

La Scheda

Finanziaria e dintorni, ecco i fondi per gli istituti statali

Scuola-finanziaria. Un rapporto al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica da molti giorni. Per due motivi, fonti di aspre polemiche e di dure contrapposizione, oltre che di proteste varie, il blocco delle pensioni di anzianità per gli insegnanti e i finanziamenti alle scuole non statali. 110 miliardi, 60 per le materne, 40 per le elementari, 10 per le medie inferiori e superiori a fronte dei 150 chiesti da un emendamento del Partito popolare. Per quanto riguarda le pensioni si è, infine, trovata una soluzione, diciamo di compromesso. I 23 mila docenti interessati saranno scaglionati. Andranno a riposo il primo settembre 1998 quanti hanno 53 anni d'età e 35 di contributi oppure 36 anni di contributi indipendentemente dall'età; tutti gli altri, il primo settembre 1999, però con le vecchie norme, cioè anche se non hanno i 35 anni di contributi.

Per i contestati finanziamenti, abbiamo scritto, non a caso, «non statali» piuttosto che «private», perché molti hanno letto la decisione come un sostegno esclusivamente ai privati o addirittura alle scuole cattoliche, mentre debbono essere comprese anche le scuole comunali, in particolare quelle materne, che non sono poche. La conferma è venuta dall'incontro di ieri tra il Presidente del Consiglio, Romano Prodi e una delegazione dell'Anci, guidata dal presidente dell'associazione, Enzo Bianco. Le comunali, è stato stabilito, entrano «a pieno titolo» nei finanziamenti.

Da quanto si è scritto e letto e polemizzato negli ultimi quattro giorni sembra che tutto quello che i documenti di bilancio (collegato, finanziaria, bilancio vero e proprio) prevedono per la scuola siano questi 110 miliardi. Anzi, i più polemicamente sostengono che la scuola pubblica è stata penalizzata per favorire quella privata e che le promesse di Prodi, nel recente discorso di Prodi sulla sfiducia post-crisi, si un «forte» intervento a favore della scuola pubblica, si sono praticamente volatilizzate.

Non è così. Certo, sarebbe stato preferibile che il complesso dei problemi del rapporto scuola pubblica - scuola privata, compreso quello dei finanziamenti, fosse risolto all'interno della legge sulla parità, già presentata dal ministro Luigi Berlinguer, comunque la manovra economica non dimentica la scuola pubblica. Vediamo come.

C'è un primo gruppo di interventi che sono inclusi nel disegno di legge sulle misure per la stabilizzazione della finanza pubblica, il cosiddetto «collegato». Nel parere della commissione Pubblica Istruzione si rileva, anzitutto, positivamente che il provvedimento innova radicalmente rispetto alle tradizionali impostazioni che negli scorsi anni avevano attuato la razionalizzazione della rete scolastica. Nel passato si operava sul numero degli alunni per classe e sulla dimensione delle scuole per arrivare alla riduzione degli organici, con effetto sull'intero anno scolastico, ma con una ricaduta economica su due anni finanziari. Il collegato di quest'anno,

invece, opera unicamente sul numero del personale in servizio indicando la riduzione del 3 per cento da conseguirsi al 31 dicembre 1999, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 1997.

Viene anche superata la prassi, finora costante, degli interventi «a pioggia» che, preordinando il numero di studenti per classe a livello provinciale, colpiva indistintamente tutte le scuole e tutte le materie di insegnamento. Saranno prese misure per creare le condizioni per una più certa realizzazione degli organici d'istituto.

Queste ed altre misure di riorganizzazione porteranno a risparmi valutati in 442 miliardi per il 1998, 1.232 per il 1999, 997 per il 2000. Dove sta la novità? Nel fatto che questi risparmi non vengono assorbiti in modo indistinto dalle pubbliche finanze, come avviene normalmente, ma utilizzati per la scuola, con la creazione di un fondo da iscriverne nello stato di previsione del ministero della Pubblica Istruzione.

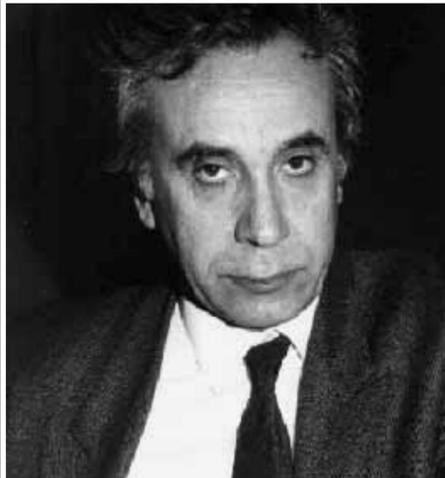
Destinazione? L'incremento dei fondi d'istituto per la retribuzione accessoria del personale, finalizzata al sostegno delle attività e delle iniziative connesse all'autonomia scolastica. Le risorse, quantificate in 185 miliardi per il 1999 e 630 miliardi per il 2000, saranno ripartite a livello provinciale. Il fondo, a partire dal 2000, verrà integrato di un ulteriore 60% da calcolare sulle economie riscontrate. Sempre nel collegato, per l'autonomia (formazione degli insegnanti) sono messi a bilancio 350 miliardi; sempre per la formazione nelle aree depresse, nelle dotazioni CIPE, sono iscritti 262 miliardi.

