

“LA NAVE DELLA PACE E DELL'AMICIZIA”

“LE NAVIRE DE LA PAIX ET DE L'AMITIÉ”

سفينة السلام والصدقة

L'idée du “Navire de la Paix et de l'Amitié” est née du désir irrépressible de toujours se tourner vers l'avenir, outre la disponibilité et la collaboration d'innombrables amis, italiens et autres. C'est presque un lieu/non-lieu en suspens entre différentes cultures et sensibilités, un arc-en-ciel (de nouveau, les couleurs de la paix...) entre l'Italie et la Tunisie, avec un prolongement jusqu'à Malte, autre lieu emblématique des rencontres entre les hommes et les cultures.

Dans un moment de telle confusion entre les “athées dévoués” qui s'improvisent gardiens d'une religion qui ne nécessite certainement pas des défenseurs impromptus, et les extrémistes subversifs vraiment difficiles à contenir et réduire, il semble juste d'apporter notre maigre, mais néanmoins sincère contribution, afin de confirmer et renforcer nos liens, notre amitié, nos accords et nos collaborations.

De plus, l'idée de réaliser cette Publication officielle de la Revue en trois langues (italien, français et arabe) répond à la même logique de soutien à une compréhension réciproque (qui n'est, à l'évidence, pas seulement lexicale et linguistique): Monsieur le ministre Mlika a accueilli avec enthousiaste nos propositions.

Pour l'occasion, Mareamico présente un échantillon de grands experts, non pour montrer les plumes du paon, mais uniquement pour confirmer, par l'importance des participants choisis, la volonté traditionnelle de rigueur des analyses scientifiques et le caractère sérieux non improvisé des propositions.

Naturellement, la réussite ou non de ce choix innovant pourra être prouvée seulement après les conclusions de la Revue, dans le cadre des indications qui seront élaborées et proposées (avec un égard particulier pour celles qui concernent le “Sanctuaire transfrontalier de la biodiversité”) et des accords qui seront signés, à compter de la Revue avec l'Association parlementaire “Amici del Mare”. Cependant, si je dois juger de l'intérêt et des commentaires presque unanimes, je ne peux qu'être confiant et optimiste.

هذه الفكرة وجبت من الرغبة الجامحة بمتابعة النظر دائماً إلى الأمام، عدا عن جاهزية تعاون العديد من الأصدقاء، إيطاليين وغيرهم، فهذه الفكرة “ سفينة السلام والصدقة” هي عبارة عن “مكان-لا مكان” معلق ما بين ثقافات و إحساسات مختلفة، هي قوس قزح (ألوان السلام من جديد...) ما بين إيطاليا وتونس، و بامتداد لغاية مالطا؛ مكان آخر يمثل رمزاً للقاء ما بين الرجال والثقافات.

في هذه الفترة من الفوضى العامة ما بين “مؤمنين-ملحدين” يقدمون أنفسهم بارتجال كأوصياء على دينٍ لا يحتاج بالتأكيد لمدافعين مُرتجِلين مثلهم، و بين دفعاتٍ مخربةٍ من الصعب حقاً إحتوائها وحجزها، يبدو لنا من الصواب إعطاء مساهمتنا الصغيرة و الملموسة من أجل تأكيد وتعزيز روابط الصداقة و التفاهم والتعاون.

كما أنّ فكرة إصدار هذا المنشور الرسمي للإستعراض بثلاثة لغات (الإيطالية و الفرنسية و العربية) تجيب على نفس المنطق الذي يدعم التفاهم المتبادل (و طبعاً ليس المعجمي و اللغوي فحسب). و على الترحيب الحماسي الذي تقبل به حضرة الوزير التونسي السيد مليكة مقترحنا. بهذه المناسبة تقدم جمعية Mareamico

فريق من الخبراء ذوي أهمية مطلقة، ليس بهدف للتبرج ولكن للتأكيد، من خلال أهمية المشتركين، على الإرادة التقليدية بالصرامة في التحليل العلمي و جدية غير مرتجلة في المقترحات. بطبيعة الحال، فإنّ النجاح أو عدمه لهذا الإختيار المبتكر سيُمكن إستنتاجه بعد إختتام الإستعراض فقط، و في إطار التوجهات التي ستُعد و ستقترح (مع إهتمام خاص “بمحمية عبر سكان الحدود للتتوع الحيوي”) و الإتفاقيات و التفاهمات التي سيتم توقيعها، بدءاً من الإتفاقيات مع الجمعية البرلمانية “أصدقاء البحر” التي تشير، بمعاني كلمات إسمها، إلى إسم جمعيتنا “بحر صديق”؛ على أية حال، فإذا كان لا بدّ أن أقيّم، فمن الإهتمام و التقدير العام السائد، فلا إستطيع إلا أن أكون واثقاً و متفانلاً.

Si deve all'insopprimibile desiderio di guardare sempre in avanti, oltre che alla disponibilità collaborativa di tanti amici, italiani e non, questa idea della “Nave della Pace e della Amicizia”, quasi un luogo/non luogo sospeso tra diverse culture e sensibilità, un arco d'iride (di nuovo i colori della Pace...) tra l'Italia e la Tunisia, con un prolungamento fino a Malta, altro luogo simbolo di incontri tra uomini e culture.



On. Pino LUCCHESI
Presidente di
Mareamico

In un momento di così generale confusione tra “atei devoti” che si improvvisano tutori di una Religione che certo non ha bisogno di difensori improvvisati, e spinte eversive davvero difficili da contenere e ridurre, ci è parso giusto dare un nostro piccolo ma sentito contributo per confermare e rafforzare legami, amicizia, intese, collaborazioni.

Anche l'idea di produrre questa Pubblicazione Ufficiale della Rassegna in tre lingue (italiano, francese, arabo) risponde alla stessa logica di favorire la reciproca comprensione (ovviamente non solo lessicale e linguistica): l'accoglienza entusiastica con la quale il Ministro Mlika ha accolto le nostre proposte.

Per l'occasione Mareamico presenta un Panel di esperti di assoluto rilievo non per mostrare le penne del Pavone, ma solo per confermare, con lo spessore dei Partecipanti, la tradizionale volontà di rigore nella analisi scientifica e di serietà non improvvisata nelle proposte.

Naturalmente il successo o meno di questa scelta innovativa potrà essere rilevato solo dopo le conclusioni della Rassegna nel quadro delle indicazioni che verranno elaborate e proposte (con particolare riguardo a quelle sul “Santuario transfrontaliero della biodiversità”) e degli accordi e dalle intese che verranno sottoscritte, a partire da quella con l'Associazione Parlamentare “Amici del Mare”. Tuttavia, se devo giudicare dall'interesse e dall'apprezzamento pressoché generale, non posso che essere confidente ed ottimista.

M. le député
Pino LUCCHESI
Président de
Mareamico

UN "GRAZIE" SINCERO A MAREAMICO

UTILI INDICAZIONI DAL "LIBRO VERDE" DELLA COMMISSIONE EUROPEA

الشكر الجزيل لـ " بحر صديق " MAREAMICO DES REMERCIEMENS SINCÈRES À MAREAMICO



On. Joe BORG
Commissario della
Commissione Europea
Pesca e Affari Marittimi

M. le député
Joe BORG
Commissaire de la
Commission européenne
chargé de la pêche et des
affaires maritimes

Il Mar Mediterraneo rappresenta un retaggio comune di particolare importanza. È un retaggio che si fonda su millenni di storia, di cultura, e di scambi commerciali. Il mare è una grande risorsa di importanza economica e sociale, una risorsa comune della quale dobbiamo prenderci molta cura.

Mi rallegro che Mareamico abbia voluto dare un' enfasi particolare alla XVII Rassegna del Mare attraverso una manifestazione itinerante a bordo di una nave che ormeggerà lungo una rotta altamente simbolica. Questo viaggio, da una sponda all'altra di questo mare di civiltà, è pregno di riflessioni storiche che sono di viva attualità interculturale. Le diverse tematiche che saranno esaminate durante la Rassegna del Mare rappresentano uno squarcio importante del collegamento di interdipendenza fra attività marittime e realtà economiche e regionali, fra scienza e conservazione dell'ambiente marittimo. Le diverse tematiche, le diverse sponde, le diverse realtà economiche, sono tutte unite da una sostanziale unità di fondo, che è il benessere dell'ecosistema marino.

Un mare in salute, insieme a pratiche di pesca e acquicoltura sostenibili, possono garantire un avvenire a lungo termine delle attività ittiche. Inoltre, la salvaguardia della biodiversità del mare rappresenta una risorsa di inestimabile valore economico per il settore turistico di molte regioni costiere.

Queste e altre tematiche sono affrontate nel Libro Verde sulla futura politica marittima dell'Unione Europea. Dalla competitività dell'industria marittima all'innovazione scientifica e tecnologica, dall'occupazione sostenibile nel settore marittimo al turismo costiero, dalla governance marittima alle norme internazionali, questo e molto altro è materia di dibattito che il Libro Verde mette in una correlazione olistica e interdipendente.

Nell'augurare una manifestazione di successo a tutte le autorità e i vari rappresentanti che parteciperanno, spero che questo Libro Verde possa offrire degli spunti di riflessione e approfondimento per questa rassegna sul futuro sostenibile del nostro mare.

البحر المتوسط يمثل تراث مشترك بغاية الأهمية. تراث مبن على آلاف السنين من التاريخ، و من الثقافة، و من التبادل الثقافي. فالبحر يمثل ثروة إقتصادية و إجتماعية مهمة، ثروة مشتركة يجب علينا جميعاً المحافظة عليها جيداً.

بشرفني أنّ MAREAMICO أراد أن يعطي توسعة مميزة للإستعراض السابع عشر لوضع البحر المتوسط من خلال تظاهرة متنقلة على متن سفينة سترسو على طول إتجاه رمزي بشكل كبير.

هذه الرحلة من ساحل إلى آخر لهذا البحر من الحضارات، مليء بتأملات تاريخية لواقع حيّ ما بين الثقافات.

المسائل المختلفة التي ستنتم دراستها خلال الإستعراض تمثل إنفتاحاً مهماً لعلاقات الإعتماد المتبادل بين النشاطات البحرية و الواقع الإقتصادي و المحلي، ما بين العلم و الحفاظ على البيئة البحرية. المسائل المختلفة، السواحل المختلفة و الواقع الإقتصادي المختلفة هي جميعها موحدة من وحدة عميقة أساسية، و هي سلامة النظام البيئي البحري.

بحر يتمتع بصحة جيدة، مع نشاطات الصيد و تربية الأسماك القابلة للدم، يمكن أن يضمنوا مستقبل بعيد الأمد للنشاطات المتعلقة بصيد السمك. بالإضافة لذلك فإنّ المحافظة على الإختلاف الحيوي للبحر تمثل ثروة إقتصادية لا يمكن تقديرها للقطاع السياحي لمناطق سياحية عديدة.

هذه المسائل و مسائل أخرى تمّ ذكرها في الكتاب الأخضر الذي يهتم بالسياسة البحرية المستقبلية للإتحاد لأوروبي. من قدرة الصناعة البحرية على التنافس تي التحديث العلمي و التكنولوجي و من التشغيل القابل دعمه في القطاع البحري حتى السياحة الشاطئية، و من نظام الإدارة البحري حتى القوانين الدولية، كلّ هذا هي مواضيع النقاش التي يضعها الكتاب الأخضر في قالب واحد؛ مرتبة فيما بينها و معتمدة على بعضها البعض.

بتمني نجاح التظاهرة لكلّ السلطات و مختلف الممثلين المشاركين، أتمنى بأنّ يستطيع الكتاب الأخضر توفير دوافع للتأمل و التعمق لهذا الإستعراض حول المستقبل الممكن دعمه.

La mer Méditerranée représente un héritage commun de grande importance. C'est un patrimoine qui repose sur des millénaires d'histoire, de culture et d'échanges commerciaux. La mer est une ressource inépuisable à l'envergure économique et sociale, une ressource commune dont nous devons prendre grand soin.

Je me réjouis à l'idée que Mareamico ait souhaité donner une emphase particulière à la XVIIe Revue de la Mer par l'intermédiaire d'une manifestation itinérante à bord d'un navire qui amarrera le long d'une route hautement symbolique. Ce voyage, d'un rivage à l'autre de cette mer synonyme de civilisation, est empreint de réflexions historiques qui sont d'une vive actualité interculturale. Les différentes thématiques qui seront étudiées lors de la Revue de la Mer représentent une rupture importante dans la liaison d'interdépendance entre les activités maritimes et les réalités économiques et régionales, entre la science et la protection de l'environnement maritime. Les différentes thématiques, les différents rivages et les différentes réalités économiques sont tous reliés par une unité fondamentale, c'est-à-dire le bien-être de l'écosystème marin.

Une mer en bonne santé alliée à des pratiques de pêche et d'élevage aquacole durables est à même de garantir un déroulement sur le long terme des activités relatives au poisson. De plus, la sauvegarde de la biodiversité maritime une ressource d'une inestimable valeur économique pour le secteur touristique de nombre de régions côtières. Ces thèmes et bien d'autres encore sont abordés dans le Livre vert sur la future politique maritime de l'Union européenne. De la compétitivité de l'industrie maritime aux innovations scientifiques et technologiques, de l'occupation durable du secteur maritime au tourisme côtier, de la gouvernance maritime aux normes internationales... tous ces sujets et de nombreux autres seront matière à débat que le Livre vert met en corrélation holistique et interdépendante.

Tout en souhaitant une manifestation pleinement réussie à toutes les autorités et aux divers représentants qui y prendront part, j'espère que ce Livre vert pourra offrir des sujets de réflexion et d'approfondissement à cette revue sur l'avenir durable de notre mer.

IL SALUTO DEL MINISTRO DELLE POLITICHE AGRICOLE

LE SALUT DU MINISTRE DES POLITIQUES AGRICOLES

تحية وزير السياسات الزراعية

C'est avec grand plaisir que je salue la XVII Revue de la Mer organisée par Mareamico.

L'idée de mettre en place cette initiative à Tunis, au coeur de la Méditerranée, me satisfait pleinement. En effet, je suis convaincu que les politiques pour notre mer, et pour notre pêche, ne font qu'une avec les politiques pour la Méditerranée.

Eaux, ressources, hommes de la mer, pays et cultures différentes se retrouvent liés de façon indissoluble à la racine commune de la Grande Mer. Et la Méditerranée, alliance culturelle et commerciale, est une réalité complète à laquelle nous devons porter toute notre attention.

Dès mes premiers mois au gouvernement, j'ai dû me charger des problèmes liés à la Méditerranée. J'ai pu rencontrer Joe Borg, le Commissaire européen chargé de la pêche et des affaires maritimes. Nous avons fait le point sur la nouvelle politique européenne du secteur et nous avons en particulier réfléchi à la façon d'orienter la phase finale des négociations sur le nouveau règlement pour la Méditerranée.

Cette rencontre s'est révélée exceptionnelle. Non parce que je suis moins impliqué dans les autres sujets complexes de l'agriculture, mais parce que lorsqu'il s'agit de débattre des réglementations relatives à la mer, cela déclenche immédiatement en moi un lien avec la navigation, la pêche, cette vie marine qui m'est plus chère depuis toujours.

Au-delà de la considération émotionnelle, j'ai pleinement conscience de la façon dont la réalité maritime s'articule et s'unit dans un rapport complexe avec les aspects environnementaux, économiques, culturels et sociaux. Il se concentrent essentiellement le long du littoral, un espace où croissent les activités industrielles et agricoles et où les installations urbaines ont trop souvent atteint des dimensions à la limite du supportable.

Aujourd'hui, le problème de la mer concerne donc en premier lieu la protection de l'environnement.

أود أن أعرب عن عميق سروري بتقديم التحية إلى العرض السابع عشر للبحر الذي تنظمه منظمة "البحر صديقنا". فكرة إنجاز هذه المبادرة في تونس، أي في قلب المتوسط، تبعث في نفسي شعورا عميقا بلرضا. فأنا مقتنع فعلا بأن السياسات المتعلقة ببحارنا وبالصيد فيها هي جزء لا يتجزأ من السياسات المتعلقة بالمتوسط. فالمياه والموارد ورجال البحر؛ والبلدان والثقافات المختلفة، الكل يجد نفسه متحدا بلا فكاك حول أصل واحد ألا وهو البحر الكبير. والمتوسط، الذي يمثل حضنا ثقافيا وتجريبا، هو في الحقيقة واقع معقد يتطلب منا بذل كل اهتمام. منذ الأشهر الأولى من وجودي في الحكومة كان لزاما علي أن أهتم بمشاكل المتوسط.

ومن بين مهماتي الأولى في بروكسل كان اللقاء الرسمي الذي جمعني بالمفوض الأوروبي لمصائد الأسماك والشؤون البحرية جو بورج، وقد تباحثنا معاً حول سياسة الأوربية الجديدة في القطاع وفكرنا، بصورة خاصة، في كيفية توجيه المرحلة النهائية للاتفاقية حول النظام الجديد المتعلق بالمتوسط. لقد كان لقاء سعيدا. وإذا تحدثت عن السعادة فليس لأنني أقل اهتماما بالقطاعات الزراعية المعقدة الأخرى، ولكن، لأنني حينما يتعلق الأمر بمناقشة قوانين تتعلق بالبحر، تراودني بمنتهى السهولة خواطر الإبحار والصيد وأستشعر تلك الحياة البحرية التي كنت دائما عزيزة على نفسي.

وبعيدا عن النواحي العاطفية، فأنا على وعي كامل بأن الواقع البحري متفرد جدا وأنه يوحد في رابطة معقدة مناخ بيئية واقتصادية وثقافية واجتماعية. والمشاكل موجودة. وهي تتركز في الغالب على طول الشريط الساحلي، الذي هو فضاء تنمو فيه الأنشطة الصناعية والزراعية وفيه أيضا بلغت المنطق السكانية في حالات عديدة أحجاما تقارب الحدود القصوى للتحمل.

اليوم مشكلة البحر هي إزاء، وفي البداية، دفاع عن البيئة من تحديات غير محسوبة. وحتى بالنسبة للصيد فإن الأمر يتعلق بالدفاع عن الموارد البحرية وإتباع مستويات استغلال معقولة، تتواءم مع المضامين الاجتماعية والاقتصادية المتصلة بها. الصندوق الأوروبي الجديد للصيد البحري يركز كثيرا على التدابير الحماية ويحث الدول على تفعيل كل الموارد الحماية

È con grande piacere che invio il mio saluto alla XVII Rassegna del Mare organizzata da Mareamico.

L'idea di svolgere questa iniziativa a Tunisi, nel cuore del Mediterraneo, suscita la mia piena soddisfazione. Infatti sono convinto che le politiche per il nostro mare - e per la nostra pesca - sono un tutt'uno con le politiche per il Mediterraneo.

Acque, risorse, uomini di mare; Paesi, e culture differenti si ritrovano legati indissolubilmente alla radice comune del Grande Mare. E il Mediterraneo, abbraccio culturale e commerciale, è una realtà complessa alla quale dobbiamo ogni attenzione.

Fin dai primi mesi di Governo ho dovuto occuparmi dei problemi del Mediterraneo. Tra le mie prime missioni a Bruxelles c'è stato l'incontro ufficiale con il Commissario Europeo agli Affari Marittimi e alla Pesca Joe Borg, con lui abbiamo fatto il punto sulla nuova politica europea del settore e pensato, in particolare, a come indirizzare la fase finale della trattativa sul nuovo regolamento per il Mediterraneo.

È stato un incontro fortunato. Parlo di fortuna non perché io sia meno coinvolto dagli altri complessi temi dell'agricoltura, ma perché, quando si tratta di discutere normative legate al mare, facilmente in me scatta il collegamento con il navigare, il pescare, quel vivere marinaro che da sempre mi è più che caro.

Al di là degli aspetti emotivi, ho la piena consapevolezza di quanto la realtà marittima sia articolata e unisca in un legame complesso aspetti ambientali, economici, culturali e sociali. E i problemi ci sono. Si concentrano prevalentemente lungo la fascia costiera, spazio dove crescono attività industriali e agricole e dove gli insediamenti urbani hanno raggiunto in troppi casi dimensioni al limite della sostenibilità.

Oggi il problema del mare è, dunque, in primo



On. Paolo DE CASTRO
Ministro
delle Politiche Agricole
e Forestali - Italia

M. le député
Paolo DE CASTRO
Ministre des
Politiques agricoles
et forestières - Italie



Ministero delle Politiche
Agricole e Forestali

luogo la difesa dell'Ambiente da aggressioni considerate. Anche per la pesca si tratta di difendere le risorse e perseguirne uno sfruttamento sostenibile, in armonia con i contesti sociali ed economici correlati.

Il nuovo FEP Europeo punta molto sulle misure di conservazione e stimola gli Stati ad impiegare ogni risorsa a "difesa del mare".

Credo che una politica di tutela non possa prescindere dall'attenzione per quanti hanno fatto della pesca il proprio lavoro. Anche da questo passa la difesa di economie e culture.

Ecco perchè credo con forza che ogni iniziativa che possa incidere sull'educazione ad un corretto approccio con le risorse ambientali e sulla crescita culturale e scientifica sia da accogliere e supportare.

È necessario moltiplicare gli sforzi perchè si dialoghi tra soggetti consapevoli, evitando ogni radicalizzazione nel confronto tra mondo della pesca e mondo ambientalista. Ricerchiamo, dunque, un giusto equilibrio tra "tolleranza zero" - quella, ad esempio, che abbiamo voluto per le spadare illegali - e la disponibilità verso i pescatori che operano in regola e si trovano, magari ingiustamente, penalizzati.

Il mondo della pesca organizzata deve poi svolgere un ruolo centrale di collaborazione con Stato e Regioni, in una logica di leale collaborazione: per troppo tempo infatti ci si è persi in conflitti di competenze. Per le politiche del mare - e per la pesca in particolare - è tempo di raccogliere i frutti.

Il mio impegno - e quello del Governo - è proprio questo: portare a casa risultati utili per il nostro mare supportando la politica di conservazione delle risorse nel quadro di una reale difesa del mondo della pesca. Non si può dimenticare che anch'esso è vittima del degrado delle acque, subisce l'inquinamento, e a volte, si ritrova colpito a causa di frange esigue dedite ad una pesca irresponsabile ed illegale.

Proprio con le altre istituzioni, assieme alla società civile e al mondo sano ed onesto della pesca organizzata, cercheremo di mettere a punto un programma di rilancio. Uniti nel segno della pesca responsabile per il definitivo isolamento dei comportamenti illegali.

Auguri dunque e grazie per questa vostra bella iniziativa. E un cordiale saluto a tutti i partecipanti.

البحر".

وأعتقد أنه لا يمكن لسياسة حماية أن تلغي من دائرة اهتمامها من جعلوا من الصيد البحري موطن شغل لهم. فمن خلال هذا أيضا يمكن أن تتم حماية الاقتصاد والثقافات.

هذا هو السبب الذي يجعلني أعتقد بقوة أن كل مبادرة من شأنها أن تؤثر في الثروة على اعتماد مقاربة صحيحة في التعامل مع الموارد البيئية ومع التطور الثقافي والعلمي يجب أن تكون محل قبول ومساندة.

من الضروري إذا مضاعفة الجهود لتفعيل حوار بين أطراف واعية، مع تفادي كل تجذير للمقابلة بين عالم الصيد البحري وعالم البيئة. لنبحث إذا عن توازن صحيح بين "عدم التسامح" - من قبيل، مثلا، ما أردناه بالنسبة لاستعمال الشباك الممنوعة - والجاهزية لمساعدة الصيادين الذين يعملون بشكل قانوني ثم يجدون أنفسهم، ربما وبشكل غير عادل، يعاقبون.

قطاع الصيد البحري المنظم يجب أن يقوم بعدد دور رئيسي في التعاون مع الدولة والأقاليم: وبالفعل ولوقت طويل وجدنا أنفسنا في متاهة تنازع الاختصاص. لقد أن أو ان قطف الثمار بالنسبة للسياسات البحرية والصيد البحري خصوصا.

فهمتي - ومهمة الحكومة - هي هذه: أن نعود بنتائج مفيدة لبحارنا عبر مساندة السياسات الحماية للموارد في إطار من الدفاع الواقعي عن قطاع الصيد البحري. ولا يمكن أن ننسى أنه بدوره ضحية لتدهور حالة المياه، فهو يعاني التلوث، وأحيانا يجد نفسه في حالات طارئة مندفعاً إلى صيد غير مسئول وغير قانوني.

وسنحاول وبالتحديد مع بقية المؤسسات والمجتمع المدني و القطاع السليم والتزيه للصيد المنظم أن نفعل برنامجاً للنهوض بالقطاع.

وبالتوحد تحت شعار الصيد المسئول سنتمكن نهائياً من عزل التصرفات غير القانونية.

تهاني إذا وشكري لمبادرتكم الجميلة. مع تحياتي القلبية لكل المشاركين.

النائب المبجل باولو دي كاسترو

وزير السياسات الزراعية والغابات - إيطاليا

ronnement contre les agressions inconsidérées. Pour la pêche aussi, il s'agit de défendre les ressources et de poursuivre une exploitation durable, en harmonie avec les contextes sociaux et économiques connexes.

Le nouveau FEP mise considérablement sur les mesures de conservation et pousse les États à exploiter chaque ressource dans le cadre de la "protection de la mer".

Je pense qu'une politique de protection doit fonder son attention sur ceux qui ont fait de la pêche leur activité professionnelle. C'est aussi par là que passe la protection des économies et des cultures.

Voilà pourquoi je suis persuadé que chaque initiative qui peut avoir des conséquences sur l'éducation d'une approche correcte aux ressources environnementales et sur la croissance culturelle et scientifique doit être approuvée et soutenue.

Il est nécessaire de multiplier les efforts car il s'agit de discussions entre des sujets conscients, évitant toute radicalisation dans la confrontation entre le monde de la pêche et le monde de l'environnement. Nous cherchons un juste équilibre entre la "tolérance zéro" et la disponibilité envers les pêcheurs qui travaillent dans le respect des règlements et se retrouvent pénalisés, peut-être injustement.

De plus, le monde de la pêche organisée doit jouer un rôle central de collaboration avec l'État et les régions, dans une logique de collaboration loyale: en effet, depuis trop longtemps il s'est perdu dans des conflits de compétence. Pour les politiques de la mer, et pour la pêche en particulier, il est grand temps de cueillir les fruits.

Mon engagement et celui du gouvernement veut rejoindre des résultats utiles pour notre mer en soutenant la politique de protection des ressources dans le cadre d'une réelle défense du monde de la pêche. N'oublions pas qu'il est victime de la dégradation des eaux, qu'il subit la pollution et parfois, qu'il est frappé durement à cause de petits groupes qui s'adonnent à une pêche irresponsable et illégale.

C'est avec les autres institutions, la société civilisée et le monde honnête et intègre de la pêche organisée que nous chercherons à mettre au point un programme de relance. Unis sous le signe de la pêche responsable et pour l'isolement définitif des comportements illicites.

Je vous présente donc tous mes vœux en vous remerciant pour cette magnifique initiative. J'adresse aussi mes salutations à tous les participants.

IL MESSAGGIO DI SALUTO DEL MINISTRO MLIKA

LE SALUT DU MINISTRE MLIKA

La Tunisie est l'un des pays Méditerranéens par excellence où le souci d'améliorer la Qualité de la Vie est érigé en priorité nationale depuis le changement du 7 Novembre 1987, et à la concrétisation de laquelle se mobilise la société civile.

Nous avons en effet lancé un vaste programme intitulé " Tunisie Qualité de la Vie " pour améliorer le niveau de vie des Tunisiens. Ce programme est axé sur la propreté et l'esthétique de l'environnement dans les villes et les villages Tunisiens.

Un travail considérable a été réalisé pour encourager la création et le travail des associations. De nombreuses associations ont vu le jour depuis, dont l'Association du Réseau Méditerranéen du Développement Durable (AREMEDD) pour ces associations, le programme de la Qualité de la Vie offre un nouveau champ d'action très large.

Ce programme constitue en fait une partie d'une stratégie globale d'amélioration de la Qualité de la Vie en Tunisie. Il s'agit de cette vaste action de réformes macro-économiques, de mise à niveau, de l'insertion de la Tunisie dans le 21ème siècle et dans le peloton des pays développés.

L'amélioration de la qualité de la vie est la condition " sine qua non " des objectifs de cette stratégie qui concerne et mobilise tous les acteurs de la société civile et en particulier les associations et les ONGs.

Pour nous, l'approche de la coopération et de la complémentarité passe aussi par une plateforme sur la base de laquelle il y a une trilogie, à savoir la protection de l'environnement, le développement durable et la qualité de la vie.

La Qualité de la Vie, pour les pays Méditerranéens, ce n'est pas seulement une tradition, elle procède d'une conception de la vie largement partagée. Mais c'est aussi l'expression de cette civilisation méditerranéenne constamment enrichie et renouvelée.

La Tunisia è uno dei paesi Mediterranei per eccellenza dove l'attenzione a migliorare la Qualità della Vita è diventata una priorità nazionale dopo il cambiamento del 7 novembre 1987, alla cui concretizzazione si è mobilitata la società civile.

Abbiamo infatti lanciato un ampio programma intitolato "Tunisia Qualità della Vita" per migliorare il livello di vita dei Tunisini. Questo programma è fondato sulla conservazione e la protezione dell'ambiente nelle città e villaggi tunisini.

Un lavoro considerevole è stato realizzato per incoraggiare la nascita e le attività delle associazioni. Numerose associazioni sono nate dopo quel giorno, il Programma della Qualità della Vita offre un nuovo campo d'azione assai ampio a tali associazioni, tra cui l'Associazione dell'Area del Mediterraneo per lo Sviluppo Sostenibile, (AREMEDD).

Questo programma costituisce infatti una parte della strategia globale di miglioramento della Qualità della Vita in Tunisia. Si tratta di una vasta azione di riforme macroeconomiche, affinché la Tunisia sia collocata nel XXI° secolo a livello dei paesi sviluppati.

Il miglioramento della qualità della vita è la condizione " sine qua non " degli obiettivi di questa strategia che concerne e mobilita tutti gli attori della società civile, in particolare le associazioni e le ONG.

Per noi, il metodo della cooperazione e della complementarità passa attraverso una piattaforma sulla cui base si pone una trilogia, cioè la protezione dell'ambiente, lo sviluppo sostenibile e la qualità della vita.

La Qualità della Vita per i paesi del Mediterraneo, non è soltanto una tradizione, ma è una concezione della vita largamente condivisa. È l'espressione di questa civiltà che si arricchisce e si rinnova costantemente.



On. Mohamed Mehdi
MLIKA
Ministro Consigliere
Tunisino
e Presidente AREMEDD

M. le député
Mohamed Mehdi MLIKA
Ministre Conseiller auprès
du Premier Ministre et
Président de AREMEDD -
Tunisie





Ministero dell'Ambiente della
Tutela del Territorio e del Mare

LA TUTELA DEL MARE NEI PROGRAMMI DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE

LA PROTECTION DE LA MER DANS LES PROGRAMMES DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

الوصاية على البحر في مشاريع وزارة البيئة



Sen. Bruno DETTORI
Sottosegretario del
Ministero dell'Ambiente,
della Tutela del Territorio
e del Mare

M. le sénateur
Bruno DETTORI
Sous-secrétaire du
ministère de
l'Environnement, de la
Protection du Territoire
et de la Mer

(foto:Tania Cristofari/Contrasto)

La scelta del Governo di Romano Prodi di ampliare la tutela del Ministero dell'Ambiente, oltre che al Territorio anche al Mare, rende merito a questa XVII Rassegna del Mare voluta da Mareamico.

La vocazione internazionale dell'iniziativa di quest'anno è in piena sintonia con l'attenzione data dal Ministero dell'Ambiente ai problemi ecologici di tutto il Mediterraneo e non solo a quelli dei mari che bagnano la Penisola.

La presenza italiana di una nostra "task force" ambientale in Libano per contenere la "marea nera", che ha messo a rischio il tratto di costa da Beirut fino al confine con la Siria, è servita a richiamare l'attenzione di tutti gli Stati rivieraschi ad una maggiore responsabilità per i problemi del Mare Mediterraneo che non possono più essere affrontati in un'ottica esclusivamente nazionale.

È per questo che, occupandomi di problemi legati alle nostre coste, ho proposto di attivare la Commissione Mediterranea sullo Sviluppo Sostenibile (MCSD), così come credo vada posta una giusta attenzione alla salvaguardia delle acque internazionali anche arrivando a creare delle vere e proprie "sentinelle del mare".

Il mare deve continuare ad emozionarci e la sua tutela non può restringersi ai confini delle acque territoriali perché sconfinata devono continuare ad essere le sensazioni che ci suscita la sua vista.

إختيار حكومة السيد رومانو برودي بتوسيع وصاية وزارة البيئة على الأرض بتشمل أيضاً البحر، هذا الإختيار يعطي الإستحقاق لهذا الإستعراض لسابع عشر المنظم من Mareamico.

الطابع الدولي لإستعراض هذا لعام يأتي بتوافق تام مع مراعاة وزارة البيئة للمشاكل البيئية للبحر المتوسط وليس للمياه التي تحيط بشبه الجزيرة الإيطالية فقط.

وجود الإيطاليين ضمن "task force" بيئية في لبنان لإحتواء "المد الأسود" التي وضعت طول السواحل اللبنانية من بيروت و لغاية الحدود مع سوريا في خطر، أفادت بجلب الإلتباه لكل البلدان المطلة على البحر لمسؤولية أكبر بمواجهة مشاكل البحر المتوسط التي لا يمكن مواجهتها بنظرة حصرية وطنية بعد الآن. ولهذا، باهتمامي بمشاكل متعلقة بسواحلنا إقترحت تفعيل اللجنة المتوسطية للنمو الممكن دعمه (MCSD)، و هكذا كما أعتقد أيضاً بوجوب إعطاء إنتباه لحماية المياه الدولية وصولاً لإيجاد "الحرس البحري".

البحر يجب أن يتابع إثارتنا و حمايته لا تستطيع أن تنحصر على المياه الإقليمية فقط لأن الإحساس الذي يعطينا إيّاه وجود البحر يجب أن تستمر بدون حدود.

سعادة العين برونوديتتوري

وكيل عام وزارة البيئة، وحماية الأرض والبحر



Le choix du gouvernement de Romano Prodi d'élargir la protection du ministère de l'Environnement au-delà du territoire italien, c'est-à-dire aussi à la mer, récompense cette XVII Revue de la Mer souhaitée par Mareamico.

La vocation internationale de l'initiative de cette année est en totale harmonie avec l'attention portée par le ministère de l'Environnement aux problèmes écologiques de l'ensemble de la Méditerranée, et pas uniquement à ceux des mers qui baignent la péninsule italienne.

La présence italienne d'un " groupe opérationnel " dédié à l'environnement au Liban dans le but de contenir la " marée noire " qui a mis en péril le morceau de littoral entre Beyrouth et la frontière syrienne, a permis d'attirer l'attention de tous les États riverains sur leur responsabilité majeure en termes de problèmes de la mer Méditerranée, qui ne peuvent plus être abordés dans une optique exclusivement nationale.

C'est pour cette raison qu'en me chargeant des problèmes liés à notre littoral, j'ai proposé de créer la Commission méditerranéenne sur le Développement durable (MCSD). Ainsi, comme je le pense, une attention appropriée sera portée à la sauvegarde des eaux internationales tout en parvenant également à créer de véritables " sentinelles de la mer ".

La mer doit continuer à nous émouvoir, et sa protection ne peut plus se limiter aux frontières des eaux territoriales car une fois ces frontières franchies, son apparence doit toujours susciter chez nous de grandes émotions.

APPROCCIO ECOSISTEMICO PER UNA GESTIONE SOSTENIBILE DELLE RISORSE MEDITERRANEE

APPROCHE DE L'ÉCOSYSTÈME POUR UNE GESTION DURABLE DES RESSOURCES MÉDITERRANÉENNES

L'intérêt du public dans son ensemble à réaliser chaque activité de production dans le respect de l'écosystème représente heureusement une donnée qui, au cours des dernières années, s'est transformée en un patrimoine de plus en plus commun.

De plus, un autre comportement en matière de pêche serait inimaginable. Les normes qui imposent des comportements responsables, les mailles des filets, les tailles minimales, les interruptions temporaires que, par le passé, les mêmes pouvoirs adjudicateurs avaient du mal à approuver, sont de nos jours un fait établi.

Voilà quelques années, les scientifiques se heurtaient d'un côté à de sérieuses difficultés pour manifester leur préoccupation d'une mer de plus en plus malade et exploitée alors que les représentants de ce secteur et la même politique de l'autre côté semblaient bien peu enclins à tendre l'oreille. Enfin, les intérêts économiques immédiats du secteur l'emportaient souvent plutôt que l'exigence de sauvegarde d'un écosystème particulièrement sensible.

Heureusement, comme la pêche n'a pas perdu sa caractéristique d' " activité de production ", elle a été abordée au cours des dernières années avec toute l'attention requise et, dans certains cas, avec toute la rigueur que l'on doit à cet élément (la mer) dont elle tire son origine. S'il m'est permis ce minimum de fierté qui naît de la passion avec laquelle certains problèmes s'affrontent, c'est de la région et du département de la pêche que je représente que l'on doit ce changement d'horizon. Quoi qu'il en soit, nous sommes conscients que le chemin qui nous attend ne sera pas facile, mais nous avons une grande confiance en les rapports retrouvés avec le MIPAF (ministère des politiques agricoles et forestières) et la Commission européenne. Par le passé, principalement avec la Commission européenne, nos rapports ont frôlé le conflit, pas tant pour l'absence de partage des principes exposés et coïncidant avec la réduction de l'effort de pêche et la protection des espèces de poissons, mais surtout pour l'absence de reconnaissance de ces particularités insulaires qui ne peuvent être assimilées aux particularités aussi respectables des pays de l'Europe du Nord. Pour l'avenir, nous espérons que la Commission tiendra compte des confrontations permanentes que nos pêcheurs vivent avec leurs semblables des pays frontaliers et non communautaires.

