

# Parere sulla vessatorietà delle clausole contenute nei contratti di scuola guida

## I contratti fra le Autoscuole e l'utenza

In questa sede si prendono in considerazione le “attività di educazione stradale, di istruzione e formazione dei conducenti di veicoli a motore” e, dunque, in primo luogo quelle volte al conseguimento di una patente di guida; sono invece escluse quelle relative allo svolgimento delle “pratiche necessarie per il conseguimento dell'idoneità alla guida e per il rilascio delle patenti”, che pure sono solitamente svolte dalle Autoscuole, ma pongono problemi differenti dalle prime e sono regolate da diverse discipline. La definizione di un contratto-tipo per la disciplina della composita serie di prestazioni indirizzate al conseguimento di una patente di guida – di qualsiasi categoria – esige la preliminare considerazione di alcuni dati normativi.

### 1. Il Codice del consumo e la disciplina speciale dell'attività delle Autoscuole

Perché il contratto-tipo di scuola guida sia condiviso dalle associazioni rappresentative dei consumatori e delle categorie professionali interessate e raggiunga lo scopo di prevenire e limitare le possibili controversie tra l'utenza e gli operatori professionali è necessario assumere come guida e punto di riferimento imprescindibile le disposizioni generali del Codice del consumo sui contratti fra operatori professionali e consumatori.

Si deve muovere dalle norme ove si stabilisce che:

- devono considerarsi vessatorie le clausole che danno luogo a uno squilibrio significativo fra le posizioni giuridiche delle parti (art. 33);
- per operare la relativa valutazione, occorre guardare alla situazione d'insieme nella quale si inserisce il singolo rapporto e, innanzitutto, alla natura del bene o del servizio oggetto del contratto, alle circostanze esistenti al momento della sua conclusione e, quindi, alla complessiva operazione negoziale (art. 34).

Nel caso dei rapporti negoziali tra le Autoscuole e gli utenti, poiché si tratta di un settore che presenta aspetti di rilievo anche pubblicistico ed è oggetto di una dettagliata disciplina speciale, è indispensabile avere presente come la legge e le disposizioni regolamentari configurano i caratteri delle posizioni giuridiche delle parti. Primaria importanza hanno il Codice della strada e il decreto ministeriale 17 maggio 1995, n. 317, *Regolamento recante la disciplina dell'attività delle Autoscuole*, emanato dal Ministero dei Trasporti. A queste fonti si affiancano diversi decreti ministeriali e circolari applicative che contribuiscono a chiarirne i contenuti.

Le relazioni tra gli operatori e gli utenti volte al conseguimento delle patenti di guida si snodano secondo articolati processi che comprendono lezioni, esercitazioni ed esami, relativamente ai quali emerge e spicca il ruolo di supervisione e controllo che la legge affida alle autoscuole e ai suoi insegnanti e istruttori. A tal fine rilevano le seguenti disposizioni.

- Ai sensi dell'art. 121 del Codice stradale, la patente di guida si consegue superando una prova di “verifica delle capacità e dei comportamenti” e una prova di “controllo delle cognizioni”. Gli esami sono effettuati da dipendenti della Direzione Generale della MCTC (Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione), secondo direttive, modalità e programmi stabiliti con decreto del Ministro dei Trasporti sulla base delle direttive della Comunità Europea. Le prove d'esame sono pubbliche e si svolgono secondo cadenze predeterminate<sup>1</sup>; a partire dal 1° gennaio 1995, la prova pratica di guida, con esclusione di quella per il conseguimento di patente di categoria A, va in ogni caso effettuata su veicoli muniti di doppi comandi. Quest'ultima disposizione evidentemente comporta che, seppure la fase dell'addestramento alla guida possa

---

<sup>1</sup> Le prove non possono essere sostenute prima che sia trascorso un mese dalla data del rilascio dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida; tra una prova d'esame sostenuta con esito sfavorevole e una successiva prova deve trascorrere almeno un mese.

essere svolta senza il necessario ricorso a un'Autoscuola, nella pratica, almeno in questa fase finale, tutti (o quasi) i candidati vi si debbano necessariamente rivolgere oppure debbano noleggiare un'autovettura con questi requisiti<sup>2</sup>.

