

Dove l'Autorità Antitrust non sembra essere ancora arrivata: il mercato delle scuole-guida

LA TASSA PRIVATA SUGLI ESAMI PER LA PATENTE

di PIETRO ICHINO

Inedito - 31 marzo 2001

Giorgio ha compiuto diciott'anni e non vede l'ora di avere la patente. Si informa presso diverse scuole-guida milanesi, dove invariabilmente apprende che, oltre al prezzo delle lezioni pratiche, intorno a cinquantamila lire l'una, deve pagarne altre settecentomila per l'iscrizione e le pratiche burocratiche necessarie per ottenere il permesso provvisorio, più duecentoottantamila per poter sostenere la prova teorica e quella pratica come iscritto alla scuola. In tutto, si arriva quasi al milione e mezzo. Giorgio decide dunque di sbrigare per conto suo le pratiche burocratiche e sostenere l'esame da "privatista", limitandosi a chiedere a una scuola le lezioni pratiche di guida.

Si reca dunque agli uffici della Motorizzazione Civile, perdendo due mattinate (gli sportelli sono chiusi al pomeriggio: perché?). Qui fa una prima coda per ottenere l'elenco dei documenti che occorrono, una seconda coda per presentarli, mentre gli incaricati delle scuole-guida hanno una corsia preferenziale e sbrigano i loro pacchetti di pratiche in un batter d'occhio. Ma Giorgio non si scoraggia: due mezze giornate di ordinaria burocrazia valgono bene il risparmio di un milione. Senonché le sorprese incominciano quando, insieme al permesso provvisorio di guida, gli viene consegnato un "avviso per i candidati privatisti" dove lo si avverte che egli potrà, sì, esercitarsi su di una vettura normale, sotto il controllo di un accompagnatore patentato, ma non potrà sostenere l'esame se non su di una vettura munita dei doppi comandi per il freno e la frizione, con un istruttore appositamente abilitato dalla provincia o dal ministero dei trasporti.

Giorgio torna dunque a informarsi presso diverse scuole-guida sulla possibilità di essere accompagnato all'esame da un istruttore, con una vettura munita dei doppi comandi; ma gli viene invariabilmente risposto che per ottenere questo occorre comunque pagare la tassa di iscrizione di settecentomila lire, più centotrenta per la prova teorica, più centocinquanta per l'accompagnamento alla prova pratica. Di fatto, non è possibile sostenere l'esame senza pagare a una scuola-guida – in aggiunta al prezzo delle lezioni - la gabella di circa un milione, priva di qualsiasi giustificazione sul piano economico. E così il nostro povero diciottenne è costretto a capitolare: oltre al danno delle due mezze giornate perse alla Motorizzazione Civile, deve subire la beffa del pagamento di un milione e mezzo per ciò che ne vale soltanto un terzo.

Tutti gli aspiranti alla patente come Giorgio gradirebbero dalle autorità competenti una risposta precisa a due domande. La prima è per il ministro dei trasporti: se il principiante può esercitarsi su di una vettura normale e con l'assistenza di un accompagnatore non abilitato come istruttore, perché mai in questo stesso modo egli non può sostenere anche l'esame? In altre parole, se la nuova norma che lo vieta non è stata emanata per compiacere la *lobby* delle scuole-guida, qual è la sua ragion d'essere? La seconda domanda è per l'Autorità garante della concorrenza e del mercato: come si spiega l'esorbitante balzello che tutte queste scuole inflessibilmente esigono, in aggiunta al prezzo delle lezioni, se non con un ferreo quanto illecito accordo monopolistico tra di esse? Che cosa aspetta l'Autorità per intervenire?