



Epreuve de Langue Vivante A

Durée 3 h

Si, au cours de l'épreuve, un candidat repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, d'une part il le signale au chef de salle, d'autre part il le signale sur sa copie et poursuit sa composition en indiquant les raisons des initiatives qu'il est amené à prendre.

Pour cette épreuve, l'usage des machines (calculatrices, traductrices, ...) et de dictionnaires est interdit.

CONSIGNES :

- Composer lisiblement sur les copies avec un stylo à bille à encre foncée : bleue ou noire.
- L'usage de stylo à friction, stylo plume, stylo feutre, liquide de correction et dérouleur de ruban correcteur est interdit.
- Remplir sur chaque copie en MAJUSCULES toutes vos informations d'identification : nom, prénom, numéro inscription, date de naissance, le libellé du concours, le libellé de l'épreuve et la session.
- Une feuille dont l'entête n'a pas été intégralement renseignée, ne sera pas prise en compte.
- Il est interdit aux candidats de signer leur composition ou d'y mettre un signe quelconque pouvant indiquer sa provenance.
- Les candidats qui ne composeraient pas dans la langue choisie au moment de leur inscription se verront attribuer la note zéro.

Les différents sujets sous forme d'un fascicule sont présentés de la manière suivante :

Pages 2 à 6	Allemand
Pages 7 à 12	Anglais
Pages 13 à 17	Arabe
Pages 18 à 23	Espagnol
Pages 24 à 29	Italien

ALLEMAND

En vous appuyant *uniquement* sur les documents du dossier thématique qui vous est proposé, vous rédigerez une synthèse répondant à la question suivante :

Morgen, eine Welt ohne Autos?

Votre synthèse comportera entre 450 et 500 mots et sera précédée d'un titre. Le nombre de mots rédigés (titre inclus) devra être indiqué à la fin de votre copie.

Liste des documents :

1. CES Las Vegas - Lufttaxis und Elektro-Träume: Was Autobauer an der Elektronikmesse bieten, CASH
2. Beim Stau ist Hamburg spitze, Tagesschau.de
3. Warum du mit Elektroautos nicht die Welt rettest, Ze.tt
4. Smart bewirbt "letzte Benziner" – ab 2020 nur noch elektrisch, Blog Mercedes-Benz-passion.com, Werbung
5. Einkaufen ohne ein Auto? Na klar!, Ich lebe Grün

Document 1

CES Las Vegas - Lufttaxis und Elektro-Träume: Was Autobauer an der Elektronikmesse bieten.

Hyundai plant Uber-Flugtaxis, Mercedes träumt von Kompost-Batterien, Sony verblüfft: Die Auto-Highlights an der Elektronikmesse CES (Consumer Electronics Show).

08.01.2020 Von Henning Hölder, Las Vegas, CASH

Als Partner für sein Flugtaxi-Projekt suchte sich Hyundai keinen geringeren als Uber aus. Zusammen mit dem Fahrdienstleister aus San Francisco kündigte man an, die Vision eines Flugtaxis bald Wirklichkeit werden zu lassen. Das Projekt klingt dabei schon erstaunlich konkret. Das Flugzeug mit dem Namen S-A1 soll bis zu 4 Passagiere befördern und bei einer Reishöhe zwischen 300 und 600 Metern eine Geschwindigkeit von 290 Stundenkilometern erreichen. Der Akku soll bis zu 100 Kilometer halten – bei einer Ladezeit von lediglich 5 bis 7 Minuten.

Uber-Flugtaxis von Hyundai

Dass Uber Partnerschaften mit Aerospace-Projekten eingeht, ist an sich nichts Neues. Die Kalifornier haben bereits ähnliche Projekte am Laufen mit Luftfahrtsherstellern wie Boeing, Bell oder Embraer. Doch laut den Beteiligten ist diese Partnerschaft anders. "Hyundai ist unser erster Partner, der Erfahrung darin hat, Passagierfahrzeuge in hoher Stückzahl zu produzieren", sagte Eric Allison, Chef des Projekts Uber Elevate, auf der CES-Bühne von Hyundai.

Daher sei er überzeugt, dass es mit Hyundai möglich sei, Taxi-Flüge für die breite Masse erschwinglich zu machen. Einen genauen Zeitpunkt für die ersten Flüge nannten Hyundai und Uber nicht. Ohnehin sind, was Flugtaxi-Visionen angeht, noch viele rechtliche Fragen offen – Stichwort regulierter Luftraum.

Doch wie weit ist die Branche in technischer Hinsicht? "Vor etwa hundert Jahren flog das erste Flugzeug mit Autopiloten. Seit 1968 gibt es Flugzeuge, die autonom landen. Seit geraumer Zeit kennen wir autonom fliegende Drohnen", sagt Pedro Pacheco vom IT-Analysehaus Gartner. Will heissen: Die Technik wäre eigentlich da. "Technisch gesehen sind Flugtaxis eine viel einfachere Angelegenheit als Autonomes Fahren", so der Experte.

Im Strassenverkehr gebe es ständig wechselnde Bedingungen, in der Luft gebe es im Wesentlichen nichts anderes als die Luft selbst.

Und die Konkurrenz? Im Hinblick darauf, dass Daimler-Chef Källenius fliegende Autos noch als keine Option ansieht, entbehrt es nicht einer gewissen Ironie, dass seine in Las Vegas vorgestellten Pläne weitaus futuristischer wirken. Mit der "Vision AVTR" stellt Mercedes-Benz sein Konzept eines komplett aus nachhaltigen Materialien gebauten Autos vor. Selbst die Batterie soll organisch und metallfrei sein und auf der Basis von Wasser betrieben werden – zumindest in der Vision der Entwickler.

Das Konzept wurde zusammen entwickelt mit den Machern des Science-Fiction-Films "Avatar" von Regisseur James Cameron, der sich persönlich die Ehre gab, auf der Mercedes-Bühne neben CEO Källenius für das Projekt zu werben. Wann genau das Auto der Zukunft Realität werden könnte, ist indes völlig unklar. Dafür macht Källenius ein grosses Versprechen: "Bis 2039 wollen wir unsere Neuwagenflotte komplett CO2-neutral machen."

Während Flugtaxi-Projekte und Daimlers Avatar-Auto-Gedankenspiele eher noch nach Zukunftsmusik klingen, werden auf der CES beim Thema Elektroauto weitere Fakten geschaffen. Der chinesische Elektroautohersteller Byton stellte seine Serienversion seines ersten Batterie-SUVs vor.

Document 2

Beim Stau ist Hamburg spitze

29.01.2020, Tagesschau.de

Das Gefühl, mehr zu stehen als zu fahren, kennen viele Autofahrer in Großstädten nur zu gut. Eine aktuelle Studie zeigt, wie sehr der Verkehr zunimmt. Am schlimmsten ist es in Hamburg.

Autofahrer stehen in deutschen Städten immer länger im Stau. Das zeigt eine Analyse des Kartierungsspezialisten TomTom. Die Verkehrsexperten nennen vor allem einen Grund: Die Zunahme des Verkehrs stehe im Zusammenhang mit der wachsenden Einwohnerzahl in den Ballungszentren.

Für den "TomTom Traffic Index" 2019 wurden die Daten von Smartphones und fest verbauten Navigationssystemen für 416 Städte weltweit ausgewertet. Deutsche Stauhauptstadt war wie im Vorjahr Hamburg, gefolgt von Berlin, Wiesbaden, München, Nürnberg und Stuttgart. Das sind die Städte in Deutschland, in denen Autofahrer die meiste Zeit durch Verkehrsbehinderungen verlieren.

Morgens und abends ist Geduld gefragt

TomTom gibt die Verzögerungen mit Prozentzahlen an. Sie zeigen die zusätzliche Fahrtzeit; Vergleichswert ist die Fahrtzeit bei freiem Verkehrsfluss. Dauert zum Beispiel eine Fahrt ohne Behinderungen zehn Minuten und das Stauniveau wird mit 50 Prozent angegeben, waren für die Strecke tatsächlich also 15 Minuten nötig.

Beim Spitzenreiter Hamburg dauern Fahrten im Schnitt 34 Prozent länger. Heraus stechen nach Angaben von TomTom die Stauspitzen am Morgen und am Abend, wenn die vielen Pendler zur Arbeit in die Stadt und wieder zurück fahren. Morgens liegt das Stauniveau bei 54 Prozent, abends sogar bei 61.

Wiesbaden verzeichnete stärksten Zuwachs

"Viele Pendler wählen trotz zahlreicher alternativer Verkehrsangebote weiterhin das Auto, um in die Arbeit zu gelangen", heißt es in der Analyse. Hauptursache für das hohe Verkehrsaufkommen sei, dass in vielen Regionen das Auto nach wie vor das beliebteste Fortbewegungsmittel darstelle.

Den stärksten Zuwachs im Ranking hatte Wiesbaden mit einem Plus von acht Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr. Bremen gehörte mit einem Minus von drei Prozentpunkten zu den wenigen deutschen Städten, in denen der Verkehr 2019 etwas flüssiger lief als im Vorjahr.

Immer mehr Autos zugelassen

Nach Angaben des Kraftfahrzeugbundesamtes gab es in Deutschland 2019 fast 47,1 Millionen zugelassene Autos - rund eine halbe Million Fahrzeuge mehr als im Jahr 2018. TomTom sieht darin ein Problem:

"Dementsprechend eng wird es auf den Straßen, die weder für eine so hohe Anzahl an Fahrzeugen konzipiert wurden noch für die Größe der Fahrzeuge, die ebenfalls stetig zunimmt."