Soldi alla scuola, per la formazione professionale, sono iscritti 400 miliardi. Nella finanziaria per l'arricchimento dell'offerta formativa, per la riforma degli esami di maturità, per la parità scolastica, per la disciplina dell'immigrazione, per un totale di 159 miliardi nel 1998, 164 nel 1999 e 664 nel 2000; per l'edilizia scolastica per un 50 miliardi per ogni anno del prossimo triennio. Per effetto del nuovo rapporto insegnanti-alunni, c'è la previsione della messa a ruolo di 9.000 insegnanti, fatte salve le deroghe per gli handicap gravi.

Nedo Canetti

L'Intervista

Biagio De Giovanni



«L'agitazione dei trasportatori in Francia mette a nudo i limiti della costruzione europea. Così l'Euro diventa solo una forzatura incapace di unificare il mercato»

I camionisti francesi e l'Europa politica

DAL CORRISPONDENTE

BRUXELLES. Uno sciopero può bloccare l'Europa? Posto così, in maniera perentoria, quest'interrogativo potrebbe far da velo all'opinione di qualcuno che sia alla ricerca dei modi con cui regolamentare il diritto di sciopero persino su scala comunitaria. Non di questo si tratta, per fortuna. Tuttavia, il blocco del trasporto su strada deciso dai camionisti di Francia, al di là di una probabile conclusione positiva, è venuto in rotta di collisione con uno dei più importanti principi dell'Unione europea, vale a dire la libera circolazione delle merci che, insieme a quella degli uomini e dei capitali, rappresenta la conquista sinora tra le più visibili del lungo, travagliato percorso dell'integrazione comunitaria. E', dunque, legittimo che un evento che si svolge tutto all'interno di uno degli Stati membri dell'Unione interferisca con una regola sottoscritta dal medesimo Stato nel quadro degli accordi internazionali quali sono i trattati dell'Ue? Il quesito ha turbato il sonno di numerosi funzionari europei e ha messo in una condizione di quasi imbarazzo il commissario europeo ai Trasporti, Neil Kinnock, il quale, oltre ad ammonire il governo di Francia, non ha potuto fare di più.

C'è stato chi ha, con insistenza, chiesto improbabili provvedimenti punitivi da parte dell'Europa comunitaria nei riguardi di Parigi. Ma senza successo. E' stato ipotizzato un ricorso alla Corte di giustizia europea di Lussemburgo ma, per giungere a tanto, l'esecutivo comunitario avrebbe dovuto aprire un'istruttoria complicata, delicata politicamente e bisognosa di molte prove. A questo non si arriverà ma il problema del conflitto tra l'esercizio di un diritto sociale e l'affermazione del diritto comunitario rimane in tutta la sua portata ed esaltato dalla protesta dei «routiers» d'Oltralpe. Come conciliare, allora, il «problema nazionale» con il «problema europeo»?

L'on. Biagio De Giovanni, presidente della commissione istituzionale del parlamento europeo, si può dire che negli ultimi mesi quasi convive con trattati e norme comunitarie, non ci dorme la notte pensando all'esito deludente del Trattato appena siglato ad Amsterdam che non ha coperto il grande buco delle riforme istituzionali dell'Unione. Come conciliare il quesito sorto dalla protesta dei camionisti? Come salvare la sovranità di uno Stato ma anche le intese sovranazionali? «La complessità dell'unificazione europea - dice - nasce dal fatto che le istituzioni nazionali sono tutt'ora estremamente forti su tutti i terreni, dall'organizzazione sociale dello Stato alla regole di diritto. Si tratta di Stati nazionali che hanno avuto storie differenti, governi differenti ed interpretazioni differenti degli stessi problemi. Dunque: soltanto una fantasia perversa può pensare di abolire questa diversità di cui è fatta l'Unione europea».

Così dicendo, però, gli Stati diventano un ostacolo alla costruzione europea?

«Si deve sempre partire da questo dato politico-storico. Non si può far finta di nulla. Esistono le legittime dimensioni nazionali. Certo è che la vicenda francese ci mette pesantemente di fronte a questa realtà, e cioè che un legittimo sciopero dei camionisti di fatto elimina un elemento della costruzione europea ed interrompe il mercato unico. La tematica è, forse, inedita ed in ogni caso va compiuta una riflessione su cosa fare per ridurre i rischi di questo tipo».

La vicenda dei camionisti mette a nudo una certa debolezza della costruzione europea. Si può risolvere uno scontro di questo genere soltanto con un ricorso alla Corte di Giustizia? I casi possono ripetersi ed essere differenti tra loro?

