

Istituti tecnici superiori, 4 punti deboli

**Silvia
Costa**

EUROPARLAMENTARE PD
PRESIDENTE
COMMISSIONE CULTURA
E ISTRUZIONE



Ha ragione Romano Prodi. Dobbiamo moltiplicare almeno per 20 le risorse per gli 83 Istituti tecnici superiori (ITS), naturalmente valutandone le performance, poiché sono la prima risposta strutturata che l'Italia si è data per formare competenze tecniche specialistiche in ambito di istruzione terziaria. Gli ITS sono stati avviati nel 2010, come evoluzione dei Poli IFTS (Istruzione e formazione tecnica superiore) sulla base di un accordo Stato/Regioni, fatto proprio con il suo Governo, cui partecipai convintamente come coordinatore degli assessori regionali alla istruzione e formazione.

Molti di quei Poli sono stati trasformati in Fondazioni di partecipazione tra Istituti tecnici, Università, enti di ricerca, Enti di formazione e Imprese, gli attuali ITS, in sei aree tecnologiche strategiche. Si tratta di una risposta importante e innovativa a quattro sfide e punti di debolezza del sistema italiano educativo e produttivo in ambito europeo.

Primo: la mancanza di una offerta di istruzione superiore tecnica accanto a quella fornita dall'Università non solo spiega perché la percentuale di laureati o con titoli equipollenti in Italia sia del 23,4% contro il 37,9 % della media europea ma è anche una delle ragioni culturali (richiamate da Prodi) per cui le famiglie non incoraggiano i figli a scegliere gli istituti tecnici e professionali, considerati di serie B anche perché non collegati ad una verticalizzazione coerente successiva.

Secondo: il mismatch tra competenze e skills richiesti dal mercato del lavoro e quelle offerte dai curricula scolastici e universitari.

Terzo: la progressiva separazione che si è avuta in Italia tra i processi di istruzione e formativi dalla cultura del lavoro e dell'imprenditorialità, per fortuna oggi ripresa e rilanciata dalla Buona Scuola con l'alternanza scuola/lavoro in TUTTI gli ordini di scuola superiore, compresi i licei, avviando così un "modello italiano" tra quelli della *dual*

education presenti in Europa. Ma in questo senso va anche la riforma dell'apprendistato, che però deve puntare anche all'apprendistato in alta formazione (che in Italia abbiamo solo sperimentato) collegandolo agli ITS.

Quarto: gli ITS attualmente non riescono a incrementare i loro corsi per le inadeguate risorse (tra MIUR, Regioni, Fondo sociale europeo) e la poca pubblicità istituzionale, ma anche la ancora inadeguata promozione presso le imprese.

Venerdì scorso, a Gaeta mi ha molto confortato vedere il grande impegno e investimenti che compagnie di navigazione come la D'Amico e altre 11 imprese hanno realizzato nell'ambito della Fondazione ITS Caboto per la formazione di ufficiali di coperta e di macchina di cui c'è una grande domanda in Italia e in Europa. Ma è inspiegabile che la Regione Lazio non abbia rifinanziato i corsi per la gestione dei porti turistici proprio all'indomani del varo della riforma della portualità italiana e della nuova attenzione del Governo alla nautica e alla nostra cantieristica messa in ginocchio in questi anni dalla crisi, dalla concorrenza extraeuropea e da scelte penalizzanti soprattutto per quella piccola/media nella nautica da diporto.

Dobbiamo anche rilanciare questa nuova offerta di alta formazione in ambito europeo e confrontarla con altre esperienze anche per consentire la partecipazione degli studenti ITS a Erasmus e in particolare ad Erasmus placement, che consente di svolgere tirocini ed esperienze lavorative presso imprese europee. Ma anche per dare vita a progetti europei in partenariati interessanti sia per loro che per le istituzioni educative e le imprese coinvolte. Infine, essendo queste qualifiche inserite nel sistema EQF (ovvero il quadro europeo delle qualifiche professionali certificate) vanno superati gli ostacoli che ancora ci sono in alcuni ambiti alla circolazione di queste esperienze. Ad esempio l'attuale limitazione imposta agli allievi italiani di poter effettuare i tirocini formativi obbligatori (nel caso della nautica l'imbarco) anche in compagnie (anche italiane) di bandiera europea, cosa che è invece consentito ai loro colleghi di altri Stati membri. Su questo è in corso una vertenza tra MIUR e Ministero dei Trasporti come anche sull'unico esame finale che deve essere previsto (come stabilisce la "Buona scuola") alla fine dei corsi di ufficiale e non l'attuale doppio esame presso gli ITS e presso le Capitanerie di porto, considerando anche che queste collaborano attivamente ai percorsi formativi.