Im Gegensatz zur Zahl der Fahrzeuge sei es bei der bestehenden Infrastruktur kaum mehr möglich, diese sinnvoll zu erweitern. Um eine Trendwende im Verkehr zu schaffen, müsse die Zahl der Fahrzeuge signifikant reduziert werden. Zum Beispiel durch eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs.

Einen kleinen Trost für Autofahrer in Deutschland gibt es aber doch: Im internationalen Vergleich stehen sie nicht besonders lange im Stau. Für Bangalore in Indien berechnete TomTom in der abendlichen Rush Hour einen Wert von 115 Prozent.

Document 3

Warum du mit Elektroautos nicht die Welt rettest

Anja Reumschüssel, 30. August 2019, Ze.tt

Autos sind schlecht für die Umwelt, das Klima und unsere Mitmenschen – weiß jede*r. Trotzdem sind wir zu faul zum Laufen oder Radfahren. Nun sollen es Elektroautos richten.

Stell dich mal hinter ein Elektroauto, dessen Motor läuft, und atme tief ein. Wenn nicht gerade ein Benziner oder Dieselauto vorbeifährt, riechst du: nichts. Jedenfalls keine Abgase. Ungesund ist es auch nicht. Kein Auspuff, kein Gestank, ein sauberes Gefährt, dieses E-Auto. Klingt nach der perfekten Alternative für einen unserer schlimmsten Klimakiller: das Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.

Denn die 18 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland, die der Verkehr ausmacht, werden fast ausschließlich vom Straßenverkehr verursacht. So denkt offenbar auch die Bundesregierung und wollte eigentlich bis 2020 mindestens eine Million E-Autos auf deutsche Straßen bringen – nur falls du dich gewundert hast, warum gerade in Großstädten auf einmal so viele Ladestationen die wenigen Parkplätze blockieren. Am 1. Januar 2019 waren in Deutschland 83.175 Elektroautos zugelassen. Nun sollen es bis 2022 eine Million werden. Super.

Bringt uns das wirklich weiter? Wie klimaschonend und umweltfreundlich ist denn so ein E-Auto? Ja, sie stoßen beim Fahren kein CO₂ aus, jenes Treibhausgas, das hauptverantwortlich für die Klimakatastrophe ist. Das war es aber schon.

Der Strom, mit dem E-Autos fahren, muss ja irgendwo hergestellt werden. Weil unser Strom nur zu 38 Prozent aus erneuerbaren Quellen stammt, also noch immer hauptsächlich aus Kohle gemacht ist, verlagern Elektroautos das Problem nur. Sie verschmutzen die Luft zwar nicht auf der Straße, dafür irgendwo außerhalb der Städte, wo die Kohlekraftwerke stehen. Hilft dem Klima jetzt auch nur bedingt.

Und: Beim Bremsen verursachen sie Feinstaub wie jedes andere Auto auch. Die winzigen Partikel können über unsere Atemwege bis in die Lungenbläschen und den Blutkreislauf vordringen und dort Krebs, Herz-Kreislauferkrankungen und andere unschöne Folgen haben. Bei Pflanzen lagert sich Feinstaub auf den Blättern ab und entzieht ihnen Feuchtigkeit. Damit sind sie Wassermangel und Dürre schutzloser ausgeliefert.

Autos – egal ob Elektro, Benzin oder Diesel – schaden Umwelt und Klima nicht nur durch Emissionen, Feinstaub und Abrieb beim Bremsen. Wie klimafreundlich ein Produkt ist, zeigt sich erst, wenn man den gesamten Schaden von der Herstellung bis zur Entsorgung anschaut. Und da schneiden E-Autos auch nicht gut ab.

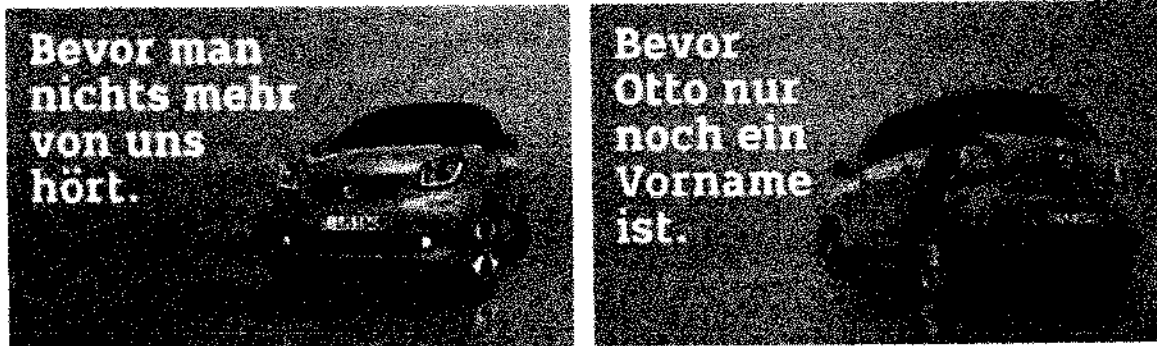
Wenn ein E-Auto keine Abgase ausstößt, woher kommt dann die schlechte CO₂-Bilanz?

Auch Elektroautos sind aus Stahl und Kunststoff gebaut, da fällt natürlich schon eine Menge CO₂ und Feinstaub an. Besonders umweltschädlich ist aber die Produktion der Batterie, allein dabei verursacht ein E-Auto schon mehr Feinstaub als ein Verbrenner. Einziger Pluspunkt: Der Feinstaub, der bei der Batterieherstellung entsteht, belastet nicht die Bewohner*innen der Städte, die Fabriken stehen ja meistens außerhalb. In der Natur.

Außerdem sind für die Batterien einige Rohstoffe wie Lithium, Kobalt und Grafit nötig. Um sie abzubauen, werden Wälder gerodet und Tiere vertrieben, die Erde aufgerissen und Unmengen an Wasser verbraucht.

Document 4

Die letzten Benziner: smart fortwo und smart forfour.



„Smart bewirbt "letzte Benziner" – ab 2020 nur noch elektrisch“, Blog Mercedes-Benz-passion.com, Werbung, 15. November 2018.

Document 5



„Einkaufen ohne ein Auto? Na klar!“, in „Leben-ohne-Auto-mit-Familie-Kind-und-Hund“ - Ich lebe Grün, Ohne Datum

ANGLAIS

En vous appuyant *uniquement* sur les documents du dossier thématique qui vous est proposé, vous rédigerez une synthèse répondant à la question suivante :

Sixty years on, how has space exploration evolved?

Votre synthèse comportera entre 450 et 500 mots et sera précédée d'un titre. Le nombre de mots rédigés (titre inclus) devra être indiqué à la fin de votre copie.

Liste des documents :

1. How Elon Musk's Historic Launch Changes the Future of Space Exploration, *Discover*
2. Space can solve our looming resource crisis – but the space industry itself must be sustainable, *The Conversation*
3. Renewed space rivalry between nations ignores a tradition of cooperation, *The Conversation*
4. Nasa's share of federal expenses and investment in start-up space ventures, *aster.com*
5. Space tourists, Dave Granlund, 2009

Document 1

How Elon Musk's Historic Launch Changes the Future of Space Exploration

Eric Betz, discovermagazine.com, December 10, 2020

Before Gmail, YouTube or Facebook, a starry-eyed rocket startup company announced a fantastical vision: a new age, where private companies send humans into space. And in May 2020, some 18 years after its founding, SpaceX and its CEO, Elon Musk, finally made good on that pledge.

The SpaceX Crew Dragon capsule carried two NASA astronauts to the International Space Station (ISS¹) and brought them back to Earth safely. It was the first time a private spacecraft had carried humans into orbit.

The milestone came just as a [number] of private space companies were beginning to take off. Around the world, other rocket enterprises have followed suit, launching constellations of tiny satellites that will change the way we communicate and observe Earth. Industry experts say private spaceflight has now pushed into a new era, similar to how America's railways opened the West to urban development some 150 years ago.

The year was also a pivotal one for NASA. Crew Dragon's passengers, Doug Hurley and Robert Behnken, became the first U.S. astronauts to launch into orbit from American soil since the space shuttle program ended in 2011. Without a ride of its own, NASA had been paying Russia \$90 million per seat to ferry astronauts to the ISS. A trip on SpaceX's Falcon 9 will cost about half that price, thanks to the company's emphasis on reusable rockets.

That backdrop set the stage for the publicity and feat of engineering this summer. Some 10 million viewers, cooped up at home during the COVID-19 pandemic, watched what NASA dubbed "Launch America."

Crew Dragon was built as part of NASA's Commercial Crew Program, which began under an Obama administration policy. [...] The initiative taps the private sector for transport to and from low-Earth orbit, while NASA focuses its efforts on exploring the solar system. [...] Astronomers say Crew Dragon helped validate the concept of relying on private companies instead of large government programs. The Trump administration, for example, turned to private companies for its Artemis program to put humans back on the moon by 2024. [...]

Boeing also was awarded a contract to help put NASA astronauts on the space station. For years, questions have lingered about whether either company could deliver. In March 2019, after many delays and cancellations, SpaceX finally launched an uncrewed spacecraft to the ISS. The mission went flawlessly, but the capsule exploded months later during a routine test back on Earth. Numerous delays followed.

