

N. R.G. 3711/2016



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE ORDINARIO di VENEZIA
SEZIONE II CIVILE

Il Tribunale in composizione collegiale nella persona dei seguenti magistrati:

dott. Roberto	Simone	Presidente
dott. Silvia	Barison	Giudice
dott. Maddalena Bassi		Giudice Relatore estensore

nel procedimento iscritto al n. r.g. **3711/2016** promosso

da

ALTROCONSUMO in qualità di rappresentante processuale di [REDACTED]

rappresentata e difesa dall'avv. Dario Reccia, dall'avv. Maria Laura Salvati e dall'avv. Paolo Martinello, elettivamente domiciliata presso l'avv. Giorgio Battaglini in Venezia Mestre Piazzetta Mons. Olivotti n. 9

attore

contro

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

rappresentata e difesa dall'avv. Giuseppe Curtò, dall'avv. Matteo Giorgio Lamberto Licini, dall'avv. Fabrizio Arossa e dall'avv. Barbara Bottecchia, elettivamente domiciliata presso l'avv. Barbara Bottecchia in Venezia San Polo n. 2580

VOLKSWAGEN GROUP ITALIA s.p.a.

rappresentata e difesa dall'avv. Giuseppe Curtò, dall'avv. Matteo Giorgio Lamberto Licini, dall'avv. Fabrizio Arossa e dall'avv. Barbara Bottecchia,

elettivamente domiciliata presso l'avv. Barbara Bottecchia in Venezia San Polo n. 2580

convenuti

Oggetto: Altri istituti e leggi speciali (azione di classe ex art. 140 bis Codice del Consumo).

Conclusioni delle parti

Per l'attrice:

Piaccia all'Ill.mo Tribunale di Venezia, disattesa ogni contraria istanza, così giudicare:

- in via preliminare, per le adesioni di cui agli elenchi generali predisposti dagli ausiliari del Tribunale (Scansioni, CD e PEC) affette da mere irregolarità formali diverse dai casi di esclusione indicati al punto successivo, autorizzare gli aderenti, nell'ambito della presente fase ovvero della successiva fase di liquidazione del danno, a regolarizzare la propria adesione, ritenendo comunque idonea per la prova dell'acquisto del veicolo da parte dell'aderente la corrispondenza tra il firmatario del modulo di adesione e il nominativo riportato su almeno uno dei seguenti documenti acquisiti agli atti – o che saranno acquisiti a seguito della richiesta integrazione: (i) carta circolazione, (ii) certificato di proprietà, (iii) visura del veicolo e (iv) lettera di richiamo del Gruppo VW;

- sempre in via preliminare, dichiarare ammissibili tutte le adesioni di cui agli elenchi generali (Scansioni, CD e PEC) predisposti dagli ausiliari del Tribunale – incluse le nuove adesioni (n. 189) di cui al supplemento di ctu - pervenute direttamente in cancelleria entro il 2 ottobre 2017 ovvero depositate da Altroconsumo in cancelleria entro il 2 novembre 2017 a prescindere dalla data di ricezione da parte dell'Associazione, così come eventualmente integrate dagli aderenti ai sensi del precedente punto, con esclusione delle sole adesioni con modulo privo di sottoscrizione ovvero aventi ad oggetto veicoli: (i) acquistati prima del 15 agosto 2009; (ii) acquistati usati in data successiva al 26 settembre 2015; (iii) non equipaggiati con motore diesel EA189; (iv) acquistati all'estero; (v) non intestati a consumatori;

- nel merito, accertare e dichiarare la pratica commerciale ingannevole e

comunque scorretta tenuta dalle società convenute – nonché in via incidentale gli illeciti penali indicati nell'atto di citazione -, consistente 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, e per l'effetto condannare tali società, in solido tra loro, al risarcimento in favore delle proponenti e di tutti gli aderenti all'azione la cui adesione risulti ammissibile in base ai criteri sopra indicati, dei danni, sia patrimoniali che non patrimoniali, subiti a causa della suddetta pratica, da quantificarsi nella misura risultante dall'applicazione del criterio equitativo omogeneo individuato nell'atto di citazione – i.e. il 15% del prezzo di acquisto del veicolo - ovvero, in via subordinata, nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia, compresa la liquidazione forfetaria e una tantum di una somma ritenuta equa in favore di ciascun proponente e aderente, in ogni caso con rivalutazione monetaria e interessi legali dal giorno del dovuto al saldo;

