



Caro carburanti e scuola, «La mobilità non diventi una tassa implicita sul lavoro. Serve una politica economica pubblica per tutelare il personale fuorisede»

Descrizione

Comunicato stampa

Il Coordinamento Nazionale Docenti della disciplina dei Diritti Umani esprime forte preoccupazione per l'aumento dei prezzi dei carburanti e per le ricadute che tale dinamica determina sul personale scolastico, in particolare su docenti e lavoratori ATA fuorisede, pendolari, precari o assegnati a sedi distanti dalla propria residenza.

La questione non può essere confinata alla dimensione contingente del caro-benzina. Essa investe direttamente la politica economica pubblica, la tutela del salario reale, l'efficienza allocativa del lavoro pubblico e la capacità dello Stato di garantire uniformemente il diritto all'istruzione sull'intero territorio nazionale.

Per migliaia di lavoratori della scuola il carburante non costituisce un consumo discrezionale, ma un costo sostanzialmente incompressibile per l'accesso al lavoro. Nelle aree interne, montane, periferiche e scarsamente servite dal trasporto pubblico, la domanda di mobilità casa-lavoro presenta infatti una ridotta elasticità rispetto al prezzo: anche quando benzina e gasolio aumentano, il dipendente non può ridurre proporzionalmente gli spostamenti. Deve raggiungere comunque la sede di servizio e assorbire sul proprio bilancio familiare lo shock energetico.

Si determina così una progressiva divaricazione tra retribuzione nominale e reddito reale disponibile. Una quota crescente dello stipendio viene assorbita da una spesa indispensabile per rendere possibile la prestazione lavorativa. Per il personale maggiormente esposto, pertanto, gli incrementi retributivi nominali possono essere parzialmente neutralizzati dall'aumento dei costi di trasporto, con una perdita di potere d'acquisto che la sola dinamica contrattuale non è sufficiente a rappresentare.

Il CNDDU ritiene che si stia consolidando un vero cuneo di mobilità territoriale. A parità di qualifica, anzianità e trattamento economico, il lavoratore assegnato a decine di chilometri dalla propria abitazione dispone di un reddito effettivo inferiore rispetto al collega che presta servizio vicino alla propria residenza. La distanza geografica finisce, quindi, per assumere la natura di una variabile

economica che modifica il valore reale della retribuzione e introduce una disuguaglianza sostanziale all'interno dello stesso comparto.

L'effetto è ancora più grave per il personale fuorisede, per il quale la mobilità territoriale è spesso conseguenza dei meccanismi di reclutamento, delle graduatorie, delle disponibilità delle sedi e delle procedure di assegnazione. Al costo del carburante possono aggiungersi affitti, utenze, pedaggi e spese per i rientri periodici. Ne deriva uno shock distributivo fortemente asimmetrico e tendenzialmente regressivo, poiché il medesimo incremento dei costi incide in misura proporzionalmente maggiore sulle retribuzioni più basse, sui lavoratori all'inizio della carriera e sul personale precario.

È precisamente in presenza di tali asimmetrie che la politica economica pubblica è chiamata a intervenire. Il mercato trasferisce lo shock energetico sul lavoratore senza considerare la funzione pubblica della mobilità necessaria a garantire il servizio scolastico. Lo Stato, invece, deve valutarne gli effetti distributivi, territoriali e allocativi e correggere quelle distorsioni che rischiano di compromettere non soltanto il reddito individuale, ma l'efficienza complessiva del sistema.

Se il costo necessario per accettare o mantenere un incarico in una sede distante cresce oltre una soglia economicamente sostenibile, diminuisce infatti la convenienza netta di quella posizione lavorativa. Possono aumentare rinunce agli incarichi, turnover e difficoltà di reclutamento nelle sedi periferiche. Il rincaro energetico si trasforma così in una distorsione dell'offerta territoriale di lavoro, producendo costi indiretti per l'amministrazione e rischiando di accentuare il divario tra scuole facilmente accessibili e istituzioni scolastiche collocate nelle aree più fragili del Paese.