من المصلحة العامة حث كل نشاط إنتاجي على احترام النظام البيئي، و الذي أصبح، من حسن الحظ، خلال السنوات الاخيرة موروث مشترك.

ومن جهة أخرى، ليس من المفترض أي سلوك آخر في موضوع الصيد. إن القوانين التي تفرض السلوك المسؤول و استخدام الشباك و تحديد الأحجام المسموح إصطيادها، و وقف الصيد المؤقت الذي كانت تطالب به P.A، أصبح كله اليوم حقيقة ملموسة.

فقبل عدة أعوام، من ناحية، كان الطرف العلمي يلاقي سلسلة من الصعوبات بإبداء قلقه على بحر مريض و مستغل بإستمرار، و من الناحية الأخرى، كان ممثلو فئة و ممثلو السياسة نفسها يبدون قلة إهتمام بالإستماع. و بالنهاية كانت تفضل غالباً المصالح الاقتصادية الفورية للفئة بلا عن إحتياجات حماية النظام البيئي شديد الحساسية. لحسن الحظ، و بدون أن يخسر الصيد طابعه "كنشاط إنتاجي" كان قد جوبه بإهتمام، وفي بعض الحالات، بالحزم الذي يوجب ذلك العامل، أي البحر، الذي يُستمد منه.

فنحن، و على كل حال، نعلم بأن الطريق الذي ينتظرنا لن يكون سهلاً للغاية و لكننا نثق بالعلاقة الموجودة مع MIPAF و المفوضية الأوروبية. يجب القول بأنه في الماضي، و خاصة مع المفوضية، وصلت العلاقة إلى حدود الصراع، ليس لعدم تقاسم المبادئ العامة المبداءة و المتزامنة مع تقليل جهد الصيد و حماية الأنواع المائية فقط، ولكن و قيل كل شيء لعدم الإعتراف بكل تلك الخصائص الجزرية و غير المفهومة بالنسبة لبلاد شمال أوروبا، المحترمين على حد سواء.

نتمنى بالمستقبل، عدا عن العلاقة التي وصلنا لها، بأن تأخذ اللجنة بعين الإعتبار المواجهة المتواصلة التي يعيشها صيادونا بصحبة زملائهم من الدول المحدة غير الأوروبية

النهج النظامي البيئي لإدارة يمكن دعمها للثروات البيئية

L'interesse del tutto pubblico di ricondurre ogni attività produttiva al rispetto dell'ecosistema è, per fortuna, un dato che negli ultimi anni si è trasformato in patrimonio sempre più comune.

D'altra parte, non sarebbe ipotizzabile altra condotta in materia di pesca. Le norme che impongono comportamenti responsabili, le maglie, le taglie minime, le interruzioni temporanee che in passato la stessa P.A. faceva fatica a varare, oggi, sono un dato assodato. Appena qualche anno fa, da un lato, la componente scientifica incontrava serie difficoltà a manifestare la preoccupazione per un mare sempre più malato e più sfruttato, dall'altro, i rappresentanti di categoria e la stessa Politica parevano poco interessati ad ascoltare. Alla fine prevalevano gli interessi economici della categoria piuttosto che l'esigenza di salvaguardia di un ecosistema particolarmente sensibile.

Per fortuna, pur non avendo perso la caratteristica di "attività produttiva", la Pesca negli ultimi anni è stata affrontata con l'attenzione e, in alcuni casi, con il rigore che si deve a quell'elemento - il mare - da cui trae origine. Se mi è consentito quel minimo di orgoglio che nasce dalla passione con cui certi problemi si affrontano, è alla Regione ed al Dipartimento della Pesca che rappresento, che si deve questo mutamento d'orizzonte. Siamo, comunque, coscienti che il cammino che ci attende non sarà del tutto in discesa ma confidiamo molto nel ritrovato rapporto con il MIPAF (Ministero Politiche Agricole e Forestali) e con la Commissione Europea.

Va detto che in passato, specie con la Commissione, il rapporto ha rasentato la conflittualità non tanto per la mancanza di condivisione dei principi esposti e coincidenti con la riduzione dello sforzo di pesca e la tutela delle specie ittiche ma soprattutto per il mancato riconoscimento di quelle peculiarità tutte isolate non assimilabili a quelle dei paesi del nord Europa.

Ci auguriamo, per il futuro, la Commissione tenga in debito conto il costante confronto che i nostri pescatori vivono con i colleghi dei paesi frontalieri e non comunitari.



Ing. Antonino BENINATI
Assessore alla Cooperazione,
al Commercio, all'Artigianato
e alla Pesca - Regione Sicilia

M. l'ingénieur
Antonino BENINATI
Adjoint à la Coopération,
au Commerce, à l'Artisanat
et à la Pêche pour la
région Sicile



REGIONE SICILIA

PRESENTAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI

PRESENTATION DE L'ASSOCIATION DES PORTS ITALIENS

تقديم جمعية الموانئ الإيطالية



Dr. Luigi ROBBA
Segretario Generale
ASSOPORTI

Dr Luigi ROBBA
Secrétaire général
ASSOPORTI



All'Associazione Porti Italiani (Assoporti) aderiscono le Autorità Portuali - enti pubblici -istituite ai sensi della legge 84/94; le Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura insistenti sui territori ove esistono porti e le loro Aziende Speciali Portuali; l'Unione Italiana delle Camere di Commercio C.I.A.A. (Unioncamere). Complessivamente

sono rappresentati nell'Associazione più di 30 porti nazionali, tra i quali figurano i maggiori scali marittimi amministrati dalle Autorità Portuali.

Assoporti offre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e agli altri Ministeri interessati ed all'Unione Europea ogni utile consultazione e contributo sulle tematiche portuali, mettendo altresì in evidenza, nelle diverse sedi ed occasioni nazionali ed internazionali il ruolo e l'importanza per l'economia italiana e comunitaria dei nostri porti.

Assoporti si propone di contribuire all'affermazione di una organica e razionale politica portuale nel quadro dell'economia nazionale ed internazionale; di rappresentare ed appoggiare unitariamente i porti associati presso il Parlamento, le pubbliche Autorità in genere, nonché presso gli Organi responsabili dell'Unione Europea; di promuovere nelle adeguate sedi la soluzione delle questioni di ordine generale interessanti gli associati; di rappresentare le Amministrazioni portuali associate nei rapporti con le OO.SS. dei dipendenti delle Amministrazioni stesse e dei lavoratori portuali, nonché nei rapporti con organizzazioni nazionali di categoria o altre organizzazioni internazionali interessate al settore marittimo portuale.

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI
(ASSOPORTI)

Corso Rinascimento, 24 - 00186 Roma
Tel. +39 06 6976193 - Fax +39 06 6876550
e-mail assoporti@tin.it

تلتحق بجمعية الموانئ الإيطالية (Assoporti) سلطات الموانئ-مؤسسات عامة- المنشأة بموجب القانون 84\94 و غرف التجارة و الصناعة و المهن الحرفية و الزراعة الملحين فوق الأراضي حيث توجد الموانئ و المؤسسات المينائية الخاصة التابعة لهذه الموانئ،الاتحاد الإيطالي لغرف التجارة (Unioncamere) C.I.A.A. ، هذه الجمعية تمثل أكثر من 30 ميناء وطني التي تبرز من بينها أكبر المرفأ البحرية المدارة من قبل سلطات الموانئ .

توفر جمعية أسوبورتي لوزارة الأسس العامة و المواصلات و للوزارات الأخرى المهتمة و للاتحاد الأوروبي كل الاستشارات و المساهمات حول أمور الموانئ ،مظهرين بهذا الشكل، في مختلف الأماكن و الفرص الوطنية و الدولية الدور المهم لموانئنا في الاقتصاد الإيطالي و الأوروبي .

جمعية أسوبورتي تقدم نفسها للمساهمة في التأكيد على سياسة مينائية عضوية و منطقية في اطار الاقتصاد الوطني و الدولي ، و لتمثيل و مساندة بشكل موحد الموانئ المشتركة لدى البرلمان، السلطات العامة بشكل عام، و تلك المشتركة لدى الأعضاء المسؤولين للاتحاد الأوروبي، و لتقديم حلول في الأماكن الملائمة للمسائل العامة التي تهم المشتركين، و لتمثيل الادارات المينائية المشتركة في العلاقات مع OO.SS. لموظفين الادلرة نفسها و لعمال الميناء، و العلاقات مع المنظمات الوطنية للفتات و أخرى دولية مهتمة بالقطاع البحري أو المينائي.

Les Autorités portuaires (établissements publics créés conformément à la loi 84/94), les Chambres de Commerces, d'Industrie, d'Artisanat et d'Agriculture présentes sur les territoires où existent des ports et leurs entreprises portuaires spéciales, l'Union italienne des Chambres de Commerce C.I.A.A. (Unioncamere) adhèrent à l'Association des ports italiens (Assoporti). Cette association représente en tout plus de 30 ports italiens, parmi lesquels figurent les principales escales maritimes gérées par les Autorités portuaires.

"Assoporti" offre au ministère des Infrastructures et des Transports ainsi qu'aux autres ministères concernés et à l'Union européenne toutes les consultations utiles et les contributions sur les thèmes portuaires, en mettant en évidence le rôle et l'importance des ports pour l'économie italienne et communautaire dans ses divers sièges et événements nationaux et internationaux.

"Assoporti" se propose de contribuer à la réussite d'une politique portuaire homogène et rationnelle dans le cadre de l'économie nationale et internationale ; de représenter et de soutenir de façon cohérente les ports associés auprès du Parlement, des pouvoirs publics en général ainsi que des organes responsables de l'Union européenne; d'encourager dans les sièges appropriés la solution aux questions d'ordre général qui concernent les associés; de représenter les administrations portuaires associées dans leur rapport avec les organisations syndicales des salariés des administrations elles-mêmes et des ouvriers portuaires ainsi que dans les rapports avec les organisations nationales du secteur concernées par le secteur maritime portuaire.

I "PRIMATI" DI CIVITAVECCHIA

LE SALUT DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE

تحية سلطات الموانئ



L'Autorité Portuaire des Ports de Rome et du Latium participe avec grand plaisir à cette nouvelle initiative très intéressante de Mareamico, qui comprend des arguments particulièrement ressentis à Civitavecchia.

Le port défie Barcelone en vue d'obtenir la suprématie en Méditerranée dans le domaine des croisières : en 2007, environ un million et demi de touristes transiteront par ce port qui n'est plus seulement le Port de Rome.

Nous représentons le premier hub en Italie des autoroutes de la Mer, avec des lignes fixes qui relient différents rivages de la "Mare Nostrum", différentes cultures qui trouvent, dans la mer, leur dénominateur commun idéal. Tunis, Palerme, Barcelone, Valence, Toulon, la Corse, Malte et Civitavecchia, le coeur du "Sistema Italia" : tous les noeuds essentiels d'un réseau de transport qui conduit inévitablement à partager les ressources, les aspects culturels, les différentes approches dans la résolution des problèmes, dans l'élément unique qu'est devenue la Méditerranée.

Le tourisme représente une grande occasion de modifier l'économie des territoires dont les ports sont les principaux volants de développement. Malheureusement, les acteurs mêmes du système économique ont bien souvent du mal à saisir les perspectives exceptionnelles qu'offre la croissance de secteurs comme celui des croisières.

C'est pour cette raison que nous pensons qu'il est également de notre devoir d'encourager une culture de la mer qui puisse aussi servir de clé de lecture efficace aux institutions et aux acteurs qui sont à même de fixer de nouveaux objectifs de croissance pour des communautés entières.

تشارك سلطات موانئ مدينة روما و مقاطعة لاتيويو بسعادة كبيرة في هذه المبادرة الجديدة المهمة لجمعية MAREAMICO، التي تأخذ بعين الاعتبار مواضيعاً ملموسة بشكل خاص في ميناء تشيفيتافيكيا.

الميناء الذي إندفع بتحديه لميناء برشلونة في الفوز بمركز الصدارة فيما يتعلق بالرحلات البحرية السياحية في البحر المتوسط، ففي عام 2007 سيمرّ تقريباً مليون ونصف مليون مسافر عبر هذا المكان الذي يعتبر، في الوقت الحاضر، أكثر من كونه مجرد ميناء مدينة روما.

فنحن نمثل أول مركز تجمع إيطالي للطرق البحرية السريعة، بخطوط بحرية ثابتة تعمل على وصل الضفاف المختلفة "لبحرنا". ثقافات عدّة تجدد، في البحر، الحاكم المشترك المثالي. تونس العاصمة و باليرمو و برشلونة و فالنسيا و طولون و كورسيكا و مالطا و تشيفيتافيكيا، قلب النظام الإيطالي؛ كلها عقد أساسية في شبكة مواصلات تقود، بشكل لا مفر منه، إلى تقاسم الموارد و التظاهرات الثقافية و المناهج المختلفة لحل مشاكل هذه "الوحدة" التي أصبح يمثلها البحر المتوسط.

السياحة تمثل فرصة كبيرة للتغيير في اقتصاد الأقاليم، التي تمثل الموانئ فيها مقود النمو الرئيسي. و للأسف، غالباً يصعب على ممثلي النظام الاقتصادي أنفسهم استيعاب الفرص الفريدة التي يقدمها النمو في قطاعات مختلفة؛ مثل قطاع الرحلات السياحية البحرية.

و لهذا فنحن نعتقد بأنه من واجبنا أيضاً أن نعمل على دعم ثقافة للبحر، قادرة على أن تكون أيضاً مفتاح قراءة فعال للمؤسسات و الأفراد القادرين على تحديد أهداف تنموية جديدة لمجتمعات كاملة.

L'Autorità Portuale dei Porti di Roma e del Lazio partecipa con molto piacere a questa nuova, interessante iniziativa di MareAmico che ricomprende argomenti particolarmente sentiti a Civitavecchia.

Il porto è lanciato nella sua sfida a Barcellona per ottenere il primato del Mediterraneo per quanto concerne le crociere: nel 2007 quasi un milione e mezzo di turisti transiteranno da quello che ormai non è più soltanto il Porto di Roma.

Siamo il primo hub italiano delle autostrade del Mare, con linee fisse che uniscono diverse sponde del "Mare Nostrum", diverse culture che trovano, nel mare, il comune denominatore ideale. Tunisi, Palermo, Barcellona, Valencia, Tolone, la Corsica, Malta e Civitavecchia, il cuore del Sistema Italia: tutti nodi fondamentali di una rete di trasporto che porta inevitabilmente a condividere risorse, aspetti culturali, diversi approcci nella risoluzione dei problemi, nell'unicum che è diventato il Mediterraneo.

Il turismo rappresenta una grande occasione di cambiamento dell'economia dei territori di cui i porti sono i principali volanti di sviluppo.

Purtroppo, spesso gli attori stessi del sistema economico faticano a comprendere le eccezionali opportunità offerte dalla crescita di settori come quello crocieristico.

Per questo riteniamo che sia anche nostro compito quello di promuovere una cultura del mare che possa servire pure da efficace chiave di lettura per le istituzioni e quei soggetti in grado di fissare nuovi obiettivi di crescita per intere comunità.



Dott. Giovanni MOSCHERINI
Commissario Autorità Portuale Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta

M. Giovanni MOSCHERINI
Commissaire de l'Autorité portuaire de Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta

UNA MAGNIFICA OCCASIONE DI CONFRONTO

UNE MAGNIFIQUE OCCASION DE CONFRONTATION

مناسبة رائعة للمواجهة



Prof.
Giuseppe COGNETTI
Presidente del Comitato
Scientifico di Mareamico

Professeur Giuseppe
COGNETTI
Président du Comité
Scientifique de Mareamico

La XVII Rassegna del Mare promossa da Mareamico si svolge quest'anno in modo del tutto inusuale: le varie sessioni si terranno in parte a terra (Civitavecchia, Palermo, Tunisi) e in parte su nave. L'obiettivo è di svolgere un confronto fra mondo politico e imprenditoriale da un lato e mondo scientifico dall'altro sui temi della conservazione e dello

sviluppo sostenibile nel Mediterraneo in un quadro di cooperazione internazionale con particolare riguardo alla ricerca, alla formazione professionale e alla certificazione ambientale.

Non a caso la fase conclusiva della rassegna si svolge a Tunisi. È infatti con la Société de Science Naturelle della Tunisia e con l'università di Tunisi che Mareamico ha individuato linee comuni relative alla formazione professionale e educazione ambientale, realizzando una proficua collaborazione su questi temi.

Nel 2004 è stato sancito a Tunisi un gemellaggio fra la SSN della Tunisia e Mareamico in presenza del Ministro della Qualità della Vita e nello stesso anno in occasione della Manifestazione "Tuttambiente" svoltasi a Lucca è stato firmato un protocollo di intesa fra i due soggetti in presenza del Ministro dell'Ambiente.

Da evidenziare inoltre che Mareamico fa parte dell'Association du Réseau Méditerranéen pour le Développement Durable (ARMEDD) presieduto dal Ministro della Qualità della Vita della Tunisia, associazione a cui aderiscono vari paesi del Mediterraneo e che promuove la cooperazione internazionale al fini di contribuire allo sviluppo delle capacità tecniche e scientifiche per il miglioramento della qualità della vita.

In questo contesto verrà considerata la opportunità di intraprendere iniziative a suo tempo caldegiate dal Consiglio d'Europa per l'organizzazione di parchi transfrontalieri nel Mediterraneo che rappresentano un

non meno importante. La fase conclusiva della rassegna si svolge quest'anno in modo del tutto inusuale: le varie sessioni si terranno in parte a terra (Civitavecchia, Palermo, Tunisi) e in parte su nave. L'obiettivo è di svolgere un confronto fra mondo politico e imprenditoriale da un lato e mondo scientifico dall'altro sui temi della conservazione e dello sviluppo sostenibile nel Mediterraneo in un quadro di cooperazione internazionale con particolare riguardo alla ricerca, alla formazione professionale e alla certificazione ambientale.

Non a caso la fase conclusiva della rassegna si svolge a Tunisi. È infatti con la Société de Science Naturelle della Tunisia e con l'università di Tunisi che Mareamico ha individuato linee comuni relative alla formazione professionale e educazione ambientale, realizzando una proficua collaborazione su questi temi.

Nel 2004 è stato sancito a Tunisi un gemellaggio fra la SSN della Tunisia e Mareamico in presenza del Ministro della Qualità della Vita e nello stesso anno in occasione della Manifestazione "Tuttambiente" svoltasi a Lucca è stato firmato un protocollo di intesa fra i due soggetti in presenza del Ministro dell'Ambiente.

Da evidenziare inoltre che Mareamico fa parte dell'Association du Réseau Méditerranéen pour le Développement Durable (ARMEDD) presieduto dal Ministro della Qualità della Vita della Tunisia, associazione a cui aderiscono vari paesi del Mediterraneo e che promuove la cooperazione internazionale al fini di contribuire allo sviluppo delle capacità tecniche e scientifiche per il miglioramento della qualità della vita.

In questo contesto verrà considerata la opportunità di intraprendere iniziative a suo tempo caldegiate dal Consiglio d'Europa per l'organizzazione di parchi transfrontalieri nel Mediterraneo che rappresentano un

La XVII Revue de la Mer promue par Mareamico se déroule cette année de façon totalement inhabituelle : les différentes sessions se tiendront en partie à terre (Civitavecchia, Palermo, Tunisi) et en partie sur le navire. L'objectif consiste à mettre en place une confrontation entre le monde politique et le monde de l'entreprise d'un côté et le monde scientifique de l'autre, sur les sujets de la protection et du développement durable en Méditerranée, dans un cadre de coopération internationale, avec un égard particulier porté à la recherche, à la formation professionnelle et à la certification environnementale.

Ce n'est pas par hasard si la partie conclusion de la revue se déroule à Tunisi. C'est en effet avec la Société de Science naturelle de Tunisie et avec l'université de Tunisi que Mareamico a identifié les lignes communes relatives à la formation professionnelle et à l'éducation environnementale, mettant au point une collaboration profitable sur ces sujets.

En 2004, un jumelage entre la Société de Science naturelle de Tunisie et Mareamico a été créé en présence du ministre de la Qualité de la Vie et la même année, à l'occasion de la manifestation "Tuttambiente" qui s'est déroulée à Lucques, un protocole d'accord a été signé entre les deux acteurs en présence du ministre de l'Environnement.

Soulignons également que Mareamico fait partie de l'Association du Réseau méditerranéen pour le Développement durable (ARMEDD) présidée par le ministre tunisien de la Qualité de la Vie, une association à laquelle adhèrent différents pays méditerranéens et qui encourage la coopération internationale afin de contribuer au développement des capacités techniques et scientifiques pour améliorer la qualité de la vie.

C'est dans ce contexte que sera envisagée la possibilité de prendre des initiatives qui seront en temps utile soutenues par le Conseil de l'Europe, en matière d'organisation de parcs transfrontaliers en Méditerranée, qui représentent un progrès de qualité pour la protection de l'environnement et de ses res-

sources comme pour le développement d'une éducation intégrée sur la base de choix conclus entre les pays adhérents.

Lors du Congrès sur la Pêche de Mazara del Vallo en 2004, organisé par la région Sicile et par l'ICRAM (Institut central de la Recherche appliquée à la Mer) et auquel ont participé des scientifiques tunisiens, le projet de création d'un parc transfrontalier dans le Canal de Sicile a été présenté. Une telle proposition a été reprise par la délégation tunisienne lors de la XVIe Revue de la Mer l'année dernière à Olbia.

Ce sera donc là l'un des sujets principaux qui sera abordé à Tunis.

Dans une mer comme la Méditerranée, où les frontières politiques ne correspondent pas aux frontières de l'écosystème et où la protection de la mer doit s'accorder avec de nombreux intérêts économiques, la collaboration internationale se révèle de plus en plus indispensable pour garantir le développement durable et la qualité de la vie.

La Tunisie s'est largement engagée dans ce sens, que ce soit au niveau scientifique comme au niveau politique, et elle représente une référence fondamentale d'une coopération toujours plus étroite entre la rive sud et la rive nord de la Méditerranée.

سيكون من المواضيع الرئيسية للنقاش الذي سيتم في مدينة تونس.

في بحر مثل الأبيض المتوسط حيث أن الحدود السياسية لا تطابق حدود الأنظمة البيئية والحفاظ على البحر يجب أن يتم عن طريق التوفيق بين المصالح الاقتصادية المشتركة و التعاون الدولي و نوعية الحياة.

تونس الذي يعمل بجد في هذا الإتجاه سواء على المستوى العلمي أو السياسي، يمثل نقطة مرجعية أساسية لتعاون وثيق بين سواحل الجنوب و سواحل الشمال للبحر المتوسط.



salto di qualità sia per la conservazione dell'ambiente e delle sue risorse, sia per dare adito allo sviluppo di una educazione integrata sulla base di scelte concordate fra i paesi aderenti.

In occasione del Convegno sulla Pesca di Mazara del Vallo del 2004, organizzato dalla Regione Sicilia e dall'ICRAM e alla quale partecipavano studiosi tunisini, fu prospettata la possibilità di creare un parco transfrontaliero nel Canale di Sicilia. Tale proposta fu ripresa dalla delegazione tunisina alla XVI Rassegna del Mare dello scorso anno a Olbia.

Sarà dunque questo uno dei temi principali da discutere proprio a Tunisi.

In un mare come il Mediterraneo dove i confini politici non corrispondono a quelli ecosistemici e la conservazione del mare si deve conciliare con molteplici interessi economici, la collaborazione internazionale si rivela sempre più indispensabile per garantire lo sviluppo sostenibile e la qualità della vita.

La Tunisia è fortemente impegnata in questo senso sia a livello scientifico che politico e rappresenta un fondamentale punto di riferimento per una sempre più stretta cooperazione fra la riva sud e la riva nord del Mediterraneo.



COMITATO SCIENTIFICO - COMITÉ SCIENTIFIQUE

Presidente - Président du Comité :

Prof. Giuseppe COGNETTI
Università di Pisa

Prof. Marco ABBIATI
Università di Bologna

Avv. Daniela ADDIS
Università di Parma

Prof. Luigi ALBEROTANZA
CNR - Venezia

Prof. Franco ANDALORO
ICRAM - Palermo

Prof. Maurice AUBERT
"Université de la Mer"
Cagnes sur Mer (Francia)

Prof. Guido BADINO
Università di Torino

Prof. Alberto BASSET
Università di Lecce

Dr. John BAXTER
Direttore "Aquatic Conservation"
(Gran Bretagna)

Prof. Alberto CASTELLI
Università di Pisa

Dr. Guido CIMINO
CNR - Napoli

Prof. Carlo DA POZZO
Università di Pisa

Dr. Mario FERRETTI
C.I.R.S.PE - Roma

Prof.ssa Ornella FERRETTI
ENEA - La Spezia

Prof. Silvano FOCARDI
Magnifico Rettore Università di Siena

Dr.ssa Paola GIANGUZZA
Università di Palermo

Prof. Mario INNAMORATI
Università di Firenze

Prof. Caudio LARDICCI
Università di Pisa

Prof. Jean P. LOZATO-GIODARD
Univ. di Paris III - Sorbonne Nouvelle

Prof. Valerio MILANO
Università di Pisa

Prof.ssa Anna OCCHIPINTI
Università di Pavia

Prof. Argyris KALLIANIOTIS
Fisheries Research Institute (Grecia)

Prof.ssa Daniela PESSANI
Università di Torino

PROF. ALFONSO RAMOS ESPLÀ
Università di Alicante (Spagna)

Prof. Silvano RIGGIO
Università di Palermo

Dott. Ing. Roberto ROSSETTI
GE.CO. - Napoli

Prof.ssa Aouij-Chaouch SALOUA
Université de Tunis (Tunisia)

Prof. Marco SAROGLIA
Università dell'Insubria - Varese

Dr. Giovanni SCABBIA
ENEA - La Spezia

Prof. Francesco TORRE
Università di Bologna

Prof.ssa Silvana VALLERGA
International Marine Centre
Torregrande (Oristano)

Prof. Marcello ZUNICA
Università di Padova

LA DIFESA DEL PIÙ BEL MARE DEL MONDO

LA PROTECTION DE LA PLUS BELLE MER AU MONDE

الدفاع عن أجمل بحر في العالم



Fulco PRATESI
Presidente e Membro
Fondatore del WWF

M. Fulco PRATESI
Président et membre
fondateur de WWF



Pur nella sua limitata estensione (interessa solo l'1% dell'intera superficie degli oceani), il Mar Mediterraneo racchiude in se prerogative di assoluta eccellenza.

Oltre ad aver dato i natali a religioni, filosofie e culture, questo mare stretto tra il continente africano e l'Europa, conserva una biodiversità di grande importanza. Basti pensare alla sua flora, che annovera compagini vegetali come la macchia mediterranea o le praterie di posidonia, introvabili altrove, o alla sua fauna che conserva entità uniche come il gabbiano corso, la foca monaca, il falco della regina e il cervo sardo. In più, i suoi paesaggi costieri, le sue isole, i suoi vulcani, le sue spiagge attirano centinaia di milioni di turisti da tutto il mondo.

Ma questo incommensurabile tesoro ha bisogno di essere tutelato in maniera più efficace.

- Perché il traffico di petroliere che ne percorre le acque causa inquinamenti, così come quelli di origine tellurica riversati attraverso i grandi fiumi.
- Perché una pesca eccessiva e in gran parte illegale, sta erodendo pesantemente gli stock ittici impoverendo sempre più la risorsa.
- Perché l'aggressione edilizia, balneare e turistica ne danneggia i luoghi più belli e ancora intatti.
- Perché lo sviluppo industriale dei Paesi rivieraschi attenta alla qualità dei fondali e delle acque.

Per un'azione di sensibilizzazione e di difesa attiva oggi operano, in Italia, diverse associazioni. Oltre al WWF - che ha creato e gestisce alcune riserve costiere e marine e si batte con decisione contro gli eccessi della pesca - Legambiente, dedicata soprattutto alla lotta agli inquinamenti, Marevivo impegnata nella promozione delle riserve marine e nella difesa delle specie in pericolo, Greenpeace, da anni coinvolta nella contestazione dei trasporti marittimi pericolosi e della pesca illegale, oltre, naturalmente, a Mareamico che organizza annualmente questa manifestazione di studio e alle molte altre entità che hanno a cuore la tutela del più bel mare del mondo e si adoperano concretamente nella sua protezione.

Per un'azione di sensibilizzazione e di difesa attiva oggi operano, in Italia, diverse associazioni. Oltre al WWF - che ha creato e gestisce alcune riserve costiere e marine e si batte con decisione contro gli eccessi della pesca - Legambiente, dedicata soprattutto alla lotta agli inquinamenti, Marevivo impegnata nella promozione delle riserve marine e nella difesa delle specie in pericolo, Greenpeace, da anni coinvolta nella contestazione dei trasporti marittimi pericolosi e della pesca illegale, oltre, naturalmente, a Mareamico che organizza annualmente questa manifestazione di studio e alle molte altre entità che hanno a cuore la tutela del più bel mare del mondo e si adoperano concretamente nella sua protezione.

حتى مع إمتداده المحدود (يمثل 1% من مساحة المحيطات الكاملة) فإنّ البحر المتوسط يحتوي بداخله على مميزات فائقة الروعة.

فعدا عن كونه مكان ولادة أديان و مذاهب فلسفية و ثقافات ، فإنّ هذا البحر المحصور بين القارتين الإفريقية و الأوروبية ، يحافظ على تنوع بيولوجي ذا أهمية كبيرة. يكفي العلم بأنّ ثروته النباتية تحوي مجموعات نباتية مثل، البقعة المتوسطية و مروج البوزيدونيا، و التي لا توجد في أي مكان آخر، و أنّ ثروته الحيوانية تحافظ على وجود امثلة فريدة مثل النورس الكورسيكي و الفقمة الراهبة و صقر الملكة و أيل سردينيا. و زيادة على ذلك فإن مناظره الطبيعية الساحلية و جزره و براكينه و شواطئه تجذب مئات الملايين من السياح من جميع أنحاء العالم.

ولكن هذا الكنز الذي لا يقدر بثمن يحتاج الى الحماية بطريقة أكثر فعالية. و كما أن حركة مرور ناقلات النفط التي تعبر مياه هذا البحر تسبب التلوث، فهكذا هو الحال للتلوث الأرضي الذي يصب في البحر عن طريق الأنهار الكبيرة. و لأن صيد الأسماك الغير قانوني، و المبالغ فيه في كثير من الحالات، يقوم بإستهلاك المخزون السمكي بشكل كثيف مسببا لنقص المتزايد لهذا المورد. و كذلك أيضاً فإنّ التعدّي الإسكاني المخصصّ للنشاطات الصيفية و السياحية ، يضّر بأجمل الأماكن غير الملموسة. و كذلك أيضاً فإنّ النمو الصناعي للبلدان الساحلية يعتدي على نوعية أعماق البحر و مياهه.

لعمل على زيادة الإحساسيّة و لدفاع فعّال تعمل اليوم، في إيطاليا، جمعيات مختلفة، فعدا عن WWF الذي أسس و يدير بعض المحميات الساحلية و البحرية، والذي يناصر القرارات المتخذة ضد المبالغة في صيد الأسماك، هناك أيضاً Legambiente، و المكرّسة بشكل خاص في الصراع ضد التلوث، و جمعية Marevivo المنشغلة في ترقية المحميات البحرية و في الدفاع عن الأنواع المهددة بالانقراض، و جمعية Greenpeace المنخرطة منذ سنين في مقاومة وسائل النقل البحرية الخطرة و صيد الأسماك غير قانوني، و بعد هؤلاء بطبيعة الحال ، جمعية Mareamico التي تنظم سنويا هذه التظاهرة، و جميع الكيانات التي تهتم بالحفاظ على أجمل بحر في العالم و تعمل على حمايته.

La mer Méditerranée renferme des spécificités d'une excellence absolue malgré son étendue limitée (elle occupe seulement 1% de la superficie totale des océans).

Oltre le fait qu'elle a donné naissance à des religions, des philosophies et des cultures, cette mer étroite coincée entre le continent africain et le continent européen a su conserver une biodiversité de grande importance. Il suffit de penser à sa flore qui comprend des groupes végétaux comme le maquis ou les herbiers de Posidonies, introuvables ailleurs, ou à sa faune avec des espèces uniques comme le goéland d'Audouin, le phoque moine, le faucon d'Éléonore et le cerf sarde. De plus, ses paysages côtiers, ses îles, ses volcans et ses plages attirent des centaines de millions de touristes venant du monde entier.

Pourtant, ce trésor inestimable doit être protégé plus efficacement.

- Parce que le trafic des pétroliers qui en parcourent les eaux provoque des pollutions, comme celle d'origine tellurique déversée dans les grands fleuves.
- Parce qu'une pêche excessive et souvent illégale réduit considérablement les stocks de poissons en appauvrissant de plus en plus les ressources.
- Parce que les agressions balnéaire, touristique et de la construction endommagent les sites les plus beaux et préservés aujourd'hui encore.
- Parce que le développement industriel des pays riverains porte atteinte à la qualité des fonds marins et des eaux.

Aujourd'hui, différentes associations interviennent en Italie pour une action de sensibilisation et de défense active. Outre la WWF qui a créé et gère certaines réserves côtières et marines et qui lutte activement contre les excès de la pêche, on compte également Legambiente qui se consacre essentiellement à la lutte contre les pollutions, Marevivo qui est engagée dans la promotion des réserves marines et dans la protection des espèces en danger; Greenpeace qui, depuis des années, est impliquée dans la contestation des transports maritimes dangereux et de la pêche illégale, et naturellement, Mareamico qui organise chaque année cette manifestation d'étude ainsi que d'autres organismes qui ont à cœur de protéger la plus belle mer au monde et qui, dans cette optique, mettent tout en œuvre de façon concrète.

IL "SANTUARIO PER LE BIODIVERSITÀ": UNA NUOVA SFIDA

LE "SANCTUAIRE POUR LA BIODIVERSITÉ": UN NOUVEAU DÉFI

La mer est un peu notre avenir. D'un côté, trop négligée sachant qu'elle représente 71 % de notre planète et joue un rôle essentiel au maintien de la vie sur Terre.

Et d'un autre côté, trop exploitée, dégradée et maltraitée puisque différentes urgences environnementales, dont la pêche et la pollution, sont situées dans le milieu aquatique qui nous entoure. À la différence de ce que nous pouvons imaginer, les mers regorgent d'une biodiversité d'égale importance, si ce n'est supérieure, à celle de la terre.

Certains auteurs pensent que les fonds marins contiennent de nombreuses espèces (principalement des mollusques, crustacés et polychètes) qui sont toutes comparables à celles des milieux terrestres, c'est-à-dire à 10 millions d'espèces minimum qui représentent des ressources fondamentales pour notre survie.

Et pourtant, bien que les mers occupent une grande partie de notre planète et assurent globalement d'importantes fonctions, moins de 0,5 % de l'environnement marin se trouve dans des aires protégées, comparé à environ 11 % pour la partie terrestre. En effet, 100 000 aires terrestres sont protégées contre seulement un peu plus de 4 000 aires marines. La superficie totale protégée représente légèrement plus de 1,6 millions de km² et une grande partie de cette superficie appartient à la Grande Barrière de Corail australienne.

De plus, une majorité des aires marines créées au niveau mondial sont protégées seulement de façon nominale, mais ne sont pas vraiment gérées.

Ce sont les aires marines et côtières protégées qui se révèlent pourtant un outil de gestion essentiel dans la protection de la biodiversité marine et le soutien aux communautés humaines qui dépendent des ressources de la mer. Avec une baisse de plus en plus dramatique des ressources en poissons, qui concerne les principales régions de pêche du monde, les aires marines protégées représentent d'importants réservoirs de reproduction des espèces d'inté-

le البحار هي مستقبلنا. و لفترة طويلة تم إهمالها، و بما أنها تمثل 71% من كوكبنا السيار، وتقوم بدور أساسي في الحفاظ على الحياة فوق الأرض. و هي من ناحية أخرى مستغلة بشدة، منعزلة، و تساء معاملتها، نظرا بأن العديد من حالات الطوارئ البيئية، ومن بينها الصيد والتلوث، كانت قد حاصرت الإقليم المائي الذي يحيطنا.

على النقيض مما يمكن أن نتخيله، فإن البحار تحتوي على تنوع بيولوجي على درجة من الأهمية نفسها، إذا لم يكن أكثر مما هو على البر.

فبعض الخبراء يعتقدون أن ما يوجد في أعماق البحار من أصناف عدة (وخاصة من رخويات وقشريات و policheti)، قابلة للمقارنة مع تلك الموجودة في المناطق البرية المحيطة. ويمكننا القول بأنها لا تقل عن عشرة ملايين صنف تمثل لنا موارد أساسية للبقاء على قيد الحياة.

وعلى الرغم من أن البحار تُشكّل الجزء الأكبر من الكرة الأرضية، وتقوم بوظائف عديدة على المستوى العام، فإن أقل من 0,5% من المحيط المائي يقع داخل مناطق محمية، مقارنة بـ 1,11% من المناطق البرية المشكّلة من مئة ألف محمية برية في العالم، وأكثر بقليل من أربعة آلاف محمية بحرية فقط. و يبلغ سطح المحميات البحرية الإجمالي في العالم حوالي 1,6 مليون كلم مربع، ينتمي جزء كبير منها إلى الحواجز المائية الكبيرة المتواجدة في كورالينا الأسترالية.

ولا تكمن المشكلة فقط في شح المحميات البحرية، بل إن العدد الأكبر من المحميات المُعترف بها على المستوى العالمي تنقصها الحماية والإدارة.

إن المحميات البحرية، والسواحل، تمثل أداة أساسية لحماية التنوع البيولوجي البحري، ودعم الجماعات الإنسانية التي تعتمد بشكل رئيسي على الموارد البحرية. وفي مواجهة التدهور الواضح للموارد السمكية، والذي يحظى باهتمام المناطق الأساسية للصيد في العالم، فإن الـ

"المحمية الطبيعية للتنوع الحيوي": تحدٍ جديد

Il mare è un po' il nostro futuro. Per un verso fin troppo trascurato, visto che rappresenta il 71% del Pianeta e svolge un ruolo essenziale per il mantenimento della vita sulla Terra.

