



UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE
FACOLTÀ DI ECONOMIA “GIORGIO FUÀ”

Corso di Laurea triennale in Economia e Commercio

**LE RESPONSABILITÀ DEL PRODUTTORE:
IL CASO DIESELGATE.**

**PRODUCER'S RESPONSIBILITIES:
THE DIESELGATE CASE.**

Relatore:

Prof. Pietro Maria Putti

Rapporto Finale di:

Lorenzo Galandrini

Anno Accademico 2018/2019

INDICE.

Introduzione	2
1. Dalle indagini allo scoppio del “Dieselgate”	4
1.1 Le conseguenze in America e in Europa	11
2. Il caso “Dieselgate”: applicazione della disciplina contenuta nel Codice del Consumo	14
2.1. La Class Actionposta in essere da “Altroconsumo”	14
2.2. La responsabilità del produttore: la pratica commerciale scorretta	23
Conclusioni	27
Bibliografia	29
Sitografia	30

INTRODUZIONE.

In data 23 ottobre 2005 è entrato in vigore il Codice del consumo. Si tratta del Decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 recante il riassetto della normativa volta a tutela del consumatore, che si compone di 146 articoli, ed è frutto del lavoro di una commissione istituita presso il Ministero dello Sviluppo economico, in forza della delega contenuta nell'art. 7 della legge 29 luglio 2003, n. 229.

Nell' Art. 1, titolo 1 riguardante le “Disposizioni generali e finalità” del Codice del consumo è scritto “il presente codice armonizza e riordina le normative concernenti i processi di' acquisto e consumo, al fine di assicurare un elevato livello di tutela dei consumatori e degli utenti”.

Da sempre il consumatore rappresenta la parte più debole quando si trova nella fase di svolgimento delle trattative in opposizione all'altra parte che vede i professionisti del settore. La maggiore conoscenza del prodotto che si intende vendere, sia per quanto riguarda le caratteristiche qualitative/quantitative che le norme vigenti riguardanti la commercializzazione, mette quindi l'imprenditore in una posizione di vantaggio nei confronti dell'acquirente.

Nel 2015 cominciò un'inchiesta che vide al centro del ciclone il gruppo Volkswagen. Nello svolgimento delle indagini emerse che, per far superare i test tradizionali di controllo sulle emissioni, la casa automobilistica aveva installato nella centralina un software chiamato Defeat Device capace di abbassare

notevolmente il quantitativo di emissioni di azoto in particolari condizioni di guida.

Nello primo capitolo verrà fatta una panoramica generale sul caso. Nella prima parte partiremo dalla scoperta del software alla dichiarazione di colpa da parte della stessa casa automobilistica. Nella parte finale analizzeremo le conseguenze dell'inchiesta, in particolare mettendo in evidenza le conseguenze immediate verificatesi in America e in Europa.

Nel secondo capitolo affronteremo il tema del Dieselgate inserendolo nel contesto del Codice del Consumo. Nella prima parte del secondo capitolo verrà affrontato il tema della class action analizzando la disciplina giuridica di tale azione avviata in Italia da Altroconsumo presso il Tribunale di Venezia.

Nella seconda parte affronteremo il tema della pratica commerciale scorretta posta in essere dal gruppo Volkswagen.

CAPITOLO 1. DALLE INDAGINI ALLO SCOPPIO DEL “DIESELGATE”.

In questo periodo ricorre molto spesso il tema dell’ecosostenibilità e dello sviluppo sostenibile, come conseguenza delle recenti problematiche ambientali quali, ad esempio, il surriscaldamento globale. Ciò ha portato molte industrie del settore automobilistico a rivolgere l’attenzione all’ impatto ambientale della produzione investendo risorse in ricerca e sviluppo al fine di rispettare le normative europee in tema di inquinamento, mantenendo comunque elevate le prestazioni. Molti sono stati i risultati positivi raggiunti fino ad ora, come ad esempio la scoperta di carburanti alternativi e delle sempre minori quantità di sostanze nocive emesse dalle auto moderne. Queste innovazioni non sono sempre seguite da vere e proprie verità. Di recente il gruppo Volkswagen si è reso colpevole di uno dei maggiori scandali che abbiano colpito il settore automobilistico, il “Dieselgate” o “Emissiongate”. La casa automobilistica di Wolfsburg, ed in seguito anche altre, vendettero automobili spacciandole per rispettose di elevati standard ambientali, quando in realtà veniva sfruttato un sistema volto a ridurre, come poi scopriremo solamente durante i test tradizionali, le emissioni di azoto.

