

Il problema dei voti e la lotta contro la scuola di classe

# L'insegnante non è uno strumento fiscale

Dopo il « salto nella politica » - Il rifiuto di un meccanismo selettivo che imputa al ragazzo e alla famiglia le difficoltà sociali che si manifestano nell'apprendimento - Le illegalità nella pratica scolastica quotidiana - Il rapporto tra fabbrica, scuola e quartiere

Il « salto nella politica » degli insegnanti, conseguenza alle analisi sulla funzione classista della scuola e del loro ruolo in essa, li ha posti di fronte al problema di una prassi alternativa e coloro che si sono mossi per questa strada hanno dovuto confrontarsi con la questione nodale dei voti, che si presenta ogni giorno a scuola (voti di registro) e più seriamente alle scadenze del trimestre (o quadrimestre) e di fine anno.

Accanto alla parola d'ordine del « prescrutini », cioè discussione pubblica preventiva con gli studenti di ogni tipo di voto, parlò del « movimento insegnanti » di Milano nell'ottobre '68, e si estese rapidamente a Roma, a Torino e in numerosi altri centri, quella del « voto unico »: un voto positivo uguale per tutti, come espedito legale per abolire di fatto il voto stesso (non la valutazione) insieme alla selezione scolastica (tutti ammessi) e alla funzione fiscale dell'insegnante. Anche il « movimento di cooperazione educativa » fece propria questa linea al congresso di Lizzano dell'aprile '69, dopo un significativo dibattito sulle esperienze reali a vari livelli di scuola, ed essa appare oggi largamente condivisa da uno schieramento che comprende i Sindacati.

Le motivazioni contenute nei documenti di assemblea e di mobilitazione sono estremamente incisive: dalla denuncia del carattere arbitrario dei voti si passa presto alle ragioni pedagogiche e politiche. Il voto induce una motivazione esterna allo apprendimento (non studio per apprendere, ma in vista del premio o del castigo); sviluppa la competitività individuale; reprime perché incoraggia comportamenti conformistici e un apprendimento ripetitivo; discrimina secondo disuguaglianze sociali di partenza, ma con vero e proprio inganno ideologico le imputa a colpa del ragazzo e della famiglia (l'intelligenza e la buona volontà che mancano, il cattivo carattere); non serve neppure come « collaudo » della preparazione per il lavoro, perché la maggior parte delle nozioni su cui si dà il voto non è utile, essendo utile e funzionale al sistema la selezione in sé assai più dei contenuti culturali che dovrebbero giustificare. Proprio quest'ultimo argomento apriva la strada alla ragione ultima del rifiuto e sufficiente di per sé sola: il voto fiscale è strumento della selezione e serve soprattutto a legittimare la stratificazione sociale e la divisione capitalistica del lavoro; la scuola a piramide sostiene e giustifica la divisione fra lavoro manuale e lavoro intellettuale, fra chi comanda e chi esegue.

rebbe troppo lungo, ma a titolo esemplificativo val la pena di segnalare alcuni casi. I voti numerici sul registro non sono affatto prescritti, anzi sconsigliati perfino da vecchie circolari del 1926-'27, e lo stesso modello di registro non ha nessuna sanzione giuridica, tanto che ha potuto impunemente essere « dissacrato » da qualche insegnante, che lo ha trasformato in una specie di « diario di classe » con fogli intercalati, ecc. Il numero minimo di interrogazioni e di compiti in classe trimestrali previsti da vecchie circolari non può essere affatto imposto agli insegnanti e del resto la prassi ne ha già fatto giustizia. Il modo come vengono gli scrutini è sempre illegale perché non si rispetta la legge dove prescrive di far precedere ad ogni voto un motivato giudizio.

