على سبيل المثال، تعديل المركبات الحالية بالبطاريات.

وقالت المؤلفة المشاركة ستيفاني هيرمر من جامعة أكسفورد للطاقة في جامعة أكسفورد، "إن الهواء النظيف والنقل الأرخص والوصول المستقر إلى الكهرباء في متناول يد أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، نحتاج فقط إلى تعبئة البيانات والاستثمار لتحقيق ذلك".

يذكر أن هناك محاولات لصناعة سيارات كهربائية في بعض الدول الأفريقية مثل نيجيريا وأوغندا بفضل جهود طلبة كليات الهندسة، لكن هذه السيارات لم ترتق إلى مستوى ابتكارات هيونداي وكيا وهوندا ونيسان وتسلا وجاغوار وبي أم دبليو، لكنها لا تزال محاولات مثيرة للإعجاب في دول تعاني من انتكاسات اقتصادية واجتماعية.

المستحيل اليوم يصبح ممكنا غدا