E per un altro, fin troppo sfruttato, degradato e maltrattato visto che varie emergenze ambientali, tra cui la pesca e l'inquinamento, sono localizzate nella sfera d'acqua che ci circonda. A differenza di quanto si possa immaginare, i mari sostengono una biodiversità di pari importanza, se non superiore, a quella terrestre.

Alcuni autori ritengono che nei fondali marini si trovi un numero di specie (soprattutto molluschi, crostacei e policheti) del tutto paragonabile a quello degli ambienti terrestri, vale a dire non inferiore a 10 milioni di unità. Le quali rappresentano risorse fondamentali per la nostra stessa sopravvivenza.

Eppure, nonostante i mari occupino gran parte del Pianeta e assicurino importanti funzioni a livello generale, meno dello 0,5% dell'ambiente marino è all'interno di aree protette, in confronto a circa l'11% della parte terrestre. Sono infatti circa 100.000 le aree protette nel mondo e solo poco più di 4000 sono marine. La superficie tutelata complessiva è poco più di 1,6 milioni di km² e una buona fetta di questa superficie appartiene alla grande Barriera Corallina australiana.

Non solo, gran parte delle aree marine istituite a livello mondiale sono protette soltanto nominalmente e non sono realmente gestite.

Proprio le aree protette marine e costiere rappresentano invece un essenziale strumento di gestione per proteggere la biodiversità marina e sostenere le comunità umane che dipendono dalle risorse marine. In un sempre più drammatico declino delle risorse ittiche che sta interessando le principali aree di pesca del mondo, proprio le AMP rappresentano importanti serbatoi per la riproduzione delle



Dr. Antonio CANU
Responsabile Programma
Mare - WWF Italia

Dr. Antonio CANU
Responsabile du
programme de la Mer
WWF Italie



specie d'interesse commerciale. È infatti dimostrato che in presenza di aree marine protette, le acque circostanti sono più ricche di pesce, gli esemplari sono di taglia più grande, c'è un ritorno in termini di pescato nettamente superiore. Un recente studio proprio del WWF e della Royal Society for Protection Birds ha stimato che l'istituzione e la gestione di una rete di aree marine protette pari al 30% della superficie totale degli oceani del pianeta, costerebbe circa 12-14 miliardi di dollari l'anno. Cioè meno dei 15-30 miliardi di dollari che vengono spesi annualmente per i sussidi da danno ambientale ed economico che vengono devoluti ai pescatori professionali.

Sono 24 le aree marine protette istituite in Italia, per circa 200.000 ettari, a cui si aggiunge il "Santuario dei Cetacei" del mar Ligure con una superficie di circa 2 milioni e mezzo di ettari. Vanno poi compresi sei parchi nazionali costieri, oltre ad altre forme di tutela come le oasi blu, cioè aree prese in concessione dal demanio per fini di tutela. In generale si tratta sicuramente di una rete importante e di grande valore sia a livello locale che nel contesto più generale: un successo in termini di quantità e di diffusione delle aree.

C'è però ancora molto da fare nella qualità di gestione e nell'obiettivo di creare un sistema coordinato. Anche perché le leggi italiane prevedono l'istituzione di altre 20 aree fino ad arrivare ad un totale di 45: un obiettivo ambizioso anche in termini di investimenti e capacità gestionali. Ecco perché una delle priorità è quella di adottare una serie di strumenti operativi che assicurino una gestione efficiente ed efficace. In questo campo il WWF è promotore di un modello di verifica che è stato già sperimentato nella Riserva Marina di Miramare, gestita dall'associazione, e che è stato proposto anche a livello di rete.

In quanto alle scadenze internazionali, l'obiettivo è quello di sostenere la scadenza della CBD, e cioè la creazione di un Sistema di Aree Protette Marine entro il 2012, e quello di raggiungere una percentuale protetta degli oceani del 10%, entro il 2020. Quella che viene sollecitata con sempre più forza è l'istituzione di aree marine vaste che superino i confini territoriali: gli high seas.

Inoltre, visto che la maggior parte delle aree protette istituite è gestita in modo inadegua-

AMB تمثل خزانات هامة لإنتاج أنواع متعددة من الموارد البحرية من أجل المصلحة التجارية.

وبالفعل فقد ظهر أنه، وفي وجود محميات بحرية، فإن المياه المحيطة تكون أغنى بالأسماك. والأرقام توضح أن نسبة السمك المصطاد في تلك المناطق هي أعلى بكثير مما هي عليه في المناطق الأخرى. وفي آخر دراسات الـ WWF والجمعية الملكية لحماية الطيور، فقد قُدرت كلفة تأسيس وإدارة شبكة بحرية تساوي الـ 30% من المساحة الكلية لمحيطات الأرض بحوالي 12 - 14 مليار دولار سنوياً. ما يعني أن أقل من 15 - 30 مليار دولار هي كلفة ما يُنفق سنوياً كمساعدات للصيادين كتعويض عن الأضرار البيئية والاقتصادية.

وفي إيطاليا توجد 24 محمية بحرية على مساحة تبلغ حوالي مئتي ألف هكتار، يضاف إليها محمية حيتان بحر ليجوريا على سطح يبلغ مليوني ونصف المليون هكتار وستة متنزعات قومية ساحلية وأشكال أخرى من المحميات، مثل الواحة الزرقاء، مما يعني مناطق مُنحت من أملاك الدولة لغايات الموارد والحفاظ عليها. وبشكل عام فإننا نتحدث عن شبكة عامة ذات أسس، سواء على المستوى المحلي، أو على الصعيد العام، تُحقق إنجازات كمية.

ولكن يجب علينا العمل على إصلاح نوعية الإدارة وخلق نظام كامل متناسق، وذلك لأن القانون الإيطالي يتطلع إلى تأسيس 20 محمية أخرى لغاية الوصول إلى العدد 45 محمية. إنه هدف طموح إذا ما نظرنا إلى حجم الاستثمارات والقدرات الإدارية.

هنا نُفسر الأولوية في تبني سلسلة من الوسائل المؤثرة التي تؤمن إدارة قادرة وفعالة. وفي هذا الميدان، تقوم الـ WWF بدور المشجّع لنموذج أختبر من قبل المحمية البحرية Mira Mare، و المدارة من قِبل الاتحاد ومقترحة على مستوى الشبكة. أمّا بالنسبة لتاريخ الانتهاء، فإننا ندعم تاريخ الانتهاء المقترح من الـ CBO ما يعني خلق نظام للمحميات البحرية قبل سنة 2012، والوصول إلى نسبة مئوية من المحميات البحرية المتواجدة في المحيطات تصل إلى 10% قبل سنة 2020. إن ما نلح عليه بقوة هو تأسيس مناطق مائية واسعة تتجاوز الحدود البرية أو ما يُسمى بـ High Seas.

rêt commercial. Il a en effet été prouvé qu'en présence des aires marines protégées, les eaux environnantes sont plus riches en poissons, la taille des espèces est plus grande et le retour en termes de pêche est nettement supérieur. Une étude récente de la WWF et de la Royal Society for Protection Birds a estimé que la création et la gestion d'un réseau d'aires marines protégées égal à 30 % de la superficie totale des océans de notre planète coûteraient environ 12 à 14 milliards de dollars par an. C'est-à-dire moins des 15 à 30 milliards de dollars qui sont dépensés chaque année dans le cadre des subventions aux nuisances écologiques et économiques, attribuées aux pêcheurs professionnels.

En Italie, 24 aires marines protégées ont été créées sur environ 200 000 hectares, auxquelles il convient d'ajouter le Sanctuaire des Cétacés de la mer Ligurienne avec une superficie d'environ 2,5 millions d'hectares. Sont également compris les six parcs côtiers nationaux ainsi que d'autres formes de protection comme les oasis bleues, c'est-à-dire des zones en concession provenant du domaine de l'État italien à des fins de protection. Il s'agit indubitablement d'un réseau essentiel d'une grande valeur au niveau local comme dans un contexte plus général : c'est une réussite en termes de quantité et de propagation des aires. Il reste encore beaucoup à faire en matière de qualité de la gestion et dans l'objectif de créer un système coordonné. Aussi parce que la réglementation italienne prévoit la création de 20 autres aires protégées pour atteindre un total de 45 aires : c'est un objectif ambitieux également en termes d'investissements et de capacités de gestion. Voilà pourquoi l'une des priorités consiste à adopter une série d'outils fonctionnels qui permettront d'assurer une gestion performante et efficace. Dans ce domaine, la fondation WWF se veut la promotrice d'un modèle de vérification qui a déjà été expérimenté dans la Réserve marine de Miramare, gérée par l'association, et qui a également été proposé au niveau du réseau.

Quant aux échéances internationales, l'objectif consiste à soutenir le délai de la CBD (Convention sur la Diversité biologique), c'est-à-dire de créer un système d'aires marines protégées d'ici 2012, et d'atteindre un pourcentage de protection des océans de 10 % d'ici 2020. La création qui est de plus en plus sollicitée est celle des vastes aires marines qui dépasseraient les frontières territoriales : la haute mer. En outre, la plus grande partie des aires protégées est gérée de façon inappropriée (pre-

que la majorité de la superficie protégée est ouverte au tourisme, aux activités de loisirs et à la pêche pour 90 %). Il est donc de plus en plus urgent de se fier à des outils d'évaluation de l'efficacité de gestion, comme l'ont déjà proposé la WWF, l'IUCN et la NOAA.

Pour répondre à ces sollicitations, nous travaillons, à l'instar de WWF, à la proposition de deux nouvelles aires marines à protéger : le Sanctuaire de la Biodiversité marine (îles Pélagie, Malte, Tunisie, Libye) et le Parc marin de Santa Maria di Leuca, déjà créé en partie. La première aire répond aux objectifs de la CBD en matière de promotion de la haute mer au niveau mondial et la seconde aire représente une contribution à la protection des fonds marins présents dans la Méditerranée, localisés par une étude spécifique de la WWF et de l'IUCN sur la Méditerranée.

Le plus grand défi est sans aucun doute la création dans le Canal de Sicile du Sanctuaire pour la Biodiversité marine. Dans les eaux qui baignent les îles Pélagie, les côtes maltaises, tunisiennes et libyennes, on a en effet rencontré des présences naturelles tout à fait exceptionnelles: à commencer par le rorqual commun qui fréquente cette zone en hiver, au requin blanc qui vient s'y reproduire et aux tortues marines, en passant par l'extraordinaire richesse de vie à tous les niveaux. Une aire protégée de ce genre et de cette grandeur, la première en Méditerranée, comporterait des avantages non seulement au niveau du patrimoine écologique, mais également pour les personnes qui travaillent dans la zone. En effet, il n'y aurait aucune restriction particulière en matière de pêche et un tourisme écologique pourrait être mis en place, évidemment compatible avec la protection de cette aire.

Le trafic maritime serait réglementé, en particulier le trafic touristique, et un système de défense contre d'éventuelles menaces de pollution ou d'activités illégales serait créé.

De plus, le Sanctuaire des Cétacés doit être relancé maintenant qu'il a été approuvé au plan de gestion. Des projets, des actions et des programmes qui le dynamisent sont nécessaires et il est urgent d'établir créer un niveau d'organisation qui soit suffisant pour garantir la gestion ordinaire.

Ces aires protégées représentent le véritable défi pour nos mers. Le plus important consiste à ne pas perdre de temps et à investir des ressources appropriées. Car un décret ou une loi de sauvegarde de la mer ne suffit pas.

ونظراً لأن معظم المحميات تأسست وتدار بطرق غير ملائمة، ومعظم هذه المحميات هي مساحات مفتوحة للسياح وعلى الأنشطة الترفيهية، وحوالي الـ 90% مفتوحة على الصيد، فإن من الضروري العمل على إيجاد وسائل لتقييم فاعلية الإدارة، مثل ما هو مقترح من قبل NOAA و IUCN و WWF . ولإعطاء أجوبة على هذه المتطلبات، تقوم WWF بالعمل على بناء محميتين هما محمية التنوع الحيوي البحري (جزر أوقيانوسيا، مالطا، تونس، ليبيا)، والحديقة البحرية سانتا متاريا دي ليوكيا، والتي تم إنجاز بعض من أجزائها. الأول يتوافق مع أهداف الـ CBO لتشجيع الـ High Seas على المستوى الدولي، والثاني هو المساهمة في وصايا الـ Deep Seas الموجودين في المتوسط بعد دراسة خاصة من قبل الـ WWF و الـ IUCN للمتوسط. أما التحدي الأكبر، فهو بالتأكيد بناء محمية للتنوع الحيوي البحري في قناة صقلية، في مياه جزر الأقيانوس والسواحل المالطية والتونسية والليبية. وبالفعل، فقد شهدنا حضوراً طبيعياً غير مألوف، بدءاً من الحيتان الصغيرة والتي تتردد على المنطقة في فصل الشتاء، وسمك القرش الأبيض الذي يتكاثر في هذه المنطقة، والسلاحف البحرية، والعديد من الأنواع النادرة. إن محمية بهذا الشكل والاتساع هي الأولى في المتوسط التي ستوفر منافع ليس فقط على الموارد البيئية، بل على من يعمل في هذه المنطقة. فلن تكون هناك تضحيات على أنشطة الصيد والعاملين فيه - هناك مقترحات لإيجاد حلول - ويمكن العمل على تنشيط سياحة طبيعية. وستوضع قواعد لحركة السير البحرية، وبخاصة تلك السياحية، مع وجود طاقم للحماية من تهديدات التلوث، أو أية أنشطة غير قانونية.

ومن أولوياتنا، إعطاء أهمية لمحمية الحيتان، وخاصة بعدما تم التصديق على خطة العمل، فإننا نحتاج إلى مشاريع وبرامج تعمل على إحيائها. ويتطلب ذلك مستوى تنظيمياً كافياً يضمن للمشروع إدارة منظمة.

إن التحدي الكبير لبحارنا يتمثل في المحميات. فلا يجب أن نضيع الوقت، بل أن نستثمر في موارد ملائمة. فلا يكفي مرسوم أو قانون ليحمي البحر.

to, con quasi la maggior parte della superficie protetta aperta al turismo e all'attività ricreativa e per il 90 % alla pesca, è sempre più urgente affidarsi a strumenti di valutazione dell'efficacia di gestione, così come già proposto dal WWF insieme all'IUCN e al NOAA.

Per dare risposte a queste sollecitazioni, come WWF stiamo lavorando alla proposta di due nuove aree marine da proteggere: il Santuario della Biodiversità Marina (Isole Pelagie, Malta, Tunisia, Libia) e il parco marino di Santa Maria di Leuca, già in parte realizzato. Il primo risponde agli obiettivi della CBD per la promozione di high seas a livello mondiale e il secondo è un contributo alla tutela dei deep seas presenti nel Mediterraneo, individuati da un apposito studio del WWF e dell'IUCN del Mediterraneo.

La sfida più grande è sicuramente quella di creare nel Canale di Sicilia, il Santuario per la Biodiversità marina. Nelle acque che bagnano le isole Pelagie, le coste maltesi, tunisine e libiche, sono state infatti riscontrate presenze naturali straordinarie: a cominciare dalla balenottera comune, che frequenta l'area durante l'inverno, allo squalo bianco che qui si riproduce, alle tartarughe marine, alla straordinaria ricchezza di vita a tutti i livelli. Un'area protetta di questo genere e grandezza, la prima nel Mediterraneo, comporterebbe benefici non solo al patrimonio ambientale, ma anche a chi opera nell'area. Infatti, non ci sarebbero particolari restrizioni alle attività di pesca - e comunque ci sono i presupposti per trovare soluzioni sostenibili - e si potrebbe attivare un turismo naturalistico, ovviamente compatibile con la tutela.

Verrebbe regolamentato il traffico navale, in particolare quello turistico, e si attiverebbe un presidio contro eventuali minacce d'inquinamento o attività illegali.

C'è poi da rilanciare il Santuario dei Cetacei, ora che è stato approvato anche il piano di gestione. Occorrono progetti, azioni, programmi che lo rendano vivo e urge un livello organizzativo almeno sufficiente a garantire la gestione ordinaria.

Quelle delle aree protette è la vera sfida per i nostri mari. L'importante è non perdere tempo e investire risorse adeguate. Perché non basta un decreto o una legge a salvare il mare.

IL MEDITERRANEO COME RISORSA AMBIENTALE

LA MÉDITERRANÉE COMME RESSOURCE ÉCOLOGIQUE

الثروة البيئية للبحر المتوسط



Dr. Silvano FOCARDI
Magnifico Rettore
Università degli Studi
di Siena

Dr Silvano FOCARDI
Recteur de l'Université
de Siennese

Per risorsa si intende qualsiasi cosa che l'uomo preleva dall'ambiente vivente e non, per soddisfare le proprie necessità e i propri desideri. Solitamente le risorse vengono definite con termini di riferimento relativi all'uomo, anche se esse sono necessarie per la sopravvivenza e il benessere di tutte le forme viventi.

Il mare è sicuramente una fonte di risorse di valore inestimabile per tutta l'umanità; questo vale in modo particolare per i paesi che si affacciano sul Mediterraneo, per la sua storia, la posizione geografica e le dimensioni delle sue coste. Le caratteristiche degli ambienti mediterranei marini e costieri determinano infatti una ricchezza ed una varietà di specie animali e vegetali unica, che portano di conseguenza ad una ricchezza e varietà di ecosistemi difficilmente riscontrabile in altre aree.

Di grande rilievo sono anche la presenza di testimonianze archeologiche, storiche e architettoniche, come pure le peculiarità paesaggistiche che contribuiscono ad elevare, sia dal punto di vista economico che sociale, il valore del mare Mediterraneo come risorsa per i Paesi che lo circondano. Lungo le coste mediterranee cultura e natura si sovrappongono in equilibri sempre diversi e unici nel loro genere, in un rapporto creativo e indissolubile anche con i diversi contributi provenienti da tutte le sponde. Da questo rapporto si sono originate l'alimentazione mediterranea, l'archeologia e l'architettura mediterranea, il paesaggio, i giardini, l'agricoltura, l'artigianato, le tradizioni di pesca, i borghi marini e i porti, le spiagge, la cultura mediterranea. La tradizione, comprendente una profonda e peculiare religiosità, è sicuramente uno dei più importanti elementi di possibile utilizzo come risorsa economica e turistica, ed è in questo caso ben rappresentato dalla pesca in tonnara, come dimostra l'ex voto proveniente da Trapani e conservato nel Museo Etnogra-

يُعرّف بكلمة ثروة أي شيء يستخرجه الإنسان من البيئة سواءً كان حياً أم لا، من أجل إشباع حاجاته ورغباته. عادةً، تعرّف الثروات بمصطلحات ترتبط نسبياً بالإنسان، على الرغم من أنّها ضرورية من أجل بقاء ورخاء جميع الكائنات الحية.

يشكّل البحر بالتأكيد مصدراً لثروات لا تقدر بثمن للبشرية جمعاء؛ ويسري هذا الأمر بشكل خاص على البلاد المطلّة على البحر المتوسط، وذلك لتاريخها، ولموقعها الجغرافي ومساحات شواطئها. فالميزات البيئية البحرية و الشاطئية للبحر المتوسط، تمثل فعلياً غنى و تنوعاً فريداً في الأصناف الحيوانية والنباتية، محققةً بذلك غنى وتنوعاً في الأنظمة البيئية، وهو أمرٌ نادرٌ الحدوث في أماكنٍ أخرى.

وجود المعالم الأثرية و التاريخية و المعمارية في منطقة البحر المتوسط له أهميةٌ كبرى. كما تسهم المناظر الطبيعية المميّزة في رفع قيمة البحر المتوسط، سواءً الإقتصادية أو الإجتماعية، كمصدر للبلاد التي تحيط به. فعلى طول شواطئه تتداخل الثقافة و الطبيعة في توازناتٍ مختلفةٍ و فريدةٍ من نوعها، تتداخل في علاقةٍ إبداعيةٍ و سمرديّةٍ عبر المساهمات المختلفة القادمة من كلّ السواحل. فمن هذه العلاقة نشأ النظام الغذائي المتوسطي، وكذلك علم الآثار و فنّ العمارة و المناظر الطبيعية و الحدائق و الزراعة و الأعمال الحرفيّة و عادات الصيد و المدن و الموانئ البحرية و الشواطئ و الثقافة المتوسطية. فالعادات، التي تشمل الإحساس الديني الشخصي و العميق، هي بالتأكيد من أهم العوامل التي يمكن الاستفادة منها كمصدر اقتصادي و سياحي، و هذا ما تمثّله طريقة صيد سمك التونة "تونناره"، كما تظهر لوحة "النذر القديم" القادمة من تراباني

Par ressource, on entend toute chose que l'homme retire de l'environnement vivant et non pour satisfaire ses besoins et ses désirs. Habituellement, les ressources sont définies avec des termes de référence relatifs à l'homme même si elles sont nécessaires pour la survie et le bien-être de toutes les formes de vie.

La mer représente habituellement une source de ressources d'une valeur inestimable pour l'humanité entière. Cela s'applique plus particulièrement aux pays qui donnent sur la Méditerranée et ce, grâce à son histoire, sa situation géographique et la longueur de ses côtes. Les caractéristiques des environnements méditerranéens marins et côtiers déterminent en effet une richesse et une variété d'espèces animales et végétales uniques, qui entraînent de ce fait une richesse et une variété des écosystèmes que l'on peut difficilement rencontrer dans d'autres parties du monde.

La présence de témoignages archéologiques, historiques et architecturaux est également d'une grande importance, comme les particularités des paysages qui contribuent à élever, que ce soit du point de vue économique ou social, la valeur de la mer Méditerranée comme ressource des pays qui l'entourent. Le long des côtes méditerranéennes, la culture et la nature se superposent dans des équilibres toujours différents et exceptionnels en leur genre, dans un rapport créatif et indissoluble même avec les différentes contributions de tous les rivages. De ce rapport sont apparues l'alimentation méditerranéenne, l'archéologie et l'architecture méditerranéenne, le paysage, les jardins, l'agriculture, l'artisanat, les traditions de la pêche, les bourgades maritimes et les ports, les plages ainsi que la culture méditerranéenne. La tradition, qui comprend une religiosité profonde et particulière, est certainement l'un des plus importants éléments qui peut être utilisé comme ressource économique et touristique. Dans ce cas, elle est bien représentée par la pêche au thon comme le montre l'ex-voto provenant de Trapani et conservé au

Musée ethnographique Pitre de Palerme, qui a été réalisé en hommage à une pêche au thon abondante.

Même s'il est difficile de définir et de décrire toutes les utilisations possibles des ressources marines, nous pouvons tenter de les répertorier selon un schéma simplifié. La mer peut engendrer des ressources biologiques, économique-commerciales, économique-minières et énergétiques, historiques et archéologiques, sociales et de paysage. Elle joue entre autres un rôle fondamental pour ce qui est de la ressource du tourisme qui, quels que soient la forme et l'échelle auxquels il est pratiqué, fait aujourd'hui de plus en plus partie intégrante de la vie moderne.

En effet, le tourisme est un facteur important et indéniable du développement économique, qui connaît une croissance rapide grâce à l'amélioration des niveaux de vie et à l'augmentation du temps dédié aux vacances. C'est là une tendance commune à la majorité des catégories sociales (même l'allongement et l'amélioration des conditions de vie y contribuent). Le tourisme n'est donc plus un phénomène d'élite comme autrefois, mais il devient plus un phénomène de masse. C'est certainement la première industrie européenne et mondiale, il est lié en grande partie aux environnements marins et au moins 38 millions de personnes travaillent dans ce domaine.

On estime que 5,5 % du PIB européen provient du tourisme.

Désormais, tout le monde a saisi la nécessité de protéger, dans le cadre des programmes de développement touristique, les ressources marines naturelles, l'environnement culturel et l'équilibre social des régions côtières méditerranéennes. Les organisations internationales et européennes se sont approprié le problème et soutiennent les efforts faits en ce sens par les autorités nationales, régionales et locales convaincues que le patrimoine naturel d'un territoire, tout comme les souvenirs et les traces déposées par l'histoire et la culture, ne sont pas des ressources inépuisables. Un thème particulièrement intéressant : la gestion des îles qui sont des exemples d'écosystèmes fragiles, mais extrêmement fascinantes car elles peuvent constituer une synthèse des qualités et des valeurs naturelles humaines. Il s'agit de microcosmes sur lesquels on

والمحفوظة في المتحف الأثنولوجي "بيتره" في باليرمو- صقلية، و الذي كان قد نُفِدَ كشكر بعد صيد زائر بتلك الطريقة.

بالرغم من صعوبة تحديد و وصف كلّ الإستخدامات المحتملة للثروات البحرية، فبإمكاننا أن نضعها في قائمة، حسب مخطط مبسّط، فالبحر يحتوي على ثروات بيولوجية، إقتصادية- تجارية، إقتصادية معدنية و طاقة، ثروات تاريخية و أثرية، إجتماعية و مناظر طبيعية. و البحر يلعب دوراً أساسياً بما يتعلّق بالثروة السياحية، والتي بأيّ شكل و تحت أي تصنيف يتمّ تطبيقها فهي في الوقت الحالي تشكّل جزءاً متمم للحياة الحديثة.

فالسياحة، بلا شك، هي عامل أساسي لا يمكن نكرانه للنمو الإقتصادي بشكل سريع، بسبب تحسّن مستوى المعيشة وزيادة الوقت المكرّس للرحلات، هذا الميل، المشترك بين أغلب طبقات المجتمع (و الذي يساهم به أيضاً طول أعمار الأشخاص و تحسّن ظروف معيشتهم). السياحة لم تعد إذن ظاهرة للنخبة فقط كما في الماضي، بل أنها تصبح الآن و بإستمرار ظاهرة شعبية. وهي بالتأكيد أهمّ صناعة أوروبية وعالمية، و جزء كبير منها متصل بالبيئة البحرية، و على الأقل 38 مليون شخص يرتبط بعمل بهذا النشاط.

و يقدّر بأنّ 5.5% من إجمالي الدخل المحلي الصافي الأوروبي يأتي من السياحة.

حالياً أدرك الجميع الحاجة للحفاظ، ضمن أنظمة النمو السياحي، على الثروات البحرية الطبيعية وكذلك الحفاظ على البيئة الثقافية والتوازن الاجتماعي للمناطق الساحلية للبحر المتوسط. فقد تبنّت المؤسسات الدولية والأوروبية المشكلة وشرعت في دعم الجهود المبذولة في هذا الاتجاه من السلطات الوطنية و المقاطعات و السلطات المحلية المقتنعة بأنّ الإرث الطبيعي لمنطقة ما، هو كالذاكرة والآثار المتراكمة من الثقافة عبر التاريخ، لا تشكّل مصادر غير منتهية. إدارة الجزر تبرز باهتمام خاص، والتي تمثل أمثلة لأنظمة بيئية هشة و لكنها بغاية الإهتمام، و ذلك بقدرتها على

fico siciliano di Pitre a Palermo, che è stato eseguito come ringraziamento di un'abbondante pesca in tonnara.



Anche se è difficile definire e descrivere tutti i possibili utilizzi delle risorse marine, possiamo tentare di elencarle, secondo uno schema semplificato. Dal mare si possono originare risorse biologiche, risorse economico-commerci, risorse economico-minerarie ed energetiche, risorse storiche ed archeologiche, risorse sociali e risorse paesaggistiche. Esso gioca fra l'altro un ruolo fondamentale per quanto riguarda la risorsa turismo, che sotto qualsiasi forma e qualsiasi scala venga praticato è oggi sempre più parte integrante della vita moderna.

Il turismo è infatti un fattore importante ed innegabile di sviluppo economico, in rapida crescita a causa del miglioramento dei livelli di vita e dell'incremento del tempo dedicato alle vacanze, una tendenza, questa, comune alla maggior parte delle categorie sociali (anche l'allungamento e il miglioramento delle condizioni di vita individuali contribuiscono a questo). Il turismo non è più, quindi, un fenomeno di élite come lo era nel passato, ma sta diventando sempre più un fenomeno di massa. Esso è sicuramente la prima industria europea e mondiale, ed è in gran parte collegata agli ambienti marini, ed almeno 38 milioni di persone sono legate come impieghi a questa attività.

Si stima che il 5,5% del PIL europeo sia imputabile al turismo.

Ormai tutti hanno compreso la necessità di preservare, nel quadro dei programmi di sviluppo turistico, le risorse marine naturali,

L'ambiente culturale e l'equilibrio sociale delle regioni costiere mediterranee. Le organizzazioni internazionali e quelle europee si sono appropriate del problema e appoggiano gli sforzi fatti in questa direzione dalle autorità nazionali, regionali e locali convinte che il patrimonio naturale di un territorio, così come la memoria e le tracce depositate dalla storia e dalla cultura non sono risorse inesauribili. Di particolare interesse si presenta la gestione delle isole, che sono esempi di ecosistemi fragili ma estremamente interessanti, in quanto possono costituire una sintesi di pregi e valori naturali umani. Si tratta di microcosmi su cui è possibile sperimentare l'applicazione contemporanea di indicatori di qualità ambientale, di redditività economica, e di qualità della vita.

Questo inestimabile patrimonio negli ultimi anni è stato aggredito dall'inquinamento, dalla speculazione edilizia, dagli effetti negativi di numerose attività economiche e industriali, ma nonostante questo, il valore ecologico della fascia costiera mediterranea resta tuttora straordinario.

Negli ultimi anni ha avuto un sensibile sviluppo la politica delle aree marine protette. È un tentativo di salvaguardia e valorizzazione di alcuni "gioielli" costieri con il diretto coinvolgimento nella gestione, in alcuni casi, delle comunità locali assieme alle associazioni ambientaliste e al mondo della ricerca, in un confronto leale e positivo con le organizzazioni della pesca, turismo, artigianato. L'aspetto ambientale diventa in questa ottica un elemento fondamentale della gestione, in quanto esso dovrà sempre di più essere visto come una risorsa principale, che potrà permettere di risollevarle le sorti dell'economia di molte aree del Mare Mediterraneo.

تلخيص فضائل وقيم طبيعية إنسانية. فهي عبارة عن نموذج مصغر بالإمكان إختبار التطبيقات المعاصرة لمؤشرات الجودة البيئية، الدخل الاقتصادي وجودة الحياة.

هذا الإرث الذي لا يقدر بثمن، أعتدي عليه في السنوات الأخيرة من التلوث، و من البناء غير المرخص، و من الآثار السلبية للعديد من النشاطات الاقتصادية والصناعية. و لكن رغم ذلك فإنّ القيمة البيئية لسواحل البحر المتوسط ما زالت نادرة.

في السنوات الأخيرة نمت بشكل ملحوظ سياسة المناطق البحرية المحمية، وهي محاولة لحماية وتقييم بعض "المجوهرات" الساحلية عبر تأكيد حق المشاركة في الإدارة، ببعض الحالات، من قبل المجتمع المحلي مع الجمعيات البيئية وعالم الأبحاث، وعبر مواجهة صداقة وإيجابية مع منظمات الصيد، والسياحة والأعمال الحرفية. بهذه الرؤية أصبح الجانب البيئي عاملاً أساسياً للإدارة، ويجب أن يُنظر إليه دائماً كثروة أساسية، بإمكانها أن تساهم في النمو الاقتصادي لمناطق عديدة في حوض البحر المتوسط.

peut expérimenter l'application simultanée d'indicateurs de la qualité environnementale, de la rentabilité économique et de la qualité de la vie.

Au cours des dernières années, cet inestimable patrimoine a été attaqué par la pollution, par la spéculation en matière de construction, par les effets négatifs d'innombrables activités économiques et industrielles, mais malgré tout, la valeur écologique du littoral méditerranéen demeure toujours extraordinaire.

Au cours des dernières années, la politique des aires marines protégées a connu un développement sensible. C'est une tentative de sauvegarde et de valorisation de certains "joyaux" côtiers avec la participation directe dans la gestion des communautés locales dans certains cas ainsi que des associations écologiques et du monde de la recherche, en une confrontation loyale et positive avec les organisations de la pêche, du tourisme et de l'artisanat. L'aspect environnemental devient dans cette optique un élément fondamental de la gestion car il devra de plus en plus être considéré comme une ressource fondamentale qui permettra d'optimiser l'économie de nombreuses régions de la mer Méditerranée



Marettimo,
Isole Egadi

LA CONSERVAZIONE DELLE SPECIE NEL MEDITERRANEO

PROSPECTIVES POUR LA CONSERVATION DES RESSOURCES VIVANTES DE LA MÉDITERRANÉE

La faune marine de la Méditerranée se caractérise par une importante biodiversité mais aussi par une biomasse moins importante que celle des eaux océaniques. Aussi ses ressources sont limitées et doivent être protégées, d'une part contre une prédation trop importante de la pêche, mais aussi contre les pollutions qui détruisent l'équilibre biologique du milieu marin.

Les facteurs essentiels qui conditionnent la productivité des ressources marines sont l'énergie solaire, la nutrition, et la régulation qui maintient l'équilibre biologique du milieu marin.

- En ce qui concerne l'énergie solaire, les changements climatiques et en particulier l'augmentation de la température des eaux due au réchauffement prévisible vont progressivement modifier la composition de la faune par la migration vers la Méditerranée d'espèces tropicales, de même que l'augmentation de l'oxyde de carbone (CO₂) de l'atmosphère va entraîner un déséquilibre ionique des eaux vers l'acidité modifiant ainsi le comportement de certaines espèces.

- En ce qui concerne la nutrition, les apports continentaux issus des fleuves et du ruissellement sont souvent pollués par des métaux lourds, des pesticides qui en se fixant sur les espèces consommables peuvent entraîner une diminution des ressources mais aussi des conséquences sanitaires.

D'autre part le rejet de matière organique dans les zones marines côtières où la circulation des eaux est réduite peut avoir pour conséquence des phénomènes d'eutrophisation.

- En ce qui concerne la régulation de l'équilibre biologique, nous devons être très attentifs à ce que des substances polluantes ne viennent pas détériorer les médiateurs qui règlent les rapports entre les espèces et maintiennent ainsi la biodiversité. Certains de ces médiateurs sécrétés par le phytoplancton sont des substances antibiotiques coopérant à la destruction des bactéries terrigènes.

C'est pourquoi des réunions internationales comme celles organisées par Mare Amico permettent d'informer le monde politique et de déterminer les mesures à prendre pour sauvegarder le patrimoine halieutique de la Méditerranée.

- تتميز الحياة البحرية في البحر المتوسط بتنوع بيولوجي كبير جدا كما يتميز بكتلة حيوية أقل حجما من تلك التي في مياه المحيطات. فموارده محدودة أيضا ويجب أن تحمي من الصيد الجائر من ناحية، ومن التلوثات التي تفسد التوازن الحيوي بالبحر من ناحية أخرى.

العوامل الأساسية التي تكيف إنتاجية الموارد البحرية هي الطاقة الشمسية، والتغذية، والتنظيم الذي يحافظ على التوازن البيولوجي في البحر.

- أما فيما يتعلق بالطاقة الشمسية، والتغيرات الجوية وخاصة زيادة درجة حرارة المياه نظرا للسخونة المتوقعة فإن كلها عوامل تؤدي تدريجيا إلى تغيير تكوين الحياة البحرية عن طريق هجرة كائنات استوائية إلى البحر المتوسط. كما أن زيادة ثاني أكسيد الكربون في الجو سوف تؤدي أيضا إلى فقدان التوازن الأيوني للمياه متجها للحموضة الأمر الذي سوف يعدل سلوك بعض الكائنات، لأن الغازات بفعل الضغط الحراري يمكن أن تسبب خللا بالتوازن البيئي الضعيف في الأساس.

- أما فيما يتعلق بالتغذية، فالمواد القارية الواردة من الأنهار بفعل التدفق تكون عادة ملوثة بمواد ثقيلة وبمبيدات والتي بالتالي تتركز على المكونات الغذائية الأمر الذي قد يؤدي ليس فقط إلى تقليل الثروات ولكن أيضا قد يسبب عواقب صحية.

ومن جانب آخر فإن إلقاء المواد العضوية في المناطق البحرية الساحلية حيث يقل سريان المياه قد يؤدي إلى تجمع البقايا العفنة.

- أما فيما يتعلق بتنظيم الاتزان الحيوي، فيجب أن نكون منتبهين تماما إلى أن المواد الملوثة لن تتلف الوسائط البعيدة التي تنظم العلاقات بين الكائنات وتحافظ على التنوع الحيوي. بعض هذه الوسائط المرشحة بواسطة العوالق النباتية هي مواد مضادة حيوية تساعد على تدمير بكتريا رواسب المهاد. إن انخفاض هذه المواد المضادة للبكتريا يؤدي لتلوث ميكروبيولوجي للمياه، ويجعلها غير ملائمة لسياحة الاستحمام، وتربية الحيوانات البحرية وتربية المحار.

يجب أن نحرص على ألا تساهم الأفعال البشرية تجاه البحار، مثل الصيد الجائر وتلوث المياه والجو، في تدهورها الأمر الذي سوف يحرماننا من الثروات التي تمدنا بها هذه البحار. إن تطور تركيب العوالق البحرية مع زيادة الفرطيسات أو سقام بعض الكائنات مثل زهور البحر هي علامات تحذيرية يجب أن نأخذها في الاعتبار.

ولهذا فإن تنظم المؤتمرات الدولية مثل تلك التي نظمها مار أميكو تسمح بإخبار العالم السياسي وبتحديد المقاييس الواجب أخذها من أجل الحفاظ على المورد الصيد بالبحر المتوسط.

منظورات من أجل حفظ الموارد الحية بالبحر المتوسط

La fauna marina del Mediterraneo presenta una notevole biodiversità, ma anche una biomassa ridotta rispetto alle acque oceaniche. Le risorse del Mediterraneo sono limitate e devono essere protette dalle pratiche di pesca intensiva e dall'inquinamento che degradano l'equilibrio biologico dell'ambiente marino.