Then, in December 2019, Boeing's Starliner spacecraft suffered a number of embarrassing software failures during its first uncrewed launch and failed to even reach the space station. [...]

Today, with the successful Crew Dragon flight behind him, Musk has already shifted to the next task. His engineers are pioneering an enormous new spacecraft, called Starship, with a promise to carry passengers to "Earth orbit, the moon, Mars and beyond."

¹ The International Space Station (ISS) is a modular space station (habitable artificial satellite) in low Earth orbit. It is a multinational collaborative project involving five participating space agencies: NASA (United States), Roscosmos (Russia), JAXA (Japan), ESA (Europe), and CSA (Canada). The ownership and use of the space station is established by intergovernmental treaties and agreements. (Wikipedia)

Document 2

Space can solve our looming resource crisis – but the space industry itself must be sustainable

Richard Matthews, *The Conversation*, October 3, 2019

Australia's space industry is set to grow into a multibillion-dollar sector that could provide tens of thousands of jobs and help replenish the dwindling stocks of precious resources on Earth. But to make sure they don't flame out prematurely, space companies need to learn some key lessons about sustainability. [...]

We cannot grow without limit. In 1972, the influential report *The Limits to Growth* argued that if society's growth continued at projected rates, humans would experience a "sudden and uncontrollable decline in both population and industrial capacity" by 2070. Recent research from the University of Melbourne's sustainability institute updated and reinforced these conclusions.

Our insatiable hunger for resources increases as we continue to strive to improve our way of life. But how does our resource use relate to the space industry?

There are two ways we could try to avert this forecast collapse: we could change our behaviour from consumption to conservation, or we could find new sources to replenish our stocks of non-renewable resources. Space presents an opportunity to do the latter.

Asteroids provide an almost limitless opportunity to mine rare earth metals such as gold, cobalt, nickel and platinum, as well as the resources required for the future exploration of our solar system, such as water ice. Water ice is crucial to our further exploration efforts as it can be refined into liquid water, oxygen, and rocket fuel.

But for future space missions to top up our dwindling resources on Earth, our space industries themselves must be sustainable. That means building a sustainable culture in these industries as they grow. [...]

While SpaceX has been innovative in designing ways to travel into space, this innovation has not been for environmental reasons. Instead, the company is focused on bringing down the cost of launches.

SpaceX also relies heavily on government contracts. Its profitability has been questioned by several analysts with the capital being raised through the use of loans and the sale of future tickets in the burgeoning space tourism industry. [...]

SpaceX's culture also rates poorly for sustainability. As at many startups, employees at SpaceX are known to work more than 80 hours a week without taking their mandatory breaks. This problem was the subject of a lawsuit settled in 2017. [...]

Australia is in a unique position. As the newest player in the global space industry, the investment opportunity is big. The federal government predicts that by 2030, the space sector could be a A\$12 billion industry employing 20,000 people.

[The] Australian Space Agency [has] made one thing clear: regulation is coming.

By embedding sustainability principles into emerging space startups, we can avoid the economic cost of having to correct bad behaviours later. [...] To ensure that the space sector can last long enough to provide real benefits for Australia and the world, its defining principle must be sustainability.

Document 3

Renewed space rivalry between nations ignores a tradition of cooperation

Scott Shackelford, *The Conversation*, January 10, 2019

Since the breakup of the Soviet Union space governance has only gotten more complicated due to an increasing number of space powers, both public and private. [...]

The list of leading space powers has expanded beyond the U.S. and Russia to include China, India, Japan and members of the European Space Agency – especially France, Germany and Italy. Each regularly spends over US\$1 billion on their space programs, with estimates of China's space spending surpassing \$8 billion in 2017, though the U.S. continues to spend more than all other nations combined on space related efforts. But space has become important to every nation that relies on everything from weather forecasting to satellite telecommunications. By 2015, the global space industry was worth more than \$320 billion, a figure that is expected to grow to \$1.1 trillion by 2040.

Private companies, such as SpaceX, are working to dramatically lower the cost of launching payloads into low Earth orbit, which has long stood at approximately \$10,000 per pound. Such innovation holds the promise of opening up space to new development. It also raises concerns over the sustainability of space operations.

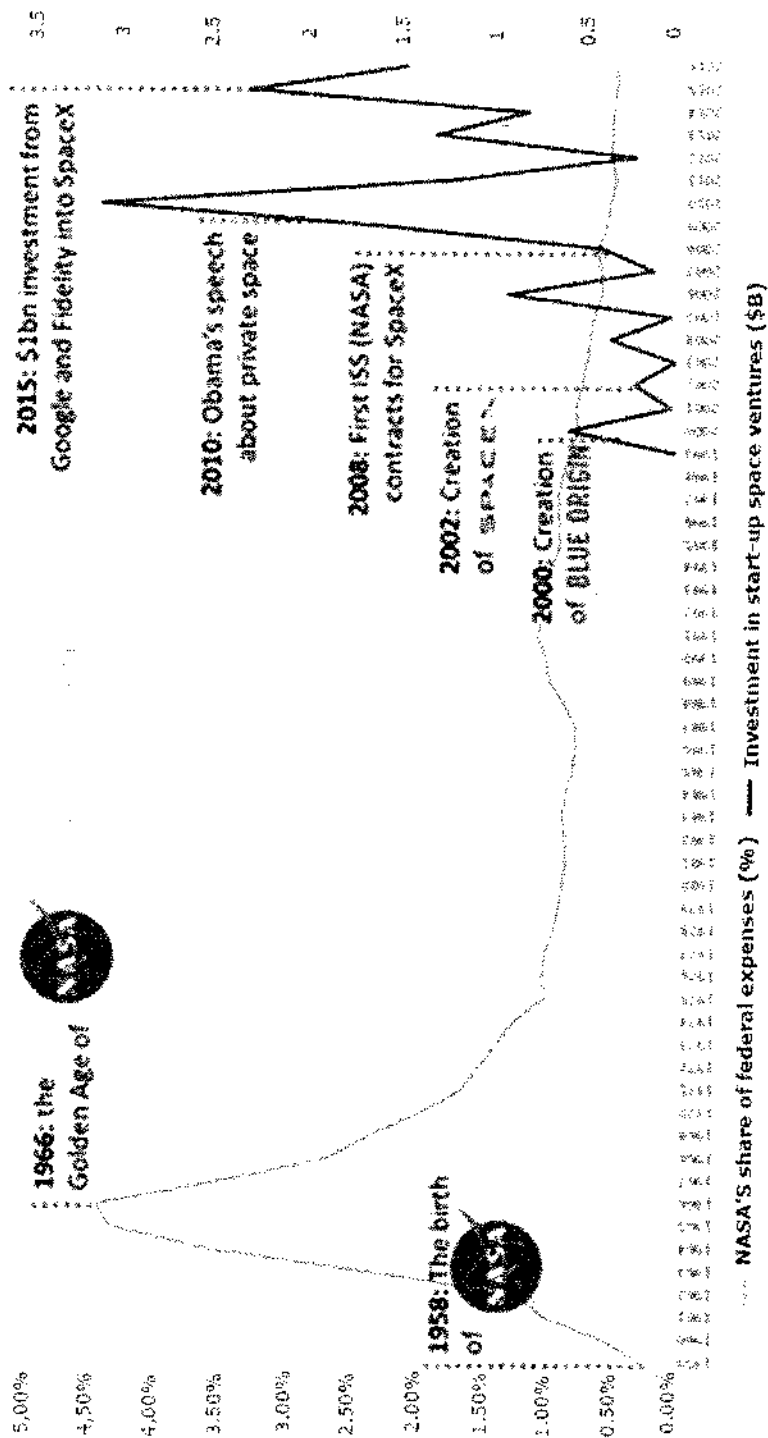
At the same time, the Trump administration's public desire to launch a Space Force has fueled concerns over a new arms race, which, if created, could exacerbate both the issues of space weapons and debris. The two issues are related since the use of weapons in space can increase the amount of debris through fragments from destroyed satellites. For example, China performed a successful anti-satellite test in 2007 that destroyed an aging weather satellite at an altitude of some 500 miles. This single event contributed more than 35,000 pieces of orbital debris boosting the amount of space junk by approximately 25 percent. [...]

The tragedy of the commons scenario refers to the "unconstrained consumption of a shared resource [...] by individuals acting in rational pursuit of their self-interest," according to commons governance expert Brett Frischmann. This can and often does lead to destruction of the resource. Given that space is largely an open-access system, the predictions of the tragedy of the commons are self-evident. Space law expert Robert Bird, has argued that nations treat orbital space as a kind of communal pasture that may be over-exploited and polluted through debris.

But luckily, there is a way out of this scenario besides either nationalization or privatization. [...] In some cases, groups can and do self-organize and cooperate to avoid tragic over exploitation. [...]

Coordination between sovereign nations is possible, as was shown in the golden age of space law [in the 1960s and 1970s]. By finding common ground, including the importance of sustainable development, we can ensure that humanity's development of space is less a race than a peaceful march – not a flags and footprints mission for one nation, but a destination serving the development of science, the economy and the betterment of international relations.

