



MARIA LAURA GUARNIERI

**Il Tribunale di Venezia si pronuncia sul caso *Dieseldgate*: l'azione di classe approda alla condanna del gruppo *volkswagen*.**

1. Premessa; 2. Svolgimento del processo; 3. Competenza giurisdizionale e normativa applicabile; 4. Le eccezioni preliminari: difetto di legittimazione passiva e *mutatio libelli*; 5. Il merito del giudizio: l'accertamento della condotta illecita; 6. *Segue*: Il danno risarcibile; 7. L'abuso del processo.

1. La sentenza che si segnala è stata pronunciata il 7 luglio 2021 dal Tribunale ordinario di Venezia, sezione II civile, a definizione del caso *Dieseldgate*, lo scandalo sulle emissioni inquinanti che nel 2016 ha interessato il Gruppo *Volkswagen*.

La vicenda, come noto, ruota attorno alla distribuzione di autoveicoli a marchio *Seat*, *Audi*, *Skoda* e *Volkswagen*, equipaggiati con motori diesel Euro 5, sui quali era stato installato un dispositivo (c.d. *defeat device*), in grado di rilevare se l'automobile fosse guidata su strada ovvero condotta sui rulli di un laboratorio, e di limitare, in quest'ultimo caso, le emissioni inquinanti di ossidi di azoto, al fine di farle rientrare nei limiti previsti dalla normativa europea in materia di omologazioni.

Il giudizio è stato introdotto nelle forme dell'art. 140-*bis* cod. cons. dall'Associazione Altroconsumo che, dapprima in qualità di rappresentante processuale di due acquirenti, ha poi trainato l'azione di classe nell'interesse di circa 80.000 consumatori, danneggiati al pari dei proponenti dall'acquisto di una vettura con caratteristiche qualitative e classe di emissione inquinante inferiori rispetto ai valori dichiarati.

Si è trattato di un processo dalla portata eccezionale che ha riguardato le auto vendute in Italia dal 15 agosto del 2009, data in cui sono stati immessi sul mercato i veicoli muniti del *defeat device*, al 26 settembre 2015, allorché il Gruppo *Volkswagen* ha sospeso la consegna dei veicoli con motore turbodiesel euro 5 ed ha annunciato un piano di richiamo di tutte le vetture interessate.

La decisione suscita interesse non solo per la numerosità delle adesioni che si sono riversate nella sede collettiva e per la mole di risorse economiche e processuali impiegate per condurre l'azione<sup>1</sup>, ma soprattutto per la varietà delle questioni affrontate dall'organo giudicante, che spaziano dalla competenza giurisdizionale delle autorità italiane alla legittimazione passiva delle convenute, dalla prova della responsabilità al danno risarcibile, fino a toccare il tema dell'abuso del processo da parte delle soccombenti.

Vale la pena ripercorrere la vicenda processuale dal suo esordio davanti al Tribunale di Venezia, al fine di dare adeguato risalto alle tematiche emerse nel corso del suo svolgimento.

---

<sup>1</sup> Si pensi alla nomina di ausiliari incaricati dal Tribunale di digitalizzare le adesioni e di verificarne profili di inammissibilità, alle spese di consulenza tecnica sostenute in relazione al *defeat device*, alle spese di pubblicità che parte attrice ha dovuto affrontare per dare adeguata diffusione all'iniziativa assunta e favorire le adesioni, queste ultime quantificate in euro 155.246, 22.



2. L'azione di classe è stata intrapresa nei confronti del produttore tedesco e del distributore italiano, al fine di sentirli condannare in solido, previa declaratoria di ammissibilità della domanda, al risarcimento del danno patrimoniale e non patrimoniale subito a causa di una pratica commerciale ingannevole e scorretta, consistita nella “progettazione, installazione e fornitura del cosiddetto *defeat device*, nell'omologazione della classe di emissioni attraverso il ricorso ad espedienti contrari alla legge e alla diligenza professionale e nella conseguente sistematica diffusione di informazioni false, incomplete e fuorvianti sulle caratteristiche qualitative dei veicoli diesel EA 189 e sul relativo livello di emissioni”. Il danno veniva individuato nel minor valore commerciale delle auto e nel pregiudizio non patrimoniale derivante dalla condotta penalmente rilevante tenuta delle convenute (sussumibile nei reati di truffa e frode in commercio), oltre che dalla lesione di beni di rango costituzionale (quali l'ambiente e la salute).