I fattori essenziali che stanno alla base dello sviluppo delle risorse marine sono l'energia solare, l'apporto delle acque e la regolazione dell'equilibrio biologico dell'ambiente marino.

- Energia solare: i cambiamenti climatici, e in particolare l'aumento della temperatura delle acque, modificheranno progressivamente la composizione della fauna del Mediterraneo favorendo la migrazione di specie tropicali. I gas a effetto serra rischiano di perturbare un equilibrio ecologico già fragile dato che l'aumento del biossido di carbonio (CO₂) nell'atmosfera provocherà uno squilibrio ionico delle acque (rendendole più acide) e modificando il comportamento di alcune specie.

- Apporto delle acque: gli apporti continentali dei corsi fluviali sono spesso inquinati da metalli pesanti e fertilizzanti che si fissano sulle specie commestibili causando un impoverimento delle risorse ma anche problemi di tipo sanitario.

D'altra parte, i rifiuti organici che sono riversati sulle zone marine costiere - ove la circolazione delle acque è ridotta - favoriscono il fenomeno dell'eutrofizzazione.

- Regolazione dell'equilibrio biologico: è importante evitare l'azione degli agenti inquinanti sui trasmettitori chimici che regolano i rapporti fra le specie mantenendo la biodiversità. Fra i trasmettitori chimici prodotti dal fitoplancton, vi sono alcuni organismi antibiotici che distruggono i batteri terrigeni. La trasformazione della composizione del plancton sono segnali di allarme che non bisogna sottovalutare.

Gli incontri internazionali organizzati da Mare Amico hanno l'obiettivo di informare la classe politica e spingerla ad adottare le misure necessarie per salvaguardare il patrimonio alieutico del Mediterraneo.



Prof. Maurice AUBERT
Università Internazionale
del Mare
Cagnes sur Mer (Francia)

Professeur
Maurice AUBERT
Université Internationale
de la Mer
Cagnes sur Mer (France)



MEDITERRANEO: UN MARE DI RISORSE E PROBLEMI

MÉDITERRANÉE : UNE MER DE RESSOURCES ET DE PROBLÈMES

المتوسط: بحر من الموارد و المشاكل



Dr. Argyris KALLIANIOTIS
N.A.G.RE.F.
Fisheries Resrach Institute
GREECE

Dr Argyris KALLIANIOTIS
N.A.G.RE.F.
Institut de Recherche sur
les Zones de Pêche, GRÈCE



Ll Mediterraneo è ben noto per la grande diversità delle condizioni idrografiche e del fondale, diversità che ha come conseguenza, la variazione degli organismi di questo ambiente. Un'asse che da Gibilterra arriva a Cipro, determina la ricchezza in nutrienti che vanno diminuendo da ovest ad est, mentre un'asse dalla costa Europea alla costa Africana determina la variazione di salinità e di temperatura.

Oltre a quest'enorme variazione di condizioni climatiche e idrografiche, la comunicazione con l'oceano Atlantico ad Ovest, il Mar Nero al Nord-est ed il Mar Rosso a Sud-est, determina condizioni di comunicazione fra ambienti diversi e fa sì che la fauna compia migrazioni lungo percorsi ben noti dai pescatori locali.

Tale diversità ha permesso ai nostri pescatori di sviluppare una civiltà tanto differenziata nei suoi componenti, ma anche tanto simile in arte, storie, favole, canzoni, ricette. Nel tempo sono subentrati grandi cambiamenti: specie animali sono scomparsi, comunità sono state profondamente alterate, ecosistemi spariti.

La nostra responsabilità è grande. Malgrado l'esistenza di organizzazioni internazionali potenti come il Consiglio per la Pesca Mediterranea della F.A.O., l'Organizzazione Internazionale per la pesca dei grandi pelagici, la stessa Unione Europea e lo sforzo di sensibilizzazione delle autorità competenti, i risultati non consentono l'ottimismo per il futuro.

Partecipando ai dibattiti sulle nuove norme per la pesca nel Mediterraneo, abbiamo assistito ad un gioco "tra sordi" dove tutte le parti cercavano di non cambiare niente e di ottenere di più. Ogni volta che si arrivava ad un accordo (cioè compromesso), questo era peggio di quello precedente. Come risultato, sei anni dopo, ancora si discute sul regolamento, che nel frattempo, è stato privato di importantissimi articoli. La cosa più grave in questa incapacità di raggiungere compromessi è la consapevolezza di perdere risorse preziose del mare, ma anche la nostra cultura, cioè noi stessi.

يتميز المتوسط باختلاف كبير في أعماقه و في ظروفه الهيدروغرافية، اختلاف نتج عنه تنوع في كائنات هذا الوسط. يتحكم محوره الذي يمتد من جبل طارق إلى قبرص في ثراء المغذيات التي تتناقص من الغرب إلى الشرق، بينما يتحكم محوره الذي يمتد من الساحل الأوروبي إلى الساحل الإفريقي في اختلاف نسبة الملوحة ودرجة الحرارة. إضافة إلى هذا التباين الكبير للظروف البيئية والهيدروغرافية فإن الاتصال بالمحيط الأطلسي من الغرب، والبحر الأسود من الشمال الشرقي والبحر الأحمر من الجنوب الشرقي، ينشئ حالة تواصل بين بيئات مختلفة ويسمح بهجرة الثروة الحيوانية عبر مسارات معلومة جيدا للصيادين المحليين.

هذا الاختلاف سمح لصيادينا بتطوير حضارات مختلفة جدا في عناصرها، ولكنها تتشابه كثيرا من حيث الفن والتاريخ والأساطير والأغاني وصيغ الطهي. ومع مرور الزمن حدثت تغييرات كبيرة: أنواع من الحيوانات فقدت، ومجموعات أخرى تعرضت لتغيرات عميقة، وأنظمة بيئية اختفت. وعليه، فإن مسؤوليتنا كبيرة جدا. ورغم وجود تنظيمات عالمية قوية مثل مجلس الصيد في المتوسط التابع لمنظمة التغذية والزراعة (الفاو)، والمنظمة الدولية لصيد الأسماك البلاجية الكبيرة، و منظمة الاتحاد الأوروبي نفسها، ورغم الجهد التحسيبي الذي تقوم به المصالح المختصة، فإن النتائج لا تجعلنا نتفائل بالمستقبل.

ولقد وجدنا أنفسنا، عند المشاركة في المناقشات حول القوانين الجديدة للصيد في المتوسط، في "حوار صم"، حيث يحرص كل فريق على عدم تغيير الوضع الموجود بل ويحاول تعزيز مكاسبه. وفي كل مرة يتم التوصل إلى اتفاق (أي حل وسط) أسوأ من سابقه. والنتيجة، بعد ست سنوات هي أننا لازلنا نتناقش حول نظام جُرد في الأثناء من مواد مهمة جدا. المسألة الأخطر المترتبة عن هذا العجز في التوصل إلى حل وسط تتمثل في وعينا بأننا نخسر موارد بحرية ثمينة جدا، بل نخسر أيضا ثقافتنا، ومن ثم أنفسنا.

La Méditerranée est célèbre pour la grande diversité de ses conditions hydrographiques et de ses fonds, une diversité qui a pour conséquence la variation des organismes de cet environnement. L'axe qui va de Gibraltar à Chypre définit la richesse en nutriments qui sont en baisse de l'Ouest à l'Est alors que l'axe qui va de la côte européenne à la côte africaine définit la variation de la salinité et de la température. Outre cette énorme variation des conditions climatiques et hydrographiques, la communication avec l'océan Atlantique à l'Ouest, la mer Noire au Nord-Est et la mer Rouge au Sud-Est définit les conditions de communication entre les différents environnements et permet à la faune d'accomplir ses migrations le long des voies bien connues des pêcheurs locaux.

Cette diversité a permis à nos pêcheurs de développer une civilisation très différente dans ses composants, mais également très semblable. De grands changements se sont succédé au fil du temps: des espèces animales se sont éteintes, des communautés ont profondément été modifiées, des écosystèmes ont disparu.

Notre responsabilité est grande. Malgré l'existence d'organisations internationales puissantes comme le Conseil général des pêches pour la Méditerranée de la FAO, l'Organisation internationale pour la pêche des grands pélagiques, l'Union européenne et les efforts de sensibilisation des autorités compétentes, les résultats ne permettent pas d'être optimiste pour l'avenir.

En prenant part aux débats sur les nouvelles normes en matière de pêche en Méditerranée, nous avons assisté à un jeu "entre sourds" où toutes les parties cherchaient à ne rien changer tout en essayant d'en obtenir davantage. Chaque fois qu'un accord était trouvé, il était pire que le précédent. Comme prévu, six années plus tard, des discussions ont toujours lieu sur ce règlement qui, entre-temps, a été privé d'articles de très grande importance. Dans cette incapacité à trouver des compromis, la chose la plus grave est encore la conscience que nous perdons des ressources maritimes précieuses, mais également notre culture, c'est-à-dire nous-mêmes.

A PROPOSITO DI PORTI E AMBIENTE...

À PROPOS DES PORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT...

Autrefois, les ports maritimes représentaient une ressource importante pour les territoires qui les accueillait car c'était l'endroit où les marchands se croisaient, dépositaires de biens et de connaissances difficiles à trouver dans un monde qui était loin d'être globalisé.

Avec l'apparition de la société contemporaine, ce rôle a disparu peu à peu, mais les ports de nombreuses localités du littoral italien continuent à constituer une richesse de grande importance. Non seulement du point de vue commercial, mais également et principalement, comme volant de l'industrie du tourisme.

Toutefois, une réalité bien différente se cache derrière ce scénario idyllique. Une réalité dans laquelle les ports se transforment pour la énième fois en raison de spéculations à plusieurs zéros, au détriment des caisses publiques et dans une véritable agression du patrimoine naturel.

C'est ainsi que dans certains cas, des dizaines de ports et de marinas surgissent le long de la côte à quelques dizaines de kilomètres les uns des autres, tels des champignons après un orage, à la barbe de la logique et quelle que soit la gravité de l'évaluation de l'impact sur l'environnement.

Dans d'autres cas pourtant, les structures portuaires conçues pour répondre à des exigences réelles ou prétendues réelles finissent par s'enliser dans le labyrinthe de la bureaucratie et l'on assiste à des retards incompréhensibles qui transforment de vastes parties du territoire en un chantier permanent.

Dans d'autres cas encore, les ports, qui ont été créés en recourant à des crédits du Trésor public, finissent inexplicablement entre les mains de particuliers qui les gèrent à leur convenance. Le résultat est presque toujours le même : des flots d'argent public jetés par les fenêtres et dans les poches des spéculateurs alors que la mer et les côtes agonisent, de plus en plus piégées par le ciment.

C'est par exemple ce qui s'est produit en

في العصر القديم، كانت والموانئ البحرية تمثل موردا هاما للاقاليم التي تستضيفها، بكونها تقاطع مسارات التجار، ملاجئ للأشياء والمعارف من الصعب توفرها في أي مكان آخر في العالم. مع ظهور المجتمع المعاصر بدأ هذا الدور بالتلاشي تدريجياً، ولكن العديد من الموانئ الإيطالية الموجودة في المناطق الساحلية لا تزال تشكل ثروة مهمة جداً ليست تجارية فقط، بل وقبل كل شيء السياحية. وراء هذا المشهد، غالباً ما تكمن حقيقة مختلفة. فالحقيقة التي تتحول فيها الموانئ إلى خسائر في الأموال العامة إلى شكل حقيقي من العدوان على الإرث الطبيعي.

و هكذا في بعض الحالات تنتشر عشرات الموانئ على السواحل و تبعد عن بعضها البعض عشرات الكيلومترات فقط، مثل الفطريات التي تنمو بعد العواصف الرعدية، بعكس أي منطق من التقييم الجدي و الآثار البيئية. وفي حالات أخرى، فبنية الميناء المصممة لملائمة الحاجات المفترضة و الواقعية، ينتهي بها المطاف بأن تصبح غارقة في مستنقع من البيروقراطية و اللامنطق، و التي تحول حصة كبيرة من المناطق إلى مواضع بناء سفن بخطة ثابتة.

و في حالات أخرى أيضاً، فإن موانئ كاملة تخضع إلى عمليات توزيع الخزينة و تنتهي بيد القطاع الخاص بلا مبرر، الذي يديرها حسب رغباته الخاصة. و غالباً النتيجة هي ذاتها: أنهار من الأموال العامة ضائعة في الهواء، لتصبح في جيوب المقامرين، بينما البحر و الشواطئ يحتضرون، مغدورين بما هو أخطر من الأسمت.



بمناسبة الحديث عن موانئ و بيئة

In epoca antica, i porti marittimi rappresentavano una risorsa importante per i territori che li ospitavano, essendo il crocevia dei percorsi dei mercanti, depositari di beni e conoscenze di difficile reperibilità in un mondo tutt'altro che globalizzato.

Con l'avvento della società contemporanea questo ruolo è andato progressivamente sbiadendo, ma i porti per molte località del litorale italiano continuano a costituire una ricchezza molto importante. Non solo dal punto di vista commerciale, ma anche, e soprattutto, come volano dell'industria che ruota attorno al turismo.

Dietro a questo scenario idilliaco, però, spesso si cela una realtà ben diversa. Una realtà in cui i porti si trasformano nell'ennesima occasione per speculazioni a molti zeri, ai danni delle casse pubbliche, e in una vera e propria aggressione ai danni del patrimonio naturale.

Così in alcuni casi decine di porti e porticcioli spuntano lungo la costa a poche decine di chilometri l'uno dall'altro come funghi dopo un temporale, in barba alla logica e a qualsiasi seria valutazione di impatto ambientale.

In altri casi, invece, strutture portuali progettate per rispondere a reali o presunte esigenze finiscono impantanate nella palude della burocrazia e dei ritardi incomprensibili, che trasformano vaste porzioni di territorio in un cantiere in pianta stabile.

In altri casi ancora, porti realizzati facendo ricorso a stanziamenti dell'erario finiscono inspiegabilmente nelle mani di privati che li gestiscono a proprio piacimento. Il risultato è quasi sempre lo stesso: fiumi di denaro pubblico gettati al vento e nelle tasche degli speculatori, mentre il mare e i litorali agonizzano, insidiati sempre di più dal cemento.

È quanto avvenuto, per esempio, in Sardegna, dove, in assenza di un adeguato controllo, gli



Sebastiano VENNERI
Dirigente Nazionale
Legambiente

M. Sebastiano VENNERI
Dirigeant national de
Legambiente



LEGAMBIENTE

interessi di progettisti e imprese costruttrici hanno spinto verso la realizzazione di infrastrutture sovradimensionate, spesso inadatte al loro ruolo.

Se da un lato il dipartimento nautico va considerato come una componente significativa dell'economia turistica delle aree costiere, dall'altro è evidente che le proposte di piani per la portualità turistica presentati fino ad oggi sono condizionati da alcune presunte esigenze che tendono ad appesantire più del necessario il livello delle infrastrutture presenti lungo il litorale. È opinione comune, infatti, che i porti turistici debbano avere una grande dimensione, pari ad almeno 700-800 posti barca, per ragioni di economia di gestione.

Accettare indiscriminatamente questo principio significa ignorare la netta distinzione di funzione tra i porti stanziali, destinati a servire da basi logistiche permanenti, ed i porti di scalo, da utilizzare su base stagionale come semplici punti di tappa durante le crociere estive. I porti del secondo tipo non richiedono, in realtà, né le dimensioni, né l'insieme di servizi che devono essere presenti nei porti stanziali. Deve essere sfatata anche la presunta esigenza di attrezzare l'intero sviluppo costiero del nostro paese con una catena ininterrotta di porti da disporre a distanze di 20-30 miglia, vale a dire ad una normale giornata di navigazione l'uno dall'altro.

Già oggi, infatti, è molto elevato il numero delle imbarcazioni che dai porti della Liguria, della Toscana e del Lazio migrano per le vacanze verso la Corsica e la Sardegna, coprendo tratte in mare aperto anche nell'ordine del centinaio di miglia, così come è considerato normale nell'Adriatico un trasferimento verso le coste della Dalmazia, di lunghezza poco inferiore.

È essenziale, perciò, che dagli sforzi volti ad avviare un processo di sviluppo della nautica nel nostro paese non emerga un approccio simile a quello proposto in passato con il progetto Bonifica per il Ministero della Marina Mercantile ("Sistema di Approdi nel Mezzogiorno"), che accettava in modo acritico i due postulati appena messi in discussione, vale a dire quello della dimensione dei porti, considerati tutti obbligatoriamente di grandi dimensioni, e quello delle distanze tra loro. Un

وفي هذا الصدد، فإن في ساردانيا على سبيل المثال، وفي غياب التوجيه الملائم، توجهت اهتمامات المصممين وشركات البناء، لإنجاز بنية تحتية كبيرة جداً، و عادةً غير ملائمة.

فإذا قولنا أن الهويات البحرية تعتبر عنصر قوي في الاقتصاد السياحي للشواطئ البحرية من ناحية، فمن من الناحية الأخرى فالاقترحات المقدمه حتى اليوم، مشروطة بالحاجات المفترضة التي تميل إلى إعطاء أهمية أكثر من اللازم لمستوى البنية التحتية على طول الشواطئ البحرية. فأحد الآراء السائدة تبين ضرورة اتساع أبعاد الموانئ السياحية، والتي يجب أن تتراوح على الأقل ما بين 700-800 مكان للسفن، وذلك لأسباب اقتصادية إدارية

قبول هذا المبدأ يعني تجاهل الفرق الواضح في وظيفة الموانئ المبتئية من أجلها، والمعهوده لخدمة قواعد لوجستية دائمة، و موانئ الهبوط تستخدم كنقطة هبوط خلال الرحلات السياحية البحرية. موانئ النوع الثاني لا تتطلب، في الواقع، أبعاداً و لا حتى مجموعة الخدمات التي يجب أن تكون حاضرة في الموانئ المتخصصة. يجب أن توقف أيضاً الحاجة المفترضة إلى تجهيز كامل سواحل بلدنا بسلسلة من الموانئ التي تبعد 20-30 ميل إحداهما عن الأخرى

فاليوم، فعلاً، إنَّ الإرتفاع الكبير بأعداد القوارب من موانئ ليغورية، توسكانة ولاتسيو التي تتجه لقضاء العطلات في كورسيكا وسردينيا، قاطعة مئات الأميال في عرض البحر، والذي يعتبر امراً طبيعياً في البحر الأدرياتيكي التوجه إلى دالماتسية، بمسافة أقل بقليل.

إن احتمالية انشاء موانئ سياحية بإستخدام رؤوس أموال خاصة فقط لا يمكن تحقيقها الا عندما يقترن انشاء هذه الموانئ بعمليات عقارية ضخمة.

إن مثالا واضحا في هذا الاتجاه يتمثل بما حدث في جزر البلياري، و بشكل خاص في مالوركا، حيث أن الموانئ السياحية المتعددة، في الحقيقة، ليست الا "مستودعات للزوارق" في المجمعات السياحية الموجودة على طول الساحل.

حتى بوجود أصداء ايجابية لنمو قطاع الملاحة البحرية من وجهة النظر الاقتصادية، يوجد أيضاً خطر ملموس بأن وراء الأهداف الرسمية لهذا النمو يمكن أن تختبئ مصالح غير معلن عنها لعمليات عقارية على الساحل أو لانشاء موانئ غير لازمة على حساب المصلحة الجماعية، و قبل

Sardaigne où, en l'absence d'un contrôle approprié, les intérêts des auteurs de projets et des entreprises de construction ont entraîné la réalisation d'infrastructures surdimensionnées et souvent inadaptées à leur fonction.

Si d'un côté la plaisance nautique est considérée comme un composant significatif de l'économie touristique des zones côtières, d'un autre côté, il est évident que les projets de plan pour la portualité touristique présentés jusqu'à aujourd'hui sont conditionnés par certaines prétendues exigences qui tendent à alourdir plus que nécessaire le niveau des infrastructures présentes sur le littoral. En effet, tout le monde s'accorde à dire que les ports touristiques devraient être de grande taille, avec une capacité minimale de 700 à 800 emplacements de bateau, pour des raisons d'économie de gestion.

Le fait d'accepter aveuglément ce principe signifie ignorer la nette distinction qui existe entre la fonction des ports permanents, destinés à servir de bases logistiques fixes, et les ports d'escale dont l'utilisation est saisonnière car ce sont de simples étapes lors des croisières estivales. Les ports de second type ne nécessitent en réalité ni les dimensions, ni l'ensemble des services qui sont de mise dans les ports permanents. Il convient également de démystifier la présumée exigence en matière d'équipement de l'intégralité du développement côtier italien avec une chaîne ininterrompue de ports qu'il faut construire à 20-30 milles, c'est-à-dire à une journée de navigation normale les uns des autres.

En effet, aujourd'hui déjà, le nombre d'embarcations qui migrent des ports de la Ligurie, de la Toscane et du Latium pour des séjours vers la Corse et la Sardaigne est très élevé, avec des étapes en haute mer de l'ordre d'une centaine de mille, comme un déplacement dans l'Adriatique vers les rivages de la Dalmatie (mais d'un trajet un peu inférieur) semble normal.

C'est pourquoi il est essentiel qu'à partir des efforts faits pour mettre en place un processus de développement du nautisme en Italie ne naisse pas une approche semblable à celle qui a été proposée par le passé avec le projet Bonifica pour le ministère de la Marine marchande ("Système d'abordage dans le Mezzogiorno"), qui acceptait sans aucune critique les deux postulats à peine débattus, à savoir

celui sur la taille des ports qui devaient tous être obligatoirement de grande taille, et celui des distances entre les ports. Un tel procédé se traduirait par une bétonisation supplémentaire du littoral ou par un gaspillage des ressources publiques. En effet, dès que l'on s'éloigne des principales zones desservies, la conception de ports touristiques en utilisant uniquement des capitaux privés n'est possible que lorsque leur réalisation est associée à de grosses opérations immobilières.

Exemple très parlant : ce qui est arrivé dans les îles des Baléares et, plus particulièrement, à Majorque où d'innombrables ports touristiques sont, en réalité, uniquement des "garages à bateaux" pour les complexes touristiques créés le long du littoral. Même si le développement du nautisme peut avoir des répercussions positives du point de vue économique, il subsiste un risque concret que derrière l'objectif officiel d'un tel développement se cachent des intérêts non déclarés pour des opérations immobilières côtières ou pour la construction de ports inutiles qui seront à la charge de toute une collectivité. Il est avant tout nécessaire de faire la lumière sur des chiffres : on parle souvent de 800 000 bateaux, mais la flotte de plaisance italienne s'élève plutôt à 80 000-90 000 bateaux.

Le reste se compose de canots, chaloupes, dériveurs et pédalos qui n'ont rien à faire dans les ports. La "densité nautique moyenne" n'est donc pas un bateau pour 70 habitants, mais un pour 700. La demande en emplacements de bateau permanents pourra donc enregistrer une croissance certaine, mais il sera toujours difficile de convaincre les plaisanciers de choisir comme port d'immatriculation des localités lointaines de leur résidence, voire peut-être difficiles d'accès.

Toutefois, 36 nouveaux ports touristiques ont été construits en Italie au cours des dernières années contre 44 au cours des cinquante années précédentes. Au total, 35 projets (pour 17 000 emplacements de bateau) ont déjà obtenu l'autorisation alors que 50 autres demandes (20 000 emplacements de bateau supplémentaires) attendent une réponse positive de la part des conférences des services. Le tout s'élève à un total de 110 000 emplacements de bateau déjà existants.

Sans faire référence aux documents écologi-

كل هذا، يجب توضيح بعض الأرقام: غالبا ما يتم التحدث عن ثمانمئة ألف زورق، ولكن الحجم الحقيقي للأسطول الإيطالي من الزوارق الترفيهية يدور حول ثمانين ألف وتسعين ألف وحدة. الباقي يتكون من القوارب المطاطية و القوارب المزدوجة التي ليس لها أي علاقة بالموانئ.

ان "كثافة الملاحة المتوسطة" اذن ليست بوجود زورق لكل سبعين مواطن، بل لكل سبع مئة مواطن. ان الطلب على أماكن دائمة للزوارق قد يسجل ارتفاعا ملموسا ولكن سيبقى دائما من الصعب اقناع من يمارس الملاحة الترفيهية باختيار موانئ بعيدة عن مكان اقامتهم و التي قد يصعب الوصول اليها للتزود بحاجاتهم

و بالرغم من ذلك، في السنوات الأخيرة تم تأسيس ستة و ثلاثين ميناء جديد في بلدنا ضد الأربعة و أربعين التي تم تأسيسها في السنوات الخمسين الماضية. هناك خمس و ثلاثون مشروع (المجموع من سبعة عشر ألف مكان للزوارق) تم ترخيصها في حين أن 50 ألف طلب (20 ألف مكان زورق) ما زالت تنتظر دورها، هذا كله سيضاف إلى 110 مكان زورق موجودة حاليا

و بدون تقديم وثائق الكفالات البيئية، ويمكن أن يكونوا من المشتبته بهم بالتفضيل، و من الجدير ذكر محتوى وثيقة النشاط الموانئ السياحي في جنوب إيطاليا والمقدم من Ucin، و التي تمثل جزء من اتحاد الصناعيين و تجمع جزء من رجال الأعمال العاملين في المجال الملاحي.

وحسب قال ucina فإن أماكن الزوارق متوفرة على طول سواحل بلدنا بشكل كافي.

إن شراء الزبائن الزبائن لسواحل طويلة في جنوب إيطاليا بقدرتها السياحية الضخمة تجعل منها اهتمام حقيقي للسواحل البحرية، مثل اليونان وتركيا او في كرواتيا. ومن هذا المنظور، على توفير ما جرى في الماضي، يمكن ان تخيفنا: نتمنى أن لا تتكرر محاولة بناء المساكن على سواحل جنوب إيطاليا املا في جذب المزيد من القوارب.

ومن جهة أخرى، فإن العديد من السواحل في جنوب إيطاليا بقدرتها على جذب العديد من الشركات السياحية وتطويرها، تتمتع بخصائص تجعل منها أقل جاذبية للملاحة. و هكذا يبرر منهج أكثر انتقائية، لأنه يركز الاهتمام على مناطق مثل الأحواض الملاحية، و ترفض فرضية الموانئ الكبيرة المنتشرة كل 20 او 30 ميلا على طول الشاطئ.

simile modo di procedere si tradurrebbe in un'ulteriore cementificazione della fascia costiera o in uno spreco di risorse pubbliche. Appena ci si allontana dai principali bacini di utenza, infatti, la possibilità di realizzare dei porti turistici utilizzando esclusivamente capitali privati sussiste solo quando alla realizzazione di porti vengono abbinare grosse operazioni immobiliari.

Un esempio chiaro in questo senso è rappresentato da quanto accaduto nelle isole Baleari, ed in particolare a Mallorca, dove i numerosissimi porti turistici sono, in realtà, soltanto i "garage da barche" dei complessi turistici realizzati a filo di costa.

Anche se lo sviluppo della nautica può avere delle ripercussioni positive dal punto di vista economico, c'è dunque il rischio concreto che dietro l'obiettivo ufficiale di tale sviluppo possano nascondersi interessi non dichiarati per operazioni immobiliari sul litorale o per la costruzione di porti inutili a carico di tutta la collettività. Innanzitutto è necessario fare chiarezza sui numeri: si è spesso parlato di 800mila barche, ma le dimensioni reali della flotta da diporto italiana si aggirano tra le 80-90mila unità.

Il resto è composto da gommoni, lancette, derive e patini, che con i porti non hanno nulla a che fare. La "densità nautica media" non è dunque di una barca ogni 70 abitanti, ma di una ogni 700. La domanda di posti barca permanenti potrà dunque registrare una certa crescita ma sarà sempre difficile convincere i diportisti a scegliere come porti di armamento delle località lontane dalla loro residenza, e magari anche difficili da raggiungere.

E invece negli ultimi anni sono stati realizzati nel nostro Paese 36 nuovi porti turistici contro i 44 costruiti nei cinquant'anni precedenti. Sono 35 i progetti (per un totale di 17mila posti barca) che hanno già ottenuto l'autorizzazione, mentre altre 50 richieste (altri 20mila posti barca) attendono il sì definitivo dalle Conferenze di servizi. Il tutto si andrà a sommare ai 110mila posti barca già esistenti.

Senza riportare documenti di fede ambientalista, che potrebbero essere sospettati di faziosità, vale la pena riportare quanto contenuto nel Documento sulla portualità turistica nel

Mezzogiorno, curato dall'Ucina, l'organismo della Confindustria che raggruppa gli imprenditori della nautica. A detta dell'Ucina su intere regioni del nostro Paese la disponibilità attuale dei posti barca sarebbe più che sufficiente a soddisfare le esigenze della domanda: è il caso del Lazio, dell'Abruzzo e della Puglia che, al contrario, prevedono un diluvio di nuovi posti barca lungo il loro litorale.

Queste valutazioni devono anche tenere in considerazione il tenore di vita che caratterizza le diverse aree della penisola: non a caso la grande maggioranza della flotta è concentrata nel mar Ligure, nell'Alto Tirreno e nell'Alto Adriatico. Lo sviluppo del turismo nautico nel Mezzogiorno dipenderà dunque in misura significativa dalla capacità o meno di attirare una clientela proveniente dall'Italia settentrionale e dal Nord Europa.

Ciò implica l'abilità nell'attrarre una clientela disposta a lasciare permanentemente la propria imbarcazione nel sud, dato che la maggior parte dei diportisti durante le crociere estive non si allontana più di 150-200 miglia dal porto di armamento.

L'acquisizione di una clientela stanziale può però venire solo a rimorchio di un massiccio sviluppo turistico a terra, oppure da un reale interesse nautico delle coste, come in Grecia, Turchia o in Croazia. Una prospettiva che, sulla scorta di quanto avvenuto in passato, può far venire i brividi: è auspicabile, infatti, che nell'Italia meridionale non si ripeta la tentazione di costruire più abitazioni sulla costa nella speranza di attirare più barche.

D'altra parte, molti tratti della costa del Mezzogiorno, per quanto dotati di grande potenziale turistico, hanno caratteristiche che le rendono poco attraenti da un punto di vista nautico, a causa soprattutto del carattere lineare e poco articolato delle coste.

Si giustifica così un approccio più selettivo, che concentri l'attenzione sulle zone più interessanti come bacini di vacanze nautiche, rifiutando la tesi del porto di grandi dimensioni ogni 20 o 30 miglia lungo il litorale.



stes qui pourraient être suspectés de partialité, il est utile de citer le contenu du document sur la portualité touristique dans le Mezzogiorno, publié par l'UCINA (l'Union nationale des Chantiers et des Industries nautiques et associées), l'organisme de la Confédération générale de l'Industrie italienne qui regroupe les entrepreneurs du secteur nautique. Selon l'UCINA, dans des régions entières d'Italie, la disponibilité actuelle en emplacements de bateau serait plus que suffisante pour satisfaire les demandes : c'est le cas du Latium, des Abruzzes et des Pouilles qui prévoient pourtant un déferlement de nouveaux emplacements de bateau le long de leur littoral. Ces évaluations doivent également tenir compte du train de vie qui caractérise les différentes régions italiennes : ce n'est pas par hasard si la grande majorité de la flotta se concentre dans la mer Ligurienne, dans la Haute Tyrrhénienne et dans la Haute Adriatique. Le développement du tourisme nautique dans le Mezzogiorno dépendra donc de façon significative de la capacité à attirer une clientèle originaire de l'Italie septentrionale et du Nord de l'Europe. Cela implique la capacité à attirer une clientèle disposée à laisser en permanence son bateau dans le Sud étant donné que la majorité des plaisanciers en croisières estivales ne s'éloignent pas plus de 150 à 200 milles de leur port d'immatriculation.

Toutefois, une clientèle sédentaire arrivera uniquement si le tourisme a été massivement développé à terre ou si les côtes représentent un réel intérêt nautique comme en Grèce, Turquie ou Croatie. C'est une perspective qui, en se fondant sur ce qui s'est déjà passé, peut donner des frissons : il est en effet souhaitable qu'en Italie du Sud, on ne répète pas la tentation de construire davantage d'habitations sur la côte dans l'espoir d'attirer davantage de bateaux.

D'autre part, de nombreux endroits du littoral du Mezzogiorno, bien qu'ils représentent un grand potentiel touristique, possèdent des spécificités qui les rendent peut attrayants d'un point de vue nautique, principalement à cause du caractère linéaire et peu prononcé des côtes. Ainsi, une approche plus sélective est justifiée, une approche qui concentre l'attention sur des endroits plus intéressants comme les zones de vacances nautiques, en refusant la proposition du port de grande taille tous les 20 ou 30 milles le long du littoral.

IL MEDITERRANEO, UN MARE DI OPPORTUNITÀ

LA MÉDITERRANÉE, UNE MER DE POSSIBILITÉS

البحر المتوسط: بحرٌ من الفرص.

La mer Méditerranée est sans aucun doute la plus vaste région de croisière au monde ainsi que la plus riche du point de vue historique, artistique, culturel et panoramique.

Ce n'est pas pour rien que la "Mare Nostrum" est la destination de croisière qui enregistre la croissance la plus rapide, avec plus de navires, plus de passagers, plus de compagnies, plus de ports et plus de produits. Au cours des cinq dernières années, les compagnies ont proliféré en Méditerranée, avec l'arrivée des voyageurs européens et internationaux et la naissance de produits spécialisés. Les armateurs qui intervenaient dans les Caraïbes ont rejoint notre mer et s'équipent afin de diversifier leur offre et, surtout, d'allonger la saison avec des croisières hivernales. Les navires possèdent des caractéristiques qui rendent de plus en plus agréable le séjour à bord, quelle que soit la saison. Ce sont de véritables villes flottantes avec des galeries pour faire du shopping, des instituts de beauté et des centres de bien-être de très haute qualité ainsi que d'innombrables occasions de se distraire, de s'occuper, de faire du sport et de participer à des spectacles.

Le secteur des croisières est celui qui enregistre une croissance majeure au niveau mondial : plus de 13,4 millions de passagers ont choisi de passer leurs vacances en croisière.

En Europe, les potentialités de ce marché n'ont pas encore été pleinement exploitées et leur nombre devrait augmenter ultérieurement. Les passagers qui transitent dans les ports italiens seront presque 6 millions à la fin de l'année 2006 pour un total de 4 000 abordages. L'année 2005 s'est terminée avec un total de 5 052 750 passagers et 3 873 navires. Toutefois, les données les plus intéressantes concernent la croissance sur ces dix dernières années : le nombre de croisières hivernales a largement augmenté, dépassant 1,5 million de passagers en 2005.

L'Italie est désormais la première destina-

البحر المتوسط بدون شك هو المنطقة الأوسع للملاحة السياحية البحرية، عدا عن أنه الأغنى من الناحية التاريخية، الفنية، الثقافية ووفرة المناظر الطبيعية.

فحقيقةً أن "بحرنا" هو مقصد السياحة البحرية التي تشهد نمواً سريعاً؛ بعدد السفن و الركاب و العلامات التجارية و الموانئ و تعدد المنتجات؛ لم تأت من فراغ. فالسنوات الخمس الأخيرة شهدت تزايداً بوجود العلامات التجارية في البحر المتوسط بسبب دخول الشركات السياحية الأوروبية والعالمية وازدياد المنتجات المتخصصة.

فالعديد من مالكي السفن الذين كانوا يعملون في البحر الكاريبي إنتقلوا إلى بحرنا، و هم جاهزون لتقديم عروض مختلفة، و خاصة من خلال تمديد الموسم عن طريق السفن الشتوية. و السفن تتمتع بصفات تجعل من الإقامة على متنها أكثر رفاهية في أي موسم، فهي مدنٌ حقيقية عائمة تحتوي على معارض للتسوق و مراكز تجميل و مراكز لياقة ذات جودة عالية، إضافة إلى العديد من سبل التسلية، الترفيه، الرياضة، و العروض المختلفة.

قطاع الرحلات السياحية البحرية بالسفن هو أحد القطاعات التي تسجل تطوراً مذهلاً على الصعيد العالمي؛ فهناك أكثر من 13.4 مليون مسافر يختاروا قضاء عطلاتهم على متن السفن السياحية.

السوق الأوروبي يمتلك إمكانيات غير مستغلة بالكامل بعد، ومن المتوقع أن تنمو هذه الأرقام إلى حدود أبعد. حيث سيصل عدد المسافرين الذين سيمروا عبر الموانئ الإيطالية إلى حوالي 6 ملايين مسافر مع حلول نهاية عام 2006 من خلال 4000 مرسى. و في عام 2005 وصل عدد المسافرين إلى 5.052.750 مسافر و عدد السفن الراسية إلى 3.873 سفينة. ولكن المعلومة المثيرة للانتباه هي أن عدد الرحلات السياحية البحرية بالسفن في موسم الشتاء تزايد في السنوات العشر الأخيرة بشكل كبير، متعبداً حذاً مليون و نصف مسافر في عام 2005.

تحتل إيطاليا حالياً المركز الأول من بين مقاصد السياحة البحرية من حيث عدد المسافرين، و الذين يتجاوز عددهم عدد المسافرين المسجل في إسبانيا و هو 3 ملايين و

Il Mediterraneo è senza dubbio la regione crocieristica più ampia del mondo oltre ad essere quella più ricca da un punto di vista storico, artistico, culturale e paesaggistico.

Non per niente il "Mare Nostrum" è la destinazione crocieristica che registra la crescita più veloce, con più navi, più passeggeri, più marchi, più porti e più prodotti. Gli ultimi cinque anni hanno visto la proliferazione di marchi per il Mediterraneo, con l'ingresso di tour operator europei ed internazionali e la nascita di prodotti specialistici. Armatori che operavano nei Caraibi si sono spostati nel nostro mare e si stanno attrezzando per diversificare l'offerta e, soprattutto, ampliare la stagione con crociere invernali. Le navi hanno caratteristiche che rendono sempre più piacevole la permanenza a bordo, in qualsiasi stagione, vere e proprie città galleggianti con Gallerie per lo shopping, Beauty Farm e Centri Benessere di altissima qualità, oltre a molteplici occasioni di svago, intrattenimento, sport e spettacolo.



