

L'analisi

Dispersione scolastica, l'occasione d'oro del Pnrr

di **Paolo Siani**

Ci vuole tempo e pazienza, ci vuole una nuova idea di città, servono nuove politiche di sviluppo e risorse economiche (nel Pnrr ci sono) che tengano in considerazione le esigenze dei più giovani, serve tutto questo per dare opportunità ai nostri ragazzi e combattere così la dispersione scolastica, che non è una questione che riguarda solo la scuola, ma tutta la comunità. Se si pensa di poterla risolvere con misure tampone o con politiche a corto raggio si commette una enorme ingiustizia verso i nostri ragazzi. I dati che ora abbiamo, aggiornati e in tempo reale, ci permettono di monitorare il fenomeno con precisione e di verificarne le dimensioni. Certo i dati che l'ufficio scolastico regionale ha diffuso a marzo 2023 sono molto allarmanti: su 482.359 alunni fino a 16 anni di età, 2.868 non hanno mai frequentato la scuola (0,6 per cento), 5.672 hanno accumulato assenze per oltre il 50 per cento dei giorni di lezione, e per 19.072 i giorni di assenza erano tra il 25 e 50 per cento dei giorni di lezioni fino a gennaio 2023. Non basta conoscere i dati naturalmente, infatti gli esperti ci dicono che dietro ogni bambino che non frequenta le lezioni scolastiche, ci sono situazioni di grave disagio familiare, dove spesso anche i genitori prima dei figli non hanno completato alcun ciclo di studi. Lo svantaggio dell'ambiente familiare quindi condiziona l'abbandono scolastico precoce dei giovani. Le quote di abbandoni tra i giovani con genitori di medio e alto livello di istruzione sono infatti piuttosto simili al Nord e nel Mezzogiorno mentre si registrano ampie differenze nel caso di genitori con al massimo la licenza media (25,5 per cento nel Mezzogiorno contro 18,9 per cento nel Nord). Nelle famiglie italiane con elevato livello di istruzione l'incidenza di giovani che hanno abbandonato gli studi precocemente è dieci volte

inferiore rispetto a quella registrata nelle famiglie italiane con bassi livelli di istruzione. Quindi si comprende facilmente che non basta occuparsi, tardivamente dei ragazzi, ma serve prendere in carico, precocemente, la famiglia. Anche per questo il Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) assegna al nostro Paese ben 1,5 miliardi per contrastare il fenomeno della dispersione scolastica, ritenuta a ragione una vera piaga per i ragazzi e per le loro famiglie. Chi parte da una situazione di degrado e povertà è condannato a restare inesorabilmente indietro, se non si interviene. Non ci può essere un'uguaglianza di opportunità senza una pubblica istruzione gratuita e di qualità, dall'asilo nido agli studi post universitari. Il Pnrr può rappresentare un'occasione unica e irripetibile per correggere definitivamente queste disuguaglianze e dare le stesse opportunità a ogni bambina e a ogni bambino a prescindere dal luogo di nascita. E bisogna scongiurare il rischio ventilato in questi giorni di non saper (voler) spendere questi finanziamenti del Pnrr per i ragazzi, e che non riguardano solo la disposizione scolastica ma anche il tempo pieno, le infrastrutture e lo sport a scuola, nuove competenze e nuovi linguaggi e il contrasto alla povertà educativa. Se ciò accade vuol dire condannare una parte del Paese a una vita marginale e aumentare le disuguaglianze. Questa deve essere una battaglia concreta della sinistra nei prossimi mesi.

L'Autore è il coordinatore tavolo infanzia e adolescenza del Comune di Napoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervento

Il corto circuito tra le piazze e la metropolitana

di **Giuseppe Guida**

Da bambino frequentavo spesso piazza Medaglie d'Oro al Vomero. Ci arrivavo provenendo dalla provincia. Per anni ho assistito, meravigliato, sospettoso ma incuriosito dalla grandeur cittadina, a quell'infinito ed enorme cantiere (che solo dopo ho capito essere della metropolitana) che campeggiava al centro della piazza. Dopo qualche decennio ritrovai poi il lavoro finito: il piccolo parco di piazza Medaglie d'Oro era ritornato a essere quello che era: uno spazio pubblico a servizio della città, fatto di verde vero, non fioriere e alberelli, tornato a essere frequentato normalmente dai cittadini. La metropolitana sta da un'altra parte, sta sotto, com'è normale che sia. Gli accessi sono simili a quelli ordinari di tutte le metropolitane d'Europa e del mondo. In quegli stessi anni, però, contestualmente alla strategia positiva delle "stazioni dell'arte", a Napoli si decise che non doveva essere più così. In gran parte delle nuove fermate lo scavo doveva diventare città, debordare fuori, lasciare dei segni, incidere il tessuto cittadino purchessia, in molti casi anche senza la necessità tecnica, funzionale e architettonica che ciò dovesse per forza avvenire. Questa posizione, definibile quasi ideologica, nonostante diversi successi, merita oggi una qualche riflessione, quantomeno un'osservazione non incantata ed estatica di quanto avvenuto. Perché gli inevitabili errori (come non di rado avviene e che però possono essere corretti) oggi incidono sulla pelle dei cittadini con aspetti a volte comici, ma che, più volte ancora, appesantiscono la già dura abitabilità della città. Al di là del valore architettonico della nuova piazza Municipio di Alvaro Siza, per esempio, chi si trova all'ingresso di Palazzo San Giacomo e volesse andare al porto, un percorso che fanno in migliaia ogni giorno, gli è interdetta la strada più naturale, e cioè scendere dritto verso la Stazione Marittima, ma è costretto in maniera innaturale ad andare o a sinistra verso via Medina o, quando saranno finiti i lavori, a destra verso piazza Trieste e Trento, e poi fare una gimcana per tornare nella piazza, perché quest'ultima è spezzata al centro da una strada a scorrimento veloce a doppio senso di marcia su quattro corsie, senza un sistema di attraversamento nella parte centrale. Ma quello che è una mera magagna progettuale, magari di difficile soluzione, almeno con le competenze di cui disponiamo (è giusto ricordare l'episodio del raggio di curvatura sbagliato verso via Marina che fu demolito e corretto dopo averlo addirittura realizzato), si trasforma in un disastro urbano a piazza Garibaldi e cioè nel più importante luogo snodo e nodo di interscambio del Sud d'Italia. Il progetto lascia quel groviglio della mobilità completamente irrisolto e condannerà per decenni l'intera area metropolitana ad affrontare ridicoli giri e ricerca di parcheggio per usufruire della stazione, e la città di Napoli a un perenne ingorgo di traffico. In questo caso ci si è

dimenticati dei parcheggi per la fermata rapida di chi accompagna i viaggiatori con l'auto, il cosettotto "kiss and ride", un accessorio fondamentale per la mobilità, presente in tutte le grandi stazioni e in tutti gli aeroporti. Questo grave errore rende perenne la sosta abusiva lungo tutta la buffer zone attorno alla stazione. Una sosta in molti casi necessaria e impossibile da contrastare, dalla zona Feltrinelli fino all'asse verso la statua di Garibaldi, dove tra l'altro l'assurdo giro previsto per tornare indietro sollecita molti automobilisti a fare una inversione a U vietata, per scappare verso casa. Per non parlare dei cantieri (fintamente) dimenticati che hanno tenuto e tengono in ostaggio da decenni parti di pregio della città, come la piazza del Museo Filangieri, trasformata in un'area-parcheggio degradata a uso di pochi privilegiati. In questi mesi, infine, è in fase di conclusione la nuova stazione di Chiaia che prevede, com'è corretto, degli ascensori che da piazza Santa Maria degli Angeli a Monte di Dio conducono alla stazione, il cui piano del ferro è collocato circa 100 metri più in basso (pari all'altezza del Duomo di Milano, andava dicendo all'inizio del cantiere un criticissimo Aldo Loris Rossi). Ebbene, invece di limitarsi a quello che serviva, e cioè i due ascensori, essendoci abbondanza di danaro, si decise di scavare vicino un enorme imbuto con una rampa elicoidale per chi decidesse di fare a piedi quei cento metri di dislivello. All'interno, il progetto curato da Uberto Siola, è ben calibrato e definisce uno spazio nitido e di qualità, espressione di geometrie che tendono a regolare l'invaso ipogeo. Ma quando il progetto è fuoriuscito su piazza Santa Maria degli Angeli, non ha potuto fare altro che distruggere la storica piazza, annullando il piano di campagna e gli alberi secolari preesistenti e proponendo un manufatto a ziqqurat, con una cupoletta di plexiglass al centro, sbilanciato rispetto a tutto quello che c'è intorno. E intorno c'è la facciata della chiesa basilicale di Santa Maria degli Angeli (già interessata da fenomeni di dissesto strutturale connessi, pare, proprio con l'abnorme cantiere), il palazzo ottocentesco sede dalla municipalità e una dignitosa architettura scolastica del Ventennio addossata alla quale è stato piazzato il torrino degli ascensori. In sintesi, la piazza non c'è più, sul modello dello sturcio, sempre opera della metropolitana, nella piazzetta di Montecalvario e al contrario di quanto accaduto, ad esempio, a piazza Vanvitelli o a piazza Medaglie d'Oro. La piazza di Monte di Dio è stata sostituita da muri, gradinate e crasse fioriere dove saranno allocati gli alberi che dovrebbero sostituire quelli secolari segati all'inizio del cantiere. Il cupolino in plexiglass servirebbe, nelle intenzioni dei progettisti a condurre la luce solare al piano del ferro. Un'idea poetica, per ottenere la quale però, si è sacrificato un ulteriore pezzo dei già sottodimensionati standard di spazio pubblico a disposizione dei cittadini. Si tratta della tipica casistica dove l'errore è evidente e reclama una soluzione, non il fare spallucce. Ci sono i tempi, i modi e i soldi per tentare di rimediare. Demolendo, limando, aggiustando e chiedendo scusa per tempistiche che, anche se tendenti alla conclusione, sono andate molto oltre la decenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova gara e i disagi per i malati di diabete

