

## Épreuve de Langue Vivante MP - PC - PSI

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.**

Les candidat(e)s ont l'obligation de traiter le sujet dans la langue choisie au moment de leur inscription au concours.

Les candidat(e)s 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 5	Allemand
Pages 6 à 8	Anglais
Pages 9 à 11	Arabe
Pages 12 à 14	Espagnol
Pages 15 à 18	Italien
Pages 19 à 21	Portugais

**Vous rédigerez dans la langue choisie et en 400 mots une synthèse des documents proposés.**

**Vous indiquerez avec précision à la fin de votre synthèse le nombre de mots qu'elle comporte.**

**Un écart de 10% en plus ou en moins sera accepté. Votre synthèse comportera un titre comptabilisé dans le nombre de mots.**

## ITALIEN

*Vous rédigez en italien et en 400 mots une synthèse des documents proposés. Vous indiquerez avec précision à la fin de votre synthèse le nombre de mots qu'elle comporte. Un écart de 10 % en plus ou en moins sera accepté. Votre synthèse comportera un titre comptabilisé dans le nombre de mots.*

### DOCUMENT 1

#### **Terremoto 2016, la ricostruzione che non c'è**

La primavera è arrivata, le casette no. La natura mantiene sempre le sue promesse, anche quando porta morte e devastazione come è accaduto dal 24 agosto 2016 in poi nelle terre del Centro Italia, piegate da uno dei terremoti più disastrosi e subdoli della storia d'Italia. Gli uomini, invece, si sono fatti cogliere impreparati.

Nove mesi dopo la prima scossa, la ricostruzione è una parola quasi cancellata dal vocabolario di chi ha subito danni. E le casette che, secondo i rosei scenari del governo, avrebbero dovuto ripopolare gli Appennini intorno ad aprile come le margherite, sono un miraggio: ne sono state consegnate circa il 5% del totale. Nel frattempo il numero dei Comuni coinvolti è raddoppiato, quello delle persone da assistere è aumentato di almeno dieci volte e questo tratto di Appennini è ancora un cumulo di macerie e abbandono interrotto da isole umane, le centinaia di persone che non hanno mai abbandonato il loro paese, a dispetto degli inviti ufficiali più o meno perentori, della neve, del ghiaccio della presenza di figli piccoli o di malattie. [...]

Ma quando torneranno lì le popolazioni? Solo quando saranno consegnate le casette, le SAE, *Soluzioni Abitative di Emergenza*. Nel frattempo le popolazioni dei Monti Sibillini e delle montagne di Amatrice e dintorni hanno imparato a vivere con la valigia sempre pronta. Gran parte di chi è andato sulla costa ha dovuto accettare di lasciare il posto ai turisti estivi. La scadenza del contratto per gli ospiti del *Natural Village* di Porto Potenza Picena, secondo le istituzioni, è il 31 maggio; ma dei 180 ospiti soltanto in 12 hanno aderito in modo volontario al trasferimento, gli altri hanno deciso di rimanere. Monica Pierdomenico ha una casa inagibile a Ussita: «Ci hanno scaricato tutti, il proprietario dell'albergo, la prefettura. Ora sembra che chi rimane dovrà pagare. In realtà ancora oggi non sappiamo nulla di quello che accadrà, siamo balia degli eventi. Sono andata a vedere se potevo affittare qualcosa ma si è anche scatenata la caccia al terremoto esasperato, ci sono prezzi assurdi e case orrende. Ci hanno scaricato e ci stanno anche sfruttando».

C'è poco da fare: la macchina del dopo-terremoto è in forte ritardo. La colpa? Del governo che ha sbagliato tutto dall'inizio, sostengono i sindaci. Della burocrazia, sostiene Renzi, che da premier ha gestito la prima fase degli interventi: «Le norme sono state fatte, i soldi ci sono e il governo Gentiloni ha fatto ancora di più di quanto fatto da noi. Ma la burocrazia diventa spesso un problema. [...]». Servono le Sae, le casette. Ovunque. A Norcia ne sono state consegnate 101 su 500. Ad Amatrice 25 su 595. Così sintetizza Sergio Pirozzi, il sindaco: «Per le abitazioni siamo in braccio a Cristo: il percorso è ancora lungo e servirebbero procedure da guerra in tempo di guerra» invece ci sono «più soggetti che si occupano delle abitazioni mentre dovrebbe essercene solo uno».

Quello che a Norcia e Amatrice è considerato ritardo, negli altri 18 Comuni distrutti dalle scosse dell'autunno è assenza totale. Nulla a Visso. Nulla a Ussita. [...] È il clima perfetto per far esplodere lotte intestine, risentimenti. Il Parco Nazionale dei Sibillini, ad esempio. La sede è a Visso, il paese dei manoscritti di Leopardi, uno dei centri più colpiti: 9 case su 10 inagibili. Ma il sindaco di Norcia, Nicola Alemanno, da tempo vorrebbe trasferirla sul suo territorio. Con il terremoto ha riproposto la questione chiedendo una soluzione provvisoria, per rendere meno complicati gli spostamenti dei dipendenti del Parco che abitano a Norcia.