Dr.ssa Patrizia LUPI
Direttore del Giornale
"Il Porto Nuovo"

Dr. Patrizia LUPI
Directrice du journal
"Il Porto Nuovo"

Le crociere sono il settore nel quale si registra a livello mondiale una crescita maggiore: più di 13,4 milioni di passeggeri hanno scelto di trascorrere le loro vacanze in crociera.

In Europa il mercato ha potenzialità non ancora pienamente sfruttate ed i numeri sono destinati a crescere ulteriormente. I passeggeri che transitano nei porti italiani saranno quasi sei milioni alla fine del 2006 per un totale di 4.000 approdi. Il 2005 ha chiuso con 5.052.750 passeggeri e 3.873 toccate nave. Ma il dato più interessante è che è cresciuto negli ultimi dieci anni il numero delle crociere invernali, superando nel 2005 un milione e mezzo di passeggeri.

L'Italia è ormai la prima destinazione crocieristica con un numero di passeggeri che supera quello registrato in Spagna pari a 3 milioni e mezzo.

Quest'anno è attendibile la previsione di un aumento del 15,4% rispetto allo scorso.

Un dato importante che si evidenzia dopo un'attenta analisi degli sviluppi del mercato delle Crociere nel Mediterraneo dove operano 56 Compagnie di navigazione.

Un successo ma anche una sfida per l'Italia che dovrà presentarsi al mercato internazionale del turismo non solo con le mete più belle e desiderate del mondo ma anche con una serie di servizi che rendano appetibili i nostri porti che dovranno accogliere navi di sempre maggiori dimensioni fino a cinquemila passeggeri. Ma dovremo offrire anche strutture di accoglienza, viabilità, la qualità nei prodotti turistici, una offerta enogastronomia improntata sulle caratteristiche del territorio, in modo da rendere l'offerta all'altezza degli standard sempre più elevati che il mercato delle crociere propone poiché il lusso è ormai la caratteristica del prodotto crocieristico, anche se a portata di tutte le tasche, dai servizi a bordo alle escursioni a terra.

Non solo le Compagnie amatoriali assecondano le richieste del mercato ma anche i porti hanno capito quanto sia importante offrire strutture e servizi sempre più qualificati: molti scali hanno potenziato le loro strutture, anche per accogliere più navi contemporaneamente e soprattutto dare servizi ed ormeggi a navi dell'ultima generazione.

Il numero crescente di passeggeri e di navi più grandi hanno portato a massicci investimenti nei terminal dei porti principali. Lo sviluppo delle crociere invernali e l'intensificarsi della competizione hanno stimolato l'apertura di nuovi porti di attracco. Molti porti registrano numeri importanti. Un esempio è il porto di Civitavecchia che in soli dieci anni è passato da cinquanta a novecento navi da crociera con oltre un milione di passeggeri contendendo il primato nel Mediterraneo al porto di Barcellona.

Alcuni dati sui grandi porti italiani. Livorno prevede a fine anno 590.000 crocieristi, Napoli 950.000, Civitavecchia 1.150.000, Palermo 260.000, Venezia 900.000, Messina 230.000, Bari 280.000, Genova 450.000 e Savona 600.000. Interessanti anche i numeri per nuove destinazioni come Catania con una previsione di 90.000 crocieristi, La Spezia con

un aumento del 15,4% rispetto allo scorso. Un dato importante che si evidenzia dopo un'attenta analisi degli sviluppi del mercato delle Crociere nel Mediterraneo dove operano 56 Compagnie di navigazione. Un successo ma anche una sfida per l'Italia che dovrà presentarsi al mercato internazionale del turismo non solo con le mete più belle e desiderate del mondo ma anche con una serie di servizi che rendano appetibili i nostri porti che dovranno accogliere navi di sempre maggiori dimensioni fino a cinquemila passeggeri. Ma dovremo offrire anche strutture di accoglienza, viabilità, la qualità nei prodotti turistici, una offerta enogastronomia improntata sulle caratteristiche del territorio, in modo da rendere l'offerta all'altezza degli standard sempre più elevati che il mercato delle crociere propone poiché il lusso è ormai la caratteristica del prodotto crocieristico, anche se a portata di tutte le tasche, dai servizi a bordo alle escursioni a terra.

Non solo le Compagnie amatoriali assecondano le richieste del mercato ma anche i porti hanno capito quanto sia importante offrire strutture e servizi sempre più qualificati: molti scali hanno potenziato le loro strutture, anche per accogliere più navi contemporaneamente e soprattutto dare servizi ed ormeggi a navi dell'ultima generazione. Il numero crescente di passeggeri e di navi più grandi hanno portato a massicci investimenti nei terminal dei porti principali. Lo sviluppo delle crociere invernali e l'intensificarsi della competizione hanno stimolato l'apertura di nuovi porti di attracco. Molti porti registrano numeri importanti. Un esempio è il porto di Civitavecchia che in soli dieci anni è passato da cinquanta a novecento navi da crociera con oltre un milione di passeggeri contendendo il primato nel Mediterraneo al porto di Barcellona.

Alcuni dati sui grandi porti italiani. Livorno prevede a fine anno 590.000 crocieristi, Napoli 950.000, Civitavecchia 1.150.000, Palermo 260.000, Venezia 900.000, Messina 230.000, Bari 280.000, Genova 450.000 e Savona 600.000. Interessanti anche i numeri per nuove destinazioni come Catania con una previsione di 90.000 crocieristi, La Spezia con

quest'anno è attendibile la previsione di un aumento del 15,4% rispetto allo scorso. Un dato importante che si evidenzia dopo un'attenta analisi degli sviluppi del mercato delle Crociere nel Mediterraneo dove operano 56 Compagnie di navigazione. Un successo ma anche una sfida per l'Italia che dovrà presentarsi al mercato internazionale del turismo non solo con le mete più belle e desiderate del mondo ma anche con una serie di servizi che rendano appetibili i nostri porti che dovranno accogliere navi di sempre maggiori dimensioni fino a cinquemila passeggeri. Ma dovremo offrire anche strutture di accoglienza, viabilità, la qualità nei prodotti turistici, una offerta enogastronomia improntata sulle caratteristiche del territorio, in modo da rendere l'offerta all'altezza degli standard sempre più elevati che il mercato delle crociere propone poiché il lusso è ormai la caratteristica del prodotto crocieristico, anche se a portata di tutte le tasche, dai servizi a bordo alle escursioni a terra.

quest'anno è attendibile la previsione di un aumento del 15,4% rispetto allo scorso. Un dato importante che si evidenzia dopo un'attenta analisi degli sviluppi del mercato delle Crociere nel Mediterraneo dove operano 56 Compagnie di navigazione. Un successo ma anche una sfida per l'Italia che dovrà presentarsi al mercato internazionale del turismo non solo con le mete più belle e desiderate del mondo ma anche con una serie di servizi che rendano appetibili i nostri porti che dovranno accogliere navi di sempre maggiori dimensioni fino a cinquemila passeggeri. Ma dovremo offrire anche strutture di accoglienza, viabilità, la qualità nei prodotti turistici, una offerta enogastronomia improntata sulle caratteristiche del territorio, in modo da rendere l'offerta all'altezza degli standard sempre più elevati che il mercato delle crociere propone poiché il lusso è ormai la caratteristica del prodotto crocieristico, anche se a portata di tutte le tasche, dai servizi a bordo alle escursioni a terra.

Un successo ma anche una sfida per l'Italia che dovrà presentarsi al mercato internazionale del turismo non solo con le mete più belle e desiderate del mondo ma anche con una serie di servizi che rendano appetibili i nostri porti che dovranno accogliere navi di sempre maggiori dimensioni fino a cinquemila passeggeri. Ma dovremo offrire anche strutture di accoglienza, viabilità, la qualità nei prodotti turistici, una offerta enogastronomia improntata sulle caratteristiche del territorio, in modo da rendere l'offerta all'altezza degli standard sempre più elevati che il mercato delle crociere propone poiché il lusso è ormai la caratteristica del prodotto crocieristico, anche se a portata di tutte le tasche, dai servizi a bordo alle escursioni a terra.

Un successo ma anche una sfida per l'Italia che dovrà presentarsi al mercato internazionale del turismo non solo con le mete più belle e desiderate del mondo ma anche con una serie di servizi che rendano appetibili i nostri porti che dovranno accogliere navi di sempre maggiori dimensioni fino a cinquemila passeggeri. Ma dovremo offrire anche strutture di accoglienza, viabilità, la qualità nei prodotti turistici, una offerta enogastronomia improntata sulle caratteristiche del territorio, in modo da rendere l'offerta all'altezza degli standard sempre più elevati che il mercato delle crociere propone poiché il lusso è ormai la caratteristica del prodotto crocieristico, anche se a portata di tutte le tasche, dai servizi a bordo alle escursioni a terra.

Un successo ma anche una sfida per l'Italia che dovrà presentarsi al mercato internazionale del turismo non solo con le mete più belle e desiderate del mondo ma anche con una serie di servizi che rendano appetibili i nostri porti che dovranno accogliere navi di sempre maggiori dimensioni fino a cinquemila passeggeri. Ma dovremo offrire anche strutture di accoglienza, viabilità, la qualità nei prodotti turistici, una offerta enogastronomia improntata sulle caratteristiche del territorio, in modo da rendere l'offerta all'altezza degli standard sempre più elevati che il mercato delle crociere propone poiché il lusso è ormai la caratteristica del prodotto crocieristico, anche se a portata di tutte le tasche, dai servizi a bordo alle escursioni a terra.

Un successo ma anche una sfida per l'Italia che dovrà presentarsi al mercato internazionale del turismo non solo con le mete più belle e desiderate del mondo ma anche con una serie di servizi che rendano appetibili i nostri porti che dovranno accogliere navi di sempre maggiori dimensioni fino a cinquemila passeggeri. Ma dovremo offrire anche strutture di accoglienza, viabilità, la qualità nei prodotti turistici, una offerta enogastronomia improntata sulle caratteristiche del territorio, in modo da rendere l'offerta all'altezza degli standard sempre più elevati che il mercato delle crociere propone poiché il lusso è ormai la caratteristica del prodotto crocieristico, anche se a portata di tutte le tasche, dai servizi a bordo alle escursioni a terra.

Voici quelques chiffres sur les grands ports italiens. Livourne prévoit d'ici la fin de l'année 590 000 croisiéristes, Naples 950 000, Civitavecchia 1 150 000, Palerme 260 000, Venise 900 000, Messine 230 000, Bari 280 000, Gênes 450 000 et Savone 600 000. Autres chiffres intéressants : le nombre de nouvelles destinations comme Catane avec une prévision de 90 000 croisiéristes, La Spezia avec 60 000, Trieste avec 50 000, Portoferraio avec 40 000, Portofino avec 42 000 et Sorrente avec 40 000. En principe, les ports, même les plus petits, présentent des résultats positifs. En haute saison, certains ports enregistrent la présence simultanée de 6 ou 7 navires et de 15 000 passagers par jour.

Même le secteur des constructions navales en Italie profite du développement du secteur des croisières. Il suffit de penser que dans le monde, 30 nouveaux navires sont actuellement en cours de construction et ils seront livrés d'ici 2008. Environ la moitié d'entre eux provient d'Italie.

Et les Italiens n'ont rien à apprendre en termes de style et de qualité. Fincantieri est en train de construire les plus beaux navires au monde dans ses usines disséminées dans tout le pays. Avec les quatre plus grandes compagnies de croisière qui investiront 16 milliards de dollars pour la construction de nouveaux navires au cours des quatre prochaines années, mais également avec les plus petites compagnies qui recherchent activement de nouveaux marchés de construction, le secteur des chantiers navals est l'un des plus grands secteurs de pointe de l'économie italienne.

Cependant, la sécurité et l'environnement restent un sujet d'importance pour le secteur des croisières comme pour celui des ferry-boats et pour l'économie de la mer dans son ensemble. Dans l'optique du développement économique et de la croissance de l'occupation directe et induite, il conviendra de viser à un progrès durable sans perdre de vue la sécurité et le respect de l'environnement, l'application des innovations technologiques et scientifiques, des études et des recherches, de la formation pour les anciennes et nouvelles professions nautiques et maritimes afin de garantir à notre mer et à notre littoral que nous conserverons les conditions environnementales qui les rendent uniques au monde.

الجديدة، مثل كاتانيا التي يتوقع أن يصل إليها 90.000 مسافر، لاسبيزيا 60.000، تريسته 50.000، بورتوفرايو 40.000، بورتوفينو 42.000 و سورينتو 40.000. الموانئ بمعدل عام، حتى الصغيرة منها، تحافظ على نتائجها. في الموسم النشط، بعض الموانئ تسجل وجود ست أو سبع سفن بنفس الوقت و 15.000 راكب يومياً.

ويستفيد من تطور قطاع الرحلات السياحية البحرية أيضاً، قطاع بناء السفن في إيطاليا. فيكفينا العلم بوجود 30 سفينة تحت الإنشاء في كل العالم، و التي ستسلم في عام 2008. نصفها يتم بناؤه في إيطاليا.

ليس على الإيطاليين تعلم أي شيء جديد في الأسلوب و الجودة، ففي فروع Fincantieri المنتشرة في كل إيطاليا يتم حالياً إنشاء أجمل السفن في العالم، و مع الإستثمار الذي تبلغ قيمته 16 مليار دولار الذي قامت به أكبر أربعة شركات في مجال السياحة البحرية في العالم لبناء تسعة سفن، في السنوات الأربعة القادمة، وحتى الشركات الأصغر تسعى أيضاً بنشاط لبناء سفن جديدة، يصبح قطاع بناء السفن من القطاعات المساهمة في تطور الإقتصاد الإيطالي.

البحر المتوسط سيصبح المستفيد الأول من الطلب المستمر ليخت Super Yacht، و سيصبح أيضاً سوقاً لبيع "charter" و السفن متعددة المالك في نمو مستمر. في إيطاليا يتم إنشاء 50% من Mega Yacht لزبائن من كل العالم.

الإقتصاد البحري و كل ما يتعلق به: من الموانئ إلى التسلح، ومن الصيد إلى فن الملاحة و التتره البحري، ومن بناء السفن إلى السياحة، يتمتع بمصدر لا يقدر بثمن، وهو البحر الأبيض المتوسط، و الذي تقع إيطاليا في قلبه.

و لكن تبقى السلامة والبيئة من المواضيع الهامة، سواء في قطاع السياحة البحرية بالسفن، أو في قطاع مراكب النقل البحرية، والإقتصاد البحري بمجمله. بهدف النمو الإقتصادي، و زيادة التشغيل المباشر و المدخل، يجب التوجه نحو تطور يمكن دعمه، دون غرض النظر عن سلامة و احترام البيئة، و تطبيق المبتكرات التكنولوجية والعلمية، و الدراسات والأبحاث، وتدريب أصحاب الحرف البحرية و الملاحة القديمة منها و الحديثة حتى نضمن محافظة بحرنا وشواطئنا على الظروف البيئية التي تجعلهما فريدين في العالم.

60.000, Trieste con 50.000, Portoferraio con 40.000, Portofino con 42.000 e Sorrento con 40.000. In linea di massima i porti, anche minori mantengono saldi i loro risultati. In alta stagione alcuni porti registrano la presenza di sei o sette navi contemporaneamente e 15.000 passeggeri al giorno.

Anche il settore delle costruzioni navali, in Italia, sta beneficiando dello sviluppo del settore crocieristico. Basti pensare che nel mondo sono in costruzione e verranno consegnate entro il 2008 ben 30 nuove navi delle quali circa la metà in Italia.

E gli italiani non hanno niente da imparare in termini di stile e qualità. Fincantieri nei suoi stabilimenti disseminati in tutta il Paese sta costruendo le navi più belle del mondo. Con le quattro più grandi Compagnie di crociera che stanno investendo 16 miliardi di dollari per la costruzione di nuove navi nei prossimi quattro anni, ma anche le compagnie minori che stanno cercando attivamente nuove costruzioni, il settore della cantieristica diventa uno dei settori trainanti dello sviluppo dell'economia italiana

Il Mediterraneo inoltre sarà il più grande beneficiario della crescente domanda di Super Yacht. Anche il mercato "charter" e la multi-proprietà di yacht nel Mediterraneo è in crescita. Im Italia si sta costruendo oltre il 50% dei Mega Yacht di clienti di tutto il mondo.

L'economia del Mare con tutto quello che è connesso, dalla portualità all'armamento, dalla pesca alla nautica e al diporto, dalla cantieristica al turismo, gode di una risorsa inestimabile, un mare, Il Mediterraneo, di cui l'Italia è il cuore

Ma la sicurezza e l'ambiente rimangono un importante argomento sia per il settore delle crociere che per quello dei traghetti e dell'economia del mare nel suo complesso. Nell'ottica dello sviluppo economico e della crescita dell'occupazione diretta ed indotta si dovrà puntare ad un progresso sostenibile senza perdere mai di vista la sicurezza ed il rispetto ambientale, l'applicazione di innovazioni tecnologiche e scientifiche, studi e ricerche, formazione per le nuove e vecchie professioni nautiche e marittime, per garantire al nostro mare e alle nostre coste di mantenere le condizioni ambientali che lo rendono unico nel mondo.

LA CULTURA DEL MEDITERRANEO NEL RAPPORTO TRA ETNIA E PRESENZE MINORITARIE LINGUISTICHE IN ITALIA

LA CULTURE MÉDITERRANÉENNE DANS LE RAPPORT ENTRE L'ETHNIE ET LES PRÉSENCES LINGUISTIQUES MINORITAIRES EN ITALIE

ثقافة البحر الأبيض المتوسط
والعلاقة ما بين العرق والأقليات اللغوية في إيطاليا



Pierfranco BRUNI
Presidente Comitato
Nazionale Minoranze
Etnico - Linguistiche in
Italia del Ministero per i
Beni e le Attività
Culturali

M. Pierfranco BRUNI
Président du Comité
national des Minorités
ethnico-linguistiques en
Italie du ministère pour
les Biens et les Activités
culturels



Il Mediterraneo custodisce culture sommerse e metafore dell'appartenenza. I luoghi del tempo diventano luoghi di un essere e di un sapere che vivono in un racconto costante che pone all'attenzione la nostalgia delle civiltà e l'attesa dei popoli.

Ma Mediterraneo non significa soltanto mare. L'acqua come allegoria del cangiante è un punto che offre una interpretazione letteraria e misteriosa. C'è anche la terra, come deserto, come testimonianza di una spiritualità che lega il passato come voce di un destino indefinibile e l'attesa come dimensione profetica.

Non bisogna considerare il Mediterraneo soltanto come la culla della storia ma anche come il futuro di civiltà nelle quali si sono incontrati i viaggi e la memoria e il percorso di un'attesa che si rivolge al futuro, e questo è un dato che riguarda tutte le 12 etnie (storiche, secondo la normativa vigente) considerati tali in Italia. Dagli Arbereshe ai Grecanici. Dai Ladini ai Sardi. Dagli Occitani ai Franco-provenzali. Un punto deve essere chiaro. Queste etnie non appartengono alla cultura della modernità e con la modernità, in termini culturali, si scontrano costantemente.

L'appartenenza è l'interno di una comunità. Ciò che realmente si avverte, si sente, si ascolta. Non sottovalutiamo una riflessione del genere perché la vera difesa delle radici si gioca su due pilastri: la lingua e la capacità di resistenza dal punto di vista religioso. Il Mediterraneo ha visto e vede passaggi di popoli che trasmettono modelli di appartenenza. Non una appartenenza. Ma modelli che interagiscono con i vari Paesi frontalieri ma anche con quei Paesi interni che al Mediterraneo devono molta della loro storia.

Ci sono lingue che sono state filtrate da radicamenti che hanno trovato nel Mediterraneo non solo un humus etico quanto una spiritualità e una essenza. Perché proprio nell'in-

terno del Mediterraneo custodisce culture sommerse e metafore dell'appartenenza. I luoghi del tempo diventano luoghi di un essere e di un sapere che vivono in un racconto costante che pone all'attenzione la nostalgia delle civiltà e l'attesa dei popoli.

Ma Mediterraneo non significa soltanto mare. L'acqua come allegoria del cangiante è un punto che offre una interpretazione letteraria e misteriosa. C'è anche la terra, come deserto, come testimonianza di una spiritualità che lega il passato come voce di un destino indefinibile e l'attesa come dimensione profetica.

Non bisogna considerare il Mediterraneo soltanto come la culla della storia ma anche come il futuro di civiltà nelle quali si sono incontrati i viaggi e la memoria e il percorso di un'attesa che si rivolge al futuro, e questo è un dato che riguarda tutte le 12 etnie (storiche, secondo la normativa vigente) considerati tali in Italia. Dagli Arbereshe ai Grecanici. Dai Ladini ai Sardi. Dagli Occitani ai Franco-provenzali. Un punto deve essere chiaro. Queste etnie non appartengono alla cultura della modernità e con la modernità, in termini culturali, si scontrano costantemente.

L'appartenenza è l'interno di una comunità. Ciò che realmente si avverte, si sente, si ascolta. Non sottovalutiamo una riflessione del genere perché la vera difesa delle radici si gioca su due pilastri: la lingua e la capacità di resistenza dal punto di vista religioso. Il Mediterraneo ha visto e vede passaggi di popoli che trasmettono modelli di appartenenza. Non una appartenenza. Ma modelli che interagiscono con i vari Paesi frontalieri ma anche con quei Paesi interni che al Mediterraneo devono molta della loro storia.

Ci sono lingue che sono state filtrate da radicamenti che hanno trovato nel Mediterraneo non solo un humus etico quanto una spiritualità e una essenza. Perché proprio nell'in-

Ci sono lingue che sono state filtrate da radicamenti che hanno trovato nel Mediterraneo non solo un humus etico quanto una spiritualità e una essenza. Perché proprio nell'in-

La Méditerranée abrite des cultures submergées et des métaphores de l'appartenance. Les lieux de jadis deviennent les lieux d'un être et d'un savoir vivant dans un récit constant qui pousse à être attentif à la nostalgie des civilisations et à l'attente des peuples.

Mais Méditerranée n'est pas uniquement synonyme de mer. L'eau comme l'allégorie du changeant est un élément qui offre une interprétation littéraire et mystérieuse. Il y a également la terre, comme désert, comme témoignage d'une spiritualité qui lie le passé comme la voix d'un destin indéfinissable et l'attente comme une dimension prophétique.

Il ne faut pas uniquement considérer la Méditerranée comme le berceau de l'Histoire, mais également comme l'avenir des civilisations dans lesquelles se sont rencontrés les voyages, les souvenirs et le parcours d'une attente qui se tourne vers le futur. Et c'est là un fait qui concerne les 12 ethnies (historiques, selon la réglementation en vigueur), considérées comme telles en Italie. Des Arbëreshes aux Grecs. Des Ladins aux Sardes. Des Occitans aux Franco-Provençaux. Ces ethnies n'appartiennent pas à la culture de la modernité et avec la modernité, en termes culturels, elles s'affrontent en permanence.

L'appartenance est l'intérieur d'une communauté. Ce qui se ressent, qui se sent, qui s'écoute réellement. Ne sous-évaluons pas une réflexion du genre car la vraie protection des racines se joue sur deux plans : la langue et la capacité de résistance du point de vue religieux. La Méditerranée a vu et voit encore des passages de peuples qui transmettent des modèles d'appartenance. Pas une appartenance, mais des modèles qui interagissent avec les différents pays frontaliers et aussi avec les pays intérieurs qui doivent à la Méditerranée une grande partie de leur histoire.

Certaines langues ont été filtrées par des enracinements qui ont trouvé dans la Méditerranée non seulement un humus éthique, mais également une spiritualité et une essence. Car c'est dans la véritable rencontre

de ces cultures que la Méditerranée représente la liaison entre l'Occident et l'Orient. Les ethnies qui sont présentes en Italie, même celles qui possèdent une racine nordique, ne peuvent pas se définir sans une valeur qui nous pousse à la compréhension des pivots essentiels provenant de réalités méditerranéennes.

Si des présences minoritaires persistent, porteuses d'ethnies diversifiées, ce n'est pas uniquement une question relative aux nouvelles migrations ou aux nouvelles diasporas, mais l'Italie est une terre qui abrite d'anciennes ethnies qui se sont bien enracinées sur son territoire. On considère ces cultures comme étant anormales par rapport à une tradition méditerranéenne. Elles conservent la foi en un enracinement précis et sont totalement conscientes de leur histoire.

Je fais référence à des ethnies comme les Cimbres, les Ladins, les Germains et les Franco-Provençaux ou, en me risquant à quelques comparaisons, les Occitans. Les données objectives de leurs origines ne prennent pas à parti la Méditerranée. Malgré toutes leurs traditions et leurs cultures d'appartenance, elles ont trouvé en la Méditerranée un vécu avec lequel elles pouvaient établir un dialogue permanent.

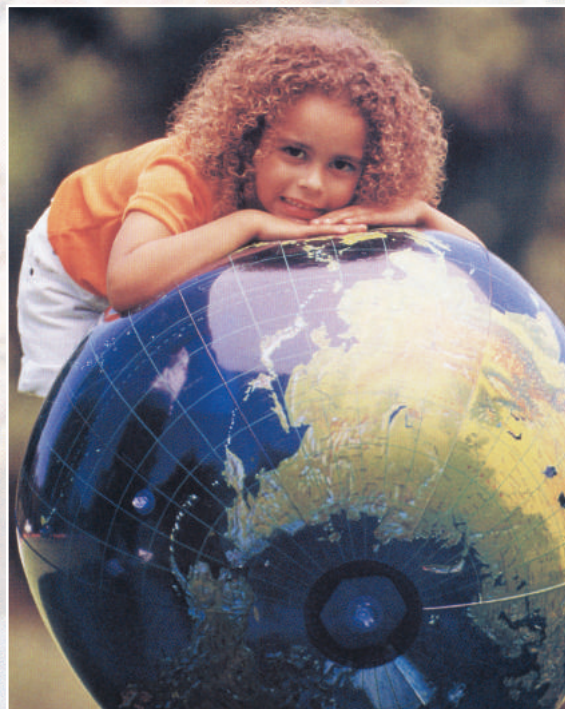
La langue et la véritable affirmation de l'identité, laquelle devient à son tour, la définition d'éléments symboliques. Ces présences minoritaires se déclarent avec leurs traditions et avec un réseau symbolique qui ne peut pas être semblable à celui des Grecs ou des Arbëreshes, des Croates, des Slovènes, des Frioulans ou des Catalans. En outre, il existe d'autres présences minoritaires qui ne disposent d'aucun lieu, mais qui n'ont également aucun non-lieu. Seule la Méditerranée peut unir dans la diversité. Voilà pourquoi il ne peut exister qu'une seule culture méditerranéenne et il ne peut régner qu'une Méditerranée liée, même de façon marquée, uniquement à l'Histoire, c'est-à-dire au passé. Une nouvelle "perception" de la Méditerranée se trouve dans la conscience des différentes diversités.

Les peuples et les civilisations ne peuvent pas vivre du passé car ils courent le risque de mourir du passé. La Méditerranée, qui a été le lieu de la prophétie, ne peut pas faire moins que de marquer le destin de l'avenir. La tradition se trouve dans les peuples. Dans ces peuples qui l'ont traversée et qui la vivent. L'avenir est dans la centralité d'un processus qui va plus loin.

الثقافات مختلفة عن ثقافات الأبيض المتوسط التي تؤمن بجنورها وتحافظ على تاريخها. أشير هنا إلى أعراق مثل السميرية- السلتيكية، الجرمانية، الفرانكو- بروفنسية، مخاطراً بهذه المقارنة الأوكسينانية. فالدراسات الموضوعية لهذه الأعراق لا تذكر الأبيض المتوسط، ومع ذلك فقد وجدوا في الأبيض المتوسط مكاناً للعيش حيث التقاليد الممتدة والراسخة للحوار.

وإذا كانت اللغة هي التعبير الحقيقي عن الهوية، والتي تلتف من حولها المبادئ الرمزية الأخرى. فإن هذه الأقليات توضح عبر لغاتها وعاداتها ومفرداتها الرمزية أنها لا يمكن أن تكون متشابهة مع مجتمع مثل اليونانية- الكلايرية، الأبريشة- الألبانية، الكرواتي، السلوفاني، الفرويلاني أو الكتلاني. وهناك أيضاً وجود لأقليات ليس لها مكان و ليس لها أيضاً لا مكان. الأبيض المتوسط هو الوحيد القادر على توحيد كل هذه الاختلافات. لهذا السبب لا يمكن وجود ثقافة واحدة في الأبيض المتوسط، ولا يحتمل وجود أبيض متوسط متصل، من أجل تحديد تاريخ واحد أو ماض واحد. فأحد الأمور الجديدة في الأبيض المتوسط هي الاختلافات المتزايدة.

الشعوب و الحضارات لا تستطيع المخاطرة بالعيش في الماضي، لأنها قد تندثر إذا ما فعلت ذلك. وكما كان الأبيض المتوسط منبع النبوءات، فإنه يبقى قادراً على تحديد مصير المستقبل. وإذ تكمن التقاليد في الشعوب التي عبرته و عاشته، فإن المستقبل يظل مفتوحاً عبر عملية تذهب إلى أبعد الحدود.



contro di queste culture il Mediterraneo rappresenta il raccordo tra Occidente ed Oriente. Le etnie che sono presenti in Italia, anche quelle che hanno una radice nordica, non possono definirsi senza una valenza che ci spinge alla comprensione di snodi valoriali provenienti da realtà mediterranee.

Se insistono presenze minoritarie che sono portatrici di etnie diversificate non è solamente una questione relativa alle nuove migrazioni o alle nuove diaspore ma l'Italia è una terra che custodisce antiche etnie che si sono ben radicate sul territorio. Si pensi a quelle culture anomale rispetto ad una tradizione mediterranea che mantengono fede ad un radicamento preciso e sono ben consapevoli della loro storia.

Mi riferisco ad etnie come i Cimbri, come i Ladini, come i Germanici come anche i Franco - Provenzali o, rischiando su queste comparazioni, gli Occitani. Hanno provenienze i cui dati oggettivi non chiamano in causa il Mediterraneo. Nonostante tutto la loro tradizione e la loro cultura di appartenenza ha trovato nel Mediterraneo un vissuto con il quale stabilire un dialogo costante.

La lingua è la vera affermazione identitaria, la quale diventa, a sua volta, definizione di elementi simbolici. Queste presenze minoritarie si dichiarano con una loro tradizione e con una griglia simbolica che non può essere simile a comunità come quelle dei Grecanici o degli Arbereshe, o dei Croati, o degli Sloveni, o dei Friulani, o dei Catalani. Ci sono, inoltre, altre presenze minoritarie che non hanno un luogo ma non hanno neppure un non luogo. Soltanto il Mediterraneo può unire nella diversità. Ecco perché non può esistere una sola cultura mediterranea e non può reggere un Mediterraneo legato, pur marcatamente, solo alla storia, ovvero al passato. Una nuova "percezione" del Mediterraneo è proprio nella consapevolezza delle aumentate diversità.

I popoli e le civiltà non possono vivere di passato perché corrono il rischio di morire di passato. Il Mediterraneo che è stato luogo della profezia non può fare a meno di segnare il destino del futuro. La tradizione è nei popoli. In quei popoli che lo hanno attraversato e che lo vivono. Il futuro è nella centralità di un processo che va oltre.

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'AREMOL

ENTRETIEN DU PRÉSIDENT DE L'AREMOL

مقابلة مع رئيس AREMOL



Clemente RUGGIERO
Presidente dell'AREMOL
Agenzia Regionale per
la Mobilità del Lazio

M. Clemente
RUGGIERO
Président de l'AREMOL

Il 25 gennaio 2006 Clemente Ruggiero si è insediato, in qualità di Presidente, alla guida dell'Agenzia Regionale per la Mobilità Laziale, AREMOL, con l'obiettivo di dotare la Regione di un idoneo supporto tecnico operativo per l'attività di programmazione e pianificazione del Trasporto Pubblico Locale e nell'analisi dell'evoluzione della Mobilità regionale, delle reti di trasporto e dell'im-

patto del sistema di trasporto sul territorio e ambiente.

Fin dall'esordio, Ruggiero ha impostato, secondo criteri di efficienza e produttività mutuati dal settore privatistico, la sua gestione dell'Aremol, con l'obiettivo di realizzare un modello di Agenzia paragonabile a quelle europee come la Transport for London.

Lei ha creduto e crede molto in Piero Marrazzo come Presidente della Regione, cosa le ispira tanta fiducia ?

Marrazzo ha politica di forte pianificazione e allo stesso tempo un continuo confronto con la base che è l'humus vero della politica, oggi giocata troppo nelle segreterie e poco facendo leva sulle persone. Rappresenta una rinnovata garanzia di sviluppo politico programmatico formato da una rappresentanza condivisa da tutti che non è solo come pensano alcuni, una nuova opportunità di spartizione.

Quali sono le direttive sulle quali ha impostato la sua gestione dell'Aremol?

I veri motori dello sviluppo del Lazio sono la Sanità e la Mobilità. Per questo Marrazzo ha voluto rinnovare l'Agenzia, nata nel 2003, dandogli nuovi impulsi.

Il primo lavoro è stato ovviamente quello della Programmazione e Pianificazione.

Di concerto con l'Assessorato alla Mobilità sono state redatte le linee guida del Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica, per le quali è in atto una condivisione attraverso alcuni incontri con le province, comuni, associazioni di categoria, comitati e università. Un grande lavoro di concertazione creato sulla spinta degli obiettivi dell'Assessore Fabio Ciani perché iniziasse,

in الخامس والعشرين من كانون الثاني/يناير، نُصِّب روجيرو كلينتي رئيساً لوكالة مقاطعة لاتسيو للحركة AREMOL بهدف تزويد المقاطعة بدعم تقني ملائم وفعال، وتنشيط التخطيط ووضع البرامج الخاصة بوسائل النقل العام المحلي وتطوير وسائل وشبكات النقل في المقاطعة، ولدراسة تأثير أنظمة النقل على البيئة.

منذ البداية، وضع السيد روجيرو قواعد تقوم على معايير فاعلة وإنتاجية مؤمنة من القطاع الخاص في إدارته للـ AREMOL بهدف تحقيق نموذج لوكالة قابلة للمقارنة مع مثيلاتها في أوروبا مثل Transport London.

- أنت وثقت وثقت في قدرات بييرو ماراتسو كرئيس للمقاطعة، من أين تأتي هذه الثقة في قدراته الإدارية؟

- يتمتع ماراتسو بسياسة التخطيط. وفي الوقت نفسه، فإنه على اتصال مستمر مع القاعدة، والتي تُشكّل الأساس لسياسة داخلية في الإدارات والسكرتاريا. إنه يُمنّل ضمانات متجددة للتطور السياسي المبرمج، والتي تتشكل في التمثيل المشترك من الجميع، وليس كما يعتقد البعض أنها فرصة جديدة لتوزيع الحصص.

- على أية توجهات وضعت القواعد الأساسية في إدارتك للـ AREMOL ؟

- المحركات الأساسية للتطور في لاتسيو هي الصحة وحركة النقل، ولهذا أراد ماراتسو تجديد الوكالة التي أنشئت عام 2003، بإعطائها دفعات جديدة.

أول ما قام به هو التخطيط ووضع البرامج. وبالتفاهم مع مستشار حركة النقل في المقاطعة، وضعت الحروف الأساسية لخطة المقاطعة لحركة النقل، والتجهيزات المشتركة عبر لقاءات مع كل من الأقاليم، البلديات، الاتحادات المصنفة، اللجان والجامعات.

إنه عمل ضخم موزّع أنشئ بدفعة من الأهداف الموضوعية من قبل المستشار فابيو تاشاني، لكي يبدأ في أسرع وقت ممكن في الترتيبات الموضوعية للنموذج المُحدّث بالاشتراك مع كلّ الجهات المهتمة. وقد كُلفت وكالة AREMOL بتنفيذ هذه الخطة في خمسة شهور فقط. وبفضل مجلس إدارة نشط، نجحنا، على الرغم من غياب البرمجة، في وضع قواعد تُسهم في تطوير حركة النقل في المقاطعة بالعثور على الاستثمارات الضرورية وتقوية الخدمات والتنظيم الإداري.

- ما هي توجهات هذا التخطيط؟

- أهداف الخطة (وسيلة مُجمّعة للبرامج) هي تنظيم المنطقة؛ وتنظيم حركة النقل والنظام التمويلي. إن تنظيم المنطقة وحركة النقل تتمثل في تحسين الخدمات المحلية للنقل العام، ومن بعض ما قمنا به هو إدخال تعديل في نظام دفع التذاكر عن طريق إصدار التذاكر الإلكترونية.

Le 25 janvier 2006, Clemente Ruggiero est devenu le président de l'AREMOL (Agence régionale pour la Mobilité du Latium) dont l'objectif consiste à doter cette région d'un support technique adapté pour l'activité de programmation et de planification des transports publics locaux et pour l'analyse de l'évolution de la mobilité régionale, des réseaux de transport et de l'impact du système de transport sur le territoire et l'environnement.

Depuis le début, M. Ruggiero a organisé sa gestion d'Aremol en appliquant les critères d'efficacité et de productivité assurés par le secteur privé, avec pour objectif de mettre au point un modèle d'agence comparable aux modèles européens comme Transport for London.

Vous avez cru et vous croyez encore beaucoup en Piero Marrazzo comme président de région. Qu'est-ce qui vous inspire autant confiance en sa gestion administrative ?

M. Marrazzo possède une politique de grande planification et en même temps, une confrontation permanente avec la base, qui représente l'humus même de la politique, et qui se joue de nos jours trop souvent dans les secrétariats et finalement bien peu avec les personnes. Il représente une garantie renouvelée de développement politique programmatique formé par une délégation partagée entre tous, qui n'est pas, comme certains peuvent le penser, une nouvelle occasion de répartir les rôles.