In questo quadro, le misure compensative non devono essere considerate strumenti assistenziali né semplici bonus emergenziali. Costituiscono, se adeguatamente progettate, strumenti di politica economica finalizzati a correggere un'esternalizzazione di costo. Una parte dell'onere necessario a garantire la presenza dello Stato nei territori viene oggi sostenuta privatamente dai lavoratori chiamati a raggiungere quelle sedi. È necessario impedire che tale trasferimento diventi strutturale.

Il CNDDU ritiene pertanto urgente definire una compensazione specifica per la mobilità professionale del personale scolastico, con particolare tutela per i fuorisede, parametrata alla distanza effettiva dalla residenza, alla frequenza degli spostamenti, all'accessibilità della sede mediante trasporto pubblico e all'incidenza dei costi di mobilità sul reddito da lavoro.

La politica pubblica dovrebbe inoltre prevedere un meccanismo di salvaguardia collegato all'andamento ufficiale dei prezzi energetici, affinché la compensazione possa rafforzarsi nelle fasi di maggiore tensione. Si configurerebbe in questo modo uno stabilizzatore automatico settoriale, capace di attenuare la trasmissione degli shock energetici sul salario reale senza ricorrere ogni volta a interventi emergenziali.

Una misura selettiva avrebbe, inoltre, maggiore razionalità sotto il profilo della finanza pubblica rispetto a trasferimenti generalizzati. L'obiettivo non dovrebbe essere quello di compensare indistintamente tutti i consumi di carburante, bensì di concentrare le risorse dove il costo della mobilità costituisce un effettivo vincolo all'accesso e alla permanenza nel lavoro. La tutela del personale fuorisede risponderebbe così contemporaneamente a criteri di equità distributiva, efficienza della spesa pubblica e continuità territoriale del servizio.

Occorre anche interrogarsi sulla politica fiscale. Una quota documentata delle spese di mobilità sostenute dal personale scolastico costretto a lavorare lontano dalla residenza potrebbe trovare specifiche forme di riconoscimento fiscale, soprattutto quando non esistano alternative realistiche di trasporto pubblico. In tale prospettiva, fiscalità e politica salariale dovrebbero concorrere alla tutela del reddito disponibile, evitando che il costo per raggiungere il luogo di lavoro vanifichi parte degli interventi destinati al recupero del potere d'acquisto.

Il problema assume, infine, una chiara dimensione macroeconomica e istituzionale. Una politica dei redditi che consideri soltanto la retribuzione nominale e ignori l'incremento dei costi incompressibili connessi alla prestazione lavorativa rischia di sottostimare la perdita effettiva di benessere economico delle famiglie. Analogamente, una politica scolastica che richieda elevata mobilità territoriale senza considerarne la sostenibilità economica rischia di produrre inefficienze proprio nei territori nei quali la presenza stabile del personale è più difficile da assicurare.

Il CNDDU chiede pertanto al Governo, al Ministero dell'Istruzione e del Merito, al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alle Regioni l'apertura urgente di un confronto per costruire una risposta strutturale, selettiva e finanziariamente sostenibile.

Non si tratta di rivendicare un privilegio di categoria. Si tratta di riconoscere un principio elementare di politica economica pubblica: quando un costo privato necessario alla produzione di un servizio pubblico assume dimensioni tali da alterare il reddito reale dei lavoratori, modificare gli incentivi all'offerta di lavoro e produrre squilibri territoriali, quel costo cessa di essere esclusivamente una questione individuale e diventa un problema di interesse pubblico.

La scuola deve poter contare sulla disponibilità del proprio personale in ogni territorio della Repubblica. Ma non è sostenibile chiedere mobilità geografica ai lavoratori e lasciare che il rischio economico di quella mobilità venga integralmente assorbito dalle loro famiglie.

Tutela del salario reale, compensazione dei costi di mobilità ed equilibrio territoriale del servizio scolastico devono diventare parti della stessa politica pubblica. Perché la distanza dalla scuola non può trasformarsi in una penalizzazione salariale e il prezzo del carburante non può diventare una tassa implicita sul diritto al lavoro.

Prof. Romano Pesavento

Presidente CNDDU