**Tournez la page S.V.P.**

Per ora ha ottenuto solo la risposta molto infastidita del sindaco di Visso, Giuliano Pazzaglini. Accusa Norcia di «bulimia». «Escludendo Amatrice, da soli hanno fagocitato più contributi di quelli ricevuti da tutti gli altri 138 comuni del cratere. E ora vogliono anche la sede del Parco», scrive in una lettera al ministro dell’Ambiente Galletti, al capo della Protezione Civile Curcio e ad altre autorità. «Spero che nessuno preli ascolto a questa richiesta altrimenti - conclude - le conseguenze saranno drastiche».

*La Stampa*, 27 maggio 2017

## **DOCUMENT 2**

### **Genova: Ponte Morandi, ricostruzione a Salini-Fincantieri.**

Sarà una cordata pubblico-privata a ricostruire il viadotto Morandi, crollato il 14 agosto 2018. Lo ha confermato il commissario Marco Bucci. Le imprese aggiudicatrici sono Salini-Impregilo, Fincantieri e ItalFerr per la parte progettuale a fronte di un costo totale di 202 milioni di euro (al netto dell’Iva).

Le aziende si sono impegnate a rispettare un crono-programma, che prevede l’inizio dei lavori il 1° febbraio e il completamento strutturale dell’opera entro la fine del 2019. «Ha partecipato alla gara l’eccellenza italiana e straniera con progetti di altissimo livello, li ringraziamo tutti», ha detto il commissario Bucci che ha poi annunciato: «Abbiamo chiesto a Renzo Piano di partecipare a tutto il progetto come supervisore tecnico. Si affiancherà al team per garantire la massima qualità». «Spero che la posa della prima pietra possa essere nel mese di marzo», ha aggiunto Bucci. «Il ponte lo avremo in 12 mesi, ci sarà alla fine del prossimo anno, anche se – aggiunge – non sarà accessibile per quella data».

Il nuovo ponte che parte dal progetto di Renzo Piano «prevede il completamento dell’opera in 12 mesi, dal momento in cui l’area verrà resa disponibile, dopo il completamento delle attività di demolizione», spiegano le società. Il ponte «sarà costituito da un impalcato in acciaio, con una travata continua di lunghezza totale pari a 1100 metri, costituita da 20 campate. Il progetto – spiegano Salini Impregilo e Fincantieri – prevede 19 pile in cemento armato di sezione ellittica posizionate con un passo costante di 50 metri, ad eccezione della campata sul torrente Polcevera e di quella sulle linee ferroviarie, dove l’interasse passa da 50 a 100 metri», una soluzione che consente di limitare le dimensioni delle strutture e delle fondazioni.

A dare forza alla decisione di Bucci arrivano anche le parole del viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, il quale, a Radio 24, ha sottolineato che il ponte sarà ricostruito «bene e rapidamente, e soprattutto da imprese italiane». «Il commissario straordinario – ha aggiunto – tiene conto dei tempi di realizzazione e del fatto che ci debba essere una ricaduta importante a livello locale. Genova ha vissuto un momento assolutamente difficile anche dal punto di vista occupazionale, e noi ci aspettiamo che ci siano scelte che aiutino la città». Rispetto a chi vincerà la gara, Rixi, senza anticipare l’ufficializzazione delle decisioni da parte di Bucci, ha chiosato: «Renzo Piano è genovese e quindi gioca in casa». Non è un caso che il progetto pensato da Salini Impregilo e Fincantieri, i quali nei prossimi giorni costituiranno una società di scopo *ad hoc*, preveda che ItalFerr realizzi il progetto, ispirandosi all’ipotesi Renzo Piano.

A quanto risulta, Bucci e la sua commissione tecnica di esperti nei giorni scorsi hanno apprezzato anche il progetto dell’archistar Santiago Calatrava, presentato insieme all’offerta di Cimolai. Ma non è andato in porto il tentativo di Bucci di costruire una cordata che li tenesse insieme. «L’azienda Cimolai e l’architetto Calatrava – ha spiegato Bucci – si sono messi a disposizione per aiutare nel caso ce ne fosse bisogno». Questo ha spinto il sindaco a optare per la cordata pubblico-

privata, con Fincantieri e Italferr, due imprese su cui il Governo aveva espresso apprezzamento già dalla fine di agosto, quindi pochi giorni dopo il crollo del viadotto, avvenuto il 14 di quel mese. La decisione del commissario potrebbe aprire a una serie di ricorsi da parte delle imprese escluse. Ma si tratterebbe probabilmente di azioni senza richiesta di sospensiva, che quindi non provocherebbero ritardi alla ricostruzione del ponte genovese.