## Idee chiare

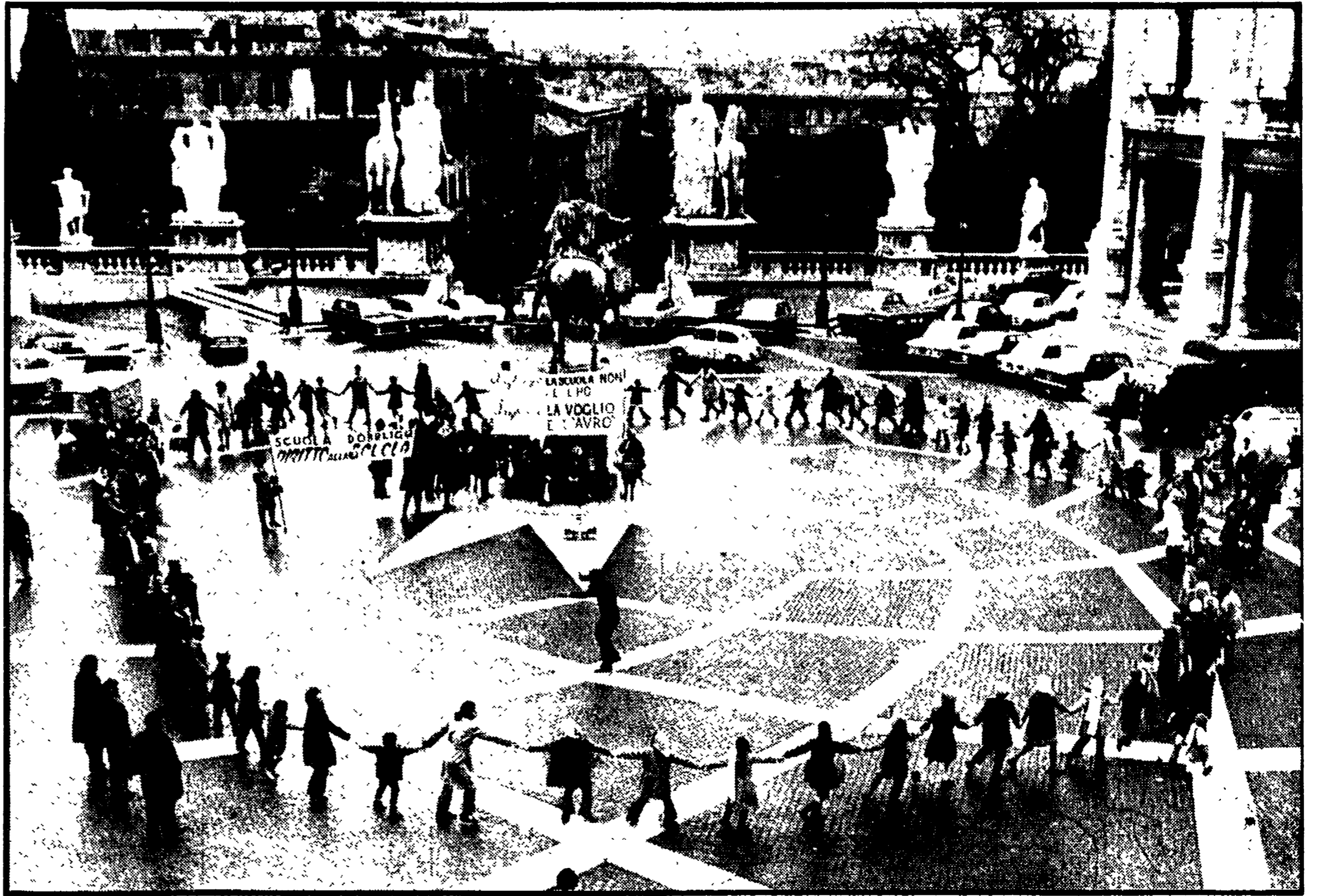
L'alternativa fra voto unico e prescrutini non è reale. Dove il prescrutini, al di là delle buone intenzioni, è solo un espediente per far dire alla classe chi boccia e chi promuove, e chi dà il voto è chi dà, non si fanno certo passi avanti. Se invece esso diventa modo realmente nuovo di valutare il lavoro del collettivo-classe, allora cessa la contrapposizione fra le due linee: non siamo più alla fase negativa di come eliminare il voto fiscale ma a quella positiva di come effettuare la valutazione. Qui occorre avere le idee estremamente chiare. In se stessi, voto unico, prescrutini, promozione generalizzata ecc. possono andare tutti nella direzione del più irresponsabile lassismo, della scuola facile, dequalificata, massificata, all'americana, che mantiene a basso livello la qualificazione della forza lavoro e inevitabilmente sposta la selezione a valle, cioè al momento dell'ingresso nel mercato del lavoro. È stato giustamente osservato che questo tipo di « scuola parcheggio » produce una qualificazione « general-generica » della forza lavoro che può corrispondere alle esigenze capitalistiche, ma non a quelle dei lavoratori. Ad essi occorre una scuola che spinga avanti la contraddizione fra rapporti capitalistici di produzione e livello della forza lavoro produttiva, in quanto gli fornisce gli strumenti culturali e scientifici necessari ad esercitare in proprio il controllo della macchina politica e di quella produttiva. Oggi i gruppi di insegnanti non si limitano alla contestazione dei voti, che tuttavia rimane. Essi si collegano sempre più strettamente con il Movimento Studentesco, che si propone di essere con le famiglie dei lavoratori a livello di quartiere nella fascia dell'obbligo, mentre sorgono forme di cooperazione scientifica ed editoriale per creare nuovi strumenti didattici. Si viene così affermando la linea di un lavoro globalmente alternativo sul terreno specifico della scuola, che è precisa individuazione e analisi delle nuove finalità ricche non solo nuovi contenuti, ma anche processi nuovi di apprendimento. Poiché non è solo questione di contenuti e metodi alternativi, il discorso dovrebbe allargarsi ancora, fino a comprendere l'esigenza che comincia a svilupparsi legami strutturali e funzionali tra fabbrica scuola e quartiere, sotto l'egemonia della classe lavoratrice. Ma, tornando alla valutazione, occorre sottolineare che essa incide fin da principio sulla direzione dei processi di apprendimento. Nella scuola dell'obbligo, per esempio, quando si effettuano « ricerche » che partono dalle situazioni reali di esperienza della comunità classe, la valutazione non è altro che il continuo far riconoscere e valorizzare i passaggi logici e creativi dell'attività di ricerca (definire il campo, formulare ipotesi, raccogliere e misurare dati, trovare gli strumenti di misurazione, rilevare le relazioni, verificare le ipotesi di partenza, ecc.). Ne consegue che non c'è più posto per i tradizionali parametri di valutazione che privilegiano la cultura libreria, gli archetipi culturali e il tipo di abilità linguistica prevalenti fra i