Tutto cominciò nella primavera del 2014, quando l'International Council for Clean Transportation avvia

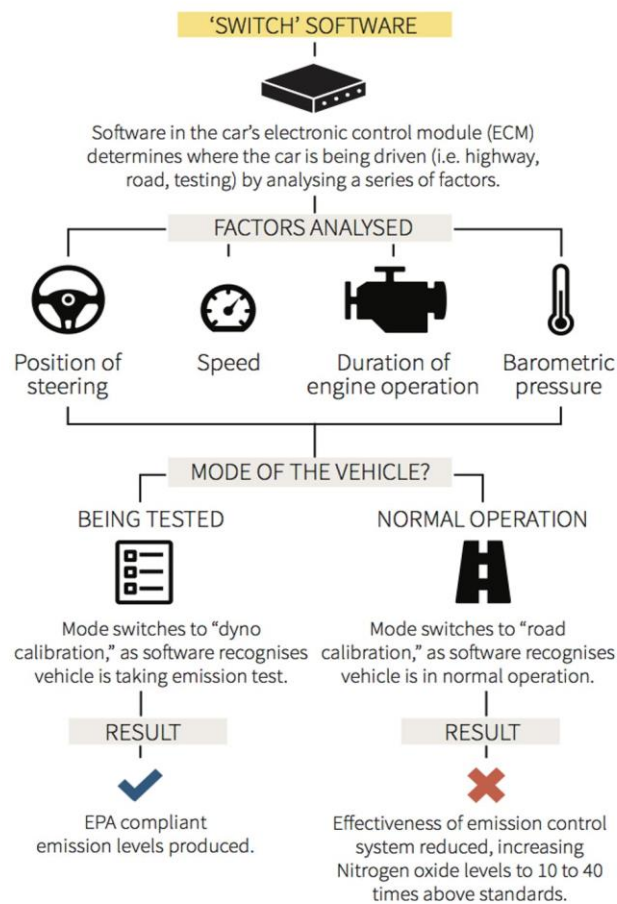
una ricerca per dimostrare come i veicoli Euro 6 siano più inquinanti rispetto a quelli in regola con gli standard americani. L' Icct è un'organizzazione

indipendente il cui fine è quello di effettuare analisi scientifiche, studi e consulenze agli enti competenti riguardo le tematiche relative all'impatto ambientale al fine di salvaguardare la salute dell'uomo e l'ambiente che

lo circonda. L'incarico venne commissionato all'Università

della West Virginia le ricerche mettendo a disposizione un budget di 70.000 dollari. Tre studenti, Ardvind Thiruvengadam (34 anni), Hemanth Kappanna (39

How Volkswagen's defeat device works



Source: U.S. Environmental Protection Agency
J. Wang, 22/09/2015

REUTERS

Figura 1. Nella figura è spiegato il funzionamento del Defeat Device, cioè come esso permettesse il superamento dei test tradizionali e non di quelli su strada.

anni) e Marc Besch (34 anni), avviarono le ricerche prendendo in affitto tre automobili diverse tra loro: due Volkswagen, una Jetta e una Passat, e una BMW X5 3.0d. La BMW superò i test rientrando nei limiti di emissioni, delle anomalie vennero rilevate sulla Jetta del 2012 e sulla Passat del 2013. Entrambe le vetture, con motore 2.0 TDI, avevano superato i test tradizionali di omologazione.

Negli Stati Uniti la prima fase della procedura di verifica delle emissioni prende il nome di FTP-75 (Federal Test Procedure). Questa consiste nella simulazione di cicli di guida “urbani” tramite l’utilizzo dei banchi a rulli. Benché i cicli di omologazioni statunitensi siano più articolati rispetto a quelli europei (in quanto tengono conto di più fasi di accelerazioni e decelerazioni), presentano anch’essi dei limiti dovuti al fatto che i test avvengono, appunto, in laboratorio e quindi in base a procedure standardizzate. In particolare: le vetture, poiché posizionate sui “rulli”, rimanevano “ferme” (il volante manteneva sempre la stessa posizione); la durata della prova era sempre la stessa (il motore veniva quindi utilizzato per un determinato lasso di tempo), infine la velocità media era la stessa per tutti i veicoli. Grazie a tali elementi che caratterizzavano i test di omologazione, il dispositivo installato dalla casa automobilistica di Wolfsburg riusciva a riconoscere la posizione del veicolo (sui rulli) e regolava le emissioni del veicolo affinché riuscisse a superare i test.

I test proseguirono su strada. I nuovi risultati insospettirono i ricercatori poiché era possibile osservare come la Jetta e la Passat superassero i limiti di emissioni di azoto imposti, rispettivamente, di 35 e 20 volte. L'esito delle ricerche attirò anche l'attenzione del Carb che decise di prenderne parte. Il California Air Resources Board è un dipartimento dell'Agenzia per la protezione ambientale della California che si occupa del mantenimento di un certo livello di qualità dell'aria. Uno dei principali compiti del Carb, infatti, è quello di definire gli standard di emissione dei veicoli. I test ricominciarono. I primi vennero effettuati nei laboratori Carb e l'esito evidenziò che il quantitativo delle emissioni di diossido di azoto nell'aria rientravano perfettamente nei livelli previsti per legge. Dal test in laboratorio si passò al test su strada. I risultati furono sconvolgenti. Su strada, i livelli di NOx rispecchiavamo quelli ottenuti dai tre studenti universitari, le normative previste erano superate di quasi 40 volte. Nel maggio del 2014, il Carb fu affiancato dall'Epa nello svolgimento delle ricerche. La Environmental Protection Agency è una agenzia del governo federale degli Stati Uniti che si occupa della salvaguardia della salute umana e dell'ambiente, con compiti rivolti principalmente alla regolamentazione e controllo dell'applicazione delle leggi approvate dal Congresso. Nel settembre del 2015, l'Epa notificò un avviso di violazione del Clean Air Act (normativa che fissa la disciplina sulla qualità dell'aria) alla casa automobilistica di Wolfsburg, la Volkswagen.