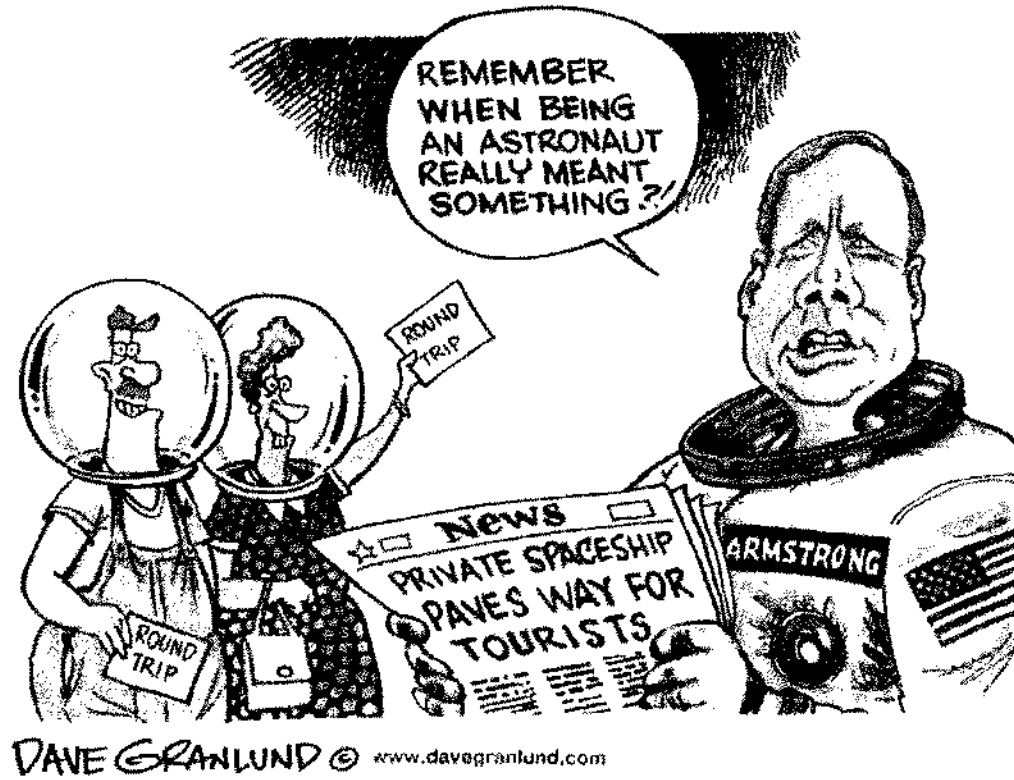
Document 4



Nasa's share of federal expenses (%) and investment in start-up space ventures (\$B), 1959-2016, aster.com, January 2017

On the x-axis: years from 1959 to 2016

Blue Origin is another American privately funded aerospace manufacturer and sub-orbital spaceflight services company, funded by Jeff Bezos, also founder and main shareholder of Amazon. Fidelity is an American multinational financial services corporation, one of the largest asset managers in the world.



"Space tourists", Dave Granlund, 2009

ARABE

En vous appuyant *uniquement* sur les documents du dossier thématique qui vous est proposé, vous rédigerez une synthèse répondant à la question suivante :

كيف يبدو حال الثقافة العربية في الوثائق الخمس المقترحة؟

Votre synthèse sera précédée d'un titre et comportera entre 450 et 500 mots. Le nombre de mots rédigés (titre inclus) devra être indiqué à la fin de votre copie.

Liste des documents :

- 1- الثقافة العربية في بلاد المهجر، بقلم محرر موقع دار الفكر، 22 مايو 2015
- 2- مقارنة في حال الثقافة العربية ومآلها، بقلم معاذ حسن، عن موقع الأوان، 19 يوليو 2008
- 3- الثقافة العربية وتأثيراتها الخارجية، بقلم محمد حياوي، عن موقع العرب، 04 نوفمبر 2018
- 4- المجالات الثقافية العربية... في الرمق الأخير، عن صحيفة الشرق الأوسط، 10 مايو 2016
- 5- في اليوم العالمي للكتاب ... حقيقة أن العربي يقرأ 6 دقائق سنوياً، عن موقع تعز أونلاين، 24 أبريل 2019

الثقافة العربية في بلاد المهجر

بقلم محرر الموقع
عن موقع دار الفكر، 22 مايو 2015

(...) في الأزمنة المعاصرة وخاصة على مدار العقود الخمسة الأخيرة، ازداد «الطلب» في أوساط الجاليات العربية في بلدان المهجر، خصوصاً في البلدان الأوروبية والأمريكية، على المنتجات المتنوعة للثقافة والفنون العربية التي تخرج من المجتمعات العربية على خلفية الرغبة في تحقيق فهم أعمق بهذه الثقافة من جانب عرب المهجر، كما تعاضمت مساهمة تلك الجاليات وتأثيرها في تطور الثقافة العربية من حيث الشكل والمضمون، وذلك من خلال مداخلات أدبية وشعرية ونقدية وفنية متنوعة مثلت من دون شك إضافة على الصعيد النوعي، وليس الكمي فقط، لإبداعات الثقافة العربية عامة. (...)

ومع تصاعد بعض الاتجاهات المعادية للعرب والمسلمين في عدد من المجتمعات التي تقيم فيها جاليات عربية كبيرة، وخاصة على مدار العقود الثلاثة الماضية، بدا الاهتمام بوجود الثقافة العربية في بلدان المهجر واستيعابها للتعطاء الفكري لعرب هذه البلدان مهمة أكثر ضرورة وإلحاحاً. وكان من مظاهر هذا الاهتمام والتفاعل هو المشاركات العربية في معارض الكتب العالمية التي تقام في عواصم أو مدن مهمة في العالم غير العربي، ليس فقط بغرض عرض الإنتاج الفكري للثقافة العربية في صورة كتب ومطبوعات، ولكن أيضاً، وبالدرجة نفسها من الأهمية (...) للتواصل مع عرب المهجر، وكذا التفاعل مع الثقافات الأخرى التي تعرض إنتاجاتها في تلك المعارض. ومن المعارض الدولية المهمة للكتاب في القارة الأوروبية معرض مدينة جنيف الدولي، والذي انتهت دورته الأخيرة منذ أيام. وما يعيننا هنا أن هذا المعرض تميز بأنه شهد للعام الثاني على التوالي جناحاً كبيراً مستقلاً داخل جدرانه باسم «جناح الثقافة العربية»، وكان أكبر مساحة وأكثر زخماً من الجناح الذي كان موجوداً في المعرض نفسه في العام الماضي. (...) لقد نشأت فكرة الجناح من جانب عدد من الفاعليات الثقافية العربية الموجودة في سويسرا، وفي شكل أكثر تحديداً في مدينة جنيف، وكذلك بالتعاون البناء ورد الفعل الإيجابي من جانب حكومة كانتون جنيف، ومن بين تلك الجهات العربية غير الحكومية المتبينة لفكرة «جناح الثقافة العربية» بمعرض جنيف الدولي للكتاب، كان معهد الدراسات العربية والمتوسطية والمكتبة العربية وغيرهما من هيئات نشأت في مراحل تاريخية مختلفة داخل إطار الجالية العربية في سويسرا وبجهود ذاتية لأبناء هذه الجالية، وعبر تعاطف معنوي، بل وأحياناً تعاون تنظيمي ودعم مادي، من جانب قوى من المجتمع المدني السويسري ترى في تعزيز وتمكين التعددية الثقافية واللغوية مصدر ثراء وقوة، وليس سبباً للخوف أو القلق. بينما على الجانب الآخر، يكاد يكون الدعم المقبل من داخل الوطن العربي لهذه الهيئات والمبادرات التي تخرج عنها، مثل «جناح الثقافة العربية» بمعرض جنيف الدولي للكتاب، محدوداً في بعض الأحيان وغائباً في أحيان أخرى. وإلى جانب عرض الكتب العربية وتلك المترجمة عن العربية إلى لغات أخرى، وخاصة اللغة الفرنسية، وتلك الصادرة عن كتاب عرب بلغات غير عربية، حافظ «جناح الثقافة العربية» للعام الثاني على التوالي على ميزة وجود برنامج ثري ومتكامل للندوات والحلقات النقاشية واحتفاليات توقيع الكتب الجديدة مع الكتاب والأدباء والشعراء العرب المقبلين خصيصاً لهذا المعرض من مختلف مناطق الوطن العربي أو من العرب المقيمين في بلدان المهجر، مع وجود ترجمة فورية لهذه اللقاءات باللغة الفرنسية مما يشكل عنصر جذب للزائرين السويسريين والأجانب، إلى جانب الزائرين من أبناء الجاليات العربية بسويسرا وفرنسا.

Document 2

مقاربة في حال الثقافة العربية ومآلها

بقلم معاذ حسن
عن موقع *الأوان*، 19 يوليو 2008

يحصي بول جونسون في كتابه *المتفكرون* أن الفيلسوف البريطاني برتراند راسل صدر له حتى بعد وفاته عام 1973 ثمانية وستون كتاباً تتوزع مواضيعها بين "الهندسة والفلسفة والعدالة (...) والتأمل والمنطق (...) والذرة والحرب النووية والنسبية (...) والمواطنة والإلحاد (...) إلخ"، إلى جانب عدد كبير من المقالات في الصحف والمجلات "تناولت كل ما يخطر على ذهن من موضوعات، لا نستثني منها استخدام أحمر الشفاه، وأخلاق السواح، واختيار نوع السجارة"، وكثيراً ما اصطدم مع السلطات، وتظاهر مع الجموع، ودخل السجن نتيجة لذلك. وبذات المستوى يمكن مقارنة مواقف معاصره الفيلسوف الفرنسي سارتر الذي كان له تأثير كبير على عقول الشباب في زمانه (...) فقد شارك معهم في ثورة 1968 الطلابية، وتقلب في العديد من المواقف السياسية إلا أنه في أغلبها كان إلى جانب المضطهدين في العالم (...) وهكذا نجد أن هذين الفيلسوفين كانا يريدان نقل الفلسفة من برجها العاجي إلى الناس في الشوارع لأن الشأن العام عندهما بكل تفاصيل الحياة اليومية فيه هو المجال الحيوي للفعل الثقافي المبدع فعلاً. وهذا ما افتقدته الثقافة العربية الحديثة والمعاصرة على ما يبدو، وربما لهذا السبب بقيت الثقافة العربية ذات طابع نخبوي حتى اليوم. طبعاً مع وجود استثناءات هامة لكنها قليلة ومحدودة التأثير.