Quelles sont les directives sur lesquelles il a basé sa gestion de l'Aremol ?

Les véritables moteurs du développement du Latium sont la santé et la mobilité. C'est pour cette raison que M. Marrazzo a souhaité rénover l'agence, fondée en 2003, en lui fournissant de nouvelles impulsions.

La première tâche a évidemment consisté à mettre au point le programme et la planification.

De concert avec l'Assessorat à la Mobilité, les lignes directrices du Plan régional de la Mobilité des Transports et de la Logistique ont été rédigées, et un partage est en cours par le biais de quelques rencontres avec les provinces, communes, associations du secteur, comités et universités. Un grand travail de concertation a

été initié sur l'impulsion des objectifs de M. l'assesseur Fabio Ciani afin qu'il lance, dans les plus brefs délais, les nouveaux aménagements qui reposent sur le modèle novateur de partage de toutes les parties en cause.

L'agence Aremol a été l'organisme chargé de la rédaction de ce plan et en seulement cinq mois, grâce à un conseil d'administration vraiment dynamique, nous sommes parvenus, même en héritant d'une situation d'absence totale de plan, à mettre en place un cadre de développement de la mobilité régionale en identifiant les investissements nécessaires, le renforcement des services et l'orientation de la gestion.

Quelles sont les lignes directrices de cette planification ?

Le plan, outil complexe du programme, vise à l'aménagement du territoire et des transports et au système financier. L'aménagement du territoire et des transports consistent en une amélioration du service des transports publics locaux et dans cette optique, parmi toutes les autres interventions, nous avons pensé réorganiser le système de paiement avec l'émission d'un billet électronique unique. Bien entendu, pour obtenir ce résultat, il est nécessaire de créer une société collective qui permettra également de réorganiser le système de répartition des recettes qui sont, dans certains cas, basées sur le critère du nombre de voitures par kilomètre offert et du nombre de passagers transportés. Cette réorganisation nous alignerait sur les directives communautaires qui prévoient la libéralisation des transports publics locaux.

En outre, toujours dans le but d'améliorer la qualité du service, nous souhaiterions créer une inspection pour contrôler l'application des contrats de service avec les entreprises et ouvrir des guichets au citoyen, non seulement pour recueillir ses protestations, mais également pour recevoir ses suggestions sur la façon d'optimiser le service.

Quel rôle jouent les sociétés de transport dans ce contexte de réorganisation ?

La nécessité de réorganiser ne peut être imputée aux sociétés de transport, lesquelles ont obligatoirement eu une gestion basée sur la résolution des urgences. Elles ont fait des efforts importants pour tenter de pourvoir aux problèmes. Cependant, une nouvelle programmation est nécessaire, principalement si elle vise à de nouvelles stratégies de recherche de fonds et à des méthodes plus souples d'investissement. L'innovation fondamentale pour une meilleure gestion souvent récompensée par des fonds européens.

et للوصول إلى هذه النتائج، كان من الضروري إنشاء مركز قرين لتنظيم تقسيم الربح في بعض الحالات على أساس معايير مختلفة، كعدد وسائل النقل والكيلومترات وعدد المستفيدين من الخدمة. هذا النظام يضعنا في اتجاه تحرير وسائل النقل العامة.

ولتحسين خدماتنا، فإننا ندرس إنشاء رقابة تتحقق من تطبيق عقود الخدمة مع الشركات، وفتح شبكات للمواطن، ليس فقط لاستقبال الشكاوي، بل لقبول إقتراحات لتحسين الخدمة.

- ما هو دور الشركات في هذا الإطار؟

- هناك ضرورة لإعادة تنظيم شركات النقل، والتي خضعت بشكل إجباري لإدارة وضعت قواعدها لمواجهة المشاكل. ومع ذلك، فإن إعادة البرمجة تبقى ضرورية، خاصة إذا كانت الاستراتيجيات الجديدة تهدف إلى العثور على تمويل وعلى طرق استثمارية أنسب. أما وأنه من غير الممكن تجديد البنية، فإننا سنحاول إدارة حركة النقل بتقوية تنظيمها وتحسين خدماتها. إن التوافق والانسجام يظان قاعدة لكل شيء. والتجديد هو عنصر أساسي لإدارة أفضل في معظم الأحيان، تكافؤك عليها التمويلات الأوروبية.

- كيف تقومون بالتجديد؟

- نريد البدء بخدمة إستعلامات حركة النقل، والتي بدأت بالفعل من قبل بلدية روما. إنها شبكة خلقت نظام معلوماتي يشمل المنطقة، ويوفر جميع المعلومات والأخبار المفيدة للمواطن عبر الـ SMS على الهاتف الجوال. وننتهيًا للاشتراك في البرنامج Marco Polo 2 (2007 - 2013)، والذي يتوقع تحويل حركة نقل البضائع من الطرق ليصبح عن طريق النقل البحري، أو عن طريق السكك الحديدية أو الإبحار الداخلي.

إن الأهداف الموضوعية لهذا المشروع، هي تقوية حركة النقل عامة وتحسين طرق وإجراءات العمل في حركة نقل البضائع. هذه المشاريع سُدْمج في الإطار الأوروبي "طرق البحار"، والتي تسير في اتجاه يرسم الأهداف العامة لتأمين حركة نقل ذات جودة للأشخاص والبضائع. ولهذا فإن من الضروري وضع ميكانيكية لتطوير طرق البحر بين الأعضاء لتقليل الازدحام وتحسين طرق الدخول على المقاطعات والضواحي، مما يسهم في تنشيط السياحة والتجارة.

- ما هو مستقبل المطارات؟

- هدفنا هو خلق تعاون مع كل وسائل النقل وتطوير الطرق التي تصل إلى المطارات، ونفكر في بناء مطارات جديدة تستوعب حركات نقل الـ Low Cost، وهذا لأن مطار تشامبينو آيل للسقوط، أما مطار فيومنتشينو، فلن يستطع تحمّل الضغط الهائل من السياح، وخاصة إذا بديء في تنفيذ الاتفاقات التي تُدرس مع كل من الهند والصين. وفي النهاية، فإن تنظيم وسائل نقل البضائع، هي قاعدة البرمجة، كما أن الاتصال بالبنية هي ضرورة أولية لتطوير المنطقة، وفرصة مناسبة ليس فقط لحركة النقل، بل لتطوير اقتصادي يسهم في زيادة الناتج الإجمالي المحلي للمقاطعة.

nel più breve tempo possibile, il nuovo asset, impostato sul modello innovativo di condivisione con tutte le parti in causa.

L'Agenzia Aremol è stata l'Ente incaricata a redigere questo piano ed in soli cinque mesi, grazie ad un Consiglio di Amministrazione veramente dinamico siamo riusciti, pur ereditando una situazione di assenza programmatica, ad impostare un quadro per lo sviluppo della Mobilità Regionale, individuando gli investimenti necessari, il potenziamento dei servizi e l'assetto gestionale.

Quali sono le linee guida di questa pianificazione?

Gli obiettivi del Piano, strumento complesso di programmazione, sono l'assetto del territorio, l'assetto trasportistico ed il sistema finanziario. L'assetto del territorio e quello trasportistico consistono in un miglioramento del Servizio di Trasporto Pubblico Locale e per questo, fra gli altri interventi, abbiamo pensato di riordinare il sistema di pagamento con l'emissione di un biglietto unico elettronico. Naturalmente per raggiungere questo risultato è necessaria la costituzione di una società consortile anche per riordinare il sistema di ripartizione dei ricavi in alcuni casi basato sul criterio del numero di vetture /Km offerto e sul numero di passeggeri trasportati. Questo riordino ci metterebbe in linea con le direttive comunitarie che prevede la liberalizzazione del Trasporto Pubblico Locale. Inoltre sempre per migliorare il servizio, vorremmo istituire un ispettorato per la verifica dell'applicazione dei contratti di servizio con le aziende e aprire degli sportelli per il cittadino, non solo per accogliere proteste ma per avere suggerimenti su come migliorare il servizio.

Che ruolo hanno le Aziende in questo contesto riorganizzativo?

La necessità di riorganizzare non è imputabile alle aziende di trasporto le quali hanno obbligatoriamente avuto una gestione imposta sul tamponamento delle emergenze. Hanno fatto un grande sforzo per tentare di sopperire alle sofferenze. Tuttavia la riprogrammazione è necessaria soprattutto se mira a nuove strategie di reperimento dei fondi e a metodi più snelli di investimento. Dove non sono possibili rinnovamenti strutturali si tenterà comunque di gestire al meglio la mobilità potenziando gli asset che necessitano di un servizio migliore. L'armonizzazione è alla base di tutto. L'innovazione fondamentale per una migliore gestione spesso premiata dai fondi europei.

I RAGAZZI DEL COMUNE DI ROMA ALLA XVII RASSEGNA DEL MARE

LA XVII REVUE DE LA MER POUR LES ENFANTS DE LA COMMUNE DE ROME



On. Mirko CORATTI
Presidente del Consiglio
Comunale di Roma

M. le député
Mirko CORATTI
Président du Conseil
municipal de Rome



Comune di Roma

Quando l'Associazione ecologica scientifica MAREAMICO mi ha comunicato l'intenzione di estendere ai giovani la consueta ed annuale Rassegna del Mare non ho avuto esitazioni nell'offrire immediatamente il Patrocinio della Presidenza del Consiglio Comunale della città di Roma sia per la rilevanza che l'appuntamento riveste nel panorama nazionale ed internazionale, con il prezioso ausilio di un illustrissimo Comitato Scientifico, sia per il ruolo che tale manifestazione ricopre oramai da tempo nel campo della ricerca ecologica e scientifica e nella promozione delle iniziative per la protezione ambientale nonché nello sviluppo economico sostenibile di tutti quei territori che si affacciano sul mare.

Siamo felici di poter valutare con una certa attendibilità le possibili linee di attività sinergica tra le indicazioni di una Associazione come MAREAMICO, che ha sempre privilegiato la componente scientifica delle analisi ambientali, e gli strumenti della Cooperativa Sociale "Mille e una Notte" che darà, con una iniziativa assolutamente nuova ed interessante, ed anche grazie al contributo della Città di Roma, la possibilità ai ragazzi di alcune scuole medie romane di vivere in prima persona il contatto materiale con la materia oggetto dello studio e del dibattito ambientale, navigando per alcuni giorni attraverso il Mediterraneo insieme a scienziati e studiosi e di incontrando altri ragazzi della stessa età ma di diversa nazionalità per confrontarsi sulle tematiche relative all'ecologia marina.

La XVII Rassegna del Mare, nel suo percorso itinerante, sarà un'importante occasione per realizzare responsabilmente quel sistema di pensiero positivo sulla salvaguardia dell'ambiente marino e delle sue biodiversità di cui l'uomo deve fare tesoro per migliorare la vita e per il quale le Istituzioni ai vari livelli dovranno sempre impegnarsi.

العرض السابع عشر للبحر لفتيان بلدية روما

عندما أعربت لي المنظمة البيئية العلمية " البحر صديقنا " عن نيتها في توسيع العرض السنوي المعتاد للبحر ليشمل القطاع الشبابي لم أتردد في تقديم المساندة الفورية عن رئاسة المجلس البلدي لمدينة روما وذلك سواء للأهمية التي يكتسبها الموعد في المشهد الوطني والدولي، ناهيك عن الإشراف الرفيع للمجلس العلمي المتألق، وكذلك للدور الذي تقوم به التظاهرة منذ زمن في قطاع البحوث البيئية والعلمية وذلك بتفعيل المبادرات لحماية البيئة إضافة إلى دورها في تطوير الاقتصاد على النحو المطلوب في كل المناطق المشرفة على البحر.

نحن سعداء بأننا استطعنا أن نقدر بمستوى جدير بالاعتبار الخطوط التي يمكن للنشاط التعاوني أن يسلكها بالتوفيق بين توجهات منظمة مثل منظمة " البحر صديقنا"، التي فضلت دائما العنصر العلمي في التحليل البيئي، ووسائل التعااضدية الاجتماعية " ألف ليلة وليلة" التي تقدم عبر مبادرة مهمة وفي منتهى الحداثة، وأيضا بفضل المساهمة التي تقدمها مدينة روما، الإمكانيات لفتيان بعض المدارس الوسطى في روما بأن يعيشوا بأنفسهم وبشكل ملموس مع المادة التي هي محل دراسة ونقاش بيئي، فيبحروا لبعض الأيام عبر المتوسط رفقة علماء وباحثين ويلتقوا بأطفال آخرين يماثلونهم سنا ويختلفون عنهم جنسية، ومن ثم يتبادلون معهم الآراء حول المسائل المتعلقة بالبيئة البحرية.

العرض السابع عشر للبحر خلال مساره اللطيف، سيكون مناسبة إنجاز مسئول لنظام تأمل إيجابي يتعلق بالحفاظ على البيئة البحرية وتنوعها البيولوجي الذي يجب على الإنسان أن يتخذه كنزا به يحسن معيشتة كما يجب على المؤسسات

باختلاف مستوياتها أن تهتم به دائما.

المبجل ميركو كوراتي

رئيس المجلس البلدي لمدينة روما.

Lorsque l'association écologique et scientifique MAREAMICO m'a communiqué son intention d'étendre aux jeunes la Revue de la Mer annuelle, je n'ai pas hésité à proposer immédiatement le soutien de la présidence du Conseil municipal de la ville de Rome. Cette offre est aussi importante pour le rendez-vous qu'il propose dans le panorama national et international grâce au support d'un illustre comité scientifique que pour le rôle confirmé de cette manifestation dans le domaine de la recherche écologique et scientifique, dans la promotion des initiatives pour la protection environnementale ainsi que dans le développement économique durable de tous les territoires qui donnent sur la mer.

Nous sommes heureux de pouvoir évaluer avec une certaine fiabilité les lignes éventuelles de l'activité synergétique entre les indications d'une association comme Mareamico, qui a toujours privilégié la composante scientifique dans les analyses environnementales, et les outils de la société coopérative " Mille e una Notte " qui permettra, grâce à une initiative totalement nouvelle et intéressante, mais également grâce à la contribution de la ville de Rome, aux enfants de certains établissements secondaires romains de vivre en direct un contact concret avec la matière sujet de l'étude et du débat environnemental : ils navigueront pendant quelques jours en Méditerranée avec des scientifiques et des savants et rencontreront d'autres enfants du même âge, mais de nationalités différentes afin de se confronter sur les sujets relatifs à l'écologie marine.

Dans son parcours itinérant, la XVIIe Revue de la Mer sera une grande occasion pour comprendre de façon responsable ce système de préoccupation positive sur la protection de l'environnement marin et de ses biodiversités que l'homme doit mettre à profit pour améliorer sa vie et pour lequel les institutions de tous les niveaux devront toujours s'engager.

L'ASTICE EUROPEO:

UN PROGETTO DI ALLEVAMENTO SPERIMENTALE

UN PROJET D'ÉLEVAGE EXPÉRIMENTAL

La possibilità di réintroduire le homard européen (*Homarus gammarus*) dans des environnements naturels à des fins de repeuplement a permis d'augmenter considérablement l'intérêt lié à la production des larves de cette espèce. Les nombreuses expériences de repeuplement effectuées jusqu'à maintenant ont démontré que la réussite dépend de la qualité des larves utilisées. Il est par conséquent nécessaire de rendre plus efficaces et abordables les techniques de reproduction et d'élevage des larves de homard afin de garantir un nombre constant de spécimens adaptés aux essais de réintroduction.

En Italie comme dans le reste de la Méditerranée, il n'existe en réalité aucune activité de pêche spécifique à la capture de ce crustacé et souvent, il est difficile d'obtenir des informations précises car lors de la vente, la prise ne passe pas par les réseaux officiels de la commercialisation. Même s'il n'existe aucune donnée officielle sur le poids débarqué commercial en Italie, selon certains auteurs, cette espèce est plutôt rare le long des côtes italiennes (Auteri, 1975 ; Cingolani et d'autres, 1986). Cette condition ainsi que le fait que les spécimens capturés sont souvent de petite taille constituent dans l'ensemble un indice préoccupant de surpêche de cette espèce. La réduction des populations sauvages peut être liée à des pratiques de pêche illégales (capture de spécimens de petite taille, de femelles en pleine reproduction) (Acheson & Steneck, 1997) et dans tous les cas, il semble que l'activité de plus en plus étendue de pêche sous-marine est un facteur important.

La grande vulnérabilité de cette espèce aux pièges et le long cycle biologique sont des caractéristiques qui contribuent à favoriser le dépeuplement des populations méditerranéennes. De nombreux scientifiques ont documenté la possibilité d'obtenir un nombre élevé de larves du homard européen et américain en bonne santé (Beard & Wickins, 1992 ; Burton, 1992 ; Goldstein, 1997) même si les recherches dans ce domaine en Italie sont décidément bien rares (Auteri, 1975 ; Rivas et d'autres, 1995, 1998 ; Scovacricchi, 1998 ; Scovacricchi et d'autres,

إن إمكانية إعادة إدخال السلطعون الأوروبي (*Homarus gammarus*) إلى بيئات طبيعية، بهدف إعادة توطينه، سببت نمو إهتمام ملحوظ لإنتاج جيل شاب من هذا النوع. العدد الكبير من التجارب المنفذة لإعادة التوطين بينت بأن النجاح يعتمد بصورة رئيسية على نوعية الجيل الشاب من السلطعون المستخدم. ولذلك، فمن الضروري زيادة فعالية و إنتاجية تقنيات الإنتاج والتربية للجيل الشاب من السلطعون، حتى نضمن عدداً ثابتاً من العينات الملائمة لتجارب إعادة التوطين.

في إيطاليا، وفي جميع بلاد حوض البحر المتوسط، لا توجد في الواقع أية نشاط صيد محددة لإلتقاط هذه القشريات، وعادةً يصعب الحصول على معلومات محددة، وذلك لأنّ عمليات البيع لا تمر بالقنوات التجارية الرسمية. وبالرغم من عدم وجود معلومات رسمية حول هذه التجارة في إيطاليا، فإنه وحسب بعض الباحثين، يندر وجود هذا النوع على الشواطئ الإيطالية (Auteri, 1975; Cingolani et al., 1986). هذه الظروف، بالإضافة إلى حقيقة أن العينات الملتقطة هي عادة من أحجام صغيرة، يشكل بمجملها مؤشراً قلقاً على إستغلال كبير لهذا النوع. وقد ترجع قلة أعداد القشريات الطبيعية إلى ممارسات صيد غير قانونية، كصيد السلطعونات ذات الأحجام الصغيرة أو صيد إناث أثناء مرحلة التكاثر (Acheson & Steneck, 1997). وعلى كل حال يبدو أنّ أحد العوامل الهامة يتمثل في الانتشار الدائم الكبير لعمليات الصيد تحت الماء.

حساسية هذا النوع لأدوات الصيد، وطول الدورة البيولوجية لها، هي من الميزات التي تساهم في إنقراض هذا النوع في البحر المتوسط. ولغاية اليوم فإنّ إحتماالية الحصول على الجيل الشاب من السلطعون الأوروبي و الأمريكي بأعداد كبيرة و بأحوال صحية جيدة موثوق من قبل عدّة علماء (Beard & Wickins, 1992; Burton, 1992; Goldstein, 1997) ولكن الدراسات في هذا المجال نادرة في إيطاليا (Auteri, 1975; Rivas et al., 1995, 1998; Scovacricchi, 1998; Scovacricchi et al., 1999; Ferrero et al., 2000). وبالرغم من أنّ الوقت اللازم للحصول على الحجم المناسب للإستهلاك السوق طويل نسبياً (أربع سنوات)، فإن إجراءات التربية تلاقى إهتماماً كبيراً في إطار مشاريع إعادة إدخال هذا النوع في بيئة طبيعية وتحسين المخزون (Cook, 1995; Bannister & Addison, 1998; Rivas, 1998; Jorstad & Farestveit, 1999; Burton, 2000.

مشروع تجريبي للإنتاج الحيواني

La possibilità di reintroduzione dell'astice europeo (*Homarus gammarus*) in ambienti naturali a fini di ripopolamento ha fatto crescere notevolmente l'interesse intorno alla produzione di giovanili di questa specie. I numerosi esperimenti di ripopolamento sinora effettuati hanno dimostrato che il successo dipende dalla qualità dei giovanili utilizzati. È necessario quindi rendere più efficienti ed affidabili le tecniche di riproduzione ed allevamento di giovanili di astice, per garantire un numero costante di esemplari adatti alle prove di ripopolamento.

In Italia come del resto nel Mediterraneo non esiste in realtà una attività di pesca specifica per la cattura di questo crostaceo e spesso risulta difficile ottenere informazioni precise in quanto durante le fasi di vendita il pescato non passa dai canali ufficiali di commercializzazione. Anche se non esistono dati ufficiali sullo sbarcato commerciale in Italia, secondo alcuni autori questa specie risulta piuttosto rara lungo le coste italiane (Auteri, 1975; Cingolani et al., 1986). Tale condizione unitamente al fatto che gli esemplari catturati sono spesso di dimensioni ridotte costituiscono nel complesso un preoccupante indice di sovrasfruttamento della specie. La riduzione delle popolazioni selvatiche può essere legata a pratiche illegali di pesca (cattura d'individui di piccola taglia, cattura di femmine in riproduzione) (Acheson & Steneck, 1997) e in ogni caso sembra che un fattore importante sia rappresentato dalla sempre più diffusa attività di pescatori subacquei.

La grande vulnerabilità di questa specie alle trappole ed il lungo ciclo biologico sono caratteri che contribuiscono a favorire il depauperamento delle popolazioni mediterranee. A tutt'oggi la possibilità di ottenere giovani di astice europeo ed americano in numero elevato ed in buone condizioni di salute è documentata da molti scienziati (Beard & Wickins, 1992; Burton, 1992; Goldstein, 1997) anche se in Italia le ricerche in questo senso sono decisamente scarse



Prof. Roberto BEDINI
Istituto di Biologia ed
Ecologia Marina
di Piombino

Professeur
Roberto BEDINI
Institut de Biologie et
d'Écologie marine
de Piombino

(Auteri, 1975; Rivas et al., 1995, 1998; Scovacricchi, 1998; Scovacricchi et al., 1999; Ferrero et al., 2000). *Comunque anche se i tempi necessari per raggiungere una taglia di mercato sono piuttosto lunghi (4 anni), le pratiche di allevamento assumono grande interesse nel contesto di progetti di reintroduzione della specie in ambienti naturali e di accrescimento degli stock.* (Cook, 1995; Bannister & Addison, 1998; Rivas, 1998; Jorstad & Farestveit, 1999; Burton, 2000)

I programmi di ricerca in corso sono quasi esclusivamente indirizzati alla produzione a fini di ripopolamento attivo. La produzione di numerosi giovanili in buone condizioni sembra una delle vie da seguire al fine di ottenere una maggiore sopravvivenza in natura. In questo caso le difficoltà risiedono nell'allevamento dei giovanili fino allo stadio XII o più. Se infatti l'allevamento larvale risulta piuttosto agevole poiché può essere effettuato in comune, una volta raggiunto lo stadio di postlarva l'astice acquisisce un comportamento territoriale aggressivo, che spesso sfocia in eventi di cannibalismo.

Nell'ambito di questi esperimenti Bannister (Bannister et al., 1994) ha messo in evidenza come gli astici allevati e reintrodotti siano in grado di raggiungere la taglia di mercato (dopo un periodo che varia da 4 a 5 anni) e siano in grado di riprodursi con successo. Sebbene alcune volte è possibile osservare piccole differenze morfologiche (variazione di pigmentazione), gli esemplari allevati non sono distinguibili dagli individui selvatici per sapore e struttura (Burton, 1992) terminando l'accrescimento in mare aperto.

Le pratiche di accrescimento degli stock come modello per una migliore e più razionale gestione delle risorse ittiche hanno destato un crescente interesse proprio in relazione all'assottigliamento sempre più evidente di molte specie. In questo contesto il fatto che i giovani astici reintrodotti rimangono tendenzialmente vicino ai siti di rilascio, costituisce un importante vantaggio per realizzare efficaci operazioni di ripopolamento degli stock.

in معظم برامج الأبحاث الحالية مقتصرة على الإنتاج بقصد إعادة التوطين الإيجابي فقط، فإنتاج عدد من الجيل الشاب من السلطعون في صحة جيدة، يبدو إحدى الطرق الممكنة إتباعها للحصول على عدد من الكائنات التي تستطيع العيش في الطبيعة. في هذه الحالة فإن الصعوبة تكمن في تربية الصغار حتى وصولها إلى المرحلة الثانية عشر أو أكثر، وإذا كانت تربية اليرقات مسهلة، فعند وصولها إلى مرحلة ما بعد اليرقة فإن السلطعون، في بعض الحالات، يمارس سلوكاً عدائياً، عادة ما يظهر في محاولاته أكل لحم البشر.

وقد أثبت باثيستر (Bannister et al., 1994) عبر هذه التجارب أن السلطعونات التي يتم تربيتها وإدخالها تصل إلى الحجم المطلوب في السوق (بعد فترة تتراوح ما بين أربع إلى خمس سنوات)، ويكون بإمكانها الإنتاج بنجاح. ومن الممكن ملاحظة بعض الفروق الشكلية (كالتغير باللون)، ولكن العينات المربية لا يمكن تمييزها عن النوعيات البرية الأخرى بالنسبة والطعم (Burton, 1992) إذا أنهت دورة حياتها بالبحر.

إن عملية زيادة المخزون كنموذج لإدارة محسنة وأكثر عقلانية للثروات السمكية أيقظت إهتمام حقيقي لإدراك النقص المتزايد للعديد من الأنواع. في هذا الإطار تبقى حقيقة أن الجيل الشاب من السلطعون المدخل ينزع للبقاء بالقرب من مكان إطلاقه يشكل إيجابية هامة لإتمام عمليات فعالة لإعادة التوطين وزيادة المخزون. وأخيراً، فإننا نشير إلى الجهات التي إنضمت إلى مشروع تربية السلطعونات في البحر المتوسط، وهي:

- كلية الطب البيطري، جامعة بيزا، إيطاليا
- البيت الدائري لجورجونا، وزارة العدل، جزيرة جورجونا، إيطاليا
- شركاء عالميون محتملون، والذين قد قدموا إضمامهم بشكل مكتوب:
- المعهد الوطني لعلم و تكنولوجيا البحر، سلمبو، تونس
- معهد الدراسات البيولوجية البحرية، المركز الوطني للأبحاث البحرية AGHIOS KOSMAS ، هلنكون، أثينا، اليونان
- جمعية RAMOGE ، مونتكارلو، فرنسا
- U Marinu ، C.P.I.E. Bastia Golo ، Méditerranée ، كورسيكا

1999 ; Ferrero et d'autres, 2000). *Pourtant, même si le délai nécessaire pour atteindre une taille de marché est plutôt long (4 ans), les pratiques d'élevage supposent un grand intérêt dans le cadre des projets de réintroduction de l'espèce dans des environnements naturels et d'augmentation des stocks.* (Cook, 1995 ; Bannister & Addison, 1998 ; Rivas, 1998 ; Jorstad & Farestveit, 1999 ; Burton, 2000)

Les programmes de recherche actuels sont presque exclusivement orientés sur la production à des fins de réintroduction active. La production de nombreuses larves en bonne santé semble l'une des solutions pour obtenir une survie maximale dans la nature. Dans ce cas, les difficultés résident dans l'élevage des larves jusqu'au stade 12, voire plus. Si en effet l'élevage des larves semble plutôt simple car il peut être effectué en commun, une fois le stade de post-larve atteint, le homard acquiert un comportement territorial agressif qui donne souvent lieu à des actes de cannibalisme.

Dans le cadre de ses expériences, Bannister (Bannister et d'autres, 1994) a mis en évidence la façon dont les homards élevés et réintroduits sont en mesure d'atteindre la taille du marché (après une période de 4 à 5 ans) et de se reproduire avec succès. Bien qu'il soit parfois possible d'observer de petites différences morphologiques (une variation de la pigmentation), les spécimens élevés ne peuvent être distingués des individus sauvages dans leur saveur et leur structure (Burton, 1992) car ils terminent leur croissance en haute mer.

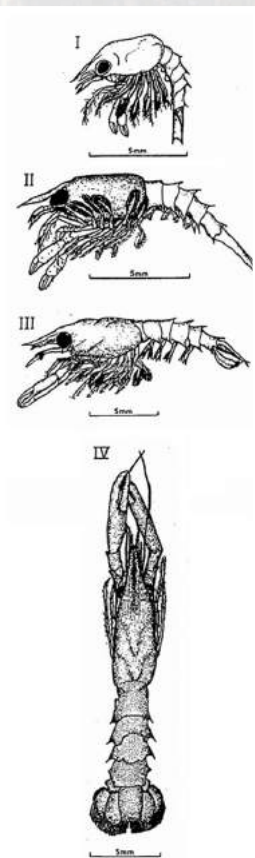
Les pratiques d'augmentation des stocks comme modèle d'une gestion optimisée et plus rationnelle des ressources de poissons ont suscité un intérêt croissant qui est justement en rapport avec la diminution toujours plus évidente de nombreuses espèces. Dans ce contexte, le fait que les larves de homard réintroduites ont tendance à rester à proximité des sites où elles ont été relâchées, constitue un important avantage pour réaliser des opérations de repeuplement des stocks efficaces.

Al nostro progetto di allevamento di Astici Mediterranei hanno già dato adesione:

- Facoltà di Veterinaria - Università di Pisa - (ITALIA)
- Casa Circondariale della Gorgona, Ministero della Giustizia - Isola di Gorgona (ITALIA)

Possibili partners internazionali che hanno già dato adesione scritta:

- Institute National des Sciences et Technologies de la Mer - Salammbou (TUNISIE)
- Institute of Marine Biological Research - National Centre for Marine Research AGHIOS KOSMAS - Hellenikon - Athens (GREECE)
- Associazione RAMOGE - Montecarlo (FRANCE)
- U Marinu - C.P.I.E. Bastia Golo Méditerranée (CORSICA)



quattro stadi larvali di *Homarus Gammarus*

BIODIVERSITÀ E PESCA NEL MEDITERRANEO

BIODIVERSITÀ ET PECHE EN MEDITERRANEE: PARTENARIAT,
EQUITABILITÉ ET LEGISLATION EN FAVEUR D'UNE DURABILITÉ

التنوع الحيوي والصيد في البحر المتوسط: شراكة
ومساواة وتشريع من أجل الاستمرارية

Cher amis de la Tunisie, sûr le bateau de la paix, de l'amitié, de l'équitabilité rive Nord/rive Sud et de la durabilité, je vous convie à une escale tunisienne dans nos jardins de jasmin pour un briefing ciblant la Biodiversité et la pêche dans notre piscine méditerranéenne pour nager ensemble vers notre destin communs.

La Tunisie, consciente et réaliste, terre de paix, d'ouverture et d'ambition, s'active dans la réflexion et la recherche des solutions et des stratégies préventives évitant toute situation incontournable en adhérant totalement à toute évolution scientifique et technologique dans un cadre respectueux du développement durable et de toute législation internationale précise de limites en matière de droits et de devoirs et, également, et surtout, de partenariat fertile.

Au sommet de la pyramide politique, une volonté se précise, favorable à "...la coopération bilatérale, qu'il s'agisse de coopération économique, sociale et culturelle ou d'échanges humains, ainsi que l'évolution continue de cette coopération qui confirme la place privilégiée de l'Italie parmi les partenaires de la Tunisie et approfondit les liens solides qui unissent nos deux pays..." (Rome, 11 May 2004, rencontre avec le Président italien Carlo Azelio Ciampi).

Une prise de conscience justifiée et légitime invite à la connaissance, la solidarité et à la contribution : principaux atouts du citoyen tunisien. La mobilisation de nos ressources humaines est totale sans exclusion aucune de quelque catégorie que ce soit garantie de réussite, efficacité et durabilité. L'adjonction des efforts des diverses composantes de la société civile à ceux de l'Etat réalise l'harmonie souhaitée. La mise en place d'une organisation d'interface entre les différents acteurs constitue la base de cette culture fondée sûr la formation /sensibilisation /médiation, outre la recherche scientifique, les divers partenariats fertiles, le respect des législations internationales et la conjugaison de tous les efforts, avec

أصدقائي الأعزاء من تونس، على مركب السلام والصدائفة والاستمرارية والمساواة الضفة الشمالية/الضفة الجنوبية، أدعوكم إلى التوقف بتونس في حدائق الياسمين من أجل اجتماع بخصوص التنوع الحيوي والصيد في حوض البحر المتوسط كي نسبح معا باتجاه مصيرنا المشترك.

تونس الواعية والواقعية، أرض السلام والتفتح والطموح، تهتم بالتفكير والبحث عن حلول واستراتيجيات وقائية لتجنب أي موقف لا مناص منه وذلك بالاتضمام إلى أي تطور علمي وتكنولوجي في إطار موقر للتنمية المستدامة وأي تشريع دولي يحدد قيودا متعلقة بالحقوق والواجبات وأيضا على وجه الخصوص أي شراكة خصبة.

على قمة الهرم السياسي، تتضح إرادة تتلاءم مع " ... التعاون الثنائي الذي ينطوي على تعاون اقتصادي واجتماعي وثقافي وتبادلات إنسانية، وهكذا يستمر النمو بهذا التعاون الذي يؤكد المكانة المتميزة لإيطاليا بين شركاء تونس ويعمق الروابط القوية التي توحد بلدنا " (روما، 11 مايو 2004، مقابلة مع الرئيس الإيطالي كارلو أزيليو سيامبي).

نظرة عادلة وشرعية تدعو إلى المعرفة والتضامن والمساهمة: المزاي الأساسية للمواطن التونسي. تعبئة مواردنا البشرية كاملة بدون استبعاد لأي فئة ويعد هذا ضمانا للنجاح والفاعلية والاستمرارية. إضافة جهود العناصر المتنوعة بالمجتمع المدني لجهود الدولة يحقق التناغم المطلوب. وضع تنظيم فاصل بين العوامل المختلفة يشكل قاعدة هذه الثقافة المؤسسة على التعلم /التعلم / التأمل، فضلا عن البحث العلمي، والشراكات المتنوعة الخصبة، واحترام التشريعات الدولية وتضام كل الجهود، مع تبادل للمهارات والخبرات، من أجل أن نكون إيجابيين ومن أجل البناء سويا مع مقاومة مخالفة القوانين وإفساد التنظيم وأيضا أي شكل لعقلية ضالة على أساس حالات ممكنة من عدم الاتزان بهدف تحسين ظروف منطقتنا العامة وأيضا انفتاح بلدنا الطموح والبحث عن مكان متميز، وشرعي ومبرر في حوض البحر المتوسط وعلى المستوى الدولي الأمر الذي يسمح بالازدهار. منحنيات الميزانيات والتوازن

Cari amici della Tunisia, sulla nave della pace, dell'amici- zia, dell'equità e della durabilità fra la riva Nord e la riva Sud del Mediterraneo, Vi invito a fare una tappa fra i giardini di gelsomini della Tunisia per partecipare al briefing sulla biodiversità e la pesca nel Mediterraneo che ci permetterà di navigare insieme verso un futuro comune.

La Tunisia, paese cosciente e realista, terra di pace, apertura e ambizioni, è impegnata nello studio e nella ricerca di soluzioni e strategie preventive per evitare situazioni irreparabili e si mostra favorevole alle evoluzioni scientifiche e tecnologiche nell'ambito di uno sviluppo durevole, alla legislazione internazionale che stabilisce diritti e doveri, e ai partenariati proficui.

Al vertice della piramide politica, si distingue la volontà di "...cooperazione bilaterale, sia a livello di cooperazione economica, sociale e culturale che di scambi umani, e l'evoluzione continua di tale cooperazione conferma il ruolo privilegiato dell'Italia fra i partner della Tunisia e approfondisce i legami forti che uniscono i nostri due paesi..." (Roma, 11 Maggio 2004, incontro con il Presidente italiano Carlo Azelio Ciampi).

Una presa di coscienza legittima e giustificata spinge verso la conoscenza, la solidarietà e la partecipazione, ovvero le qualità distintive del cittadino tunisino. La mobilitazione delle nostre risorse umane è totale, e senza esclusione, purché sia garanzia di successo, efficacia e durabilità. Gli sforzi congiunti della società civile e dello Stato creano l'armonia auspicata. L'istituzione di un ente di coordinamento fra i diversi attori è la base di questa cultura che si alimenta di formazione, sensibilizzazione e mediazione, ma anche di ricerca scientifica, partenariati propizi, osservanza delle norme internazionali e sforzi congiunti. Tutto ciò, unito agli scambi di competenze ed esperienze, permette di seguire un cammino



Dr.ssa Aouij -
Chaouch SALOUA
Facoltà delle Scienze di
Tunis - Università di
Tunis El Manar

Dr Aouij - Chaouch
SALOUA
Faculté des Sciences de
Tunis - Université de
Tunis El Manar

positivo, di costruire insieme e lottare contro l'illegalità e la disorganizzazione e contro tutte le forme di mentalità perversa che sono all'origine di squilibri.

L'obiettivo è migliorare le condizioni della nostra regione comune e favorire l'apertura del nostro ambizioso paese per conquistare un posto privilegiato -ma legittimo e giustificato- nello spazio mediterraneo comune nonché creare un trampolino sulla scena mondiale.

Il delicato equilibrio fra le limitate risorse naturali e le prospettive di un futuro moderno e aperto a innovazioni e dialogo, insieme agli studi di impatto, influenzeranno la qualità di vita desiderata.

Il nostro Mare subisce diverse pressioni naturali e antropiche fra cui: inquinamento, sfruttamento eccessivo delle risorse (pesca, prodotti utilizzati nella farmacia, cosmesi, artigianato, bigiotteria, ecc.) turismo, attività industriale, rifiuti urbani e agricoli non trattati, attività petrolifere e minerarie off-shore, trasporto, traffici marittimi in porti che non vengono ripuliti, o ripuliti in modo inefficace, cambiamenti climatici ed erosione del litorale marino... tante ragioni che spiegano la minaccia della biodiversità nel Mediterraneo.