figli della borghesia colta; invece, possono trovare adeguato riconoscimento (e graduazione) gli « apporti » di abilità ed esperienze (abilità manuali, capacità di osservazione, esperienza personale o familiare della fabbrica, della campagna, degli squilibri nord-sud, città-campagna, ecc.) che i figli degli immigrati, dei contadini, dei sottoproletari, degli operai realmente danno alla comunità classe.

Le reali prospettive di successo di queste nuove tendenze, che mantengono come presupposto il rifiuto del ruolo fiscale dell'insegnante e quindi il rifiuto dei voti fiscali, dipenderanno per molta parte dalla capacità di organizzare e generalizzare l'azione, e in particolare dalla capacità di rapportarsi alle diverse situazioni concrete che condizionano i tempi e i modi di maturazione di un disegno certamente arduo e di lungo respiro. Ad esso convergono oggettivamente anche le rivendicazioni di agibilità politica, di sperimentazione liberamente organizzata dal basso, di controllo sociale della scuola, in quanto allargano gli spazi democratici all'interno dell'istituzione. Sono tutte linee emergenti di un lavoro positivo nell'apparente disordine e fragore della contestazione.

E. Samek Ludovici

# Il diritto allo studio comincia a tre anni



Un gironetto insolito. In uno dei luoghi più simbolici e più belli di Roma: la piazza del Campidoglio ha ospitato l'originale protesta dei bambini della capitale contro le strutture dello Stato e del comune che non sono in grado di offrire né scuole né campi di gioco adeguati alle loro esigenze. È un'immagine allegria e vivace che fa però di questo gironetto un invito alla riflessione più che alla spensieratezza. Si accompagna bene alla proposta, lanciata dall'Unione Donne Italiane alle forze politiche e sindacali, di fare della battaglia per il diritto allo studio una scelta prioritaria. « Scuola per tutti e

di tutti, dal 3 al 14 anni, a pieno tempo, gratuita, gestita socialmente: è il tema della grande riforma che verrà discussa al convegno dell'UDI giovedì 11 febbraio a Roma (ore 9,30, al Ridotto dell'Eliseo in Via Nazionale). Il dibattito sarà introdotto dalla professoressa Vania Chiurlotto, e sono previsti interventi di rappresentanti delle forze politiche e sindacali, delle Associazioni femminili, delle Amministrazioni locali, dei Consigli di quartiere, dei consigli dei genitori, dei circoli dell'UDI. Le conclusioni del convegno saranno tratte dalla sen. Marisa Rodano.