- Il regolamento 317/1995 prevede che le Autoscuole possano impartire diversi tipi di corso di insegnamento, che sono detti "normali" e "speciali": i primi sono volti al conseguimento delle patenti di guida di categoria A, B, C, D, E, A speciale, B speciale, C speciale, D speciale; i secondi sono diretti sia a chi è già in possesso di una patente e vuole conseguire una seconda di diversa categoria, sia ai candidati che non abbiano conseguito l'idoneità in una prova d'esame o che siano stati respinti alla seconda prova definitiva o all'esame di revisione della patente. In seguito all'introduzione della patente a punti le autoscuole svolgono altresì i corsi per il recupero dei punti<sup>3</sup>.

- Il regolamento 317/1995 disciplina altresì le modalità di svolgimento dei corsi e prevede che le lezioni teoriche siano di almeno un'ora ciascuna, mentre le esercitazioni pratiche devono essere di almeno 30 minuti ciascuna<sup>4</sup>.

Sulla durata l'art. 12 prescrive che il numero delle lezioni teoriche non sia inferiore a un minimo stabilito per ognuno dei corsi indicati al punto precedente, mentre con riferimento alla determinazione del numero e delle ore delle lezioni di guida statuisce che «sono lasciate al giudizio dell'istruttore e del titolare dell'autoscuola i quali prima della presentazione all'esame devono dichiarare che l'allievo ha raggiunto un'abilità alla guida sufficiente per sostenere l'esame».

- L'Insegnante per l'esame di teoria e l'Istruttore per l'esame di guida sono investiti dal regolamento 317/1995 della funzione di valutare l'ammissibilità dei singoli candidati alle relative prove e sono tenuti a esprimere un giudizio che deve essere annotato sulle apposite schede; queste fanno parte di una complessa

---

<sup>2</sup> Sulle auto con doppi comandi e sul loro impiego è intervenuta una circolare del Ministero dei Trasporti, datata 28 luglio 2005 (Prot. MOT3/3395/M310), che così ha stabilito: «detti veicoli possono essere presi in locazione esclusivamente il giorno degli esami. Non possono, viceversa, essere presi in locazione prima di tale giorno e utilizzati per eventuali esercitazioni di guida perché, in tal caso, si configurerebbe un'ipotesi di esercizio abusivo di attività di autoscuola, attività per la quale, com'è noto, occorre specifica autorizzazione da parte della Provincia; si ribadisce pertanto che le imprese di autonoleggio che locano veicoli muniti di doppi comandi a candidati al conseguimento della patente di guida non possono in alcun caso effettuare esercitazioni o prove di guida, su detti veicoli, prima dello svolgimento della prova d'esame». Su questa circolare è intervenuta una segnalazione dell'Autorità Antitrust (decisione 14 giugno 2006, invio 19 giugno 2006, bollettino n. 22/2006). Ha ritenuto l'Autorità che la previsione del divieto di utilizzare autovetture con doppi comandi ai fini dell'esercitazione alla guida si pone «in aperta contraddizione con la ratio della disposizione contenuta nel Codice della strada» e, d'altro canto, «non appare conforme ai principi in materia di libera concorrenza» in quanto «stabilisce di fatto un ingiustificato vantaggio a favore delle autoscuole anche ai fini della mera esercitazione alla guida dei candidati privatisti, escludendo l'accesso a tale mercato da parte delle imprese di autonoleggio». Motiva l'Autorità che «l'attività in questione non appare propriamente riconducibile a quella tipica delle autoscuole, in quanto non viene offerto contestualmente alcun servizio di tipo teorico-didattico e di disbrigo delle pratiche amministrative inerenti al rilascio delle patenti, consistendo tale attività semplicemente nel noleggio dell'autovettura dotata di doppi comandi e nella prestazione di servizi professionali da parte di un istruttore qualificato»; il parere conclude che sarebbe «preferibile adottare una diversa impostazione, secondo la quale sia possibile offrire il servizio di autonoleggio anche nella fase antecedente all'esame di guida, per ampliare le possibilità di scelta degli aspiranti patentati, anche ai fini di un contenimento della spesa da parte degli stessi». Non è stato possibile accertare quali determinazioni siano state assunte dalla Pubblica Amministrazione a seguito di questo intervento dell'Autorità, né se esse si siano tradotte in una nuova circolare o in un nuovo testo regolamentare. Tuttavia, nelle pagine web facenti capo al Ministero dei Trasporti, Dipartimento Trasporti Terrestri e Trasporto Intermodale, Direzione Generale Territoriale del Nord Est, sono pubblicate nuove linee guida nelle quali così si legge (cfr. [www.sicurezzastrada.it/documentazione/patente\\_guida/esami\\_categoria\\_abcd.html](http://www.sicurezzastrada.it/documentazione/patente_guida/esami_categoria_abcd.html)): «Ai sensi dell'art. 121, comma 9 del codice stradale, l'autoveicolo per la prova pratica di guida deve essere munito dei doppi comandi per il pedale del freno e della frizione (è vietata l'installazione dei doppi comandi su autoveicoli a uso privato). L'autoveicolo può essere messo a disposizione da un'Autoscuola autorizzata dalla Provincia di Venezia, oppure da una Società di locazione autoveicoli senza conducente. [...] L'accompagnatore per l'esame di guida dovrà essere in possesso di idonea patente di guida in corso di validità e rispettivamente, a seconda che il veicolo sia messo a disposizione da Autoscuola o da Società di locazione: del tesserino rilasciato dalla Provincia di Venezia per svolgere le funzioni di istruttore di guida; oppure dell'attestato di abilitazione per svolgere le funzioni di istruttore di guida». Dall'ultima frase, che esige l'assistenza di un accompagnatore qualificato, sembra potersi dedurre che la Pubblica Amministrazione è nuovamente intervenuta sulla materia.