Sono stati realizzati diversi studi a livello di master in collaborazione con l'Università di Pisa e le aziende del settore privato e i risultati mostrano la volontà di ricercare soluzioni utili per comporre i pezzi del puzzle in cui ci troviamo.

Per gestire tali attività sono necessari osservatori, parchi transfrontalieri e una revisione dei testi di legge in modo da responsabilizzare i paesi delle rive Nord, Sud, Est ed Ovest del Mediterraneo.

Il lavoro dei ricercatori e delle associazioni è fondamentale e le occasioni di incontro stendono un tappeto rosso di amicizia e collaborazione che avvicina i nostri continenti.

MAREAMICO, AREMEDD e SSNT hanno incoraggiato delle alleanze che porteranno in futuro a collaborazioni preziose dato che l'unione non solo fa la forza, ma fa anche e soprattutto l'intesa; l'invito resta aperto e al prossimo incontro per le ultime novità!

بين واقع الثروات الطبيعية المتواضعة ومنظورات المستقبل الحديث، التفتح على المستجدات والحوار بجانب دراسات التأثيرات البيئية، كل ذلك يبرر قيمة الحياة التي نطمح إليها. بحرنا يواجه العديد من الضغوط الطبيعية والإنسانية ومنها: التلوث، الاستغلال الزائد للثروات (الصيد، المنتجات الطبية أو مستحضرات التجميل، أو الحرف وتجارة الحلي...)، السياحة، الصناعة، المخلفات المدنية والزراعية بدون معالجة مسبقة، نشاطات الاستثمارات البترولية أو المعدنية بعيدا عن الساحل والنقل والتجارة البحرية المتعددة مع مختلف الأنواع للموانئ الملوثة، التغيرات المناخية، التآكل البحري الساحلي، ... كلها أسباب تبرر وجود تنوع حيوي مهدد بالبحر المتوسط. العديد من الدراسات تمت في إطار الماجستير بالتعاون مع جامعة بيز وشركات خاصة والنتائج تشهد بإرادة بحث عن حلول تشكل معلومات قيمة للبازل المبسوط على طاولتنا.

التحكم في هذه النشاطات يتم عن طريق إنشاء مرصد، متنزهات على الضفتين ومراجعة نصوص القوانين في إطار يحمل المسؤولية لدول الضفتين الشمالية والجنوبية وكذلك الشرقية والغربية.

جهود الباحثين والشركاء هي مفاتيح النجاح وهي المناسبات التي تجعلنا نتقابل من أجل التناقش وهي التي تفرش لنا البساط الأحمر للصدقة والتعاون الذي يجمع قاراتنا.

قام كل من MAREAMICO و AREMEDD و SSNT بتحالفات مشجعة من أجل عمليات تكامل أخرى مواتية، بما أن الاتحاد لا يمثل فقط القوة، ولكن أيضا يمثل بشكل خاص الوفاق، وتبقى الدعوة مفتوحة لمقابلة قادمة مع الإبداعات الجديدة.



des échanges de compétences et d'expériences, pour positiver et construire ensemble et même lutter contre l'illegalité et la désorganisation ainsi que toute forme de mentalité perverse à l'origine de déséquilibres possibles dans un objectif d'amélioration des conditions de notre région commune mais aussi d'ouverture de notre pays ambitieux et de recherche d'une place privilégiée, cependant légitime et justifiée, dans notre espace méditerranéen et également planétaire autorisant le décollage. Des courbes de bilans et de balance entre les réalités des ressources naturelles modestes et des perspectives d'avenir modernes et ouvertes aux nouveautés et au dialogue, à côté des études d'impact, justifient une qualité de vie convoitée.

Notre Mer est confrontée à diverses pressions naturelles et anthropiques dont : la pollution, la sùr-exploitation des ressources (pêche, produits utilisés en pharmacie ou cosmétique ou artisanat et bijouterie...), le tourisme, l'industrie, les rejets urbains et agricoles sans traitement préalable, les activités d'exploitation pétrolière ou minières off shore et le transport et divers trafics maritimes avec les différentes sortes de ports mal ou pas dépollués, changements climatiques et érosion marine littorale,... autant de raisons justifiant une biodiversité méditerranéenne menacée. Diverses études sont déjà réalisées dans le cadre de Mastères en collaboration avec l'Université de Pise et des sociétés du secteur privé et des résultats témoignant d'une volonté de recherche de solutions constituent des informations enrichissantes du puzzle étalé sùr notre table.

Le contrôle de ces activités gagnerait par la création d'observatoires, de parcs transfrontaliers et de révision des textes de lois dans un cadre responsabilisant les pays des rives Nord/Sud et Est/Ouest.

Les efforts des chercheurs et des associatifs sont les clefs de la réussite et les occasions de nous rencontrer, pour discuter, nous étalent un tapis rouge d'amitié et de collaboration rapprochant nos continents.

MAREAMICO, l'AREMEDD et la SSNT ont porté des alliances encourageantes pour d'autres intégrations bienvenues, puisque non seulement l'union fait la force, mais elle fait, aussi, et surtout l'entente ; l'invitation reste "open " et à une prochaine rencontre avec de nouvelles innovations!

LA PESCA E L'UNIONE EUROPEA

LA PÊCHE ET L'UNION EUROPÉENNE

L'Union européenne dispose des compétences sur la pêche en général et par conséquent, sur la pêche en Méditerranée lorsqu'elle est réalisée par des navires qui battent pavillon d'un État membre. Aujourd'hui, on compte 7 États membres de l'Union européenne qui ont un littoral méditerranéen, en particulier l'Espagne et la France avec un rivage atlantique outre leur rivage méditerranéen, l'Italie et la Grèce auquel sont récemment venues s'ajouter Malte, la Slovaquie et Chypre.

Ainsi, la politique de la pêche, la gestion et la réglementation se trouvent essentiellement entre les mains de l'Europe. Pourtant, malgré toutes les bonnes intentions et les tentatives louables de créer des règlements adaptés à une gestion intègre de la pêche en Méditerranée, on ne peut que constater l'existence de nombreuses incompréhensions entre le monde méditerranéen et la pêche en mer du Nord ou dans l'Atlantique.

Les fonctionnaires de la Commission européenne qui disposent d'une formation principalement axée sur la face nord-ouest de l'Europe, ont beaucoup de difficultés à comprendre la spécificité méditerranéenne qui se caractérise par un nombre élevé d'espèces présentes et une durée de vie des organismes marins plutôt courte, plus courte généralement que celle des espèces de l'Atlantique et de la mer du Nord.

Souvent, les pêcheurs de la Méditerranée doivent respecter des règlements incompréhensibles, difficiles à appliquer et qui leur semblent parfois même accablants. Cela provient d'une vision de la pêche méditerranéenne influencée par des expériences, des connaissances et des gestions de la pêche extra méditerranéenne.

Il suffit de penser par exemple à la hauteur maximale des filets dormants (4 mètres) qui est une mesure réellement incompréhensible pour un pêcheur méditerranéen. En effet, tout le monde sait que les filets droits profonds et les filets combinés présents en Méditerranée ont toujours fait plus de 4 mètres de haut.

للإتحاد الأوروبي صلاحية القرار في مجال الصيد بشكل عام، وبذلك لها الصلاحية في البحر المتوسط عندما يتم الصيد بسفن تحمل أحد أعلام الدول الأعضاء. حالياً هناك سبع دول أعضاء تطلّ على البحر المتوسط هي: إسبانيا وفرنسا، اللتان تطلان أيضاً على المحيط الأطلسي، إضافة إلى البحر المتوسط. إيطاليا واليونان و إنضمّ إليهما مؤخراً مالطا، سلوفانيا، وقبرص.

سياسة الصيد، الإدارة والقوانين المنظمة هي حصرياً بيد أوروبا. وبالرغم من كلّ النوايا الحسنة والمحاولات الجديرة بالثناء بتشريع أنظمة ملائمة لتنظيم حسن للصيد في البحر المتوسط، فلا يمكن إغفال وجود العديد من سوء التفاهم بين عالم البحر المتوسط والصيد في بحر الشمال و الأطلسي.

المسؤولون في المفوضية الأوروبية، بتشكيل قادم حصرياً من الجهة الشماليّة الغربيّة من أوروبا، يجدون صعوبة في فهم خصوصيّة البحر المتوسط، والذي يتميز بتواجد عدد كبير من الأصناف البحريّة قصيرة العمر نسبياً، مقارنة مع تلك الأنواع التي تعيش في المحيط الأطلسي وبحر الشمال.

صيادي السمك في البحر المتوسط، عادةً، ما يجدوا أنفسهم مجبرين على إحترام الأنظمة غير المفهومة، و صعوبة التطبيق، و في بعض الأحيان تبدو لهم ظالمة. وهذا ينجم عن رؤية للصيد في البحر المتوسط، متأثرة بخبرات، ومعارف وإدارات لعمليات الصيد تمت خارج البحر المتوسط.

فعلى سبيل المثال، يكفي العلم بأنّ الحد الأقصى لطول شبكة الصيد للوضع محدّدة بأربعة أمتار. و هو بالحقيقة قياس غير مبرر لصيادي البحر المتوسط. فعلاً، من المعروف بأنّ شبكات الصيد العميقة والشبكات المرتبة (على شكل قصر) في البحر المتوسط كانت دائماً و ما تزال أطول من أربعة أمتار.

الصيد والاتحاد الأوروبي

L'Unione Europea ha la competenza sulla pesca in generale e quindi anche sulla pesca in Mediterraneo quando effettuata da natanti battenti bandiera di uno stato membro. Ora gli stati membri della unione europea che si affacciano sul Mediterraneo sono 7 ed in particolare Spagna e Francia che hanno anche una facciata atlantica oltre a quella mediterranea, Italia e Grecia a cui si sono aggiunti ultimamente Malta, Slovenia e Cipro.

La politica della pesca, la gestione, la regolamentazione sono quindi prevalentemente nelle mani dell'Europa. Nonostante però tutte le buone intenzioni ed i lodevoli tentativi di fare regolamenti idonei ad una sana gestione della pesca mediterranea, non si può non constatare che vi sono molte incomprensioni tra il mondo Mediterraneo e la pesca del Mare del Nord o dell'Atlantico.

I funzionari della commissione europea con una formazione prevalentemente importata sulla facciata nord ovest dell'Europa, trovano grosse difficoltà a comprendere la specificità mediterranea caratterizzata da un elevato numero di specie presenti ed una vita degli organismi marini piuttosto breve, più breve generalmente di quella delle specie atlantiche e del Mare del Nord.

I pescatori del Mediterraneo spesso si trovano a dover rispettare regolamenti incomprensibili, difficili da applicare, a volte tali da sembrare vessatori. Questo deriva da una visione della pesca mediterranea influenzata da esperienze, conoscenze, gestioni di pesche extra mediterranee.

Come esempio basti pensare alla altezza massima delle reti da posta (4 metri) che è una misura autenticamente incomprensibile per un pescatore mediterraneo. È noto infatti che le reti da imbocco profonde e le reti combinate (incastellate) in Mediterraneo sono sempre state e sono più alte di 4 metri.



Dr. Mario FERRETTI
C.I.R.S.P.E.
Centro Italiano Ricerche
e Studi per la Pesca

Dr Mario FERRETTI
C.I.R.S.P.E.
Centre italien de
Recherches et d'Études
pour la Pêche



Il volere a tutti i costi applicare al Mediterraneo concetti maturati su esperienze di altri tipi di mare provoca incomprensione, non rispetto della normativa, sfiducia degli operatori nella capacità di gestire la pesca da parte della Unione Europea.

Dopo la recente approvazione del FEP (fondo europeo pesca) che ha ridotto, resi difficili, o addirittura non finanziabili molti degli interventi prima finanziati, ora ci attende la discussione e la approvazione del regolamento relativo al Mediterraneo.

Ove venisse approvato, nella stesura ultima, ci si troverebbe in estrema difficoltà nella prosecuzione delle cosiddette pesche speciali, nella pesca a strascico in zone profonde anche se costiere, nella cattura di specie di piccola taglia anche da adulte.

Si comprende la necessità di regolamentare la pesca, ma non si comprende l'accanimento nel non volere riconoscere certi tipi di pesca tradizionali che hanno secoli di storia e che non hanno portato a pericolose riduzioni delle specie bersaglio o delle specie accessorie catturate assieme alle specie bersaglio, come la ricerca ha dimostrato.

La pesca mediterranea con le tradizionali forme di gestione, che possono forse fare inorridire i gestori di Bruxelles non ha mai portato a gravi crisi le risorse come invece purtroppo una pure più oculata, apparentemente almeno, gestione ha portato al quasi collasso molte risorse del Mare del Nord. Basti pensare che pure con un considerevole aumento del prezzo del gasolio, la pesca in Mediterraneo continua ad essere praticata sia pure con qualche ulteriore difficoltà; questo vuole dire che l'impresa si regge pure con gli aumentati costi di produzione perché le risorse non sono poi così malmesse.

Diventa difficile poi comprendere, per un pescatore mediterraneo, come si possa pensare di applicare una legge, un regolamento così punitivo sia pure con lo scopo di salvaguardare le risorse quanto questo regolamento sarà poi applicato solo da 7 paesi (quelli della UE) dei venti e più che si affacciano al Mediterraneo.

Con quanto detto, temo che le incomprensioni tra Mediterranei e funzionari della Commissione possono aumentare, mentre sarebbe auspicabile il contrario.

الرغبة بتطبيق مفاهيم، و بكلّ التكاليف، نضجت بعد تجارب في بحور مختلفة عن البحر المتوسط بسبب عدم التفاهم، و عدم إحترام هذه القواعد و عدم ثقة للعاملين في قدرة الإتحاد الأوروبي على إدارة موضوع الصيد.

بعد الموافقة قريبة العهد من صندوق التمويل الأوروبي للصيد، والذي خفّض وعقّد أو حتى أوقف تمويل العديد من التدخلات التي كانت ممولة بالسابق، أما الآن فينتظرنا النقاش و الموافقة على النظام المتعلق بالبحر المتوسط.

و في حال تمّ إقراره بنصّه الأخير، سنجد أنفسنا بموقفٍ صعبٍ للغاية بمتابعة ما يسمّى بالصيد الخاص؛ بالصيد بالجّر (عن طريق وضع شبكة تصل لعمق البحر ثم يتمّ رفعها من قاربين) في مناطق عميقة حتى و لو كانت ساحليّة؛ و بصيد أنواع سمكٍ تبقى ذات حجم صغير حتى بعد بلوغها.

نفهم ضرورة تنظيم الصيد، و لكن ما لا نفهمه هو كره و رفض التعرف إلى بعض طرق الصيد التقليديّة، التي تواصلت عبر قرون من التاريخ و التي لم تسبب أي إنخفاضٍ خطر لأعداد أنواع السمك المستهدفة أو للأنواع المصطادة بشكل عرضي معها، كما أظهرت الأبحاث.

طريقة الصيد المتوسطيّة بطرق الإدارة التقليديّة، والتي قد تثير الرعب لدى الإداريين في بروكسل لم تسبب أبداً أزمات خطيرة على الثروات، كما فعلت للأسف طرق الصيد الأكثر حذراً، على الأقل ظاهرياً، و التي كادت أن تؤدي إلى إستنفاد ثروات عديدة في بحر الشمال. يكفي العلم بأنّه مع الزيادة الكبيرة لأسعار الوقود، ما زال الصيد في البحر المتوسط مستمراً حتى بوجود صعوبات أخرى، مما يعني أنّ نشاط الصيد ما يزال مربحاً حتى مع زيادات في تكلفة الإنتاج، لأنّ الثروات ليست بوضعٍ سيءٍ للغاية.

يصبح من الصعب، على صيادٍ من البحر المتوسط، أن يفهم كيف يمكن التفكير بتطبيق هذا القانون، الذي يحوي نظام عقابي كهذا، حتى و لو كان يهدف إلى الحفاظ على ثروات البحر المتوسط و لكنّه سيطبّق على سبعة دول فقط (و هي الدول الأوروبية) من أصل أكثر من عشرين دولة تطلّ على البحر المتوسط.

ومع كلّ ما قيل، فإنني أخشى أنّ سوء الفهم بين صيادي البحر المتوسط وإداريي المفوضيّة الأوروبيّة قد يزداد، بينما المتّمتنى هو عكس ذلك.

Le fait de vouloir à tout prix appliquer à la Méditerranée des concepts décidés à partir d'expériences effectuées sur d'autres types de mers provoque l'incompréhension, le non-respect de la réglementation, la méfiance des acteurs en la capacité de l'Union européenne à gérer la question de la pêche.

Depuis la récente approbation du FEP (Fonds européen pour la Pêche) qui a réduit, rendu difficile, voire non finançables, nombre des interventions qui étaient auparavant financées, le débat et l'approbation du règlement relatif à la Méditerranée sont désormais attendus.

Au cas où il serait approuvé dans sa version définitive, on se trouverait en grande difficulté pour continuer lesdites pêche spéciales.

On comprend la nécessité de réglementer la pêche, mais on ne comprend pas l'acharnement à refuser de reconnaître un certain type de pêche traditionnelle qui possède des siècles d'histoire et qui n'a provoqué aucune réduction dangereuse des espèces cibles ou des espèces accessoires capturées en même temps que les espèces cibles, comme les recherches l'ont démontrée.

La pêche méditerranéenne avec ses formes traditionnelles de gestion, qui peuvent peut-être saisir d'horreur les fonctionnaires de Bruxelles, n'a jamais entraîné les ressources dans une crise sérieuse alors que malheureusement, une gestion plus judicieuse, en apparence au moins, a pratiquement provoqué la disparition de nombreuses ressources en mer du Nord. Il suffit de penser que malgré une augmentation considérable du prix du carburant, la pêche en Méditerranée continue à être pratiquée même avec d'autres difficultés, c'est-à-dire que ce secteur est malgré tout prépondérant, même avec les augmentations des coûts de production car les ressources ne sont plus autant négligées.

Il est alors difficile de comprendre, pour un pêcheur méditerranéen, comment il est possible de penser appliquer une loi, un règlement aussi punitif, dans le but de protéger les ressources alors que ce règlement sera ensuite appliqué à seulement 7 pays (ceux de l'Union européenne) sur 20 et plus qui ont un rivage sur la Méditerranée.

Comme je l'ai déjà dit, je crains que les incompréhensions entre les Méditerranéens et les fonctionnaires de la Commission européenne n'augmentent alors que le contraire serait souhaitable.

IL RITORNO DELLA GRANDE MADRE MEDITERRANEA

LE RETOUR DE LA GRANDE MÈRE MÉDITERRANÉE

عودة الأم الكبيرة: البحر المتوسط

Les peuples de la Méditerranée dans leurs civilisations préhellénique, minoenne, anatolienne et mésopotamienne, développent le sens religieux en le liant étroitement à l'activité paysanne des origines. Et la Potnia, la Magna Mater, trouve son fondement dans une religiosité agricole issue de la civilisation néolithique circumméditerranéenne.

L'île et l'eau qui l'entoure sont des symboles puissants de la féminité. La Méditerranée est une mer fermée, couverte d'îles. Île, terres émergées, féminité terrestre pénétrée par l'onde masculine, comme le racontent les nombreuses mythologies de l'accouplement de Zeus rapace qui devient, lui aussi, une onde, ou un taureau blanc qui enlève la princesse Europe qui se trouve, non par hasard, sur le rivage de la mer de l'île de Crète. L'invasion des peuples guerriers de l'époque des métaux chassa du bassin méditerranéen les déesses fondatrices de la nature et protectrices de la vie, en les remplaçant par un panthéon de divinités masculines, nomades et agressives. Ariane est chassée par Thésée le Grec qui est revenu vainqueur de Crète. Médée, la déesse magicienne d'Asie Mineure, est abandonnée par l'envahisseur Jason : et la liste est encore longue

C'est ainsi que la Grande Mère a navigué dans le bassin méditerranéen : de la Crète aux Cyclades, au delta de la Libye, à la Fenicia, à la mer de Sicile, à la Thrace, à l'Anatolie, à la Turquie, c'est une manifestation incessante de déesses potnia, de divinités féminines aux noms divers. Et Isis en Égypte, Astarté en Assyrie et à Babylone, Cybèle en Anatolie, Artémis en Grèce. La Potnia "kurotrophos" (nourrice du fils) est l'une des représentations les plus répandues dans le bassin méditerranéen.

Aujourd'hui encore, la symbologie de l'Islam contient l'un des symboles de la Grande Mère Astarté, "la main de Fatima", signe de la féminité méditerranéenne avec laquelle la déesse Astarté accompagnait la vie des peuples. Astarté illumine notre chemin: en effet, son nom provient de l'akkadien "sararu" qui signifie briller, puis est passé par le grec "asteros", étoile, astre. Ainsi, même le terme très américain "star" possède une étroite parenté linguistique avec l'antique Astarté qui, aujourd'hui encore, nous enseigne la culture de la tolérance et de la compréhension réciproque.

قد طوّرت شعوب حوض البحر المتوسط بحضاراتها الإغريقية، الكريتية، الأناضوليّة، وحضارة ما بين النهرين، حساً دينياً يربطه بشكل وثيق بالنشاطات الزراعية الأصليّة. فالآلهة "بوتنيا"، الأم الكبرى، لها أساس في التدين الزراعي الذي أشرق في حضارة الحقبة الثانية للعصر الحجري المحيطة بالبحر المتوسط.

الجزيرة و المياه المحيطة بها هي رموز أنثوية قويّة. البحر المتوسط بحر مغلق و محاط بالعديد من الجزر، الجزيرة، أرض بارزة، أرض أنثويّة، مُختَرقة من الأمواج الذكرية. كما تروي العديد من أساطير تزواج "زيوس" المقترس، والذي تحول هو أيضاً إلى موجة، أو إلى ثور أبيض يخطف الأميرة "أوروبا" والتي كانت موجودة على ضفاف جزيرة كريت. إنّ غزوات الشعوب المقاتلة في العصر الحديدي طردت من حوض المتوسط آلهة خصوبة الطبيعة، حاميات الحياة، لتحل مكانها مجموعة من الآلهة الذكرية، الرحل و المتسمين بالعنف. فحلّ مكان "أريانا" الهاربة "تيسيس" الذي عاد منتصراً من جزيرة كريت، أما "مدية" آلهة السحر في آسيا الصغرى، فقد تخلّى عنها "جاسون" الغازي، و القائمة يمكن أن تطول.

وهكذا، أبحرت "سبيل" الأم الكبرى في البحر المتوسط: من كريت إلى جزر سيكلاديز، إلى دلتا النيل، إلى الفينيق، إلى بحر صقلية و سردينيا، إلى تراقيا، الأناضول، ثم إلى تركيا، عرض مستمر للآلهات متعدّدة، وآلهات أنثوية ذات أسماء مختلفة و لكن جميعها تأتي من أصل متوسطي واحد قديم: "إيزيس" من مصر، "عشتار" من سوريا و بابل، و "سبيل" من الأناضول، "أرتيمس" من اليونان، و "كورتوفس" (مرضعة الأطفال) أحد أهم الآله الأكثر تمثيلاً في حوض الأبيض المتوسط.

وحتى اليوم، نجد في الرموز الإسلامية إشارات إلى رمز الأم الكبرى عشتار، والمتمثل في "يد فاطمة"، أحد الرموز النسائيّة في حوض البحر المتوسط، والذي رافقت من خلاله الآلهة عشتار حياة الشعوب التي تجمع فواكه آلهة الحب والسلام. عشتار تضيئ طريقنا، فبالفعل فإن اسمها مشتق من اللغة العاديّة "سارارو"، و التي تعني مشع، "أستروس" في اليونانية، ونجمة. و بذلك حتى الكلمة الأمريكيّة جداً Star و التي تعني نجمة، لها أصول لغوية وثيقة مع عشتار القديم، والتي تعلمنا ثقافة التسامح و التفهم المتبادل لغاية اليوم.

I popoli del Mediterraneo nelle loro civiltà preelleniche, minoica, anatolica, mesopotamica, svilupparono il senso religioso strettamente connettendolo con l'attività contadina delle origini. E la Potnia, Magna Mater, ha il suo fondamento in una religiosità agricola sorta nella civiltà neolitica circummediterranea.

L'isola e l'acqua che la circonda sono potenti simboli del femminile. Il Mediterraneo è un mare chiuso, coperto di isole. Isola, terra emersa, femminile terrestre penetrato dall'onda maschile, come raccontano i numerosi miti dell'accoppiamento di Zeus rapace che diventa onda anch'esso, oppure bianco toro a rapire la principessa Europa che si trova, non a caso, sulla riva del mare nell'isola di Creta. L'invasione dei popoli guerrieri dell'epoca dei metalli scacciò dal bacino del Mediterraneo le dee fecondatrici della natura, protettrici della vita, sostituendovi un Pantheon di divinità maschili, nomadi e aggressive. Arianna è scacciata da Teseo il greco tornato vincitore dall'isola di Creta; Medea, la dea maga dell'Asia minore, è abbandonata dall'invasore Giasone: l'elenco potrebbe continuare.

Così la Grande Madre ha navigato nel bacino del Mediterraneo: da Creta al delta della Libia, alla Fenicia, al mare della Sicilia, alla Tracia, all'Anatolia, alla Turchia, è un continuo manifestarsi di dee Potnie, divinità femminili dai diversi nomi ma dall'antica e unitaria origine mediterranea. È Iside in Egitto, Astarte in Assiria e Babilonia, Cibele in Anatolia, Artemide in Grecia. La Potnia "kurotrophos" (allattatrice del figlio) è una delle rappresentazioni più diffuse del bacino del Mediterraneo.

Tutt'oggi è ancora presente nella simbologia dell'Islam uno dei simboli della grande madre Astarte: "la mano di Fatima", segno del femminile mediterraneo con cui la dea Astarte accompagnava la vita dei popoli. Astarte illumina il nostro cammino: infatti il suo nome deriva dall'accadico "sararu" (risplendere) per passare al greco "asteros", stella, astro. Così perfino l'americana "star" ha a una stretta parentela linguistica con l'antica Astarte che oggi attende di insegnarci ancora la cultura della tolleranza e reciproca comprensione.



Dr.ssa Neria DE GIOVANNI
Direttore della Rivista
"Salpare"

Dr Neria DE GIOVANNI
Directrice de la
revue "Salpare"

MEDITERRANEO FRA SVILUPPO E DEGRADO

LA MÉDITERRANÉE ENTRE DÉVELOPPEMENT ET DÉGRADATION

البحر الأبيض المتوسط بين النمو و التراجع



Prof. Leonardo
DAMIANI
C.I.R.S.PE.
Centro Italiano Ricerche e
Studi per la Pesca

Professeur Leonardo
DAMIANI
C.I.R.S.PE.
Centre italien de
Recherches et d'Études
pour la Pêche

Nell'ultimo decennio si assiste sempre più al fiorire di iniziative tese ad incrementare i traffici marittimi: autostrade del mare, potenziamento della portualità, creazione di nuovi hub, costruzione di nuove e più grandi navi da crociera. Le mutate condizioni internazionali e la relativa sicurezza delle rotte mediterranee rispetto a quelle oceaniche, hanno

creato condizioni tali da restituire al Mediterraneo quel ruolo strategico e baricentrico delle grandi rotte internazionali perso nel corso dei secoli passati, quando le grandi civiltà che hanno segnato la storia dell'umanità hanno ceduto il passo ad interessi economici e militari che hanno spostato le leve del mondo occidentale nei mari del nord e negli oceani.

L'incremento dei traffici nel Mediterraneo sembra ancora lontano dall'aver raggiunto un livello di saturazione e ciò giustifica i continui adeguamenti strutturali tesi a valorizzare un settore fondamentale nell'economia dei paesi mediterranei.

Anche la nautica da diporto, fiorente settore dell'economia italiana, pare attrarre un sempre crescente numero di utenti e gli studi di settore mostrano che l'elemento maggiormente limitante per il suo sviluppo è costituito da una notevole carenza di idonee strutture portuali.

Ad arricchire il panorama delle attività che si nutrono del mare, non si può trascurare la pesca, settore tradizionale e da sempre trainante della nostra economia. Si deve però sottolineare il pesante ridimensionamento del settore sia per la complessiva riduzione del pescato, sia per l'irreversibile crisi che investe i sistemi tradizionali.

Ad incrementare i traffici marittimi e ad impegnare le forze preposte a garantire la sicurezza della navigazione, contribuiscono, purtroppo non poco, i continui e crescenti flussi di immigrazione clandestina, spesso

يشهد العقد الأخير و بشكل متصاعد على تفتح المبادرات الهادفة إلى زيادة حركة المرور البحرية: الطرق البحرية السريعة، تقوية قدرة الموانئ البحرية، إنشاء مراكز تجمع hub جديدة، بناء سفن سياحية جديدة و ذات حجم أكبر من السابق .

تبدل الأوضاع العالميّة و توفر نسبة أمان أعلى في الطرق البحرية في المتوسط بالنسبة للطرق في المحيطات، خلقت الأحوال المناسبة ليستعيد البحر المتوسط دوره الإستراتيجي و المركزي في أهم الطرق البحريّة العالميّة، هذا الدور الذي كان قد خسره مع مرور القرون الماضية بعد أن تراجعت خطى الحضارات العريقة، و التي أثرت في تاريخ البشرية، لصالح الأهداف الإقتصادية و العسكرية و التي حولت بالتالي إهتمامات العالم الغربي بإتجاه بحور الشمال و المحيطات.

يبدو بأنّ زيادة التبادل التجاري البحري في البحر المتوسط لا تزال بعيدة عن مرحلة التشبع، و هذا ما يبرّر تكيّف المنشآت المتواصل بهدف زيادة قيمة هذا القطاع الأساسي في إقتصاد دول حوض البحر المتوسط.

و يبدو أيضاً بأنّ الملاحة الترفيهيّة، و هو قطاع مزهّر في الإقتصاد الإيطالي، يجذب عدداً متزايداً باستمرار من الزبائن، و تظهر الدراسات أنّ النقص الكبير في منشآت مينائيّة مناسبة يمثل العنصر الذي يحدّ من تطوّر بشكل كبير.

و لتحسين رؤية النشاطات التي تعتمد على البحر، لا يمكن إهمال قطاع صيد الأسماك، و هو قطاع تقليدي كان على الدوام عنصراً داعماً لإقتصادنا. ولكن يجب الإشارة إلى التخفيض القاسي لهذا القطاع سواء بالإنخفاض العام لكميّة السمك المصطاد، أو للأزمة التي تواجه طرق الصيد التقليديّة و التي يصعب تعديها.

على زيادة حركة المرور البحريّة و توظيف القوات الهادفة لضمان أمن الملاحة البحرية يساهم، و للأسف

Au cours des 10 dernières années, de nombreuses initiatives ont vu le jour, destinées à augmenter les trafics maritimes : autoroutes de la mer, développement des ports, création de nouveaux hubs, construction de nouveaux navires de croisière de plus en plus grands. Les conditions internationales changeantes et la sécurité relative des routes méditerranéennes par rapport aux routes océaniques ont créé des conditions qui ont redonné à la Méditerranée le rôle stratégique et barycentrique des grandes voies internationales qu'elle avait perdu au cours des derniers siècles, lorsque les grandes civilisations qui ont marqué l'histoire de l'humanité ont cédé le pas à des intérêts économiques et militaires qui ont déplacé les leviers du monde occidental vers les mers du Nord et les océans.

L'augmentation du trafic en Méditerranée semble encore loin d'avoir rejoint le niveau de saturation et cela justifie les adaptations structurelles permanentes, destinées à valoriser le secteur fondamental de l'économie des pays méditerranéens.

Même le nautisme de plaisance, un secteur florissant de l'économie italienne, semble attirer de plus en plus de personnes, et les études sur ce secteur montrent que l'élément principalement limitatif pour son développement est constitué d'un manque considérable de structures portuaires adaptées.

Lorsque l'on fait référence au panorama des activités qui se nourrissent de la mer, on ne peut négliger la pêche, un secteur traditionnel est depuis toujours un stimulant de notre économie. Toutefois, soulignons la réorganisation pénible de ce secteur, que ce soit dans la réduction totale de la prise, soit dans la crise irréversible qui assaille les systèmes traditionnels.

Les flux continus et croissants d'immigrants clandestins contribuent malheureusement assez à augmenter le trafic maritime et à engager les forces préposées à la sécurité de la navigation. Cette immigration clandestine se caractérise souvent par des conditions de navigation à la limite du supportable et elle

est alimentée par la grande pauvreté des pays d'origine et par une délinquance organisée, sans aucun scrupule et insouciance des valeurs élémentaires de l'être humain.

La tendance des activités liées à la mer à se développer est finalement très encourageante. De plus, nous pouvons supposer qu'elle va encore croître, stimulant toute l'économie du bassin méditerranéen. Si, comme nous l'enseigne l'histoire, il est vrai que les sociétés plus évoluées sont toujours développées sur un littoral maritime, nous devons supposer que la pression anthropique sur les régions non côtières augmentera de plus en plus à l'avenir.

D'autre part, les scientifiques de l'écosystème marin ont depuis longtemps tiré la sonnette d'alarme sur les modifications environnementales qui ont déjà produit un préoccupant dépeuplement chez les poissons et, en général, une altération écologique qui sera de plus en plus difficilement viable. Comment faire pour concilier les exigences en matière de développement avec le délicat équilibre de l'environnement marin?

Les études commencent à fournir des indications probantes, mais il est essentiel que les analyses réalisées se traduisent par des choix communs entre les différents pays méditerranéens. En effet, les sujets présentés ne peuvent pas trouver de réponse partielle. Il convient de renverser la "tendance au morcellement", c'est-à-dire la tendance à décentraliser de plus en plus les décisions stratégiques qui, par la force des choses, dépassent les intérêts locaux. Si le désir d'autonomie des collectivités territoriales est largement justifié par le désir d'affirmer que ce principe de subsidiarité, qui est entre autres sanctionné par la Constitution italienne, il est nécessaire de reconnaître également l'importance d'une régie commune qui serait en mesure d'affirmer le principe de solidarité entre les peuples, ce qui n'est certainement pas étranger aux sujets environnementaux.

En définitive, si l'on veut protéger la Méditerranée, il faut que les pays méditerranéens s'efforcent davantage de concevoir et de mettre en place des programmes communs dans les différents secteurs qui conditionnent la vie de notre mer et que de tels programmes soient coordonnés. Il serait donc souhaitable de créer une autorité transnationale qui serait en mesure de garantir la réalisation des programmes internationaux, sans priver les différents pays de l'autonomie nécessaire dans le cadre des aspects les plus particuliers et les plus porteurs des intérêts locaux.

التدفق المتواصل و المتزايد للهجرة غير الشرعية، و التي تتميز غالباً بأحوال لا إنسانية، و هي تنتج عن الفقر المنتشر في دول المصدّر و عن المنظمات الإجرامية الفارة من العدالة و التي عادت لا تبالي بالقيم البشرية البدائية.

إنّ التوجّه لتطوير النشاطات التي تدور حول البحر هو في النهاية مشجّع للغاية، و من المتوقع أن يستمر نموه، جارةً وراءها كامل إقتصاد حوض البحر المتوسط. و إذا صحّ ما علمنا إياه التاريخ، بأنّ المجتمعات الأكثر تطوراً قد نمت دائماً على سواحل البحار، فيجب إذن التوقع أن الضغط الأنتروبيكي سوف يستمر بالنمو في المناطق الساحلية في المستقبل.

من جانب آخر، فإنّ دارسي نظام البيئة البحرية كانوا قد حذروا منذ زمن من التغييرات البيئية التي سببت تناقصاً مقلقاً للثروة الحيوانية المائية، عدا عن أنها سببت تغيراً بيئياً يصعب متابعة حملته.

كيف يمكن التوفيق بين إحتياجات النمو و التوازن الحساس للبيئة البحرية؟

بدأت الدراسات بتزويدنا بالمؤشرات المقنعة، ولكن من الأساسي أن تترجم هذه النتائج إلى إختيارات مشتركة لدول حوض البحر المتوسط. فالمواضيع التي تقدّمت لا يمكن أن تقبل أجوبة جزئية؛ أيّ يجب عكس "التوجّه نحو الجزئية" أو الدفع بإتجاه عدم مركزية إتحاد القرارات الإستراتيجية التي تتخطى المصالح المحلية لأسباب عدة. فإذا كانت الرغبة باستقلالية الهيئات الإقليمية، مبررة بالرغبة بتأكيد مبدأ الموازنة المقرر من الدستور الإيطالي، فيجب الاعتراف أيضاً بأهمية وجود الإدارة المشتركة القادرة على تأكيد مبدأ التضامن بين الشعوب، و الذي لا يعتبر بعيداً عن المواضيع البيئية.

و في الختام، فإذا كان من المبغي حماية البحر المتوسط، فيجب على دول حوض هذا البحر أن يجتهدوا دائماً بإبتداع و تحقيق برامج مشتركة في مختلف القطاعات التي تؤثر في حياة بحرنا، و أن تنظّم هذه البرامج فيما بينها. و من المرجو تأسيس سلطة مشتركة بين الدول تكون قادرة على تنظيم و ضمان تطبيق البرامج الدولية، دون نزع الدول المختلفة إستقلاليتها اللازمة في الجوانب الأكثر خصوصية و ذات الإهتمام المحلي.

caratterizzata da condizioni di spostamento al limite dell'umana sopportabilità ed alimentata dalla grande povertà dei paesi di provenienza e da una delinquenza organizzata sempre più spregiudicata ed incurante dei più elementari valori della persona umana.

Il trend di sviluppo delle attività che ruotano intorno al mare è in definitiva molto incoraggiante ed è da supporre che possa ancora crescere, trainando l'intera economia del bacino mediterraneo. Se quindi è vero, come insegna la storia, che le società più evolute si sono sempre sviluppate sulla fascia costiera, si deve supporre che la pressione antropica sulle aree costiere andrà sempre più aumentando in futuro.