I motori della Rolls Royce dovevano equipaggiare l'aereo a 375 posti « Tri Star »

# Il crack della RR coinvolge la fabbrica USA dei Polaris

Duro colpo alla Lockheed, un'impresa che dipende dalle commesse belliche del Pentagono, già in difficoltà — Nixon chiamato ad intervenire per una sanatoria — Illusioni e sconfitta del capitale inglese nella gara per gli « autobus dell'aria »

## DIVORZIO Evitata dai vescovi la parola referendum

Ambiguo documento della Conferenza episcopale Ci si limita a definire legittimo usare a difesa della famiglia tutti i mezzi democratici che offre la Costituzione - Riflesse le incertezze e i contrasti

Ancora una volta, i vescovi italiani non hanno detto, con chiarezza, se intendono o no appoggiare le proposte di referendum sul divorzio, avanzate da alcuni gruppi che hanno evidenti collegamenti con la destra cattolica, né hanno definito in modo nuovo i loro rapporti con la ACLI. Il documento pubblicato ieri dal Consiglio di presidenza della Conferenza episcopale italiana, dopo la riunione tenuta a Roma dal 3 al 5 febbraio, riflette i contrasti e le incertezze che sui due scottanti argomenti permangono all'interno dell'episcopato e del mondo cattolico italiano. Di fronte alla legge sul divorzio, ormai in vigore in Italia, i vescovi riconfermano « la dottrina della Chiesa cattolica » per cui « l'indissolubilità rimane una delle proprietà essenziali del matrimonio » che è grave dovere di ogni credente professare. Quanto alle varie interpretazioni circa il pensiero dell'Episcopato di fronte all'attuale situazione, determinatisi dopo l'approvazione della legge sul divorzio da parte del Parlamento italiano, il Consiglio di presidenza della CEI si limita a richiamare e a riaffermare la dichiarazione emessa dall'Assemblea generale della stessa CEI, lo scorso novembre, in cui « i vescovi dichiarano legittimo che i cittadini, in problemi di così vitale importanza e che toccano la coscienza di ognuno, si avvalgano, a difesa della famiglia, di tutti i mezzi democratici che offre la Costituzione italiana ». Viene dunque ancora una volta evitata la parola referendum e ci si limita a ricordare che i cittadini possono farne uso. E poiché molti parroci hanno posto il quesito circa le modalità di celebrare da parte loro i matrimoni, dopo l'entrata in vigore della legge sul divorzio e le note diplomatiche della S. Sede a proposito del rinvio dell'art. 34 del Concordato, il Consiglio di presidenza della CEI afferma che « sino ad eventuali diversa disposizione della S. Sede, la celebrazione dei matrimoni dei cattolici in Italia continuerà a essere regolata dalla Istruzione emanata il 1. luglio 1929 dalla S. Congregazione per la disciplina dei sacramenti », ossia senza innovazioni.

## «Perplessità» verso le ACLI

Per quanto riguarda le ACLI, il documento fa notare che, dopo i colloqui tenuti dal Consiglio di presidenza con i dirigenti del movimento il 9 dicembre, l'1° gennaio, e l'8 febbraio, « le risposte avute, date le scelte operate dal Movimento, non sono valse a dissipare le perplessità e le riserve di carattere dottrinale e specialmente pastorale, che avevano originato il dialogo ». Il comunicato non dice se, dopo questa constatazione, i rapporti tra gerarchia e ACLI diverranno più tesi, ma non c'è dubbio che da parte dei vescovi, scelti in questi mesi da gruppi conservatori allarmati per la presa di campo di tipo socialista del movimento aclista, si registra un arretramento rispetto alle precedenti decisioni circa l'opportunità di continuare il dialogo. La riunione dell'assemblea plenaria della CEI è prevista per il 14-19 giugno con all'ord. « Il Sacerdozio ministeriale » e « La giustizia nel mondo » in vista del Sinodo mondiale dei vescovi del prossimo 30 settembre.

## Dal nostro corrispondente

LONDRA, 8.