<sup>3</sup> La patente a punti è stata introdotta dal d.lgs. 15 gennaio 2002, n. 9. Su questa materia sono intervenuti diversi atti del Ministero dei Trasporti: il decreto del 29 luglio 2003, che stabilisce le modalità di svolgimento dei corsi (qualità dei locali, insegnanti, durata complessiva, ritmi di svolgimento, numero massimo dei componenti la "classe", programmi, registri, obblighi di frequenza, attestazioni finali e altro), e diverse circolari, l'ultima delle quali, oggi vigente, è la circolare Prot. MOT3/4984/M350PaP del 16 dicembre 2003.

<sup>4</sup> L'art. 12 stabilisce che i corsi normali consistano in «almeno 20 ore di lezioni di teoria per la preparazione di candidati al conseguimento della patente di guida», sia per veicoli della categoria A e A speciale; sia B e B speciale; sia C, D, E, C speciale, D speciale. Invece i corsi speciali devono consistere in almeno 5 ore di lezioni di teoria per la preparazione di candidati al conseguimento della patente di guida di ogni categoria e almeno 10 ore per il conseguimento del certificato di abilitazione professionale (CAP).

documentazione a cui sono tenute tutte le Autoscuole e che comprende anche il registro di iscrizione, il registro delle lezioni teoriche, il libro giornale per il rilascio di ricevute<sup>5</sup>.

Come emerge dalle disposizioni testé richiamate, nel rapporto tra l'Autoscuola e gli utenti del servizio, la situazione giuridica delle parti è sensibilmente squilibrata a favore della prima, la quale ha il potere – e allo stesso tempo il dovere – di valutare le capacità dei secondi al fine di assumere una serie di decisioni che influiscono sostanzialmente sull'oggetto delle reciproche prestazioni. Beninteso,

si tratta di uno squilibrio che è motivato da esigenze di sicurezza e discende dalla natura del servizio svolto, giacché l'insegnamento – correlato com'è all'esercizio della valutazione e della selezione – ha, per il suo stesso carattere, una rilevante componente di autorità, che inevitabilmente pone il docente in una posizione di supremazia rispetto al discente. Questa si manifesta, con particolare evidenza, laddove sono commessi in via esclusiva all'Autoscuola i compiti, già menzionati, di

- stabilire il numero e le ore delle esercitazioni di guida;
- ammettere o no il candidato al sostenimento della prova d'esame di teoria;
- ammettere o no il candidato al sostenimento della prova d'esame di guida.