ربما لهذا السبب إضافة لأسباب مجتمعية أخرى عديدة نشهد تراجع حال الثقافة العربية الراهنة عموماً من جهة العلاقة بين الكتاب والقارئ من جهة، وبين الجمهور والفعل الثقافي العام من جهة أخرى (...) وللدلالة على ذلك نشير إلى تقرير التنمية الإنسانية العربية لعام 2002، فهو يلحظ وجود 65 مليون أمي من البالغين العرب، ثلثاهما من النساء، خصوصاً في البيئات الريفية والأوساط الاجتماعية الفقيرة كما يشير إلى وجود ما يقارب عشرة ملايين طفل في سن التعليم غير ملتحقين بالمدارس مما يعني أن تحدي التخلص من الأمية في الوطن العربي ما زال عسيراً للغاية، خصوصاً إذا أخذنا بعين الاعتبار أن عدد سكان الوطن العربي حسب إحصاءات عام 2000 بلغ 280 مليون، وأن نسبة 38% منهم تقل أعمارهم عن 15 عاماً و6% منهم تبلغ أعمارهم من 60 عاماً فما فوق. ولا يمكن أن نزع في عام 2008، أنه تم ردم أو تجسير هذه الهوة التي تفصلنا عن بقية مجتمعات العالم المشار إليها في تقرير 1998. (...)

إرادة التحديث والتطوير العربية كانت منذ البداية وما تزال فوقية ونخبوية على مقاس تلك النخب صاحبة الامتيازات ووفق مصالحها فقط. لذلك فأفكار النهضة والتطوير العربية بقيت عملية "ثقافية" فقط بمعنى أن الذي تلقى إشارة الصدمة والاندهاش من الحضارة الأوربية هم الطلاب المتعلمون فقط ومتفقو الأجيال التالية الذين رغم محاولاتهم الكبيرة بتوسيع دائرة الاهتمام بأفكارهم على الصعيد المجتمعي، إلا أنها بقيت في دائرة ثقافية نخبوية محدودة، ربما لمجمل الأسباب الأنفة الذكر إلى أن انشغلت الشعوب العربية بمسألة التحرر الوطني من الاستعمار الأوربي الذي شمل أقطاراً عديدة في منطقتنا العربية منذ أوائل القرن العشرين. فطغى الهم الأيديولوجي القومي والاشتراكي على أجيال جديدة من المثقفين العرب تجاوزت معها الشعوب العربية بتأثير المهام النضالية المباشرة لتلك المرحلة حتى وصلنا إلى لحظة الإخفاق والإحباط على المستوى الشعبي بتأثير مرحلة تالية. وفي كل الحالات والمراحل بقيت أفكار النهضة والتطوير محاصرة نخبوية وبعيدة عن أذهان الجماهير.

الثقافة العربية وتأثيراتها الخارجية

بقلم محمد حياوي

عن موقع العرب، 04 نوفمبر 2018

ما مدى تأثير الثقافة والأدب العربيين على ثقافة وآداب الشعوب الأخرى؟ وهل تمت دراسة هذا الجانب الحيوي في مرحلة من المراحل المختلفة؟ وما هو حجم هذا التأثير إن وُجد؟ وفي حالة عدم وجوده، ما هي أسباب هذا الغياب؟

مثل هذه الأسئلة الملحة لم يتصدّ لها الباحثون على كثرتهم في الواقع، ولم يشغل العرب أنفسهم بمثل هذه الموضوعات المهمة التي تتطلب رؤية استراتيجية عميقة ومدروسة وشاملة تتيح إدارة مثل هذه الأسئلة والأبحاث وقياسها.

فقد ظلت التأثيرات الثقافية العربية على الشعوب الأخرى المحيطة بعالمنا العربي مجهولة وليست ذات شأن وبعيدة عن اهتمامات الباحث العربي، باستثناء التأثيرات الدينية نتيجة لحاجة تلك الشعوب إلى تعلّم العربية لقراءة القرآن على سبيل المثال. عدا ذلك، ظلت الثقافة العربية على مدى قرون، ثقافة منقلبة للتأثيرات والأفكار والتجارب من خارجها، حتّى عندما كانت في أوج عزها وتألقها في الأندلس، اقتصر تأثيرها على المعمار وبعض العلوم الأساسية التي ظلت رهينة عصرها وسرعان ما تضاءلت، حالما تفككت الدولة العربية هناك في أعقاب سقوط غرناطة.

نقرأ اليوم الكثير عن تأثير المتقنين العرب بأدباء ومفكري الغرب، بشقيه الأنكلوسكسوني والفرانكفوني، لكننا لم نقرأ شيئاً يذكر عن تأثير المثقفين والأدباء والمفكرين في تلك البلدان بالثقافة والأدب والفكر العربيين، ناهيك عن غياب أو غموض مثل هذا التأثير على ثقافات البلدان الآسيوية والإفريقية على سبيل المثال، على الرغم من اتساع رقعة الثقافة والأدب العربيين وتعدد أصواتهما.

ومن جهة أخرى، هناك غياب شبه تام للاستراتيجيات الخاصة بالترجمة والترجمة المعاكسة. وفي الوقت الذي تضع فيه بلدان العالم المختلفة الخطط والأفكار لدعم آدابها وإنتاجها الفكري والعمل على ترجمته ونقله إلى لغات العالم الأخرى وتخصيص الجوائز الكبرى لأفضل الأعمال المترجمة إلى لغاتها، تغيب مثل هذه الاستراتيجيات عن المخطّط العربي.

فلا أحد مثلاً يعرف بالضبط ما مدى تأثير أدب نجيب محفوظ على الأدب الشرقية الأخرى على سبيل المثال، أو مدى تأثير ألف ليلة وليلة على الأدب الصيني أو الأميركي اللاتيني، باستثناء دراسات قليلة، سبق وأن تصدّت لتأثير أدب جيمس جويس بألف ليلة وليلة وغيرها من الإشارات المتفاوتة هنا وهناك، لعل أبرزها الدراسة المهمة والمعقدة التي أنجزها الدكتور محسن جاسم الموسوي عن تأثير الأدب الإنكليزي بألف ليلة وليلة (...). بينما ظل تأثير ألف ليلة وليلة العربية، التي ترجمها المستشرق وأستاذ الآداب الشرقية ريتشارد فان ليون، على الأدب الهولندي مجهولاً، على الرغم من صدور الكتاب منذ أكثر من ثلاثة عقود وقد حظي بانتشار وتوزيع واسعين. فحتّى في بلدان الخليج العربي، حيث الوفرة المالية وتخصيص المبالغ المهيولة لجوائز الأدب والثقافة ذات المردود الإعلامي البحث، ظلت مثل هذه القضية الحيوية غائبة عن اهتمام المخطّط أو الخبير أو المستشار العربي الذي يعمل في تلك المؤسسات التي أريد لها أن تكون بديلاً لمراكز الأبحاث الثقافية والفكرية في البلدان العربية الأخرى ذات النتائج المحدودة بسبب شحة التمويل.

إن الخلل في هذه المعضلة هو غياب الاستراتيجيات الموحدة ومراكز الدراسات والبحوث الثقافية والفكرية العربية. وعلى الرغم من بعض الاختراقات الفردية التي تسجلها بعض الروايات العربية المترجمة هنا وهناك، ستبقى الثقافة العربية ثقافة منقلبة وغير ذات تأثير واضح على الثقافات الأخرى للأسف.

Document 4

المجلات الثقافية العربية... في الرق الأخير

عن جريدة، الشرق الأوسط

10 مايو 2016

(تأثرت بالمواقع الإلكترونية والتمويل والتوزيع ومطالبات بدعمها حكومياً)



Document 5

في اليوم العالمي للكتاب ... حقيقة أن العربي يقرأ 6 دقائق سنوياً

عن موقع تعز أونلاين

24 أبريل 2019



ESPAGNOL

En vous appuyant *uniquement* sur les documents du dossier thématique qui vous est proposé, vous rédigerez une synthèse répondant à la question suivante :

¿En qué medida las lenguas indígenas representan un desafío en América Latina hoy en día?

Votre synthèse comportera entre 450 et 500 mots et sera précédée d'un titre. Le nombre de mots rédigés (titre inclus) devra être indiqué à la fin de votre copie.