- in via istruttoria, nella denegata ipotesi in cui il Giudice non ritenesse sufficientemente provati i fatti allegati da Altroconsumo a supporto della domanda, in riforma dell'ordinanza del 23 giugno 2020 resa a scioglimento della riserva assunta all'udienza del 4 marzo 2020, ammettere tutti i mezzi di prova diretta e contraria richiesti da Altroconsumo nella seconda e terza memoria autorizzata, così come riepilogati in dettaglio nel paragrafo G – Riepilogo delle richieste istruttorie della seconda memoria autorizzata del 31 ottobre 2019 (pagg. 43 e ss.), nonché nel paragrafo H – Riepilogo delle istanze istruttorie della terza memoria autorizzata del 20 novembre 2019 (pagg. 35 e ss.);

- sempre con vittoria di spese, competenze e onorari (oltre IVA, CPA e rimborsi forfetari), compreso il rimborso di tutte le spese sostenute – o che saranno sostenute fino al termine del giudizio - per la pubblicazione dell'ordinanza di ammissibilità e la liquidazione degli onorari degli ausiliari del Tribunale incaricati della digitalizzazione delle adesioni, nonché delle ulteriori spese di consulenza sostenute in relazione all'analisi del defeat device e degli effetti dell'intervento

volto alla sua rimozione.

Per le convenute:

NEL MERITO, IN VIA PRELIMINARE

🌐 accertare e dichiarare il difetto di legittimazione passiva di Volkswagen Aktiengesellschaft rispetto a tutte le domande proposte nei suoi confronti da parte attrice in relazione agli autoveicoli a marchio AUDI, SEAT e SKODA per tutti i motivi esposti in atti;

- accertare e dichiarare il difetto di legittimazione passiva di Volkswagen Group Italia S.p.A. rispetto a tutte le domande proposte nei suoi confronti da parte attrice per tutti i motivi esposti in atti;

- rigettare la richiesta formulata da parte attrice nelle memorie depositate rispettivamente in data 18 febbraio 2020 e 30 novembre 2020 di autorizzare gli aderenti all'iniziativa di classe oggetto dell'odierno decidere a regolarizzare gli atti di adesione e/o la documentazione ad essi allegata, per tutti i motivi esposti in atti;

NEL MERITO, IN VIA PRINCIPALE

- rigettare tutte le domande formulate nei confronti di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. in quanto del tutto infondate in fatto e diritto per tutti i motivi esposti in atti;

- accertare e dichiarare che le adesioni complessivamente pervenute presso la cancelleria di codesto Ill.mo Tribunale sono 78.623, e non 82.122 come indicato dagli ausiliari incaricati;

- accertare e dichiarare l'inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità di tutte le n. 2.237 adesioni pervenute alla cancelleria di codesto Ill.mo Tribunale tramite l'Associazione Altroconsumo perché prive di data certa ex art- 2704 c.c. e, in ogni caso, di tutte le adesioni che l'Associazione Altroconsumo afferma di aver ricevuto a mezzo PEC e fax perché prodotte dall'Associazione Altroconsumo solo in copia, e non in originale e, per l'effetto disporne lo stralcio e, comunque, rigettarle nel merito (cfr. eccezione controllo DC[a]);

- accertare e dichiarare l'inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità, e, per

l'effetto disporre lo stralcio o, comunque, il rigetto nel merito, di tutte le adesioni pervenute presso la cancelleria di codesto Ill.mo Tribunale per tutti i motivi esposti in atti, e per tutto quanto emerso dall'attività di revisione su di essi svolta da Deloitte Financial Advisory S.r.l. e riportato da Deloitte Financial Advisory S.r.l. nella documentazione prodotta in atti e, nello specifico, quelle tra esse che sono affette dai seguenti profili di inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità:

🌐 i nominativi degli apparenti firmatari gli atti di adesione non corrispondono ai nominativi riportati sulle carte di circolazione degli autoveicoli in relazione ai quali le adesioni sono state depositate (cfr. eccezione controllo AP1[a]);

🌐 i nominativi degli apparenti firmatari gli atti di adesione non corrispondono ai nominativi riportati sui certificati di proprietà degli autoveicoli in relazione ai quali le adesioni sono state depositate (eccezione controllo AP1[b]);

🌐 i nominativi riportati sui certificati di proprietà non corrispondono ai nominativi riportati sulle carte di circolazione degli autoveicoli in relazione ai quali le adesioni sono state depositate (cfr. eccezione controllo AP1[c]);

🌐 alla data di invio delle adesioni, i nominativi degli apparenti firmatari gli atti di adesione trasmessi non corrispondono ai nominativi riportati sugli estratti cronologici emessi dal Pubblico Registro Automobilistico dei passaggi di proprietà degli autoveicoli in relazione ai quali le adesioni sono state inviate dagli aderenti (cfr. eccezione controllo AP1[d]);