Gli effetti che queste disposizioni hanno sul contratto possono tradursi, in pratica, nel deferire la determinazione

del suo oggetto e delle reciproche obbligazioni delle parti alle operazioni di valutazione che saranno successivamente e progressivamente svolte dagli Insegnanti e dagli Istruttori. Questa considerazione suggerisce l'opportunità che i moduli predisposti dalle Autoscuole siano confezionati in modo da osservare la massima trasparenza nell'indicazione di tutti i costi del servizio (compresi gli oneri relativi al rilascio dei necessari documenti) e che, per evitare eventuali ricadute negative sulla medesima validità del contratto, salvo ipotesi particolari, prevedano che all'atto della conclusione del contratto venga indicato almeno il numero minimo delle ore delle esercitazioni di guida.

Del resto, questa sembra essere la prassi seguita dalla gran parte degli operatori, che tendono a offrire pacchetti formativi differenziati e standardizzati comprensivi anche dei servizi relativi al rilascio della necessaria documentazione, senza escludere la possibilità di negoziare un servizio personalizzato.

Una tale condotta commerciale deve essere apprezzata e, tuttavia, è notazione di carattere generale e vastamente condivisa dall'utenza che i momenti più frequentemente "critici", dal punto di vista sia economico sia giuridico, sono comunque quelli che riguardano la più precisa definizione del servizio, soprattutto con riferimento all'ammissione agli esami e all'acquisizione di ore supplementari per le esercitazioni teoriche e pratiche: qui è assolutamente necessario promuovere uno sforzo teso a far sì che il consumatore, all'atto della stipulazione del contratto, venga messo in condizione di avere tutte le necessarie informazioni e così programmare l'entità del suo prevedibile impegno verso l'Autoscuola.

Questa necessità è tanto più pregnante in considerazione della dispari posizione delle parti che può indurre il giudice, in caso di conflitto, a una più severa valutazione delle condizioni di svolgimento del servizio e di determinazione del corrispettivo, soprattutto ove questi elementi non siano individuati in modo chiaro e comprensibile<sup>6</sup>.

Pertanto, sembra senz'altro adeguato suggerire l'eliminazione delle voci relative a prestazioni di cui non sia nettamente indicata la natura, precisata la funzione e chiariti i contenuti positivi<sup>7</sup>; allo stesso tempo, è opportuno che l'Autoscuola preveda l'impegno di motivare gli eventuali giudizi di inammissibilità agli esami di teoria o di guida, accanto a quello di individuare consensualmente le misure necessarie per sortire successivamente un giudizio positivo.

## **2. L'esame dei moduli impiegati dalle Autoscuole**

I documenti raccolti dalla Camera di Commercio di Cuneo non sono molti (tre in tutto); le Autoscuole assumono di non fare uso di contratti prestampati. A questa prassi farebbe eccezione quella di alcune di predisporre e far compilare semplici moduli "di iscrizione"; a essi, secondo le dichiarazioni rilasciate in

---

<sup>5</sup> Il registro di iscrizione deve contenere la data di iscrizione, le generalità degli allievi, gli estremi delle autorizzazioni per esercitarsi alla guida, la data degli esami di teoria e di guida e il relativo esito; nel registro delle lezioni teoriche devono figurare il numero del registro di iscrizione e le generalità di ogni allievo che frequenta i corsi.

<sup>6</sup> L'art. 5 del Codice del consumo prescrive a carico degli operatori un obbligo generale di informazione, la cui osservanza è commisurata ai connotati generali dell'ambito nel quale si svolge la loro attività: «Le informazioni al consumatore, da chiunque provengano, devono essere adeguate alla tecnica di comunicazione impiegata ed espresse in modo chiaro e comprensibile, tenuto anche conto delle modalità di conclusione del contratto o delle caratteristiche del settore, tali da assicurare la consapevolezza del consumatore».

occasione dei diversi incontri con le organizzazioni di categoria, non dovrebbe essere attribuita alcuna valenza negoziale.