Lotta fra Londra e Washington sull'affare Rolls Royce: chi dei due finirà col subire il passivo più pesante?

Dopo la liquidazione della più prestigiosa industria motoristica nazionale, i guai del governo inglese sono niente al confronto del grave imbarazzo in cui, per contraccolpo, è stato posto Nixon con l'aggravarsi delle difficoltà della compagnia di costruzioni aeronautiche Lockheed. La Casa Bianca si è vista depositare, davanti alla soglia, il fardello di una crisi insuperabile, che non sembra lasciar molte alternative. La Lockheed è una delle grosse corporazioni che fanno parte del complesso militare-industriale statunitense. Fabbrica i Polaris e i Poseidon; la sua attività dipende quasi esclusivamente dalle commesse belliche del Pentagono. Nel 1965 aveva vinto l'asta per la costruzione del più grande aereo da trasporto del mondo occidentale; ma, di recente, l'ostilità del Congresso contro l'escalation dei preventivi della Difesa, sotto Nixon, ha drasticamente ridotto il progetto C-5A. Per questa e altre storie, la Lockheed si trovava già in serie difficoltà finanziarie. Cercava di uscire, nel campo dell'aviazione civile, in concorrenza con Douglas e Boeing; nel 1968 aveva ordinato alla Rolls Royce l'ormai famoso motore RB-211 per il suo nuovo aereo di linea o « autobus dell'aria » a 375 posti. L'intero futuro della azienda americana nel campo dell'aviazione civile così come quello della sua controparte inglese, era legato a questa impresa.

La « RR » aveva promesso un meccanismo superleggero (100 chili in meno di quello ordinario) e più silenzioso (3 turbine anziché 2). Avrebbe dovuto essere una affermazione tecnica capace di assicurare all'ingegneria inglese una supremazia sul mercato mondiale degli anni Settanta-Ottanta. La « RR », che pure fornisce motori a 110 avioilinee civili e a 80 forze armate straniere, non era mai riuscita a penetrare negli USA. Il contratto firmato due anni fa, è stato, a modo suo, un tentativo di risposta alla « aff-

da americana »: la posta in palio era altissima e andava vinta ad ogni costo. L'allora ministro tecnologico, il laburista Wedgwood Benn, incoraggiò in ogni modo l'avventura. Ma le clausole erano durissime e alla fine si sono rivelate insostenibili.

La « RR » per vincere la gara col gigante americano General Electric, ha accettato un prezzo antieconomico: i motori le costano, già oggi, 700 miliardi di lire italiane, tuttavia si è impegnata a venderli a solo mezzo miliardo l'uno. La produzione, inoltre, ha subito un grave ritardo; di questi stati viziati errori nel disegno e nell'uso del materiale; si è, ad esempio, dovuto frettolosamente sostituire la fibra di carbone rivelatasi troppo debole, col più resistente, ma più pesante titanio. Tutto questo ha provocato un forte rialzo dei costi. Ancora oggi, la « RR » non sarebbe in grado di soddisfare l'ordinazione.

## Diluvio di proteste

Nel frattempo, la Lockheed ha già allestito 178 prototipi del suo TriStar modellati sulle caratteristiche teoriche di un motore che nessuno ha ancora visto all'opera. La « RR » avrebbe dovuto pagare forti penalità per il rinvio o inadempienza contrattuale. Da qui, come è noto, la decisione di lasciare che la compagnia dichiarasse fallimento con l'intenzione di negare alla Lockheed il risarcimento danni. La faccenda ha provocato un diluvio di proteste al di là dell'Atlantico: la stampa americana parla di « completo inglese ». Nel deprecare quella che appare come un sabotaggio contro l'industria aeronautica statunitense, c'è persino chi ha resuscitato l'invettiva contro la « perdita Albione ». Nixon pare abbia litigato al telefono con Heath.

Il calcolo del Primo ministro è semplice: la Lockheed è ormai impegnata al progetto; con essa, vi sono coinvolti 24 banche e 4 grosse compagnie aeree americane. Rinunciare al motore RB-211 significa rinunciare al TriStar. Il costo è proibitivo. In un modo o nell'altro la Lockheed va incontro a un disastro fi-

nanziario se non interviene lo Stato di Washington, per salvare il progetto Rolls Royce oppure sostituire la parte motoristica. Il Pentagono, del resto, non può permettere la bancarotta dei costruttori del Polaris.