«L'Europa non ha potere d'intervento, questo va detto. Tutto sommato è anche giusto che non li abbia. Mi spiego: in questo quadro di confronti, un intervento della Commissione di Bruxelles sarebbe dirompente e distruttivo della prospettiva europea perché non sarebbe compreso da nessuno».

E perché mai?

«Perché gli Stati nazionali stanno talmente resistendo e combattendo nel momento in cui alcuni dati della loro sovranità stanno diventando obsoleti, per esempio in tutta la tematica sociale, che improvvisare un intervento esterno sarebbe in questa fase traumatico, com-

plicato. Semmai si deve pensare ad un trasferimento progressivo di competenze ed a colmare il vuoto politico-istituzionale. Mi viene subito di dire che per un verso si procede, e non sarò io a metterlo in discussione, a passo di corsa verso l'unificazione monetaria, si completa il mercato unico, si amplia l'area della Schengen senza passaporti, ma per un altro verso tutte le istituzioni che dovrebbero trovarsi in mezzo, come naturale luogo di decantazione, non sono mai nate. Penso, in primo luogo, alla realizzazione della cosiddetta Europa politica. Ecco perché le dimensioni nazionali, in questa fase dell'Ue, sono quelle dominanti e, in un certo senso, esclusive. Certo, c'è una grande contraddizione».

Che, al momento, non è possibile risolvere? e che potrà rinnovarsi alla prossima occasione?

«Il problema, allo stato delle cose, è irrisolvibile. C'è un duro contrasto che non ha regole per essere appianato. Sulla fisionomia degli scambi in Europa non esiste alcuna autorità sovranazionale che possa intervenire. Il governo francese può sempre dire, e come lui tutti gli altri governi dell'Ue ove se ne presenti il caso, che si tratta di un problema interno, di concertazione tra l'esecutivo e le organizzazioni sindacali dei camionisti. Nello stesso tempo, i medesimi camionisti realizzano la contraddizione accennata: impedire l'ingresso in Francia ad altri «routiers» e la sospensione della libera circolazione garantita dall'Unione. E' un caso classico della costruzione, che alcuni definiscono velleitaria, dell'Europa».

Come velleitaria?

«Eh sì. O meglio: è velleitaria l'accelerazione, ecco il punto, dell'unione monetaria oppure a questo punto essa servirà per trascinarsi dietro le tante auspicate riforme delle istituzioni? In fin dei conti, l'euro una volta realizzato, porrà tali e tante esigenze di stabilità da provocare inevitabilmente spostamenti di competenze di politica sociale dagli Stati all'Unione. Allora: l'euro è solo accelerazione oppure essa creerà discrasie più profonde perché gli Stati nazionali proseguiranno nella loro pratica di resistenza alla spogliazione europea delle loro competenze?»

Torniamo ai camionisti. Posto così il problema, lo si risolve soffocando il diritto di sciopero?

«Lungi da me l'avallo di una simile prospettiva. Dico che la loro protesta ha messo a nudo la contraddizione europea. E' uno sciopero legittimo nonostante finisca per essere un oggettivo impedimento alla realizzazione di elementi fondamentali già esistenti della costruzione comunitaria. Capisco che è complicato ma così è questo nodo. E, se si vuole, anche paradossale».

Un paradosso che rischia di diventare enorme al solo pensiero che l'Europa sta per aprire, l'anno prossimo, i negoziati per una nuova ondata di adesioni. Che accadrà?

«Penso che, in queste condizioni di Europa politica non realizzata, sarà un'avventura rischiosissima. La partita aperta dai camionisti francesi è, in qualche maniera, un aspetto delle nuove inquietudini che attraversano la costruzione europea. Un allargamento di strutture del tutto disomogenee rischia di mettere in discussione quello che esiste e di squilibrare le forme e le regole dell'Europa futura. Il pericolo è che alcuni governi possano pensare che, nella prospettiva di un'Europa sempre più ampia, bisogna garantirsi un proprio orticello, assicurarsi che alcuni poteri nazionali non vengano mai toccati, anzi fare in modo che si rafforzino ciò che rimane della sovranità nazionale. In poche parole, non saranno più chiare né la competenza né le prospettive. Addio, insomma, al progetto».

Qualcuno potrebbe ritirare fuori il giudizio che la costruzione dell'Europa non è stata pensata sino in fondo.

«La risposta del 90% dei dirigenti europei sarà questa: l'Europa è nata sempre così, costruita passo dopo passo, pezzo dopo pezzo, che non v'è mai stata una strategia generale. Di sicuro, di questa strategia oggi c'è assoluta necessità. Altrimenti l'Europa rimarrà fregata. Il passo dopo passo, in questa nuova fase, ci potrà condurre in un labirinto nel quale non ci ritroveremo nemmeno tra noi. In campo ci vuole una strategia, un pensiero per trovare il filo del labirinto ed uscire».

Sergio Sergi