Come si vedrà, questa valutazione non è convincente.

I moduli – pur nell'esiguità del loro numero – evidenziano l'esistenza di una prassi commerciale uniforme, salvo per qualche particolare per lo più trascurabile. La loro struttura è particolare. Il "modulo di iscrizione" è diviso in due parti, graficamente separate in modo netto, relative l'una alle *dichiarazioni dell'Autoscuola* e la seconda a quelle del *Cliente*, ognuna delle quali si chiude con la sottoscrizione del soggetto interessato.

Il documento raccoglie due autonome e unilaterali dichiarazioni di volontà, di cui è opportuno richiamare brevemente i contenuti al fine di meglio intendere il significato dell'operazione negoziale oggetto di analisi e gli intendimenti perseguiti dagli operatori professionali.

L'Autoscuola dichiara:

- l'entità delle tariffe relative a una serie di voci, di cui è evidenziato anche il tempo del pagamento<sup>8</sup>. Nessun modulo illustra quali siano le prestazioni a cui l'Autoscuola si impegna con riferimento alla singola somma e, in tutti i casi, le quote non sembrano riferirsi a quanto concretamente pattuito con il singolo Cliente, ma alla propria generale offerta commerciale al pubblico;
- di assumere l'impegno di non alterare i propri prezzi per l'intera durata della validità del primo foglio rosa.

Il Cliente dichiara:

- di «essere a conoscenza e di accettare» una serie di prescrizioni dell'operatore: quelle relative alle quote dovute per il corso di teoria<sup>9</sup>, quelle riguardanti l'eventuale disdetta delle lezioni di guida<sup>10</sup>, quelle concernenti i poteri che la legge affida all'Autoscuola per l'ammissione agli esami di guida e di teoria<sup>11</sup>;
- di versare all'Autoscuola, contestualmente alla firma del modulo, la somma X quale quota di iscrizione ai corsi didattici;
- che, come è «contrattualmente convenuto tra le parti», la somma Y, relativa alla frequenza del corso di teoria, deve essere versata prima del relativo esame;
- che, «anche ove non usufruisca delle lezioni di teoria» o «non pervenga ad alcun esito», si impegna a versare non oltre la scadenza del foglio rosa «tutte le prestazioni addebitate»<sup>12</sup>.

Sembra a chi scrive che la qualificazione giuridica dei testi esaminati non lasci molti dubbi.

Per quanto riguarda i contenuti, le relazioni contrattuali si scandiscono in diverse fasi, la prima delle quali è avviata da una sorta di accordo-quadro, con il quale la Scuola si impegna verso il Cliente a offrire una serie di prestazioni a un prezzo predeterminato, per un periodo di tempo pari a quello di validità dell'autorizzazione per esercitarsi alla guida, che è di 6 mesi. Con questo atto, dunque, vengono definite le condizioni alle quali le Parti faranno riferimento per la definizione dei successivi accordi con i quali il Cliente acquisterà le prestazioni dell'Autoscuola. Queste, infatti, non sono tutte esattamente determinabili nel momento in cui il cliente decide di iscriversi all'Autoscuola. Lo sono quelle che si possono acquisire con l'iscrizione al corso di lezioni di teoria, i cui caratteri e contenuti sono per lo più predefiniti, così come lo è la controprestazione in danaro richiesta al Cliente: si pensi all'entità oraria del corso, ai tempi e ai luoghi di erogazione delle lezioni, al tipo e al numero delle esercitazioni, alla messa a disposizione di strumenti informatici, di test e altri materiali didattici e così via. Allo stesso modo le Parti possono accordarsi all'atto dell'iscrizione sull'acquisto di un pacchetto predefinito di esercitazioni pratiche e sul suo prezzo. Ma non è detto che la frequenza delle lezioni teoriche, così come lo svolgimento delle esercitazioni pratiche, siano

---

<sup>8</sup> Le voci a cui fanno riferimento i singoli moduli coincidono solo in parte. Tutti contengono quelle relative alla "quota di iscrizione ai corsi didattici", alla "quota di frequenza al corso teorico", all'importo dovuto per le singole lezioni di guida; alcuni fanno riferimento alla "quota esame di guida" e a ulteriori quote dovute per "ogni ulteriore esame teorico" e per la "preparazione teorica supplementare", o – come si è già segnalato – per "prestazioni didattiche diverse".