Guglielmo Allodi - Napoli

Sono diabetico, insulinodipendente da 25 anni. Sin dal primo momento mi sono affidato alla Diabetologia del Secondo policlinico e ho sempre trovato accoglienza, condivisione e indicazioni sanitarie e tecniche di grande utilità. Ritengo che nella nostra sanità pubblica vi sono straordinarie qualità professionali e livelli di ricerca di grande valore. Da qualche anno, così come mi è stato consigliato, uso il sensore per la rilevazione della glicemia, trovando giovamento rispetto all'uso degli strumenti più datati. Praticamente, così come migliaia di utenti campani, ogni quattordici giorni applico un piccolo apparecchio, grande quanto una moneta da un euro, su un braccio e attraverso un minuscolo ago posso avere il controllo permanente, 24 ore su 24, della glicemia. Un fatto importantissimo perché consente, tra l'altro, di poter avere un uso più controllato dell'insulina, evitando iper o ipo-glicemie. Insomma un passo in avanti della ricerca per una patologia, ancora, non guaribile. Con l'uso di questo apparecchio ogni diabetico evita di doversi pungere le dita per cinque volte al giorno, almeno. Ora, invece, ci troviamo nella condizione di dover tornare al passato. È stata fatta una nuova gara d'appalto per la fornitura dei sensori e l'ha vinta una azienda che ha presentato un fortissimo ribasso, tanto da far emergere subito dubbi tra i diabetologi. Dubbi giusti, poiché i nuovi sensori funzionano male o non funzionano affatto, mettendo a repentaglio la salute degli utenti. La situazione è tale che i centri di distribuzione, di solito le farmacie dei distretti sanitari, non stanno procedendo alla consegna di quanto scritto nel piano terapeutico. La comunità scientifica campana è, giustamente, in grande allarme, perché si corre il rischio di ingenerare turbamento e paura tra migliaia di pazienti. Insomma altro che civiltà e cambiamento siamo alla sottomissione dei diritti dei malati alle più bieche regole di mercato. La salute non è merce e non può essere barattata per un pugno di euro.

Alcune domande sul porto di Napoli

Leonardo Sestopassi - Napoli

Alcune domande sul porto di Napoli: 1) È prevista la sua elettrificazione, che dimezzerebbe l'inquinamento atmosferico in città? 2) Come mai non è stata concessa l'autorizzazione a collegarlo con piazza Municipio attraverso un sottopassaggio senza dover necessariamente prendere la metropolitana? 3) La fermata dell'autobus che conduce agli imbarchi dei traghetti sarà valorizzata e resa ben visibile con apposita segnaletica? 4) Il progetto siglato qualche anno fa di trasferire alcuni dipartimenti dell'ateneo "Parthenope" nei magazzini lì dismessi a che punto è? 5) Una volta terminati i lavori di riqualificazione del molo Beverello, avremo fontanine ben dislocate, bagni pubblici, e un sistema di cartellonistica informativa di orari corse e varchi di imbarco? 6) La disposizione dei taxi sarà ottimizzata? 7) Notizie del Museo dell'Immigrazione?