Liste des documents :

1. El quechua entra con honores en la universidad, *El País*
2. Más allá del español: 500 lenguas corren peligro en América Latina, *El País*
3. El Año Internacional de las Lenguas indígenas busca proteger un universo de conocimientos, news.un.org
4. Principales lenguas indígenas en América Latina, lascorrectoras.com
5. Situación de los indígenas en México, resumenlatino.org

Document 1

El quechua entra con honores en la universidad

Jacqueline Fowks, *El País*, Lima, 25.10.2019

La educadora nacida en Cusco Roxana Quispe Collantes atrajo la atención de los peruanos la semana pasada al ser la primera que defendía una tesis escrita en quechua en 468 años de educación universitaria en el país. Esa es una señal de que esta lengua milenaria, oficial en Perú desde 1968, se usa hoy en espacios donde fue rechazada durante siglos. Otra noticia en este sentido es el lanzamiento de un programa de radio en quechua que las emisoras públicas de Perú y Argentina producirán y emitirán semanalmente.

El acto de defensa de la tesis en la Facultad de Letras fue muy diferente de los que habitualmente se realizan en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, en Lima. [...] “Me cuesta creer que en mi país nadie haya sustentado o escrito una tesis doctoral en quechua. Para algunos parece impensable como una lengua apta para el campo académico y científico”, asegura Quispe Collantes en una entrevista después de la vorágine¹ que ha generado su disertación. [...]

Ella considera un privilegio que ella y su padre hayan nacido en comunidades que hablan quechua. “Perú tiene 48 lenguas originarias, y todas tienen sus propios legados de saberes, por lo que pueden y deben participar en la vida científica y académica. La vitalidad y la muerte de una lengua dependen de sus hablantes, y el quechua felizmente sigue vivo gracias a que lo hablamos, pero es necesario avanzar más, dar el salto a la escritura: no hay un uso decidido del quechua para producir y difundir un conocimiento adecuado a estos tiempos”, sostiene. [...]

En 2017, 441.0000 peruanos más que en 2007 se declararon quechuahablantes. Actualmente, 3.805.531 ciudadanos tienen como lengua materna el quechua, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e Informática de Perú. Un millón de ellos viven en San Juan de Lurigancho, el distrito más poblado de Lima.

El Ministerio de Cultura informó de que desde marzo del año pasado ha destinado unos 300.000 dólares a la formación de servidores públicos en algunas de las 48 lenguas originarias y ha certificado a 1.773 trabajadores estatales bilingües o intérpretes de quechua en el sistema sanitario, educativo y judicial en Apurímac, Ayacucho y Cusco. Pero la cifra de servidores públicos que dominan esa lengua todavía es pequeña, en esas regiones, seis de cada 10 personas hablan esa lengua.

Al éxito del noticiero televisivo en quechua *Ñuqanchik* (Nosotros), lanzado en 2016 por la televisión estatal, le han seguido programas de radio en quechua, en aymara y en asháninka. El presidente del Instituto de Radio y Televisión del Perú, Hugo Coya, afirma que la cuota de pantalla del canal estatal TV Perú se cuadruplicó en el horario entre las 5.00 y las 6.00 (hora local) a partir del estreno de *Ñuqanchik*.

¹ La polémica

Document 2

Más allá del español: 500 lenguas corren peligro en América Latina

Carlos Heras, Ciudad de México, *El País*, 16.04.2019

De las comunidades más recónditas de la Amazonia a los barrios de las grandes ciudades sudamericanas como Lima o Buenos Aires, las naciones originarias y sus idiomas nativos atraviesan todo el territorio de América Latina. Memoria viva de saberes que han sobrevivido a lo peor de las conquistas europeas, las lenguas originarias perviven amenazadas por la presión económica sobre sus territorios, el éxodo rural y la falta de apoyo público. [...]

Para la escritora mixe y lingüista Yásnaya Elena Aguilar, no existen características lingüísticas comunes a todos los idiomas originarios, pero sí una sociopolítica. "Son lenguas de pueblos que han sufrido colonización, pero también que no formaron un Estado propio", explica. Aguilar, que recientemente fue protagonista de un histórico discurso en mixe en el Congreso mexicano, destaca que en fechas de la independencia, en 1810, alrededor del 65% de la población de México hablaba una lengua indígena y actualmente solo el 6,5% lo hace. Todo un proceso de homogeneización cultural que se apoyó en el sistema educativo desde los tiempos de la Revolución (1910-1921) y que continúa hoy en el trato con las instituciones públicas, que funcionan casi exclusivamente en español. [...]

Otra amenaza para la diversidad lingüística es el éxodo rural, algo que hace que incluso algunos idiomas tan hablados como el quechua o el aymara estén en peligro. Sin las políticas adecuadas de refuerzo del bilingüismo, la vida en la ciudad interrumpe en muchos casos la transmisión de la lengua de madres a hijos.

Para Inge Sichra², se deben oficializar los idiomas originarios más hablados y hacerlos equiparables al castellano, pero eso debe implicar políticas efectivas: que en las instituciones públicas funcione el bilingüismo, que los funcionarios tengan las competencias necesarias y que se utilicen en la educación de manera integral. [...]

En tiempos de globalización e Internet, el español se vuelve más atractivo. [...] Sin embargo, quizás una forma de revitalizar los idiomas originarios es llevarlos al ámbito digital, y son numerosas las iniciativas para ello. En El Alto (Bolivia), los jóvenes bilingües del colectivo Jaqi Aru han traducido Facebook, están desarrollando un curso de aymara para Duolingo y crean artículos para la versión de Wikipedia en su lengua, que ya tiene 4.410 entradas.

Además, existen versiones de la enciclopedia digital en quechua (con más de 21.000 artículos), náhuatl y guaraní, así como proyectos para desarrollar versiones en maya o wayunaiki. Otro tanto puede decirse de Firefox, el navegador de Internet de código libre: bajo el proyecto Mozilla nativo, distintos grupos trabajan en la traducción de sus aplicaciones para Android y escritorio a CH'ol (México), mixteco, paipai purépecha, tének, triqui, tojolobal, tostil, zapoteco y dos variedades de náhuatl en México, al guaraní en Paraguay, al ixil y kaqchikel en Guatemala o al náhuatl pipil en El Salvador.

También hay experiencias positivas desde el Estado. Paraguay se acerca a una situación de bilingüismo total con enseñanza de guaraní en las escuelas y uso habitual en las instituciones públicas, los negocios y la vida cotidiana.

²Un sociolingüista austriaco

Document 3

El Año Internacional de las Lenguas indígenas busca proteger un universo de conocimientos

Carla García, news.un.org (Noticias ONU), 28.01.2019

Las lenguas definen la identidad de las personas. Están en el corazón de la cultura y preservan la historia y la memoria de cada colectividad ya que cada una de ellas es la manifestación de un modo único de pensamiento, una cosmogonía, una percepción distinta del universo. Gracias a ellas podemos saber, por ejemplo, que para los hablantes de náhuatl, una de las lenguas indígenas de México, no existe el concepto de maldad como normalmente se concibe en las sociedades hispanoparlantes, el náhuatl utiliza el término “amo-cualli”, que significa no-bueno. Detalles sutiles como este demuestran las diferencias ideológicas entre el náhuatl y el español y entre sus respectivos hablantes. [...]

En 2016 la Asamblea General de la ONU declaró el 2019 como Año Internacional de las Lenguas Indígenas para crear conciencia sobre la cuestión y generar una labor mundial orquestada que las proteja, las promueva y revitalice y que ayude a mejorar la vida de quienes las hablan. [...]

Aunque según algunos lingüistas, la desaparición de las lenguas es natural con el paso prolongado del tiempo; la modernidad ha acelerado el proceso y los idiomas dominantes en el mundo presionan cada vez más el uso de las lenguas originarias de muchos pueblos minoritarios. A ello se suma el racismo y marginación rampantes que sufren los hablantes de lenguas indígenas, que lleva a muchos jóvenes a no usarlas ni transmitir las a las nuevas generaciones con el afán de defenderse y tratar de integrarse al mundo globalizado de hoy.

El Año Internacional tiene la intención de frenar este fenómeno y sensibilizar a las sociedades para que aprendan a apreciar el valor incalculable de las lenguas indígenas, para que sean conscientes de que cada uno de esos idiomas tiene algo que aportar para lograr un mundo mejor. [...]

Los pueblos indígenas son líderes en la protección del medio ambiente y sus lenguas deben reconocerse como un recurso nacional estratégico para el desarrollo, la consolidación de la paz y la reconciliación.