<sup>9</sup> I moduli precisano che le relative quote «non sono restituibili e sono dovute interamente anche nel caso in cui il candidato non usufruisca della frequenza», oppure «il foglio rosa giunga alla scadenza senza alcun esito». Alcuni stabiliscono, inoltre, che «l'ammissione all'esame di teoria è subordinata alla quota relativa», senza chiarirne il riferimento, mentre un modulo precisa che si tratta della «quota di frequenza».

<sup>10</sup> Nei moduli si legge che «l'eventuale disdetta della lezione di guida deve avvenire entro le 24 ore che la precedono (in caso contrario verrà addebitata)».

<sup>11</sup> I moduli subordinano l'ammissione agli esami al «parere insindacabile dell'insegnante di teoria e dell'istruttore di guida» e «al versamento della quota relativa»; un modulo riferisce questa condizione al solo esame di teoria e «al versamento della quota di frequenza».

<sup>12</sup> È consigliabile evitare espressioni come quella riportata fra virgolette nel testo che, a causa della sua genericità, non solo è priva di qualsiasi valenza giuridica ed è incapace di obbligare il Cliente, ma anche espone l'Autoscuola a una severa valutazione del complessivo oggetto contrattuale. Uno dei moduli contiene una clausola che, come questa, presenta aspetti che inducono a una valutazione di illiceità: quella che, in caso di inadempimento, riserva all'Autoscuola il diritto di trattenere la patente conseguita dal Cliente.

sufficienti a raggiungere l'obiettivo perseguito. Del resto, il conseguimento della patente non è l'oggetto dell'impegno delle Autoscuole che, come tutti i soggetti che svolgono un'attività di insegnamento, si impegnano a erogare prestazioni professionali idonee a far apprendere conoscenze e conseguire competenze ma non alla produzione di questo risultato. Dunque, le fasi successive all'accordo iniziale sono mutevoli perché dipendono da elementi ancora ignoti e da accertarsi in futuro, come la capacità di apprendimento del Cliente, l'ammissione alle prove d'esame e il loro superamento. Cosicché, anche ove l'Autoscuola prospetti, all'atto del primo accordo, un percorso tipico che conduca senza incidenti al conseguimento della patente nel periodo di validità del foglio rosa, non possono invece determinarsi altro che in tempi successivi sia il momento del sostenimento dell'esame di teoria e la sua eventuale replica, sia il numero delle lezioni di guida necessarie al singolo Cliente, sia il momento del sostenimento dell'esame di guida e, di nuovo, la sua eventuale reiterazione. Tutti momenti che potrebbero condurre, per l'una e l'altra Parte, a un sensibile mutamento delle relative prestazioni, la cui esatta determinazione richiede, ogni volta, un nuovo indispensabile accordo e la concorde manifestazione di volontà di entrambe.

Queste considerazioni conducono a un suggerimento ovvio che, del resto, è stato già anticipato dalle considerazioni svolte nella prima parte di questo parere: fare in modo che i documenti che l'Autoscuola mette a disposizione della clientela per descrivere la propria offerta commerciale contengano tutte le informazioni necessarie perché il Cliente conosca sia l'assetto normativo che ne regola l'attività, sia le condizioni di contratto che ne definiscono le prestazioni. A tal fine è opportuno che le Autoscuole predispongano le proprie Condizioni generali di contratto in un testo organico. Da un punto di vista giuridico, questa soluzione non si discosta da quella già praticata: dalle dichiarazioni di volontà che il modulo attribuisce al Cliente emerge con chiarezza, infatti, come gli impegni assunti debbano essere ricondotti alla predisposizione di condizioni di contratto interamente definite dall'Autoscuola per una serie indeterminata di futuri rapporti contrattuali. Insomma, la lettura dei moduli rivela che si è di fronte a una fattispecie riconducibile alle previsioni generali dell'art. 1341 c.c. Ne discende un naturale suggerimento: fare in modo che le condizioni praticate siano esposte ordinatamente e che sia resa certa la loro giuridica efficacia, rendendole conoscibili alla clientela per mezzo di adeguati strumenti. Le soluzioni relative alla loro pubblicità possono essere le più diverse: ad esempio, l'affissione in luogo visibile collocato nei locali della Scuola e/o, meglio, la stampa e l'allegazione al modulo.