Il tempo di esecuzione indicato nel contratto sarà di 12 mesi, compresa la progettazione, a partire dalla consegna di tutte le aree dissequestrate. L'effettiva possibilità di completare il ponte entro il 2019 dipende dunque dai tempi di dissequestro da parte della magistratura genovese. [...]

*Il Sole 24 ore*, 18 dicembre 2018

### **DOCUMENT 3**

#### **Parta dalle infrastrutture la rinascita dell'edilizia**

I dati Istat di fine agosto lo hanno confermato. La crescita dell'economia italiana rallenta a causa della frenata degli scambi internazionali alla quale si accompagna un progresso solo contenuto delle componenti interne della domanda.

Nell'esperienza congiunturale come nelle tendenze di più lungo termine il convitato di pietra nella travagliata dinamica del nostro Pil ha una chiara identità settoriale. È il comparto delle costruzioni. Nel secondo trimestre 2018 il valore aggiunto delle costruzioni, valutato in volume, risulta inferiore di circa un terzo alla primavera di dieci anni or sono, all'inizio della recessione. Il calo di oltre trenta punti delle costruzioni si confronta ad un ritardo complessivo del Pil italiano, 2018 su 2008, che l'Istat restringe in poco più di cinque punti percentuali. Per un confronto internazionale valga citare il caso tedesco. [...]

La profondità della crisi delle costruzioni è misurabile attraverso metriche ulteriori. Il numero delle imprese, secondo i dati Eurostat, è sceso da 635mila nel 2008 a 509mila nel 2016. Secondo l'Istat, il conto delle unità di lavoro equivalenti ancora mancanti per tornare ai livelli di dieci anni fa ammonta a mezzo milione di occupati. Il settore delle costruzioni continua a mostrare una peggiore qualità del credito: nonostante i miglioramenti degli ultimi trimestri, alla metà dell'anno fa capo alle costruzioni poco meno del trenta per cento delle sofferenze relative al totale delle branche produttive.

Alla radice della crisi delle costruzioni c'è un deficit di investimenti. I dati Istat lo illustrano con rinnovata evidenza. A metà di quest'anno il volume degli investimenti nel complesso delle costruzioni – residenziali, non residenziali e infrastrutture – rimane 35 punti più basso rispetto ai livelli precedenti la recessione. Il divario aumenta a ben 41 punti se il confronto si fa sulle costruzioni in fabbricati non residenziali e altre opere quali strade, ponti e tunnel. L'Italia investe nella costruzione e manutenzione delle sue infrastrutture produttive e logistiche il 40% meno di dieci anni fa. È un deficit che va affrontato e corretto non solo per accelerare la crescita. Mettere in sicurezza, modernizzare e riqualificare le infrastrutture è un prerequisito della stabilità e della competitività del Paese.

Rilanciare le costruzioni partendo dal segmento infrastrutturale richiede adeguati finanziamenti. Ma il problema dei fondi non sembra rappresentare un vincolo prioritario. L'ANCE, l'associazione dei costruttori, quantifica in 140 miliardi l'ammontare delle risorse già disponibili e provenienti da fonti italiane ed europee. Più che nella finanza, il problema sta nella burocrazia. Uno studio pubblicato a ottobre dello scorso anno nella collana "*Questioni di Economia e Finanza*" della Banca d'Italia ricorda come il tempo medio di esecuzione dei lavori pubblici in Italia si attesti sui quattro anni e mezzo, di cui due anni e mezzo per le progettazioni, sei mesi per l'affidamento e un anno e mezzo

**Tournez la page S.V.P.**

per l'effettiva costruzione. Per le opere di importo più elevato la durata media del ciclo dei lavori pubblici si avvicina ai tre lustri. Sono tempi troppo lunghi.

Regole semplici, comprensibili e stabili sono necessarie per rilanciare il sistema dei lavori pubblici e gli investimenti in infrastrutture. Il rilancio è una sfida che riguarda innanzitutto il capitale umano, a partire da una professionalizzazione crescente della domanda pubblica con riguardo sia alla progettazione sia alla verifica della qualità delle opere. È una sfida di lungimiranza e di modernizzazione, con un rilancio degli investimenti che vada nella direzione della sostenibilità. Questo vuol dire, ad esempio, creare o ricostruire infrastrutture che accrescano la multi-modalità dei trasporti.

In Italia la quota delle ferrovie e delle vie marittime sul totale del trasporto merci si ferma al 14% contro il 28 della Germania. Il rilancio delle costruzioni e delle infrastrutture strategiche è, infine, una sfida industriale. Una sfida che le migliori imprese italiane non avranno difficoltà a vincere, considerati i lusinghieri risultati di crescita che le nostre aziende hanno continuato a mietere all'estero lungo tutto il decennio della crisi italiana. Tempo è di tornare a investire in costruzioni e infrastrutture anche in Italia. Non in fretta, ma facendo presto.

*La Repubblica*, 10 settembre 2018