Le proponenti, più nel dettaglio, lamentavano che la campagna pubblicitaria portata avanti da *Volkswagen*, incentrata sui valori della tutela ambientale e della responsabilità ecologica, avesse falsato il comportamento dei consumatori inducendoli ad un acquisto non consapevole, fuorviati dalla convinzione che le auto del Gruppo fossero dotate delle migliori tecnologie volte a tutelare l'ambiente e a ridurre le emissioni inquinanti.

Le società convenute, costitutesi in giudizio, chiedevano il rigetto di tutte le domande, in quanto infondate in fatto e in diritto, sul presupposto di non aver mai fornito nelle proprie comunicazioni informazioni pubblicitarie sui livelli di emissioni, escludendo perciò il fatto che i consumatori potessero essere stati indebitamente influenzati nelle loro scelte di acquisto.

Il Tribunale di Venezia, ritenuta ammissibile l'azione anche in considerazione dell'unicità dell'evento di danno determinato dalla pratica commerciale posta in essere dalle convenute, definiva i caratteri dei diritti individuali omogenei e fissava termini e modalità per le adesioni.

Nel giudizio così incardinato si riversavano circa 80.000 adesioni, da parte di quanti, nel periodo compreso tra il 2009 e il 2015, affermavano di aver acquistato auto del gruppo *Volkswagen* equipaggiate con motore euro 5 e munite di *defeat device*.

Le convenute hanno preso posizione su tutte le adesioni depositate chiedendone il rigetto per inammissibilità e infondatezza. Numerose sono state le eccezioni formulate. Non è questa la sede per riproporre tutte nella loro complessità, ma se ne vogliono segnalare alcune per far luce sul tipo di difesa approntata dalle due società. Sotto il profilo formale, oltre a rilievi inerenti la tardività del deposito e alla duplicazione delle istanze, è stata contestata la mancanza di sottoscrizione dei moduli di adesione, la mancanza di firma digitale, la mancanza di autentica della sottoscrizione, l'assenza di un documento di riconoscimento degli aderenti, l'assenza di documentazione comprovante la proprietà del bene. Nel merito, invece, è stato chiesto il rigetto delle adesioni riferibili a veicoli rottamati, rubati, radiati, rivenduti, ceduti o trasferiti, sequestrati o pignorati, cointestati, acquistati all'estero o sul mercato dell'usato, acquistati da professionisti, acquistati in un periodo diverso dalla fascia temporale interessata dalla pratica commerciale scorretta, non montanti motore euro 5 EA189 o prodotti da altre case.

La valutazione delle eccezioni formulate per ciascuna adesione è stata affidata agli ausiliari nominati dal Tribunale di Venezia, già incaricati di raccogliere e digitalizzare le istanze pervenute in forma analogica.

All'esito degli accertamenti espletati sulle allegazioni delle parti il Tribunale di Venezia ha ritenuto di ammettere circa 60.000 adesioni. Invero, il collegio, valorizzando il momento dell'acquisto dell'auto da parte del consumatore e ritenendo la pratica posta in essere un illecito di pericolo, ha giudicato irrilevanti le vicende intervenute successivamente alla vendita delle vetture, ammettendo le adesioni dei proprietari di veicoli rubati, rottamati, demoliti, radiati o esportati all'estero, di quelli sequestrati, pignorati e privi di revisione, nonché le adesioni di coloro che dopo l'acquisto avevano trasferito il mezzo a terzi o che risultavano proprietari dalla carta di circolazione ma non comparivano negli estratti cronologici del PRA. Sono state inoltre ammesse le adesioni non accompagnate dal



documento di riconoscimento dell'istante, quelle prive di autentica o di firma digitale, come pure quelle trasmesse da un indirizzo pec non riferibile all'aderente o sprovviste di delega alla trasmissione, tanto sul presupposto che la disciplina processuale applicabile *ratione temporis*, a differenza di quella attuale, non imponeva formalità particolari all'aderente che intendesse avvalersi del giudicato collettivo. Parimenti ammissibili sono state qualificate le adesioni depositate dagli acquirenti di veicoli a marchio *Skoda, Seat e Audi* in quanto tutti appartenenti al Gruppo *Volkswagen*.

Il Tribunale, pertanto, in accoglimento della domanda introduttiva e delle adesioni ammesse, ha condannato le convenute in solido tra loro al pagamento a titolo di risarcimento danni di € 3.300 per ogni consumatore, oltre al rimborso delle spese di lite liquidate in € 131.560, e delle spese di pubblicità quantificate in € 155. 246, 22. A carico delle soccombenti sono state poste solidalmente anche le spese del giudizio di reclamo dell'ordinanza di ammissibilità, le spese per gli ausiliari e per la consulenza tecnica di parte attrice, nonché il pagamento dell'importo di € 317. 268, 72 ex art. 96, 3° comma, c.p.c. per aver abusato dello strumento processuale resistendo pretestuosamente all'azione.