CAR	EPA (United States)			Euro 5		Euro 6
	Limit	Dyno	WVU measurement	Limit	Measurement	Limit
Volkswagen Jetta	0.043 g/km	0.022 g/km	0.61-1.5 g/km	0.18 g/km	0.62±0.19 g/km	0.08 g/km
Volkswagen Passat	0.043 g/km	0.016 g/km	0.34-0.67 g/km		0.62±0.19 g/km	

Il 18 settembre 2015 scoppiò ufficialmente il “Dieselgate”, che alcuni hanno osato anche chiamare “11 settembre del mercato automobilistico”. L’Epa comunicò che il gruppo Volkswagen ha illegalmente installato nelle auto di loro produzione un software di manipolazione volto ad aggirare le vigenti normative sull’emissione di ossidi di azoto (NOx) e di inquinamento da gasolio.

Questo software prende il nome di “Defeat Device”.

Gli ossidi di azoto rappresentano una tipologia di inquinante, che rispetto all’anidride carbonica, ha un’azione danneggiante più localizzata. Questa sostanza è causa di danni alla salute umana, secondo alcune ricerche causa il cancro, e della

deposizione acida umida (le cosiddette piogge acide), cioè la ricaduta di molecole acide diffuse nell'atmosfera che ritornano sul suolo terrestre mediante le precipitazioni. Oltre che essere più difficilmente riducibili rispetto all'anidride carbonica, perché per ridurre le emissioni di CO₂ basta rendere più efficiente il motore, invece, per ridurre gli ossidi di azoto sono necessari dei filtri molto complessi, che comunque riducono il rendimento del motore e ne peggiorano i consumi.

Nel tentativo di rientrare nei limiti imposti dal CAA, Volkswagen ha installato nel suo motore 2.0 TDI quattro cilindri (Type EA 189) questo software capace di riconoscere se è in corso un test e di abbattere di conseguenza le emissioni di NOx. La centralina che gestisce il motore capisce che l'auto è sottoposta a test riconoscendone le condizioni in cui venivano svolti e di conseguenza regola le emissioni (mettendo in funzione il filtro anti-NOx che manipola le prestazioni del veicolo e l'efficienza nel consumo di carburante) in modo da superare le specifiche richieste. I fattori che permettevano al congegno di riconoscere che il veicolo si trovasse sui rulli presenti nei laboratori interessati per i test erano: la posizione del volante, la velocità del veicolo, la durata del funzionamento del motore e la pressione barometrica quando posizionato su un dinamometro. Il filtro anti-NOx presenta sostanzialmente un unico grande problema. Esso rende il motore meno efficiente, aumentandone i consumi e riducendone le prestazioni e la

durata effettiva di vita. Per questo motivo Volkswagen ha deciso di sviluppare il defeat device in modo da farlo entrare in funzione solo durante i test in laboratorio e non su strada.

1.1 LE CONSEGUENZE IN AMERICA E IN EUROPA.

Una volta diramato l'annuncio da parte l'Epa relativamente alla scoperta del software Volkswagen, il governo degli Stati Uniti ha ordinato la riprogrammazione di quasi cinquecento mila vettore con il motore Type EA 189. La stessa casa automobilistica di Wolfsburg dichiarò che i veicoli che usavano il Defeat device erano più di undici milioni in tutto il mondo.

Le perdite maggiori arrivarono in termini economici. Il titolo di borsa Volkswagen subì un grave ribasso, diminuirono anche le vendite e l'amministratore delegato Martin Winterkon rassegnò le dimissioni. Le dimissioni non salvarono però Winterkon che nel 15 aprile 2019 venne accusato di frode e violazione delle leggi sulla concorrenza. L'ex Ceo Volkswagen, secondo il pubblico ministero, non ha rivelato "alle autorità e ai clienti in Europa e negli Stati Uniti le manipolazioni illegali dei motori diesel, nonostante ne fosse venuto a conoscenza".

Nel giugno del 2016, il gruppo Volkswagen si trovò nella situazione di dover fronteggiare le class action istituite negli USA. La causa portò la casa automobilistica a pagare un corrispettivo di 15 miliardi di dollari. Tutta questa situazione portò anche ad una drastica diminuzione delle vendite.

Agli inizi del 2017, viene arrestato Oliver Schmidt, dirigente per Volkswagen negli Usa, con l'accusa di frode in relazione alla vicenda. Tre giorni dopo, il 10 gennaio, Volkswagen comunica che pagherà 4,3 miliardi di dollari per chiudere la vertenza per lo scandalo. La cifra tirata fuori dall'azienda di Wolfsburg si aggiunge ai 15 miliardi di dollari sborsati a giugno del 2016, portando il totale a sfiorare i 20 miliardi di dollari, l'equivalente di oltre 18 miliardi di euro.