D'altra parte, gli studiosi dell'ecosistema marino hanno da tempo lanciato l'allarme sulle modifiche ambientali che hanno già prodotto un preoccupante depauperamento della fauna ittica e, in genere, un'alterazione ambientale sempre più difficilmente sostenibile.

Come conciliare le esigenze di sviluppo con il delicato equilibrio dell'ambiente marino?

Gli studi cominciano a fornire indicazioni probanti, ma è fondamentale che le analisi svolte si traducano in scelte comuni dei paesi mediterranei. Le tematiche introdotte, infatti, non possono trovare risposte parziali; occorre invertire la "tendenza spezzatino" ovvero la spinta a decentrare sempre più le decisioni strategiche che, per forza di cose, travalicano gli interessi locali. Se il desiderio di autonomia degli Enti territoriali è ampiamente giustificata dal desiderio di affermare quel principio di sussidiarietà, fra l'altro sancito dalla Costituzione italiana, occorre anche riconoscere l'importanza di una regia comune, in grado di affermare il principio di solidarietà fra i popoli, non certo estraneo alle tematiche ambientali.

In definitiva, se si vuole difendere il Mediterraneo, occorre che i paesi del Mediterraneo si sforzino sempre più di ideare e realizzare programmi comuni nei diversi settori che condizionano la vita del nostro mare e che tali programmi si coordinino fra di loro.

Sarebbe quindi auspicabile la creazione di un'autorità transnazionale che possa coordinare e garantire l'attuazione dei programmi internazionali, senza privare i diversi paesi della necessaria autonomia negli aspetti più particolari e forieri di interessi localistici.

IL SANTUARIO "PELAGOS"

LE SANCTUAIRE "PELAGOS"

المحمية البحرية بيلاغوس



Dr.ssa Luigina
FATTOROSI
Dipartimento di
Scienze Ambientali
Università degli Studi
di Siena

Dr Luigina
FATTOROSI
Département des
Sciences Environnemen-
tales - Université
de Sienn

Il Santuario per i mammiferi marini Pelagos rappresenta il primo grande esempio di area marina protetta internazionale nel Mediterraneo; un vasto tratto di mare costituito da zone marittime situate nelle acque interne e nei mari territoriali della Repubblica francese, della Repubblica italiana e del Principato di Monaco, nonché dalle zone di alto mare adiacenti e tutela

una zona da sempre frequentata da molte specie di cetacei.

Per la sua vasta estensione, per la vincolistica e per l'iter che ha portato all'istituzione, risulta atipico rispetto alle altre aree marine protette italiane; il santuario Pelagos è stato infatti creato ai sensi di un Accordo internazionale tra Francia, Italia e Principato di Monaco del 25 novembre 1999, recepito in Italia dalla Legge n. 391 dell'11 ottobre 2001 di ratifica ed esecuzione dell'accordo.

Le particolari e favorevoli condizioni oceanografiche, in particolare l'abbondanza di plancton abbinata alla varietà di habitat, fanno sì che questa zona sia la prediletta da molte specie di cetacei che si distribuiscono nelle acque del Santuario secondo le loro abitudini ecologiche.

Sono una ventina le specie che è possibile avvistare e otto sono considerate comuni: la balenottera comune (*Balaenoptera physalus*), il capodoglio (*Physeter macrocephalus*), la stenella striata (*Stenella coeruleoalba*), il tursiope (*Tursiops truncatus*), il delfino comune (*Delphinus delphi*), lo zifio (*Ziphius cavirostris*), il grampo (*Grampus griseus*) ed il globicefalo (*Globicephala melas*).

Il Santuario per i mammiferi marini, per le sue particolarità, è stato inoltre inserito nella lista delle Aree specialmente protette di importanza mediterranea (Specially Protected Areas of Mediterranean Importance - SPAMIs) prevista dal Protocollo sulle aree specialmente protette e la diversità biologica nel Mediterraneo (Protocollo SPA) della

tema di Bilagosa per الثدييات المائية، أول مثال كبير من نوعه في منطقة مائية دولية في البحر المتوسط؛ وهي مساحة واسعة من البحر مكونة من منطقة بحرية، تقع في المياه الداخلية و البحور الإقليمية لكل من: الجمهورية الفرنسية، الجمهورية الإيطالية، و إمارة موناكو بالإضافة إلى جزء من المياه الدولية المجاورة، و هي تحوي منطقة يكثر بها تردد العديد من الثدييات المائية منذ الأمد.

إنّ المحمية تعتبر مثلاً غير مألوف بالنسبة لباقى المحميات الإيطالية، بسبب مساحتها الواسعة و الإجراءات النظامية التي إتبعتها عند السلطات، فقد أسست تبعاً لإتفاقية دولية وقعت في 25 من تشرين الثاني عام 1999 بين فرنسا و إيطاليا و إمارة موناكو، و التي صدقت في إيطاليا بالقانون الذي سمح بتطبيقها رقم 391 المؤرخ في 11 من تشرين الأول لعام 2001.

الأحوال الخاصة و المناسبة لجغرافية البحر، و خاصة وفرة الكائنات البحرية الدقيقة العالقة (بلانكتون) مقترنة بتنوع المواطن البيئية، تجعل من هذه المنطقة المكان المفضل لكثير من أنواع الثدييات المائية التي تتوزع في مياه المحمية بحسب عاداتهم البيئية- التصرفية. و يمكن رؤية عشرون نوعاً من الثدييات المائية، ثمانية منها تعتبر معروفة:

(*Balaenoptera physalus*) ، (Physeter)
(*macrocephalus*) ، (Stenella coeruleoalba)
(*Tursiops truncatus*) ، (Tursiops)
(*truncatus*) ، (Ziphius cavirostris)
(*Grampus griseus*) ، (Globicephala
(*melas*). بسبب تميز محمية الثدييات المائية، تم إدراجها في لائحة المناطق المحمية بشكل خاص في البحر المتوسط (Specially Protected Areas of Mediterranean Importance - SPAMIs) التي تنطبق عليها وثيقة المناطق المحمية بشكل خاص و التنوع البيولوجي في البحر المتوسط (Protocollo SPA) الموقعة في إطار معاهدة حماية البيئة البحرية و المناطق الساحلية في حوض البحر المتوسط (معاهدة برشلونة)، و التي تلزم الدول السبعة

Le sanctuaire pour les mammifères marins Pelagos est le premier grand exemple d'aire marine internationale protégée en Méditerranée. C'est une large bande de mer qui se compose de zones maritimes situées dans les eaux intérieures et dans les mers territoriales de la République française, de la République italienne et de la Principauté de Monaco, mais également des zones de haute mer. Le sanctuaire protège une zone qui est depuis toujours fréquentée par de nombreuses espèces de cétacés.

Grâce à sa vaste étendue, à son contrôle et à la procédure qui a permis de le créer, c'est un sanctuaire atypique par rapport aux autres aires marines italiennes protégées. En effet, le sanctuaire Pelagos a été créé conformément à un accord international entre la France, l'Italie et la Principauté de Monaco le 25 novembre 1999, transposé en Italie par la loi n°391 du 11 octobre 2001 de ratification et d'exécution de l'accord.

Les conditions océanographiques particulières et favorables, en particulier l'abondance de plancton alliée à la variété de l'habitat, font de ce sanctuaire l'aire préférée de nombreuses espèces de cétacés qui se répartissent dans ses eaux selon leurs habitudes éco-éthologiques.

On a pu repérer une vingtaine d'espèces et 8 d'entre elles sont considérées comme des espèces communes : le rorqual commun (*Balaenoptera physalus*), le cachalot (*Physeter macrocephalus*), le dauphin bleu et blanc (*Stenella coeruleoalba*), le grand dauphin (*Tursiops truncatus*), le dauphin commun (*Delphinus delphi*), le zifio (*Ziphius cavirostris*), le dauphin de Risso (*Grampus griseus*) et le globicephale noir (*Globicephala melas*).

Grâce à ses caractéristiques, le sanctuaire pour les mammifères à également été ajouté à la liste des Aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne (ASPIM) prévue par le protocole sur les aires spécialement protégées et la diversité biologique en Méditerranée (protocole SPA) de la convention-cadre pour la protection de l'environne-

ment marin et de la région côtière méditerranéenne (Convention de Barcelone), engageant ainsi les 17 États et organismes internationaux adhérant au protocole, dans le respect du contrôle prévu par la loi portant institution. Vient également s'ajouter dans ce contexte le Centre de Recherches sur les Cétacés Delphin, une association sans but lucratif, fondée en 2001 de la volonté d'un groupe de scientifiques passionnés par la mer, dont les principaux objectifs sont la protection des mammifères marins en collaboration avec l'Università degli Studi di Sienne.

Les recherches effectuées visent à identifier les différents aspects de la biologie et de la socio-écologie des espèces par le biais de l'identification photo, des enregistrements acoustiques, de l'étude du comportement et des temps d'immersion ainsi que de l'évaluation des contaminants introduits par le biais de leur régime.

Au jour d'aujourd'hui, de nombreux milles ont été parcourus à bord de la goélette Mistral et du bateau Universitatis et la ténacité des volontaires a permis de vérifier parmi les zones de l'Archipel toscan celles qui sont " critiques " à des fins de protection des cétacés, principalement les zones d'alimentation et le degré d'interaction avec les activités humaines. Outre les interactions très fortes avec les activités de pêche et le trafic nautique, une forme d'interaction importante a été vérifiée entre les cétacés et l'homme, particulièrement sournoise pour la pollution.

À l'heure actuelle, les études sur les mammifères marins sont réalisées au moyen de la biopsie, une méthode invasive surtout chez les spécimens de plus petite taille. L'objectif des chercheurs du Centre Delphin et de l'université de Sienne consiste à élaborer un modèle qui permettra d'évaluer le risque de contamination par les POP (polluants organiques persistants), dont les PCB par exemple, sans intervenir directement sur l'animal, mais simplement en analysant ses proies.

La création du sanctuaire Pelagos, la rédaction du plan de gestion et la mise en place des organismes qui se chargeront de la gestion sont les premières grandes étapes. Désormais, nous devons fournir un travail considérable afin de connaître le fonctionnement de cet environnement extraordinaire, une condition requise indispensable pour la mise en oeuvre d'une politique de conservation.

عشر و الهيئات الدولية المنضمة للمعاهدة على احترام ممنوعات المنصوص عليها بالقانون المصدق.

في هذا السياق يدخل مركز أبحاث الثدييات المائية دولفين (Delphin)، و هو جمعية غير ربحية تأسست عام 2001، برغبة مجموعة من الدارسين العاشقين للبحر، تهدف إلى حماية الثدييات المائية بالتعاون مع جامعة سينا.

الغاية من الأبحاث المنفذة هي التحري عن مختلف جوانب علم حياة الثدييات، و الجوانب الإجتماعية-البيئية للأنواع، بواسطة التعرف عليها بالصور و التسجيلات الصوتية و بدراسة تصرفاتها و مدة غطسها، و بتقدير كمية الملوثات المدخلة في نظامها الغذائي.

فحتى هذا اليوم قُطعت آلاف الأميال على متن السفينة الشراعية ميسترال (Mistral) و سفينة يونيفيرسيتاتيس (Universitatis)، و عمل المتطوعون الدؤوب سمح بتحديد المناطق " الحساسة " في أرخبيل مقاطعة توسكانا بهدف حماية الثدييات المائية، و بشكل خاص تحديد مناطق تغذيتها و مستوى تفاعلها مع الأنشطة البشرية. عدا عن التحقق من تأثيرها القوي بنشاط الصيد و بحركة السفن التجارية، فقد تمّ التحقق أيضاً من وجود شكل من أشكال التفاعل المهمة و غير المباشرة ما بين الثدييات المائية و الإنسان؛ ألا و هو التلوث.

ففي الوقت الحاضر، تنفذ الدراسات على الثدييات المائية بواسطة الخرزعة (أي بإستئصال نسيج حي و دراسته مجهرياً)، و هي طريقة تسلطية و خاصة للحيوانات صغيرة الحجم. إن هدف الدارسين في مركز دولفين (Delphin) و في جامعة سينا هو إختراع أسلوب عمل يسمح بتقدير خطر التسمم من POPs، و Persistent Organic Pollutants مثل PCB، و بدون التداخل بشكل مباشر على الحيوانات، ولكن بتحليل فرائسهم ببساطة.

تأسيس محمية بيلاغوس و وضع خطة عملها و تنظيم الهيئات التي تديرها، كانت الخطوات الأولى الكبرى، أما الآن فيجب علينا عمل طويل للتعرف على ماهية هذه البيئة الرائعة، و هو متطلب لا يمكن الإستغناء عنه لتطبيق سياسة مُحافِظة.



Convenzione quadro per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera mediterranea (Convenzione di Barcellona), impegnando così i 17 stati ed organismi internazionali aderenti al protocollo, al rispetto della vincolista prevista dalla legge istitutiva.

In tale contesto si inserisce il Centro Ricerche Cetacei Delphin, associazione no-profit, nata nel 2001 per volontà di un gruppo di studiosi appassionati di mare, che ha tra i propri obiettivi la protezione dei mammiferi marini in collaborazione con l'Università degli Studi di Siena.

La finalità delle ricerche effettuate è quello di indagare i diversi aspetti della biologia e della socio-ecologia delle specie per mezzo della fotoidentificazione, di registrazioni acustiche, dello studio del comportamento e dei tempi di immersione, e di valutazione dei contaminanti introdotti attraverso la dieta.

Ad oggi sono state percorse molte miglia a bordo della goletta Mistral e della nave Universitatis e la tenace attività dei volontari ha permesso di verificare quali sono le zone dell'Arcipelago Toscano "critiche" ai fini della conservazione dei cetacei, soprattutto quali sono le zone di alimentazione e il grado di interazione con le attività umane. E' stato verificato che, oltre alle interazioni molto forti con le attività di pesca e con il traffico nautico, una forma di interazione tra i cetacei e l'uomo particolarmente importante e subdola è l'inquinamento.

Attualmente gli studi sui mammiferi marini vengono effettuati per mezzo della biopsia, un metodo invasivo soprattutto negli esemplari di taglia più piccola. L'obiettivo dei ricercatori del Centro Delphin e dell'Università di Siena è quello di elaborare un modello che permetta di valutare il rischio di contaminazione da POPs, Persistent Organic Pollutants, quali ad esempio i PCB, senza intervenire direttamente sull'animale, ma semplicemente analizzando le loro prede.

L'istituzione del Santuario Pelagos, la redazione del piano di gestione e l'organizzazione degli organismi che si occuperanno della gestione sono stati i primi grandi passi, adesso dobbiamo lavorare molto per conoscere il funzionamento di questo straordinario ambiente, requisito indispensabile per l'attuazione di una politica di conservazione.

PARCHI E ITINERARI ARCHEOLOGICI SUBACQUEI

PARCS ET ITINERAIRES ARCHEOLOGIQUES SOUS-MARINS



Prof. Sebastiano TUSA
Soprintendenza del
Mare - Regione Sicilia

Professeur
Sebastiano TUSA
Direction de la
Mer - Région Sicile



REGIONE SICILIA

Nel breve volgere della storia dell'archeologia subacquea come scienza (1950), la parola "recupero" è stata a lungo legata ad ogni pratica che comportasse lo studio, l'analisi e la fruizione di beni, relitti e architetture sommerse. Fare archeologia subacquea significava, quasi automaticamente, recupero. Ciò rispondeva ad un costume diffuso fino all'avvento

delle moderne tecniche di immersione che hanno "democratizzato" l'andare per mare e nel mare allargando in curva esponenziale il numero di coloro che possono agevolmente raggiungere le profondità marine, seppur limitate. Oggi la situazione è notevolmente mutata grazie una sviluppata sensibilità verso le testimonianze del passato che, sia in terra che in mare, si tende a non decontestualizzare. La recente edizione del trattato UNESCO per la protezione del patrimonio culturale sommerso pone la specifica raccomandazione di evitare il più possibile il prelievo di oggetti dal fondo del mare. Il mare viene visto, pertanto, come un grande museo diffuso ove le testimonianze dell'uomo del passato convivono e vanno lette senza alterarne il contesto originario di giacitura.

È proprio in virtù di questi principi che da anni abbiamo intrapreso in Sicilia il costume di lasciare i reperti in mare (a Pantelleria Gadir, Punta Limarsi, Punta Tre Pietre, a Levanzo Capo Grosso). Laddove si creano le condizioni per una sicura permanenza dei reperti al fondo del mare, abbiamo cercato di creare un itinerario o un parco che permetta al visitatore di vedere gli oggetti direttamente nella loro originaria giacitura o attraverso un sistema di telecamere subacquee collegate con postazioni fisse di telecontrollo e telefruizione museale. Purtroppo soltanto adesso questa sensibile attenzione e rispetto verso il contesto archeologico subacqueo ha fatto breccia nella mentalità degli operatori del settore bloccando inutili recuperi che altro non producono che l'ammasso di materiale archeologico muto nei già traboccanti magazzini dei nostri musei.

بقصر زمن تحول تاريخ علم الآثار تحت المائية إلى علم (منذ 1950) كانت كلمة "استعادة" مرتبطة بشكل جوهري بكل عملية تستوجب دراسة و تحليل أجزاء من الأغراض و بقايا و الآثار المغمورة تحت سطح الماء. حيث كان عمل دراسة الآثار تحت الماء يعني و بشكل أوتوماتيكي "استعادة". هذا الأمر الذي يعود لعادة سائدة حتى إكتشاف التقنيات الحديثة التي سهلت عملية الغوص و ساهمت في زيادة عدد الذين يمكنهم الوصول الى أعماق البحار بشكل سهل.

أمّا اليوم فإنّ الحالة قد تغيّرت، و ذلك بفضل الوعي النامي باتجاه الآثار الشاهدة على الماضي، سواء المتواجدة منها على سطح الأرض أو حتى في أعماق البحار، و يتوجه إلى عدم تجريدتها من مضمونها.

الطبعة الأخيرة لإتفاق اليونسكو من أجل حماية التراث الثقافي المغمور تحت سطح الماء، توصي بشكل واضح على الحد من انتشار الآثار من أعماق البحار قدر المستطاع. حيث ينظر للبحر على انه متحف واسع حيث يتعايش مع شواهد الإنسان السابق التي تقرأ دون المساس بمضمونها الأصلي المتصخر.

بالنظر لأهمية هذه المبادئ، قد بادرنا منذ عدة سنوات في منطقة صقليلية إلى اعتماد أسلوب الإبقاء على الموجودات في البحر (بانتيليريا غادير، بونتا ليمارسي، بونتا تري بيتري، ليفاتسو كابو غروسو).

أينما تتوفر الظروف الملائمة من أجل بقاء أمن لهذه الموجودات الأثرية في عمق البحر، فكرنا في إنشاء مسار أو حديقة تحت مائية، حيث يسمح للزائر التمتع بالنظر الى الآثار على وضعها المتصخر الأصلي، أو عن طريق كاميرات التصوير تحت المائية و الموصولة بمركز ثابت للتحكم عن بعد، و بمركز تمتع متحفي.

مع الأسف، فإنّ هذا الإهتمام الواعي و الإحترام باتجاه الآثار تحت المائية، تغيّرت عقلية العاملين في هذا المجال واضحة جدا لعمليات الانتشال الغير مجدية، التي لم تخلّف سوى مخزون هائل من الآثار الصامتة التي تطفح بها مستودعات متاحفنا.

مع ذلك، يبقى هدفنا هو تمكين ما صمد من آثار في أعماق بحرنا من ان يصبح جزءا متكاملًا من متحف واسع و منظم، يجسم آثار ذات قيمة على مستوى العلوم الطبيعية و علم الإنسان و علم الآثار التاريخية، تساعد على فهم تاريخ العلاقة بين الإنسان و البحر كما تساعد على نمو صحي للقطاع السياحي الثقافي.

حدائق و مسارات أثرية تحت مائية

Dans la brève histoire de l'archéologie sous-marine comme science (1950), le terme "récupération" a pendant longtemps été intrinsèquement lié à toute pratique qui comportait l'étude, l'analyse et la jouissance des biens, épaves et architectures submergés. Faire de l'archéologie sous-marine signifiait presque automatiquement faire de la récupération. Cela répondait à une habitude répandue jusqu'à l'arrivée des techniques modernes d'immersion qui ont "démocratisé" les visites en mer et dans la mer en augmentant de façon exponentielle le nombre de personnes qui pouvaient aisément atteindre les profondeurs marines, quand bien même limitées.

De nos jours, la situation a considérablement évolué grâce à une prise de conscience progressive des témoignages du passé que l'on tente de ne plus sortir de leur contexte, que ce soit sur la terre ou dans la mer. La récente édition du traité de l'UNESCO pour la protection du patrimoine culturel subaquatique indique dans l'annexe la recommandation spécifique d'éviter le plus possible de retirer des objets du fond de la mer. Par conséquent, la mer est considérée comme un vaste musée où les témoignages de l'homme d'autrefois cohabitent et sont lus sans altérer le contexte d'origine du sol.

C'est en vertu de ces principes que depuis des années, nous avons entrepris en Sicile de laisser les pièces en mer (à Pantelleria Gadir, Punta Limarsi, Punta Tre Pietre, à Levanzo Capo Grosso). Tandis que se créent les conditions d'un séjour sûr des pièces au fond de la mer, nous avons cherché à créer un itinéraire ou un parc qui permettrait aux visiteurs de voir les objets directement sur leur sol d'origine à travers un système de caméras subaquatiques reliées à des installations fixes de télécontrôle et de télédiffusion au musée.

Cependant, nous souhaitons que ce qui résiste encore au fond de notre mer puisse faire partie intégrante d'un vaste musée articulé utile pour comprendre l'histoire du rapport entre l'homme et la mer et permettra de mettre en place un développement touristique-culturel sain.

C'È BISOGNO DI UN "REGISTRO COMUNE"

UN "REGISTRE COMMUN" EST NECESSAIRE

هناك حاجة الى سجل مشترك

Vingt cinq pays et 25 façons de vivre en Europe, mais en 2007 lorsque les portes de l'Union européenne s'ouvriront à la Roumanie et à la Bulgarie, ce chiffre atteindra les 27 pays.

Les traditions et la culture locale d'une nation sont des caractères distinctifs qui ne peuvent être supprimés. Si cela est vrai dans l'absolu, cela l'est encore plus pour la pêche. La pêche, essentiellement artisanale en Méditerranée (où une flotte nombreuse, mais de petite taille, réalise 80 % de son activité de pêche au niveau artisanal) et la pêche océanique, avec des embarcations de très grande taille, qui se pratique dans le Nord de l'Europe, sont deux façons d'envisager l'activité professionnelle de la pêche. C'est une activité qui nécessite un registre commun de coordination qui serait également en mesure de recueillir les particularités individuelles. En bref, il s'agirait de règles communes et partagées qui sauraient s'adapter à toutes les exigences.

D'ailleurs, le secteur de la pêche a toujours besoin d'attentions et de soins. Il reste à comprendre qui peut les lui fournir et surtout de quelle façon. Depuis la première version en 2000 du nouveau Règlement méditerranéen créé à Bruxelles, les choses ont changé. Depuis lors, la CGPM (Commission Générale des Pêches pour la Méditerranée) a pris ses pleines fonctions. Aujourd'hui, dans l'optique d'une participation future et majeure des producteurs, la Commission multilatérale comprenant tous les États côtiers du bassin, que ce soit au niveau scientifique ou politico-diplomatique, fixe des mesures contraignantes pour les pays adhérents.

Un lieu destiné à résoudre le problème de l'harmonisation des normes entre toutes les flottes qui interviennent en Méditerranée. Un terrain, celui de l'harmonisation, sur lequel l'action de la Commission européenne est souvent bien peu incisive. Nous avons soutenu la création d'une nouvelle CGPM dans le but de pouvoir changer de cap en Europe: il n'est plus possible de continuer à prendre en compte un marché commun qui n'existe plus, en imposant des règles à seulement quelques-uns des 22 pays qui ont un rivage sur le bassin méditerranéen.

خمسة و عشرون بلداً - ولكن في العام 2007 عندما يفتح الاتحاد الاوربي أبوابه لرومانيا و بلغاريا سيرتفع العدد الى سبعة و عشرين - وخمسة وعشرون نمطاً مختلفاً للبقاء في أوربا.

العادات و التقاليد و الثقافة المحلية لبلد ما هي صفات مميزة يجب الحفاظ عليها و عدم محيها.

فإذا كان هذا صحيحاً بشكل مطلق فإنه صحيح بشكل خاص عندما يتم التكلم عن حرفة صيد الأسماك. الصيد التقليدي الممارس في حوض البحر الأبيض المتوسط (حيث تتواجد اساطيل متعددة و لكن بأحجام صغيرة تمارس ما يقارب الثمانين بالمئة من عملية الصيد بالطرق التقليدية), و الصيد المحيطي (الصناعي) المعمول به في شمال أوربا و يضم مراكز و معدات بأحجام كبيرة. هما اسلوبان متبعان في قطاع الصيد الاحترافي.

هذا القطاع يتطلب سجل مشترك للتعاون قادر على استيعاب جميع الخصوصيات, و يشمل على قواعد مشتركة و متعارفة متلائمة مع الاحتياجات المتعددة. قطاع الأسماك بحاجة مستمرة الى العناية و الاهتمام, لكن السؤال يبقى, من يستطيع القيام بذلك, و كيف؟

الظروف قد تغيرت منذ تم الوصول الى اعتماد اولي للنظام الجديد المتعلق بالبحر الأبيض المتوسط في بروكسل عام 2000. حيث استلمت اللجنة العامه لصيد الأسماك في البحر المتوسط مهامها الفاعلة كاملة, وذلك بالتطلع الى المستقبل و الى انخراط اكثر فعالية للمنتجين.

يقوم المقر المتعدد الأطراف الذي يضم جميع الدول المطلة على الحوض المتوسط سواء على المستوى العلمي او المستوى الدبلوماسي - السياسي على الاتفاق حول مقاييس ملزمة لجميع الأطراف المشاركة. فهو المكان المكلف بايجاد الحلول لمشكلة انسجام(توافق) القوانين الملزمة للاساطيل العاملة في البحر المتوسط. موضوع الانسجام الذي غالبا ما تكون اللجنة الاوربية قليلة الحسم فيه.

لذلك فقط قمنا بدعم انشاء لجنة عامة جديدة لصيد الاسماك في البحر المتوسط للتمكين من احداث تغيير جذري في أوربا: حيث لا يمكن الاستمرار بالتفكير بوجود سوق مشترك عندما يتم فرض القوانين على بعض الدول فقط من الاثنا و العشرين المطلة على حوض البحر الابيض المتوسط.

Venticinque Paesi, ma nel 2007, quando si apriranno le porte della U.E. anche per la Romania e la Bulgaria saliranno a ventisette, e venticinque modi diversi di stare in Europa.

Le tradizioni e la cultura locale di una nazione sono dei caratteri distintivi che non vanno cancellati. Se questo è vero in assoluto, lo è ancora di più, quando si parla di pesca. La pesca, principalmente artigianale che si fa nel Mediterraneo (dove una flotta numerosa, ma di piccole dimensioni, svolge per l'80% dell'attività di pesca a livello artigianale), e la pesca oceanica, con imbarcazioni decisamente di grandi dimensioni, che viene praticata nel nord Europa, sono due modi di intendere l'attività professionale di pesca. Un'attività che richiede un registro comune di coordinamento che sia in grado, però, di cogliere le singole peculiarità. Regole comuni e condivise, insomma, che sappiano adattarsi ad ogni esigenza.

Del resto di attenzioni e di cure il settore ittico ha sempre bisogno. Resta da capire chi può prestarle e, soprattutto, come. Sono mutate le condizioni da quando, nel 2000, fu concepita a Bruxelles la prima stesura del nuovo Regolamento Mediterraneo. Da allora il CGPM (Commissione Generale per la Pesca nel Mediterraneo) ha assunto le sue piene funzioni operative ed è oggi, a tutti gli effetti, nell'ottica di un futuro e maggiore coinvolgimento dei produttori, la sede multilaterale in cui tutti gli Stati costieri del bacino, sia a livello scientifico che politico-diplomatico, concordano misure vincolanti per i Paesi aderenti.

Un luogo deputato per risolvere il problema dell'organizzazione delle norme tra tutte le flotte operanti in Mediterraneo. Un terreno, quello dell'organizzazione, su cui l'azione della Commissione Europea è spesso poco incisiva. Abbiamo appoggiato la creazione di un nuovo CGPM proprio per consentire, in Europa, un cambiamento di rotta: non è più possibile continuare a tenere conto di un mercato comune che non esiste più, imponendo regole solo ad alcuni dei ventidue Paesi che si affacciano nel bacino.



Dr.Massimo COCCIA
Presidente
FEDERCOOPESCA

Dr Massimo COCCIA
Président
FEDERCOOPESCA



PER UN'AREA PROTETTA INTERNAZIONALE

POUR UNE AIRE PROTEGEE INTERNATIONALE

لمنطقة محمية دولياً



Avv. Daniela ADDIS
Consulente giuridico
ambientale presso il
MATTM e il MAE

Mme l'avocate
Daniela ADDIS
Conseillère juridique
environnementale
auprès du MATTM
et du MAE

In occasione della XVI Rassegna del Mare (Olbia 2005), si è avanzata la proposta di una collaborazione sempre più stretta fra Italia e Tunisia sui temi della protezione del Mediterraneo e della qualità della vita. In questo contesto, è stata prospettata la possibilità di tutelare una vasta area marina nel triangolo di mare compreso fra Sardegna, Sicilia e Tunisia, una

vasta zona di tutela trasfrontaliera che include le aree protette delle due Nazioni, ribadendo la necessità di un maggiore coordinamento a livello internazionale tra le strutture interessate, finalizzato ad una comune politica di turismo sostenibile - o "ecoturismo" - e ad una comune politica di tutela ambientale che comprende le energie alternative e rinnovabili nella prospettiva del Countdown 2010.

Tale ambizioso progetto presuppone la possibilità per gli Stati della comunità internazionale di tutelare zone di mare al di là del proprio ambito territoriale. Il concetto stesso di area naturale protetta ricadente nel territorio di più Stati non è nuovo né univoco. Un consistente numero di convenzioni internazionali se ne occupano, soprattutto con riferimento alla tutela della fauna e della flora.

L'eventuale istituzione di un'area protetta internazionale nel Mediterraneo dovrebbe a) individuare le migliori strategie gestionali conformi sia al dettato delle regole che vigono in materia (normative nazionali e comunitarie, accordi internazionali) sia alle realtà presenti nella delimitazione geografica relativamente alle accomunanze geomorfologiche, naturalistiche, storico-culturali tipizzanti l'area mediterranea; b) facilitare il processo di coordinamento tra le aree individuate, supportando la costituzione e l'operatività dei singoli coordinamenti regionali, con lo scambio di esperienze ed expertise, che sfocino in progetti comuni; c) predisporre lo studio di fattibilità per la creazione di un'area di tutela trasfrontaliera nella zona di mare considerata, che includa possibilmente le aree protette delle Nazioni interessate.

beni. In occasione della XVI Rassegna del Mare (Olbia 2005), si è avanzata la proposta di una collaborazione sempre più stretta fra Italia e Tunisia sui temi della protezione del Mediterraneo e della qualità della vita. In questo contesto, è stata prospettata la possibilità di tutelare una vasta area marina nel triangolo di mare compreso fra Sardegna, Sicilia e Tunisia, una vasta zona di tutela trasfrontaliera che include le aree protette delle due Nazioni, ribadendo la necessità di un maggiore coordinamento a livello internazionale tra le strutture interessate, finalizzato ad una comune politica di turismo sostenibile - o "ecoturismo" - e ad una comune politica di tutela ambientale che comprende le energie alternative e rinnovabili nella prospettiva del Countdown 2010.

an هذا المشروع الطموح يقدم لأعضاء المجتمع الدولي امكانية حماية مناطق من البحر خارجة عن حدودها الاقليمية ، ثم ان مفهوم المنطقة الطبيعية المحمية الممتدة على أراضي أكثر من دولة ليس بجديد ولا بأحادي التوجه، هناك عدد كبير من الاتفاقيات الدولية التي تهتم بهذا الموضوع ، خصوصا فيما يتعلق بحماية الثروات الحيوانية والنباتية.

ان احتمالية تأسيس منطقة محمية دولية في البحر الأبيض المتوسط يجب أن تعمل على ايجاد أحسن الاستراتيجيات الادارية بحيث تتسجم مع نصوص القوانين سارية المفعول في هذا المجال (القوانين الاقليمية و الأوروبية والاتفاقيات الدولية) و مع الواقع المتمثل بالتحديد الجغرافي لمنطقة البحر الأبيض المتوسط ذات التضاريس و الطبيعة المشتركة والتاريخ الثقافي المتميز ، ب) تسهيل التنسيق بين المناطق التي تم تحديدها بدعم المنشآت و الفعاليات في المناطق المفردة و بتبادل الخبرات و الخبراء التي تصب في المشاريع المشتركة. ج) تجهيز دراسة حول امكانية خلق منطقة محمية دولية في البحر بحيث تضم المناطق المحمية المفردة للدول المشاركة في هذا المشروع.

A l'occasion de la XVI Revue de la Mer (Olbia en 2005), on a annoncé la proposition d'une collaboration toujours plus étroite entre l'Italie et la Tunisie sur les sujets de la protection en Méditerranée et de la qualité de la vie. Dans ce contexte, on a présenté la possibilité de protéger une vaste aire marine dans le triangle de mer compris entre la Sardaigne, la Sicile et la Tunisie, une vaste zone de protection transfrontalière qui comprend les aires protégées des deux pays, confirmant le besoin d'une coordination importante au niveau international entre les structures concernées. L'objectif est une politique de tourisme durable commune, ou "écotourisme", et une politique de protection environnementale commune qui se compose des énergies alternatives et renouvelables dans la perspective de 2010.

Cet ambitieux projet présuppose la possibilité pour les États de la communauté internationale de protéger des zones maritimes au-delà de leur domaine territorial. Le concept même d'aire naturelle protégée qui se répartit sur le territoire de plusieurs États n'est ni nouveau, ni univoque. Un nombre constant de conventions internationales s'en chargent, suite à la protection de la faune et de la flore principalement.

L'éventuelle création d'une aire protégée internationale en Méditerranée devrait permettre a) d'identifier les meilleures stratégies de gestion conformes à la dictée des règles qui entrent en vigueur (réglementation nationale et communautaire, accords internationaux) et aux réalités présentes dans la délimitation géographique concernant les rapprochements géomorphologiques, naturels, historico-culturels typiques de la zone méditerranéenne ; b) de simplifier le processus de coordination entre les aires localisées en soutenant la création et le fonctionnement des coordinations régionales, avec l'échange d'expériences et d'expertise, qui aboutissent à des projets communs ; c) de prévoir l'étude de faisabilité en vue de la création d'une aire de protection transfrontalière dans la zone de mer considérée, qui comprend éventuellement les aires protégées des pays concernés.



Tradizione Innovazione

Dal 1901 Confitarma rappresenta l'industria italiana della navigazione. Con oltre 1.000 navi associate, pari ai nove decimi della flotta commerciale del Paese, Confitarma contribuisce da sempre a realizzare la politica marittima con un grande obiettivo: promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana.

Nuove idee fervono per potenziare la flotta italiana: maggiore sinergia con l'industria, la logistica e il turismo; formazione del personale di terra e di bordo e qualificazione sui più elevati standard internazionali; innovazione degli strumenti finanziari per favorire gli investimenti. Il futuro dello shipping italiano passa anche da qui.



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

www.confitarma.it

LA XVII RASSEGNA DEL MARE È STATA REALIZZATA IN COLLABORAZIONE CON:



Ministero dell' Ambiente
della Tutela del Territorio e del Mare



REGIONE SICILIA



Comune di Roma



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



PORTI
di ROMA
e del LAZIO



CASTALIA
ecolmar



ENTE PER LE NUOVE TECNOLOGIE E L'AMBIENTE



SEPOR
TERRESTRE E MARITTIMA



egeplast



BACINI di PALERMO SpA



Ge.Co.
Gestione Coste

SePort
Servizi Portuali



Antonio
Amato



GRIMALDI GROUP



Associazione Parlamentari

LA SQUADRA DI MAREAMICO L'ÉQUIPE DE MAREAMICO

Presidente dell'Associazione: On. Pino **LUCCHESI**,
attualmente anche Presidente del Comitato Interministeriale EMAS - Ecolabel

Vice Presidenti: Dr. Mario **APICE** - Dr. Francesco **VALENTINI**

Consiglio Direttivo:

Dr. Romualdo **SCOTTI BELLI** Segretario Generale e Responsabile Amministrativo

Arch. Enrico **AVRANOVICH CLERICI** Responsabile dei Rapporti Istituzionali

Dr.ssa **Daniela ADDIS** Responsabile dei Progetti Europei

Ing. Stefano **BATTELLINI** Responsabile del Sito Internet

Prof. Giuseppe **COGNETTI** Membro di Diritto (Presidente del Comitato Scientifico)

Prof. Carlo **DA POZZO** Responsabile dei Rapporti Accademici e Scientifici

Dr. Carlo **DI CESARE** Responsabile Relazioni Esterne

Dr. Giancarlo **INFANTE** Responsabile dei Rapporti con i Media

Dr.ssa Patrizia **LUPI** Responsabile Settore Portuale e Marittimo

Dr.ssa Cristina **NATI** Responsabile dei Rapporti con il Mondo Associativo

Dr. Oreste **RADI** Responsabile dei Rapporti Ministeriali

UFFICIO STAMPA

Alessandro **MAOLA** - Roma

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Elena **COCCHIARA** - Rita **PELUSO** - Beatrice **SERRAO**

COLLABORAZIONE OPERATIVA

Studio **LAYOUT** srl - Roma



Sede Legale: Via Gabriele D'Annunzio, 69 - 73100 LECCE
Sede Amministrativa: Piazza Benedetto Cairoli, 2 - 00186 ROMA
Tel. 06.68212575 - 06.68301592 - Fax 06.68214626
www.mareamico.it - E-mail mareamico@mareamico.it