3. Un processo tanto imponente sotto il profilo fattuale ha richiesto la soluzione di questioni giuridiche e processuali altrettanto delicate, prima fra tutte la valutazione della competenza giurisdizionale a decidere la domanda e l'inquadramento della fattispecie concreta all'interno del quadro normativo vigente. Profili con valenza pregiudiziale che il Tribunale di Venezia ha voluto mettere in chiaro prima di ogni altra indagine, attesa la natura transnazionale della lite e la complessità della condotta tenuta dalle responsabili.

La presenza di una parte domiciliata all'interno di un altro ordinamento (il costruttore con sede in Germania) ha indotto preliminarmente il giudicante ad interrogarsi sulla sussistenza della competenza giurisdizionale in capo alle autorità italiane. La natura extracontrattuale dell'illecito perpetrato in danno degli acquirenti ha convinto il Tribunale di Venezia ad affermare la propria competenza, in considerazione del disposto dell'art. 7, par. 2, reg. n. 1215/2012, nella parte in cui riconosce la giurisdizione delle autorità del luogo in cui l'evento dannoso si è verificato. Nel caso di specie il luogo dell'evento è stato individuato proprio nel territorio italiano, dove le auto manipolate sono state acquistate, in conformità a quanto statuito di recente dalla Corte di giustizia, che in una cornice fattuale analoga a quella in esame ha interpretato l'art. 7, par. 2, reg. n. 1215/2012 nel senso che “qualora taluni veicoli siano stati illegalmente equipaggiati in uno Stato membro, da parte del loro costruttore, di un *software* che manipola i dati relativi alle immissioni dei gas di scarico, per poi essere acquistati presso un soggetto terzo in un altro Stato membro, il luogo in cui il danno si è concretizzato si trova in quest'ultimo Stato membro”.

Con riguardo alla normativa applicabile, la complessità dell'illecito consumeristico ha spinto il collegio a far luce sulle coordinate normative da impiegare nel giudizio di diritto. Le fonti citate nel provvedimento sono diverse: sono richiamati innanzitutto, gli artt. 18 e ss. del d.lgs. n. 206/2005 che definiscono l'oggetto delle “pratiche commerciali” nei rapporti tra professionisti e consumatori, ed individuano quelle ingannevoli e scorrette idonee a falsare il comportamento economico dell'acquirente; viene in rilievo poi il reg. n. 715/2007 che impone ai costruttori di progettare veicoli a motore conformi agli *standard* in materia di emissioni e traccia le caratteristiche degli impianti capaci di alterare i valori delle emissioni inquinanti; e infine la direttiva n. 2007/46/CE in materia di omologazione dei veicoli a motore.

4. Il giudizio sul merito è stato preceduto da un esame delle eccezioni preliminari sollevate dalle convenute: una relativa al difetto di legittimazione passiva, l'altra riguardante una *mutatio libelli* intervenuta in occasione delle memorie 183, 6° comma, c.p.c.



Il difetto di legittimazione passiva è stato contestato da entrambe le società del Gruppo: da parte del produttore tedesco limitatamente alle domande risarcitorie formulate dai proprietari di veicoli a marchio *Skoda*, *Audi* e *Seat*; da parte del distributore italiano relativamente a tutte le domande proposte, per non essere soggetto coinvolto nell'attività di progettazione e fabbricazione dei veicoli manipolati, ma nella commercializzazione delle autovetture.

Entrambe le eccezioni sono state respinte. La prima sul presupposto che i marchi *Skoda*, *Audi* e *Seat* sono di proprietà del Gruppo *Volkswagen*, la seconda in considerazione di un'accezione ampia di professionista che, secondo la ricostruzione del Tribunale di Venezia include, "chiunque agisca nel quadro di un'attività di impresa finalizzata alla promozione e/o alla commercializzazione di un prodotto o servizio". E, infatti, mentre la società tedesca è a capo del gruppo e produce i veicoli manipolati, la società italiana ne è consociata, addetta alla importazione, commercializzazione, promozione e assistenza dei medesimi veicoli. Nell'attività di pubblicizzazione delle auto, inoltre, il rivenditore italiano avrebbe tenuto una condotta in contrasto con il livello di competenza che il consumatore medio si aspetta dalla casa automobilistica, non avendo verificato la rispondenza al vero dei messaggi pubblicitari veicolati durante le campagne di *marketing* effettuate sul territorio nazionale.