Le prime condanne non tardarono ad arrivare. Nel luglio del 2017, Giovanni Pamio, ex manager Audi, società controllata dal gruppo Volkswagen S.p.a., venne arrestato in Germania per truffa e pubblicità ingannevole. Nel mese successivo, toccò a James Robert Liang, ex ingegnere Volkswagen, che, a fronte di una richiesta di condanna a tre anni, ottenne una multa di 20mila dollari ed una reclusione a 40 mesi di carcere.

Nel gennaio del 2017 le indagini furono ampliate fino al coinvolgimento di altre case automobilistiche quali FCA e Renault.

Il "Dieselgate" arrivò in Europa solamente a partire dal luglio 2017. L'Antitrust dell'Ue, cioè l'autorità indipendente che si occupa di difendere il diritto di concorrenza e i diritti dei consumatori, inizia le indagini sulla possibile formazione di un cartello tra Volkswagen, Daimler, BMW, Audi e Porsche.

Quest'ultima, però, si oppone, in quanto i modelli sotto accusa utilizzavano motori sviluppati dalla casa automobilistica Audi. Questo porterà la Porsche alla richiesta di 200 milioni di risarcimento da Audi.

Nel giugno 2018 il Ministero dei trasporti tedesco ordina il ritiro immediato in Europa di 774mila veicoli diesel Daimler, di cui 238mila solo in Germania. Il provvedimento riguarda furgoni Mercedes Vito e auto classe GLC e C.

Per quanto riguarda la Audi, richiamò 127mila veicoli dopo che l'autorità nazionale dei trasporti, la KBA, aveva dichiarato non conformi i software di controllo delle emissioni dei modelli diesel Euro 6. Questo portò nel giugno del 2018, all'arresto, da parte della polizia tedesca, dell'amministratore delegato, Rupert Stadler, con l'accusa di frode, dichiarazioni false e omissioni.

Nell'ottobre del 2018 fu il turno della Opel, marchio a capo del gruppo francese PSA. In questo caso furono ritirate 95mila auto, montanti il software illegale che aveva messo in ginocchio il mercato mondiale automobilistico. I modelli ritirati furono gli Euro 6, in particolare, Zafira, Cascada e Insignia.

CAPITOLO 2. IL CASO “DIESELGATE”: APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA CONTENUTA NEL CODICE DEL CONSUMO.

2.1.LA CLASS ACTION POSTA IN ESSERE DA “ALTROCONSUMO”.

Lo scandalo delle missioni arrivò anche in Italia. A tal proposito, venne data ai cittadini italiani la possibilità di aderire, a partire dal giugno del 2017, alla class action capitanata da Altroconsumo ed approvata dal Tribunale di Venezia.

Altroconsumo è un'organizzazione che si occupa della tutela dei consumatori in Italia. Molte sono le attività svolte incentrate su test comparativi tra prodotti, analisi effettuate da esperti del settore e “mystery shopping”, un sistema di analisi effettuata da una persona che agisce in incognito (“mystery shopper”) rivolto alla verifica della soddisfazione dei clienti, di controllo dell'applicazione delle direttive aziendali e della qualità dei servizi offerti. Laddove i consumatori non vedano tutelati i propri diritti, Altroconsumo si occupa offrire sostegno sia in una dimensione individuale, attraverso consulenze e assistenza ai singoli, sia in una collettiva, che comprende class action, gruppi d'acquisto e petizioni.

Le Class action rappresenta una tipologia di azione legale esperibile sia da uno o più soggetti, che da membri di una determinata categoria di soggetti, mediante la quale è possibile ottenere la tutela di situazione di fatto o di diritto con effetti nei confronti di tutti (erga omnes) i componenti futuri e presenti della categoria.

L'azione di classe in questi giorni è al centro dell'attenzione. È stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n.92 del 18 aprile 2019 la legge 12 aprile 2019 recante "Disposizioni in materia di azione di classe". Questo significa che a partire dall'entrata in vigore della nuova norma, che avverrà tra 12 mesi, le disposizioni contenute nel Codice del Consumo riguardo la class action (artt. 140-bis d.lgs. n. 22972003) verranno sostituite con il nuovo Titolo VIII-bis "Dei procedimenti collettivi" (artt. da 840-bis a 840 sexiesdecies) contenuto nel Codice di procedura civile, in chiusura del libro IV.

L'art.140-bis del Codice del Consumo disciplina quindi questa azione legale con l'utilizzo di 15 commi che dalla prima stesura del 2009 hanno subito una variazione nel 2012.

Il primo comma si occupa dei soggetti legittimati ad esperire l'azione di classe. Con riferimento alla L. 24 marzo 2012, n.27, è possibile vedere come i legittimati ad agire sia "ciascun componente della classe" e non più solo le associazioni dei consumatori (come avveniva prima del 2012).

Il secondo comma è quello che specifica l'oggetto dell'azione di classe cioè "l'accertamento della responsabilità e la condanna al risarcimento del danno e alle restituzioni in favore degli utenti consumatori". In particolare, il Codice riconosce alla class action la tutela dei diritti contrattuali di un gruppo di consumatori che versano nei confronti della stessa impresa, diritti omogenei spettanti ai

consumatori finali di un determinato prodotto/servizio nei confronti del relativo produttore e dei diritti omogenei al ristoro del pregiudizio agli stessi consumatori o utenti da pratiche commerciali definite scorrette e anticoncorrenziali.