Con l'autofondamento della « RR » (il passivo può ascendere a 175 milioni di sterline) Londra ha scaricato parte del peso del crack sull'America. In altre parole, si tratta di un ricatto. L'obiettivo è di rinegoziare il contratto originale costringendo la Casa Bianca a sottoscrivere la spesa. La speranza è di poter continuare a costruire l'RB-211 addossando agli USA i costi reali. Ma lo strategema di Heath ha poche speranze di riuscita. Nixon trova impossibile convincere il Congresso ad approvare un aumento imprevisto della spesa. Il presidente ha fatto sapere dunque che non si occuperà ufficialmente della cosa.

Se la situazione si deteriora, la soluzione più probabile per la Lockheed è un accordo forzato con la rivale McDonnell-Douglas. Questa, col suo Douglas-10, è già entrata nell'era del « Jumbo » insieme al Boeing-747. La concorrenza è sempre stata durissima. Anche se tutto fosse andato liscio, il TriStar L-101 della Lockheed avrebbe trovato un cammino difficile davanti a sé. L'unico vantaggio avrebbe potuto venire dalla « novità rivoluzionaria » del motore RB-211 che la Rolls Royce ha ora dovuto ammettere di essere incapace di perfezionare. Come si vede, vi è un lato di tragicomico.

Le ripercussioni della faccenda sono vaste. I colossi industriali americani si fanno una lotta spietata fra di loro, schiacciando con la loro potenza il mercato aeronautico occidentale e si sbranano in casa. E' contro questa formidabile opposizione che la Rolls Royce ora è stata spinta a gareggiare.

L'aspetto più interessante è proprio la scelta dell'autonomia che venne fatta nel 1968. Com'è noto, un consorzio di ditte europee stava già allora ultimando i piani per l'allestimento dell'autobus « dell'aria ». Alla coproduzione franco-tedesca italiana sarebbe stato logico si associasse la collaborazione inglese. La

« RR » avrebbe dovuto produrre i motori per il nuovo aereo. Ma non lo fece perché, con tipica arroganza, era convinta che una sua presunta « superiorità » le avrebbe permesso di conquistare il mercato americano « da sola ».

## Un consorzio europeo?

Ebbene, il senno di poi... il risultato è che l'Inghilterra ha perduto l'autobus europeo e si è rotta il naso sul sasso americano. E chi è incaricato di dare i motori al futuro « Jumbo » europeo? Naturalmente la General Electric, il mastodonte americano che — se si presenta l'occasione — è ora pronto a sostituire la « RR » nel contratto con la Lockheed.

Il cammino recente dell'aeronautica inglese è cospicuo di pietre spezzate a cominciare dal leggendario disastro della Rolls Royce per distribuire le fette più ricche al capitale privato.

Antonio Bronza

# Parigi regala una tavolozza di veri colori

Già ci sono le code anche in Italia, ma basta scrivere, per ricevere tre splendidi regali

Il nostro corrispondente da Parigi ci segnala che è in corso in questi giorni una singolare iniziativa. Tutti i lettori che semplicemente lo richiedano, riceveranno in dono, senza il minimo impegno di acquisto e di iscrizione, tre regali: una tavolozza originale di acquirelli TALENS, un Opuscolo con i dettagli per l'avvio alla nuova carriera del tecnico grafico e un test brevettato per scoprire da soli le proprie tendenze naturali. Per ricevere i tre doni basta scrivere un inutile F.111 americano. Di queste e altre melanconiche questioni si è discusso oggi alla Camera dei Comuni in un aspro scambio di accuse e controaccuse fra conservatori e laburisti, mentre si attende che Washington dica la parola definitiva.

La strada dell'indipendenza; la presunzione di poter fare da soli, è stata pagata cara. Quale sarà il futuro della « RR » in campo aeronautico? Nella confusione generale torna a levarsi la voce di chi suggerisce come ripiego, la formazione di un consorzio europeo, cioè una compagnia multinazionale in cui potrebbero convergere la Fiat, la SNECMA francese e la Motoren Und Turbinen Union tedesca. Ma per il momento la unica cosa concreta che si può vedere è la frettata dannata con cui i conservatori stanno spezzando il vecchio impero della Rolls Royce per distribuirne le fette più ricche al capitale privato.