

QUESTA SCUOLA CHE MISURA E NON INSEGNA PIÙ

**ISTRUZIONE
SOTTO TIRO**

**Roberto
Carnero**
GIORNALISTA
E INSEGNANTE



Uno spettro si aggira per le scuole italiane: la «certificazione per competenze». L'espressione, in perfetto burocratese-didattichese (come le altre che seguiranno più avanti tra virgolette), si riferisce a un adempimento legato al maldestro tentativo di uniformare a livello europeo le certificazioni in uscita dai diversi gradi del sistema scolastico. Diciamo maldestro perché si tratta di un approccio che finisce con il conculcare le specificità dei diversi ordinamenti nazionali. Poiché i curriculum degli istituti superiori (ma anche delle scuole medie e di quelle elementari) sono piuttosto diversi da un Paese all'altro dell'Unione Europea, si è pensato di puntare sulle «competenze», piuttosto che sulle «conoscenze». Succederà quindi che, ad esempio, all'assolvimento dell'obbligo di istruzione (dopo il primo biennio di scuola superiore), insieme con la pagella verrà consegnato agli studenti una certificazione delle competenze acquisite.

Si pongono però due ordini di problemi. Il primo riguarda il tipo di certificazione, che rischia di essere del tutto avulsa dalla didattica svolta durante l'anno. Ad esempio nel nostro Paese nelle ore di Lettere italiane gli attuali programmi prevedono che per gran parte del tempo a disposizione si insegna la letteratura. Ebbene nell'«asse dei linguaggi» si chiede di valutare la capacità di «padroneggiare gli strumenti espressivi ed argomentativi indispensabili per gestire l'interazione comunicativa verbale in vari contesti» (come a dire: tutto e niente), di «leggere, comprendere e interpretare testi scritti di vario tipo» (cioè dal manuale di istruzioni della lavatrice alla ricetta per la torta della nonna), di «produrre testi di vario tipo in relazione a differenti scopi comunicativi» (volendo anche gli sms o i post su Facebook), ma non si nomina mai, neanche per sbaglio, la letteratura. La seconda questione riguarda il modo per arrivare alla valutazione delle competenze. Il buon senso

vorrebbe che - come si è deciso di fare in alcune scuole - alla fine dell'anno scolastico si trasformino i voti delle normali verifiche (compiti in classe e interrogazioni) nelle tre fasce previste dalla modulistica predisposta dal Ministero («livello base», «livello intermedio», «livello avanzato»). Ma siccome così sarebbe troppo semplice sta prendendo piede l'idea che per certificare le competenze vadano predisposte apposite prove interdisciplinari. Il vero problema è che si tratterebbe di una valutazione sganciata da ciò che per un intero ciclo di studi si è fatto davvero in classe. Un po' come è accaduto con le prove Invalsi. L'alternativa - suggerisce qualcuno - sarebbe quella di rovesciare la prospettiva, cambiando la didattica in funzione delle competenze. Certo, snaturando completamente la nostra scuola. A vantaggio di un'idea astratta di «misurabilità» che nulla ha a che fare con un autentico processo educativo. ❖

ACCADE OGGI

11 OTTOBRE 1986

Il presidente americano Reagan e il capo del Cremlino, Gorbaciov, iniziano i colloqui sulla riduzione degli arsenali di missili a medio raggio in Europa. A Reykjavik difficile trattativa.

IL GOVERNO E LA NUOVA OSSESSIONE: AFFONDARE I TRASPORTI

**UN SETTORE
IN PERICOLO**

**Michele
Meta**
DEPUTATO PD



Il comparto dei trasporti ha subito da questo governo colpi che rischiano di essere mortali. Nelle ultime settimane, con un'ossessione paragonabile solo a quella che li anima contro la Magistratura, il governo ha approvato misure che di fatto smantellano l'industria italiana dei trasporti. È il caso della chiusura dello stabilimento Irisbus Iveco, di proprietà della Fiat, che assesta un duro colpo al Sud e all'ultima azienda italiana che produce autobus. Come pure la paventata chiusura dell'Ansaldo Breda, ultimo presidio nazionale nella produzione di treni, e la riorganizzazione aziendale di Alenia, che chiamano in causa direttamente Finmeccanica. La crisi di Fincantieri, e il riaccendersi della protesta dei lavoratori che, con il completamento delle ultime commesse rischiano di trovarsi di fronte all'amara sorpresa della chiusura di tutti gli stabilimenti del Nord e del Sud. La nuova Alitalia, inoltre, ha deciso di acquistare gli aeromobili per la flotta regionale sui mercati esteri, invece di sostenere l'industria nazionale. Alla faccia

del riconoscimento allo Stato per aver acquistato a prezzi stracciati, e in deroga alle normative anti-trust, l'ex compagnia di bandiera.

In questo scenario l'esecutivo e i ministri competenti sono stati complici di una manovra che deprime il settore industriale pubblico e impoverisce i servizi per i cittadini. È lecito pensare che siamo di fronte alle prime prove generali di svendita di questo patrimonio pubblico. Una linea folle e irresponsabile perché parliamo di realtà industriali, pubbliche e private, che non producono cioccolatini o panettoni ma sono state l'asse portante dello sviluppo industriale del nostro Paese. E che grazie al patrimonio di tecnologie, di risorse, di esperienza riconosciuta a livello mondiale, di posizionamento nel mercato e di innovazione, devono diventare la leva su cui concorrere a rilanciare la crescita.

Un Paese che sfianca il suo apparato industriale è destinato ad una crescita zero, come rilevato dagli organismi economici internazionali. Ecco perché crediamo che si debba riprendere a fare politiche industriali nel settore dei trasporti. Cominciando a ripristinare le risorse destinate alle Regioni per il trasporto pubblico locale, ridotte a un terzo di quelle necessarie per garantire i servizi ai cittadini. Per quanto riguarda invece l'industria ferroviaria, acquistando mille nuovi treni per i pendolari come proponiamo da inizio legislatura. Venendo infine alla cantieristica navale dove non c'è ancora una credibile via d'uscita. Come Pd proponiamo cose semplici: rifinanziare la legge per la rottamazione delle navi passeggeri e dei traghetti che nel nostro Paese hanno anche 60-80 anni di servizio alle spalle, promuovere la costruzione di navi «mangia petrolio», insediare un tavolo tecnico-politico per la progettazione di navi di nuova generazione a basso consumo ed ecocompatibili. Sfide che già oggi Fincantieri è in grado di affrontare e che garantirebbero per almeno quattro anni il lavoro in tutti gli stabilimenti, scongiurando la chiusura di un'azienda che invece ha un futuro.

Capogruppo Pd in Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati

Maramotti