Nel terzo comma viene affrontato il tema dell'adesione. Essa deve contenere il domicilio eletto e gli elementi, compresa anche la documentazione probatoria, riguardanti il diritto fatto valere. Con la partecipazione all'azione di classe si perde anche la possibilità di ricevere a titolo di risarcimento o di restituzione quanto dovuto individualmente e gli effetti sulla prescrizione decorrono dalla notificazione della domanda e, per chi aderirà in un secondo momento, a partire dal deposito dell'atto di adesione.

La domanda di adesione, come riportato nel comma quattro, deve essere proposta al Tribunale ordinario che si trova nel capoluogo della regione in cui ha la propria sede l'impresa. Eccezione fatta però per paesi come la Valle d'Aosta, per cui è competente il tribunale di Torino; il Trentino-Alto Adige e il Friuli-Venezia Giulia, per cui è competente il tribunale di Venezia; le Marche, l'Umbria, l'Abruzzo e il Molise, per cui è competente il tribunale di Roma; la Basilicata e la Calabria per cui è competente il tribunale di Napoli. La causa in questo caso è trattata in composizione collegiale, cioè con la presenza di tre giudici.

Nel quinto comma viene detto che la domanda di adesione deve essere proposta con atto di citazione anche all'ufficio del pubblico ministero presso il tribunale, che si pronuncerà limitatamente riguardo l'ammissibilità della richiesta.

Nel sesto comma si parla della prima udienza dove si decide con ordinanza riguardo l'ammissibilità della domanda, salvo la possibilità di sospendere il giudizio nel caso in cui sui fatti sia in corso un'istruttoria davanti al giudice amministrativo. Nel secondo comma il legislatore specifica i casi in cui la domanda è inammissibile cioè "manifestamente infondata": quando si è in presenza di un conflitto di interessi e non viene ravvisato il requisito dell'omogeneità dei diritti individuali e quando il proponente non risulta in grado di curare l'interesse della classe.

L'ordinanza, trattata nel settimo comma, è reclamabile davanti alla Corte d'appello entro trenta giorni dalla comunicazione o notificazione (se anteriore). Il ricorso arriverà poi in camera di consiglio, dove verrà presa una decisione con conseguente ordinanza entro quaranta giorni dal deposito. Il reclamo dell'ordinanza ammissiva non sospende il procedimento davanti al tribunale.

Nel caso in cui venga dichiarata con ordinanza l'inammissibilità, ai sensi del comma otto, sarà il giudice a regolare le spese e ad ordinarne la più opportuna pubblicità a cura e spese della parte giudizialmente soccombente.

Nel caso in cui venga dichiarata con ordinanza l'ammissibilità dell'azione, in base al comma nove, il tribunale fissa i termini e le modalità della più opportuna pubblicità, ritenuta condizione essenziale per la procedibilità della domanda, per rendere possibile e tempestiva l'adesione degli appartenenti alla classe. Nella stessa ordinanza il tribunale, inoltre, definisce i caratteri dei diritti individuali oggetto del giudizio, mettendo in evidenza i criteri principali che determinano o meno la possibilità di rientrare nella classe, e fissa un termine perentorio entro il quale gli atti di adesione dovranno essere consegnati alla cancelleria, solitamente non superiore a centoventi giorni dalla scadenza di quello per l'esecuzione della pubblicità.

Nel comma dieci, il legislatore esclude la possibilità di intervento di terzi andando contro l'art. 105 del Codice di procedura civile, secondo cui:

“Ciascuno può intervenire in un processo tra le altre persone per far valere, in confronto di tutte le parti o di alcune di esse, un diritto relativo all'oggetto o dipendente dal titolo dedotto nel processo medesimo.

Può altresì intervenire per sostenere le ragioni di alcuna delle parti, quando vi ha un proprio interesse.”

Il comma undici integra relativamente all'ordinanza. In seguito alla prima ordinanza di ammissione dell'azione, inizia la procedura, che il tribunale assicura essere: “nel rispetto del contraddittorio, equa, efficace e sollecita gestione del

processo”. Successivamente, o con la stessa ordinanza o con una nuova, il Tribunale deve regolare altri tre punti:

- Messa a punto di un sistema di presentazione di prove o argomenti volta ad evitare che si verifichino ripetizioni od eventuali complicazioni nella consegna;
- Attribuisce alle parti il compito di provvedere alla pubblicità necessaria verso gli aderenti alla class action;
- Regola l’istruzione probatoria.