Priva di pregio è stata considerata anche l'altra eccezione, quella relativa alla *mutatio libelli*. Secondo le convenute, in particolare, il proponente avrebbe ricostruito la propria difesa attorno alla diffusione di false informazioni commerciali, salvo poi, in sede di precisazione e modificazione delle domande, introdurre in giudizio una condotta "scollegata" dal piano comunicativo e consistente nella installazione del c.d. *defeat device*.

Il Tribunale di Venezia, in adesione all'orientamento inaugurato da Cass. sez. un., 15/5/2015, n. 12310, ha ritenuto che l'allegazione in discorso non fosse sintomo di una domanda nuova, ma che rientrasse nei limiti della *emendatio libelli*, poiché si inseriva all'interno della stessa vicenda sostanziale, come presupposto logico e fattuale della condotta illecita, senza compromettere le potenzialità difensive delle convenute e senza conseguenze sulla durata del processo.

5. Superato lo scoglio delle eccezioni preliminari l'attenzione del Tribunale si è concentrata sull'accertamento della responsabilità in capo alle convenute, a partire da un'indagine sull'illiceità del *defeat device*.

Dalla lettura del punto 4 della motivazione si evince che sull'installazione del *software* sui veicoli non vi sia stata contestazione. Ciò che ha formato oggetto di contrasto tra le parti è stata piuttosto la natura *contra legem* del dispositivo, considerato dalle convenute inidoneo ad incidere sul sistema di controllo delle immissioni.

Il Tribunale di Venezia lo ha giudicato un impianto di manipolazione, ritenendo il dato comprovato da numerosi elementi. Tra questi assumono particolare rilievo la relazione della Commissione d'inchiesta del Ministero dei Trasporti tedesco nella quale si dà atto che *Volkswagen* aveva ammesso la presenza di impianti di manipolazione, la campagna di richiami avviata dal Gruppo, le dichiarazioni rese pubblicamente dall'amministratore delegato, ma soprattutto la pronuncia pregiudiziale della Corte di Giustizia del 17/12/2020 che ha espressamente dichiarato la non conformità del *software* alla normativa europea in materia di omologazioni.

Così accertata la non conformità del dispositivo, il collegio ha ritenuto integrati gli illeciti consumeristici allegati dalle proponenti. Secondo il giudicante, l'installazione del *software* e la successiva commercializzazione dei veicoli, accompagnate dalla diffusione di informazioni pubblicitarie omissive e fuorvianti, costituiscono elementi di una pratica commerciale ingannevole e scorretta ai sensi degli artt. 18 ss. d. lgs. n. 206/2005. L'ingannevolezza si radicherebbe nel fatto di aver taciuto la presenza del dispositivo e, dunque, nella presenza stessa del dispositivo all'interno dei veicoli, quale mezzo per raggiungere il fine dell'omologazione, altrimenti non conseguibile. Ad avviso del Tribunale, inoltre, si tratterebbe di una condotta presuntivamente idonea a falsare il comportamento economico del consumatore, senza necessità di accertare un'attitudine concreta in questa direzione. Tale conclusione, secondo



il collegio, poggia sulla considerazione che sotto il profilo soggettivo, non si è trattato di condotte connotate da un mero difetto di diligenza, ma dell'adozione di "uno stratagemma tecnico posto in essere deliberatamente (o se si preferisce dolosamente) nel quadro di una strategia aziendale". Le comunicazioni pubblicitarie, infatti, sarebbero state tali da indurre il consumatore a preferire un veicolo del Gruppo rispetto ad un altro, in ragione della minore dannosità e di un minor costo gestionale per la spesa del carburante, e ciò indipendentemente dal fatto che il produttore non avesse comunicato i valori delle immissioni. A prescindere da tali dati, infatti, il messaggio veicolato dalla casa automobilistica era la natura ecocompatibile dei veicoli, mentre nella realtà della conduzione in strada il livello di emissioni non avrebbe mai consentito l'omologazione.

6. La condotta descritta, sorretta sul piano soggettivo da un atteggiamento psicologico che va ben oltre il difetto di diligenza, ha determinato una lesione della libertà contrattuale della classe di consumatori venuti in contatto con il Gruppo *Volkswagen*, i quali, se consapevoli delle caratteristiche reali del prodotto, non avrebbero adottato quella scelta di acquisto. A parere del Tribunale, dunque, il danno si è concretizzato nell'acquisto di un bene con qualità inferiori rispetto a quelle attese e si è tradotto nel minor valore del veicolo rispetto ad un altro di classe analoga (o, meglio, nel pagamento di un prezzo maggiore del dovuto, avuto riguardo alle proprietà del veicolo acquistato).