### **3. Modulo di iscrizione e Condizioni generali di contratto**

Date le considerazioni fin qui sviluppate, la Camera di Commercio di Cuneo propone di regolare i rapporti fra Autoscuola e Cliente con i modelli del contratto-tipo riportato in questo volume come Condizioni generali di contratto e Contratto di iscrizione. I criteri adottati per la loro redazione sono semplicemente riassumibili: muovendo dalle esigenze di tutela che emergono dalle clausole presenti nei moduli a disposizione, che si sono volute accogliere per intero, confezionare un modello che tenga conto degli impegni che la gran parte delle Autoscuole comunque assume verso i propri allievi e mettere in evidenza la complessità del servizio svolto.

Ancora più sinteticamente: il criterio adottato nella definizione delle Condizioni generali di contratto è stato quello di valorizzare le migliori pratiche commerciali, traducendole in clausole contrattuali.

In quest'ottica si è accolta l'esigenza di impegnare il Cliente a:

- effettuare il pagamento delle prestazioni dell'Autoscuola secondo scadenze predefinite (cfr. art. 2 del contratto di iscrizione);
- pagare la quota dovuta per l'iscrizione all'Autoscuola e al corso di lezioni teoriche anche nell'eventualità in cui non ne usufruisca (cfr. art. 4 punto 4 delle Condizioni generali di contratto);
- riconoscere il diritto dell'Autoscuola di avvalersi della decadenza dal beneficio del termine prevista dall'art. 1186 c.c. nel caso in cui le scadenze pattuite non siano rispettate (cfr. art. 4 punto 6 delle Condizioni generali di contratto);
- riconoscere il diritto dell'Autoscuola ad avvalersi della disposizione dell'art. 1460 c.c. e sospendere il giudizio sull'idoneità, necessario per presentarsi alle prove d'esame, ove non sia stato pagato il saldo delle lezioni di teoria e delle esercitazioni pratiche (cfr. artt. 9 punti 2 e 3 delle Condizioni generali di contratto).

Per equilibrare le posizioni delle parti si è previsto un insieme di impegni dell'Autoscuola.

Si è tenuto conto, innanzitutto, della necessità di informare il Cliente, già nella fase delle trattative, della disciplina di legge e delle funzioni attribuite alle Autoscuole, per proseguire nello svolgimento del rapporto con alcuni ulteriori momenti di confronto fra le parti e di comune valutazione sull'acquisizione delle competenze necessarie per superare gli esami. L'obiettivo è quello di evitare che siano vissuti come una sopraffazione, e siano invece compresi e condivisi dal Cliente sia l'eventuale rinvio dell'esame di teoria per

completare le necessarie conoscenze, sia il protrarre le esercitazioni pratiche per acquisire più idonee capacità.

In particolare si è ritenuto di impegnare l'Autoscuola a:

- informare il Cliente sulle disposizioni di legge che regolano il conseguimento della patente di guida (art. 2 punto 1 delle Condizioni generali di contratto);
- definire all'atto dell'iscrizione il programma di insegnamento che, secondo la propria competenza ed esperienza professionale, appare il più appropriato alla particolare situazione del singolo (art. 2 punto 2 delle Condizioni generali di contratto);
- valutare, secondo scansioni temporali predefinite, i progressi del suo apprendimento e decidere assieme l'eventuale necessità di integrare il programma di esercitazioni definito all'atto dell'iscrizione (art.7 punto 4 delle Condizioni generali di contratto).