Nel comma dodici è riportata la procedura applicabile nel caso in cui venga accolta la domanda e si proceda alla sentenza di condanna. In base all’articolo 1226 del Codice Civile: “Se il danno non può essere provato nel suo preciso ammontare, è liquidato dal giudice con valutazione equitativa”. La norma è volta ad evitare che il creditore rimanga privo di tutela nel caso in cui non riesca a provare l’entità del danno e compito del giudice sarà quello di determinare le somme dovute a coloro che abbiano aderito all’azione, o di stabilire un criterio tecnico di calcolo per la liquidazione della somma spettante. Nell’ ipotesi di criterio omogeneo, il giudice impone un termine (non superiore a novanta giorni) per raggiungere un accordo tra le parti riguardo la liquidazione del danno; l’accordo verbale eventualmente raggiunto tra le parti avrà carattere esecutivo. Nel caso in cui l’accordo non venga raggiunto entro il termine previsto, il giudice liquiderà le somme dovute ai singoli aderenti, su istanza di almeno una delle due

parti. Se l'azione di classe risulta proposta nei confronti di una società operante nel campo dei servizi pubblici o di pubblica utilità, la sentenza diviene esecutiva decorso un termine di centottanta e i pagamenti delle somme dovute saranno esenti da ogni diritto e incremento maturati in seguito alla pubblicazione della sentenza.

La corte d'appello tiene conto dei fattori che possono rendere complicata la restituzione della somma dovuta come l'eccessiva onerosità della somma dovuta e l'elevato numero di creditore. Il comma tredici, a tal proposito, attribuisce la possibilità di mantenere la somma complessivamente dovuta depositata e vincolata nelle forme ritenute più opportune.

Il comma quattordici esclude la possibilità di effettuare ulteriori azioni di classe per gli stessi fatti e contro la stessa impresa dopo il termine assegnato dal giudice per l'adesione, imposto dal giudice ai sensi del comma quattro.

Nel comma quindici è evidenziato come eventuali rinunce e le transazioni tra le parti non pregiudichino i diritti degli aderenti che non vi abbiano espressamente acconsentito. Gli stessi diritti resteranno invariati anche in caso di estinzione del giudizio o di chiusura anticipata del processo.

In Italia, la class action avviata da Altroconsumo, a tutela dei consumatori coinvolti nello scandalo che ha portato la Volkswagen a ricevere l'accusa per

pratica commerciale scorretta dall' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, ha portato alla compilazione di oltre settantasei mila moduli di adesione.

Riguardo all'ammissibilità dell'azione si era pronunciata la Corte d'Appello di Venezia dichiarando, con ordinanza del 17 giugno 2016, l'ammissibilità dell'azione richiesta sempre tramite ordinanza al Tribunale di Venezia il 12 gennaio 2016.

Una volta ammessa la class action, su Altroconsumo gravò l'onere della pubblicità, con termine indicato entro trenta giorni dalla pubblicazione dell'ordinanza di ammissione, tramite la pubblicazione sul proprio sito e su due quotidiani indicati, quali "Il Corriere della Sera" e "La Repubblica". Nella pubblicazione doveva essere precisato che gli interessati all'azione sarebbero stati i consumatori che abbiano "acquistato in Italia un'autovettura di marca Volkswagen, modello Golf 1.6 TDI Blue Motion 77 Kw a far data dalla sua immissione in commercio dall'ottobre 2012".

Ai fini del comma nova, inoltre, il termine per l'adesione venne fissato in novanta giorni che iniziavano nel momento in cui cesserà quello relativo alla pubblicità. L'adesione dovrà essere effettuata presso la cancelleria, anche a mezzo dell'attrice, evidenziando il rispetto dei requisiti per l'adesione e allegando la documentazione probatoria (libretto di circolazione ed indicando i chilometri percorsi).

In seguito della domanda di ammissione venne fissata la data per la prima udienza: 6 dicembre 2017.

Attraverso questa azione di classe Altroconsumo aveva richiesto davanti al giudice del Tribunale Ordinario di Venezia un risarcimento pari al 15% del prezzo d'acquisto del modello di auto acquistato.

La prima udienza svoltasi nel Tribunale di Venezia non ha portato ad alcun risultato, il 9 dicembre 2017 è stata rimandata all' 8 maggio 2018.

Neanche questa seconda udienza ha portato ad una conclusione in quanto il Giudice si è riservato di prendere una decisione sui termini e sui contenuti delle memorie presentate.

Tutto questo perché la mole di lavoro a cui è stato sottoposto il Tribunale non ha precedenti in Italia, motivo per cui gli oltre settantasei mila aderenti all'azione di classe dovranno attendere la prossima udienza.

2.2. LA RESPONSABILITA' DEL PRODUTTORE: LA PRATICA COMMERCIALE SCORRETTA.

“Il produttore è responsabile del danno cagionato da difetti del suo prodotto”. Questo è ciò che dice il Codice del Consumo riguardo il tema delle responsabilità del produttore. Nel caso che vede coinvolto il gruppo Volkswagen, ci troviamo di fronte ad una pratica commerciale scorretta posta in essere dalla società. Quest’ultima, nella fase di pubblicizzazione e messa in vendita delle automobili sotto indagine, ha dichiarato il falso riguardo il livello di azoto prodotto, che in seguito ai test su strada risultava circa quaranta volte superiore a quello indicato.

Più in particolare ci troviamo in una situazione in cui la casa automobilistica non ha osservato le regole dettate dal Codice del Consumo mettendo in atto una pratica commerciale scorretta la cui definizione è data nell’ articolo 18 “qualsiasi azione, omissione, condotta o dichiarazione, comunicazione commerciale ivi compresa la pubblicità e la commercializzazione del prodotto, posta in essere da un professionista, in relazione alla promozione, vendita o fornitura di un prodotto ai consumatori”.