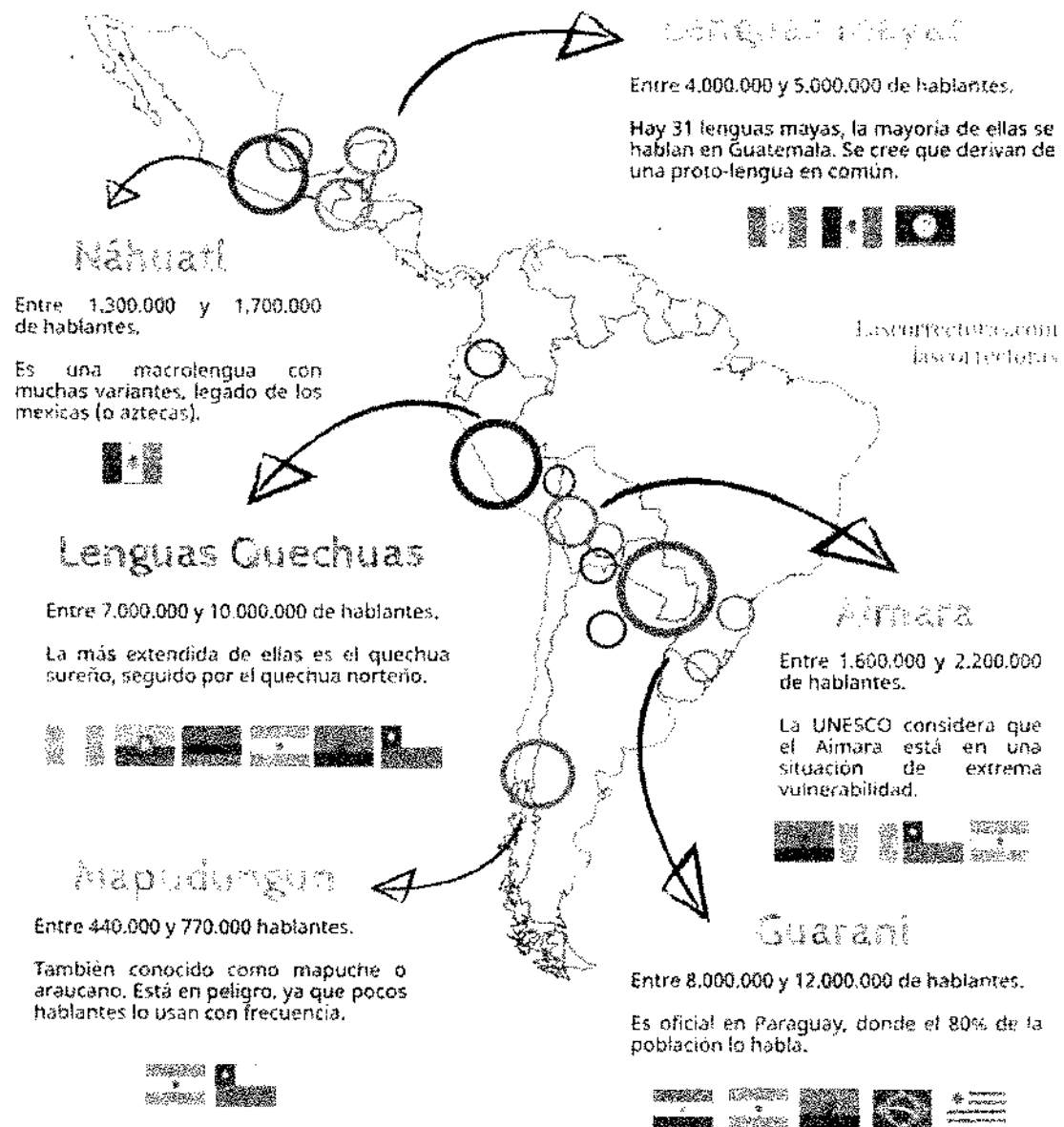
“La solución para fortalecer las lenguas originarias y evitar su pérdida pasa, por supuesto, por muchas decisiones en el orden de las políticas lingüísticas, pero pasa principalmente por la corrección de las relaciones jerárquicas que existen entre los pueblos y las comunidades de hablantes y las posibilidades que tienen para ejercer sus derechos lingüísticos igual que los hablantes de las lenguas dominantes porque esos derechos son de suma importancia para acceder a servicios básicos como la salud, la justicia y la educación”, dijo Agustín Panizo³. [...]

El *Atlas sociolingüístico de pueblos indígenas en América Latina*, publicado por UNICEF, reporta que casi una quinta parte de los pueblos indígenas de América Latina ha dejado de hablar su lengua, con 44 usando como único idioma el español y 55 sólo el portugués. Del total de lenguas amerindias vivas en la región, el 26% corre el riesgo de desaparecer. En áreas como el Caribe insular la situación es ya irreversible y esas lenguas están prácticamente extinguidas.

³ Agustín Panizo es director de Lenguas Indígenas del Ministerio de Cultura de Perú.

Principales lenguas indígenas en América Latina

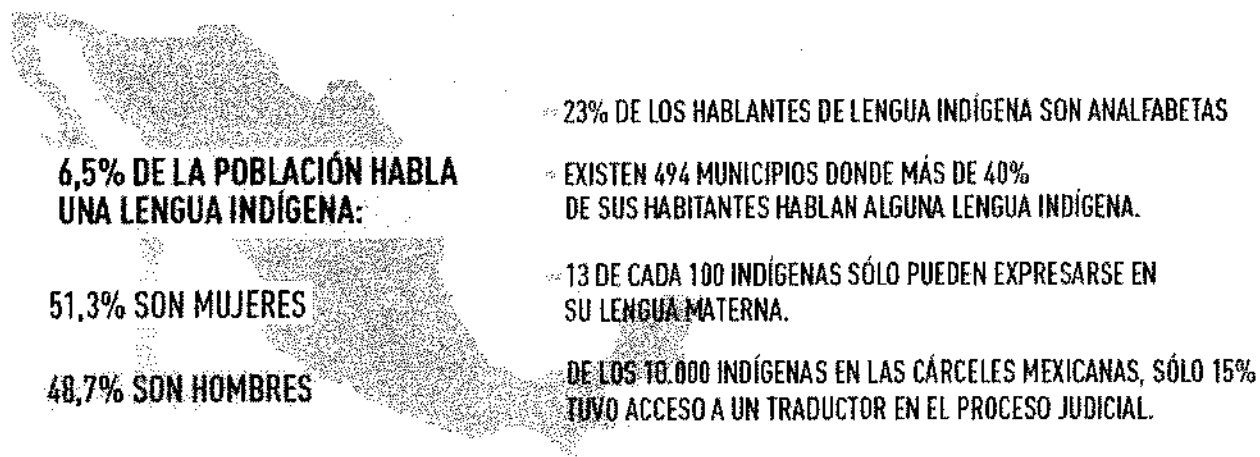
La diversidad de lenguas en el continente americano es tan grande que sería imposible abarcar todas en un mapa. Estas son solo las más extendidas en América Latina según número de hablantes, una pequeña aproximación hacia la riqueza lingüística y cultural que contienen estos pueblos.



Fuentes: Atlas sociolingüístico de pueblos indígenas en América Latina y The Ethnologue (enlace a www.ethnologue.com).

Principales lenguas indígenas en América Latina, lascorrectoras.com, Agosto 2019
(Fuentes: Atlas sociolingüístico de pueblos indígenas en América Latina (UNICEF) y ethnologue.com)

SITUACIÓN DE LOS INDÍGENAS EN MÉXICO



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA.

Situación de los indígenas en México, <http://www.resumenlatinoamericano.org>, 2017

ITALIEN

En vous appuyant *uniquement* sur les documents du dossier thématique qui vous est proposé, vous rédigerez une synthèse répondant à la question suivante :

In che misura l'Italia fa fronte alla tutela del suo patrimonio artistico e culturale ?

Votre synthèse comportera entre 450 et 500 mots et sera précédée d'un titre. Le nombre de mots rédigés (titre inclus) devra être indiqué à la fin de votre copie.

Liste des documents :

1. A che punto è il MOSE a Venezia ?, ilpost.it
2. L'Italia riesce a realizzare solo opere di emergenza, *Il giornale dell'arte*
3. Museo Italia, il degrado di un patrimonio straordinario, lastampa.it
4. I contributi all'Unesco, corriere.it
5. 50° anniversario Comando Carabinieri Tutela Patrimonio Culturale, filatelianumismaticaroma.it

Document 1

A che punto è il MOSE a Venezia?

Il Post, 13 novembre 2019

Con l'allagamento straordinario di mercoledì a Venezia, dove l'acqua alta ha raggiunto i 187 centimetri sfiorando il massimo storico registrato durante l'alluvione del 1966, si è tornati a parlare del MOSE, l'imponente struttura in costruzione ormai da oltre quindici anni che dovrebbe riparare la città dall'alta marea. Secondo i suoi progettisti il MOSE, che sta per Modulo Sperimentale Elettromeccanico, è quasi finito: ma anche gli ultimi cinque anni della sua storia sono stati caratterizzati da grandi ritardi e imprevisti che hanno aumentato lo scetticismo intorno a un'opera già controversa.

Attualmente l'opera è realizzata al 94 per cento, secondo i suoi costruttori, e la data annunciata per la sua entrata in funzione è la fine del 2021. [...]

Gli ultimi ritardi sono molto recenti. Soltanto a fine ottobre, infatti, era stato rinviato a data da definirsi un collaudo che prevedeva il sollevamento completo di una delle barriere che costituiscono la diga mobile del MOSE, quella della bocca di porto di Malamocco, uno dei tre passaggi che collegano la laguna di Venezia al mare, insieme a quelle del Lido e di Chioggia. Il problema è stato che in un test sono state registrate delle vibrazioni considerate pericolose, che hanno fatto saltare il collaudo generale [...].

L'ultima fase dei collaudi delle paratoie – come sono chiamate le 78 enormi barriere che costituiscono il MOSE – delle altre bocche di porto era stata svolta tra aprile e luglio di quest'anno. [...]

La prossima fase, terminati i collaudi delle ultime paratoie, dovrebbe essere il completamento degli impianti definitivi del sistema, che secondo l'*Ansa* è previsto per il 30 giugno 2020, a cui seguirà l'ultima fase di gestione sperimentale. Si stima che la spesa totale per il progetto ammonterà a 7 miliardi di euro.