Sulla scorta di tale premessa il giudicante ha determinato il risarcimento del danno nella misura di € 3.000 per ogni aderente, applicando un criterio omogeneo di calcolo individuato nel 15% del prezzo medio di acquisto dei veicoli coinvolti nel *Dieseldgate* in Italia.

Si è trattato di una liquidazione equitativa considerata dal Tribunale congrua in relazione alla natura collettiva del giudizio e alla pluralità dei crediti vantati, i quali se soggetti alle ordinarie regole probatorie avrebbero determinato la paralisi del procedimento. Il parametro, infatti, si rivela meglio rispondente alla cifra stessa dell'azione di classe che per sua natura non può accogliere accertamenti personalizzati o valutazioni che si soffermino sulla esperienza dinamico-relazionale dei singoli danneggiati.

Condivisibilmente, quindi, il collegio è pervenuto ad una decisione di tipo uniforme, senza operare alcuna differenziazione, allineandosi per questa via alle esperienze degli altri paesi europei attinti dal *Dieseldgate*, dove la liquidazione del danno è avvenuta sulla base di un parametro unitario.

Nella medesima prospettiva liquidatoria, connessa alla natura del giudizio di classe, chiuso alla valorizzazione di specifiche prospettive individuali, è stato quantificato il danno non patrimoniale. Il *quantum* risarcitorio è stato determinato aumentando del 10% l'importo del danno patrimoniale, in applicazione dei criteri previsti dalle Tabelle del Tribunale di Venezia per la parametrizzazione del danno morale, per una cifra pari a € 300,00 per ogni consumatore.

Preme precisare a riguardo che il danno non patrimoniale riconosciuto dal collegio è stato individuato nel pregiudizio di tipo morale da reato, avendo il Tribunale inquadrato la fattispecie esaminata nel reato di frode in commercio di cui all'art. 515 c.p.

7. La condanna al risarcimento nel duplice aspetto appena vagliato è stata accompagnata da una condanna al pagamento della somma di € 317.268,72, pari al doppio delle spese di lite, per abuso dello strumento processuale, a norma dell'art. 96, 3° comma, c.p.c (cfr. punto 8 della motivazione).

Secondo il Tribunale di Venezia le soccombenti avrebbero resistito pretestuosamente alla domanda, protraendo in modo temerario la durata del processo in danno di parte attrice, nonostante un provvedimento dell'Autorità Garante che ne aveva precedentemente sanzionato le condotte. L'abuso del processo si sarebbe concretizzato in





uno “straordinario, quanto ripetitivo e talvolta disarticolante numero di eccezioni sollevate rispetto alle adesioni”, che avrebbe reso necessaria l’effettuazione di una relazione integrativa da parte degli ausiliari incaricati di valutare le contestazioni formulate dalle convenute<sup>2</sup>.

Il titolo, così articolato, sarà esecutivo al 180° giorno dalla pubblicazione della sentenza.

---

<sup>2</sup> Nel passaggio della motivazione preso ora in considerazione si precisa che la difesa pretestuosamente portata avanti dalle soccombenti avrebbe arrecato pregiudizio alla parte attrice, la quale ha dovuto “soggiacere al protrarsi della pendenza del giudizio”. Probabilmente, i tempi del processo per parte attrice sarebbero stati differenti qualora l’azione di classe fosse stata attratta dalla disciplina contenuta nel libro IV, titolo VIII-*bis* del codice di procedura civile. L’art. 840-*sexies*, comma 1, lett. a) c.p.c. prevede, infatti, che la condanna in favore del proponente abbia luogo prima dell’apertura della fase di adesione, di modo da consentirgli di azionare immediatamente il titolo esecutivo nei confronti dell’impresa convenuta, senza attendere l’accertamento dei diritti individuali degli altri danneggiati (sul tema si segnalano: A. CARRATTA, *La class action riformata – I nuovi procedimenti collettivi*, in *Giur. it.*, 2019, 10, p. 2297 ss.; C. CONSOLO, *L’azione di classe, trifasica, infine inserita nel c.p.c.*, in *Riv. dir. proc.*, 2020, 2, p. 714 ss.; B. SASSANI, (a cura di), *Class action. Commento sistematico alla legge 12 aprile 2019, n. 31*, Pacini, Pisa, 2019).