Nel momento in cui l’Autorità garante della Concorrenza e del Mercato decise di avviare un provvedimento istruttorio nei confronti del gruppo Volkswagen, l’accusa riguardava la configurazione di una pratica commerciale scorretta. Quest’ipotesi istruttoria riguardava il fatto che la casa automobilistica di

Wolfsburg commercializzava veicoli e mezzi commerciali con caratteristiche qualitative e classe di emissione inquinante quando in realtà le auto utilizzavano un software di controllo del motore in grado di alterare artificiosamente le quantità di biossido di azoto emesse.

Si è verificata una situazione in cui i consumatori potrebbero essere stati indotti in errore nelle loro scelte dalle dichiarazioni fatte da Volkswagen su emissioni e classe di omologazione all'interno delle proprie campagne pubblicitarie e dai dépliant informativi distribuiti da concessionari e altri rivenditori.

“L’Autorità ha accertato la scorrettezza della condotta del professionista ai sensi della clausola generale di cui all’art. 20¹, comma 2, Codice del Consumo, in quanto tale condotta ha violato gravemente gli obblighi di diligenza professionale ed è risultata idonea a falsare in maniera rilevante il comportamento economico dei consumatori, inducendoli ad assumere una scelta di consumo che non avrebbero altrimenti preso se fossero stati consapevoli delle reali caratteristiche dei veicoli acquistati.”

Questa conclusione è stata raggiunta considerando la sempre maggiore sensibilità ambientale che si riscontra nel campo delle vendite riguardo i prodotti oggetto dei

¹ Articolo 20, comma 2, del Codice del Consumo “Una pratica commerciale è scorretta se è contraria alla diligenza professionale, ed è falsa o idonea a falsare in misura apprezzabile il comportamento economico, in relazione al prodotto, del consumatore medio che essa raggiunge o al quale è diretta o del membro medio di un gruppo qualora la pratica commerciale sia diretta a un determinato gruppo di consumatori.”.

green claims. Quest'ultimi riguardano dichiarazioni che prevedono caratteristiche e innovazioni di prodotto dirette a preservare la natura e l'ambiente. Secondo l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, aver falsificato le emissioni portando le auto incriminate a rispettare parametri di sostenibilità ambientale entro i quali non sarebbero rientrate senza il sistema EGR (exhausted gas recirculation), ha condotto i consumatori attenti a tali valori ad acquistare un'auto rispetto ad un'altra.

“Per altro verso, l'Autorità ha ritenuto che l'installazione nei veicoli Volkswagen dell'impianto di manipolazione in grado di alterare i test sulle emissioni inquinanti configurasse una violazione dell'art. 23², comma 1, lett. d) del Codice del Consumo.”³

Questa seconda accusa riguarda proprio l'utilizzo del sistema di contenimento delle emissioni. Nel nostro caso è stata riconosciuta la qualifica di auto Euro 6 che prevede standard di emissioni molto rigidi. L'utilizzo del software consiste in un aggirio di questi limiti rendendo quindi non rispettate le condizioni che hanno portato all'autorizzazione, all'accettazione o all'approvazione ricevuta dall'ente pubblico o privato predisposto.

² Articolo 23, comma 1, lett. d) del Codice del consumo dice: “asserire, contrariamente al vero, che un professionista, le sue pratiche commerciali o un suo prodotto sono stati autorizzati, accettati o approvati, da un organismo pubblico o privato o che sono state rispettate le condizioni dell'autorizzazione, dell'accettazione o dell'approvazione ricevuta”.

³ Si veda AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO, 31 marzo 2017. Relazione annuale sull'attività svolta.

A seguito dell'approvazione sul rispetto dei limiti ricevuta, molti sono stati i green claims o environmental claims, utilizzati dalle diverse case automobilistiche negli opuscoli che mettevano in evidenza le caratteristiche di sostenibilità ambientale, come ad esempio nel caso della Skoda "Il logo verde di SKODA esprime la consapevolezza della casa automobilistica di potersi sviluppare in maniera sostenibile, agendo responsabilmente nei confronti dell'ambiente e facendo tutto il possibile per muoversi in questa direzione, con un profondo rispetto per la vita e per la natura". A tal proposito, l'AGCM, ha osservato come questi motti "verdi", siano diventati un importante strumento di marketing usato nelle vendite al fine orientare la scelta del consumatore sulla base della sempre più grande sensibilità verso tali tematiche.

Considerando la possibile induzione all'errore a cui potrebbero condurre i messaggi ai consumatori, l'Autorità ha ritenuto non rispettato l'articolo 21, comma 1, lettera b) del Codice del Consumo⁴. L'azione ingannevole è riscontrabile nella vocazione ambientale e nella responsabilità sociale rivendicata dal rivenditore nel rispetto delle norme relativi alle emissioni.