Il MOSE è uno dei più noti progetti infrastrutturali italiani degli ultimi vent'anni, costruito a partire dal 2003: inizialmente i lavori sarebbero dovuti finire nel 2014, ma poi la data fu posticipata più volte per intoppi diversi. Il più noto arrivò proprio nel 2014, quando una grande inchiesta ipotizzò un vasto giro di corruzione sui lavori, per cui fu arrestato anche l'ex presidente della Regione Veneto Giancarlo Galan, che poi patteggiò una pena di 2 anni e 10 mesi. La realizzazione dei lavori è affidata al Consorzio Venezia Nuova, unione di imprese e cooperative locali e nazionali, che dopo lo scandalo fu commissariato dallo Stato.

[...] A bloccare l'alta marea sono 78 paratoie, cioè dei cassoni metallici larghi tra i 18 e i 29 metri, attaccati a enormi blocchi di cemento sul fondale. Normalmente, le paratoie rimangono disposte sul fondale, ma si alzano quando l'alta marea supera la soglia dei 110 centimetri, proteggendo la laguna. Per consentire il passaggio delle navi, il MOSE prevede delle conche di navigazione, cioè dei sistemi di chiuse che permettano l'entrata e l'uscita dalla laguna.

Document 2

L'Italia riesce a realizzare solo opere di emergenza

Stefano Monti, da *Il Giornale dell'Arte* numero 405, febbraio 2020

Il valore della manutenzione ordinaria è pari al valore della prevenzione, ma nel nostro Paese regna l'incapacità di programmare e di destinare risorse alla cura quotidiana

Per crescere, l'Italia ha bisogno di comprendere il valore dell'ordinario, anzi, dell'ordinaria amministrazione. Se ne parla poco, eppure tra le tante debolezze sistemiche che il nostro Paese presenta, la nostra incapacità di mantenere un flusso ordinato e costante di «cura» inficia, a vario titolo, più di una dimensione della nostra vita individuale e collettiva. [...]

Perché la «cura», vale a dire l'esercizio ordinario e costante di attenzione e manutenzione, richiede una struttura organizzativa adeguata, risorse economiche e finanziarie sufficienti, processi di lavoro definiti con risultati monitorabili e anche una certa inclinazione culturale. [...]

Basti pensare alla prevenzione in ambito sanitario, in cui i dati dimostrano che, tendenzialmente, mostriamo una bassa attenzione alla nostra stessa sopravvivenza (con un divario significativo tra Nord e Sud). Certo, prevenzione in ambito clinico e manutenzione del territorio e del patrimonio non sono statisticamente correlate, ma questo piccolo esempio fa capire quanto l'aspetto culturale giochi un ruolo importante in questo senso. [...]

L'Italia, in questo senso, è un Paese che riesce a realizzare soltanto opere di «emergenza». Non è nel nostro Dna attuare strategie di prevenzione: non lo è per i beni culturali e non lo è nemmeno per le attività di valorizzazione dell'industria. [...]

Eppure, dal punto di vista organizzativo-manageriale, è dimostrato che la manutenzione ordinaria presenta, nel medio e nel lungo periodo, costi minori rispetto a quella straordinaria. Questo è vero per le aree archeologiche, in cui una cattiva manutenzione può portare a perdite irreparabili di frammenti della nostra storia, ma è vero anche per gli edifici subutilizzati (pubblici e privati) che costellano il nostro territorio. [...]

Nelle infrastrutture legati ai Beni culturali, le prime tipologie di intervento per «spesa» sono rappresentate da:

- 1) Restauro (44,25%)
- 2) Recupero (27,50%)
- 3) Manutenzione straordinaria (7,62%).

Questi elementi finiscono con il tradursi inevitabilmente in «perdite» anche di tipo economico, che incidono in differenti modi sulla spesa pubblica e sui servizi che il nostro Paese fornisce direttamente e indirettamente ai cittadini. È necessario prendere atto di questo lento e inesorabile processo di erosione delle nostre finanze, così come del nostro Patrimonio culturale: è necessario comprendere che è improrogabile l'avvio di una serie di misure che favoriscano l'adozione di comportamenti organizzativi manutentivi. [...] Nella pratica di tutti i giorni, è spesso più facile individuare risorse e aiuti per eventi straordinari piuttosto che per la gestione ordinaria: Fondazioni, Regioni, Ministero e programmi di sviluppo comunitari sono quasi sempre incentrati sull'investimento in «conto capitale». [...]

Sarebbe importante, quindi, l'istituzione di fondi speciali volti a premiare quelle organizzazioni che garantiscono una cura costante del Patrimonio culturale o quelle organizzazioni che sono in grado di rendere economicamente sostenibili degli spazi che, altrimenti, costituirebbero semplicemente un costo per la collettività.

Document 3

Museo Italia, il degrado di un patrimonio straordinario

Enrico Caporale, *La Stampa*, 01 settembre 2019

Nella lista dei siti Unesco dichiarati Patrimonio mondiale dell'umanità, un elenco che conta oltre mille luoghi d'interesse distribuiti in tutti i continenti, l'Italia è il Paese più rappresentato con 53 eccellenze [...]. Si stima inoltre che il nostro Paese concentri il 60 per cento circa di tutti i beni artistici esistenti e che ogni anno attiri decine di milioni di turisti grazie alla sua ricchezza enogastronomica. A ciò si aggiungono tra le montagne più alte d'Europa, 7.500 chilometri di coste che da nord a sud offrono paesaggi spettacolari e una varietà di lingue e tradizioni che non ha eguali. Ma in che stato versa questo immenso patrimonio?

Secondo i dati Eurostat, l'Italia è penultima in Europa per percentuale di spesa pubblica destinata alla cultura [...]: 1,4 per cento a fronte di una media Ue che è superiore al 2. Se si guarda alla percentuale sul Pil, la spesa italiana per la cultura è invece ferma allo 0,7 per cento (prima della crisi spendevamo lo 0,9) contro l'1 per cento della media europea. Insomma, quella che viene spesso definita la "Penisola dei tesori" investe nella cura e nella salvaguardia di questi tesori molto meno di quanto facciano gli altri. Ma non è tutto. Nella ricerca scientifica e nell'innovazione tecnologica, fondamentali anche per la valorizzazione dei beni artistico-culturali, investiamo appena l'1,2 per cento del Pil, una cifra ben lontana dai livelli dei Paesi avanzati (oltre il 2%), dove la spesa in ricerca scientifica cresce su tutti i fronti così l'immenso patrimonio di cui dispone l'Italia da decenni è condannato al degrado e alla marginalità o, nel migliore dei casi, a una gestione insoddisfacente, con il risultato di un disinteresse diffuso che produce un oscuramento progressivo degli aspetti fondamentali della civile convivenza [...]. Numerosi siti archeologici, musei, chiese, palazzi e persino interi centri storici cadono a pezzi o versano in uno stato di semi abbandono.

[...]

"L'Italia – sottolinea Giovanni Panbianco, segretario generale del ministero dei Beni culturali – possiede un patrimonio diffuso, ma di fronte a una ricchezza così consistente non ci possiamo nascondere dietro al tema della fragilità. La sfida costante sta nel trovare il giusto equilibrio tra la salvaguardia e la conservazione da un lato, e approcci dinamici alla valorizzazione dall'altro". Se è vero che "un comune su tre ospita almeno una struttura a carattere museale, che abbiamo 1.7 musei o istituzioni similari ogni 100 kmq e uno ogni 11 mila abitanti", allora dobbiamo pensare come aumentare l'attrattività di questo immenso patrimonio culturale. La ricetta? "Assicurare tutela e gestione efficiente, dotando le strutture di strumenti innovativi e di qualità", spiega ancora Panbianco. Tenendo sempre a mente che l'Italia è un Paese straordinario e che, grazie ai tesori presenti in ogni luogo, sa riservare scoperte e sorprese imprevedibili.

Document 4

I contributi all'Unesco

2018 (in dollari)

Contributo
annuale Paesi
523.221.330

Contributo
volontario Paesi
114.570.343

Onu
20.363.217

Altri donatori
122.436.095

Totale
780.590.945

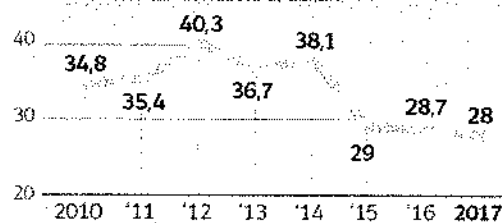


di cui

Giappone	31.601.935
Cina	25.858.800
Germania	20.860.085
Francia	15.864.635
Regno Unito	14.571.695
Brasile	12.482.095
ITALIA	12.237.220

Quanto destina l'Italia

Contributi volontari in milioni di dollari



I contributi all'Unesco, "Unesco: quanto paghiamo per diventare patrimonio dell'umanità", // *Corriere della Sera*, 29 gennaio 2019

Document 5



"50° anniversario Comando Carabinieri Tutela Patrimonio Culturale¹",
filatelianumismaticaroma.it, Aprile 2019

¹ "Le origini del Comando Carabinieri Tutela Patrimonio Culturale risalgono al 3 maggio 1969 con lo scopo di fronteggiare con efficacia di strumenti ed interventi mirati, l'allarmante fenomeno della depauperazione del più grande museo del mondo : l'Italia. (...) L'Italia è stata la prima nazione a dotarsi di un organismo di polizia specializzato nel settore e ad adottare varie misure volte ad impedire l'acquisizione di beni illecitamente esportati e a favorire il recupero di quelli trafugati, anticipando di un anno le raccomandazioni dell'Unesco agli stati aderenti." (<http://www.carabinieri.it>)

Fin de l'épreuve