⁴ Articolo 21, comma 1, lettera b) del Codice del Consumo dice "le caratteristiche principali del prodotto, quali la sua disponibilità, i vantaggi, i rischi, l'esecuzione, la composizione, gli accessori, l'assistenza post-vendita al consumatore e il trattamento dei reclami, il metodo e la data di fabbricazione o della prestazione, la consegna, l'idoneità allo scopo, gli usi, la quantità, la descrizione, l'origine geografica o commerciale o i risultati che si possono attendere dal suo uso, o i risultati e le caratteristiche fondamentali di prove e controlli effettuati sul prodotto".

CONCLUSIONI.

Nell'analizzare le conseguenze del Dieseldgate è importante mettere a confronto la realtà europea con quella americana. Negli Stati Uniti le sanzioni non hanno tardato ad arrivare, sono state emesse in tempi brevi e prevedevano diversi miliardi di dollari per risarcire i clienti danneggiati. Lo stesso non è avvenuto in Europa. Questo problema è da attribuirsi al fatto che, anche se le norme vengono decise a livello Europeo, esse devono essere comunque fatte applicare dagli stati membri. Nondimeno le norme decise a livello europeo non sono ben articolate e nella maggior parte dei casi prevedono tempistiche molto lunghe e non determinabili.

Riguardo il caso che abbiamo, quello relativo alla class action di Altroconsumo, il Tribunale di Venezia non ha ancora preso una decisione in merito a risarcimento spettante ai possessori delle auto incriminate, anche se i legali proseguono nella loro strada con la richiesta pari al 15% del prezzo di acquisto dell'auto. A tal proposito Altroconsumo ha preso il compito di tenere informati via e-mail gli aderenti.

Per quanto concerne invece l'utilità del Defeat Device, lo scoppio di questo scandalo ha portato diverse case automobilistiche a porre una maggiore concentrazione nel campo dell'ecosostenibilità per mantenere le promesse fatte tramite i motti relativi al rispetto dell'ambiente.

I tentativi volti a riprendere la fiducia da parte dei consumatori hanno portato ad investire principalmente nel campo dell'elettrico. Il gruppo tedesco ha infatti annunciato che nel prossimo 70 modelli elettrici vestiranno i vari marchi di casa Volkswagen.

BIBLIOGRAFIA.

E. MINERVINI, L. ROSSI CARLEO; “Le pratiche commerciali sleali. Direttiva comunitaria ed ordinamento italiano”; Giuffrè, 2007.

G. ALPA, M. BESSONE; “La responsabilità del produttore”; Giuffrè, 1999.

G. ALPA, A. CATRICALA’; “Diritto dei consumatori”; Il Mulino, 2016.

C. M. BIANCA, M. BIANCA; “Istituzioni di diritto privato”; Giuffrè, 2018.

G. ALPA, L. ROSSI CARLEO; “Codice del Consumo”; Edizioni Scientifiche Italiane, 2005.

SITOGRAFIA.

ANON., 13 giugno 2018. Dieselgate, multa da un miliardo di euro in Germania per Volkswagen. Il Sole 24 Ore [online]. Disponibile su <https://www.ilsole24ore.com/art/dieselgate-multa-un-miliardo-euro-germania-volkswagen--AEKkQk5E>.

ANON., 22 maggio 2019. Codice del Consumo 2019. Decreto legislativo, 06/09/2005 n° 206, G.U. 08/10/2005. Altalex [online]. Disponibile su <https://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2014/03/19/codice-del-consumo#parte1>.

MATTIA ECHELLI, 22 Ottobre 2017. Dietro le quinte del Dieselgate: lo scandalo fu portato alla luce da questi tre studenti. La Stampa [online]. Disponibile su <https://www.lastampa.it/motori/ambiente/2017/10/22/news/dietro-le-quinte-del-dieselgate-lo-scandalo-fu-portato-alla-luce-da-questi-tre-studenti-1.34406795>.

ANON, 22 settembre 2015. Volkswagen: ecco come lo scandalo emissioni è stato scoperto. La Repubblica [online]. Disponibile su https://www.repubblica.it/economia/2015/09/22/news/volkswagen_ecco_come_lo_scandalo_emissioni_e_stato_scoperto-123454116/?refresh=ce.

ANON., 16 febbraio 2018. Volkswagen emissions scandal. Wikipedia [online]. Disponibile su https://en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_emissions_scandal.

SELIN N. E., 29 settembre 2015. The not-so-invisible damage from VW diesel cheat: \$100 million in health costs. The Conversation [online]. Disponibile su <http://theconversation.com/the-not-so-invisible-damage-from-vw-diesel-cheat-100-million-in-health-costs-48296>.

ANON., 13 marzo 2019. Le novità sulle class action di Altroconsumo. Altroconsumo [online]. Disponibile su <https://www.altroconsumo.it/organizzazione/in-azione/class-action/class-action-altroconsumo-le-novita>.

TRIBUNALE DI VENEZIA, 15 febbraio 2017. Sentenza N.9973/2016 R.G. Tribunale di Venezia [online]. Disponibile su <https://www.mise.gov.it/images/stories/documenti/CLASS-ACTION-VOLKSWAGEN-2017.PDF>.

AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO, 31 marzo 2017. Relazione annuale sull'attività svolta, AGCM [online]. Disponibile su https://www.agcm.it/dotcmsdoc/relazioni-annuali/relazioneannuale2016/relazione_annuale_2017.pdf.