🌐 le adesioni sono state trasmesse dagli aderenti senza neppure produrre un valido documento d'identità degli apparenti firmatari gli atti di adesione (cfr. eccezione controllo AP1[e]);

🌐 i moduli di adesione sono radicalmente privi di sottoscrizione (cfr. eccezione controllo AP1[f]);

🌐 alla data di invio delle adesioni, gli autoveicoli in relazione ai quali gli atti di adesione sono stati inviati dagli aderenti risultano rottamati (cfr. eccezione controllo AP1[g]);

🌐 alla data di invio delle adesioni, gli autoveicoli in relazione ai quali gli atti di adesione sono stati inviati dagli aderenti risultano radiati (cfr. eccezione controllo AP1[h]);

🌐 alla data di invio delle adesioni, gli autoveicoli in relazione ai quali gli atti di adesione sono stati inviati dagli aderenti risultano rubati (cfr. eccezione controllo AP1[i]);

🌐 i files elettronici degli atti di adesione trasmessi direttamente alla cancelleria di codesto Ill.mo Tribunale a mezzo PEC e contenuti nell'Hard Disk esterno consegnato dagli ausiliari incaricati a Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. all'udienza in data 8 maggio 2019:

- sono privi di busta di trasporto (cfr. eccezione controllo AP2[a]);
- sono privi dei files di certificazione daticert.xml (cfr. eccezione controllo AP2[b]);
- sono stati trasmessi da indirizzi PEC che non sono riferibili agli apparenti firmatari gli atti di adesione trasmessi, non avendo gli apparenti firmatari gli atti di adesione rilasciato ai titolari degli indirizzi PEC alcuna valida delega all'invio degli atti di adesione (cfr. eccezione controllo AP2[c]);
- sono privi di firma digitale o di altra firma elettronica qualificata (cfr. eccezione controllo AP2[d]);
- riportano la firma digitale di nominativi diversi dagli apparenti firmatari gli atti di adesione trasmessi senza che ad essi sia allegata una valida delega all'invio (cfr. eccezione controllo AP2[e]);

🌐 i moduli di adesione contenuti nei fascicoli degli atti di adesione trasmessi direttamente alla cancelleria di codesto Ill.mo Tribunale sono privi di:

- autentica rilasciata da un notaio o da un pubblico ufficiale della sottoscrizione apposta dagli apparenti firmatari (cfr. eccezione controllo AP3[a]);
- autentica da parte di un avvocato delle sottoscrizioni apposte dagli apparenti firmatari gli atti di adesione (cfr. eccezione controllo AP3[b]);
- un valido documento d'identità (i.e. carta d'identità e/o passaporto) degli apparenti firmatari gli atti di adesione (cfr. eccezione controllo AP3[c]);
- un documento personale riferibile all'aderente (e.g. carta di identità, passaporto, patente di guida, tessera sanitaria, etc.) in corso di validità alla data dell'invio dell'adesione (cfr. eccezione controllo AP3[d]);

🌐 files contenuti nell'Hard Disk esterno consegnato dagli ausiliari incaricati a

Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. all'udienza in data 8 maggio 2019 sono corrotti o non apribili (cfr. eccezione controllo IDA[a]);

☉ sono privi dei documenti richiesti da codesto Ill.mo Tribunale con l'ordinanza resa in data 25 maggio 2017 per aderire all'iniziativa di classe oggetto dell'odierno decidere, ovvero muniti di un set documentale incompleto e/o illeggibile di almeno uno dei documenti richiesti da codesto Ill.mo Tribunale con l'ordinanza resa in data 25 maggio 2017 per aderire all'iniziativa di classe oggetto dell'odierno decidere (cfr. eccezione controllo IDA[b]);

☉ i documenti contenuti nei fascicoli degli atti di adesione trasmessi non attengono all'iniziativa di classe oggetto dell'odierno decidere (cfr. eccezione controllo IDA[c]);

☉ sono pervenuti oltre il termine del 2 ottobre 2017 disposto da codesto Ill.mo Tribunale per consentire di aderire all'iniziativa di classe oggetto dell'odierno decidere (cfr. eccezione controllo IDA[d]);

☉ sono relativi ad autoveicoli che:

- non sono equipaggiati con motori diesel Euro 5 EA 189, ovvero perché relativi ad autoveicoli prodotti da altre case automobilistiche non appartenenti al gruppo Volkswagen (cfr. eccezione controllo IDA[e]);
- sono stati acquistati all'estero (cfr. eccezione controllo IDA[f]);
- sono stati acquistati prima del 15 agosto 2009 (cfr. eccezione controllo IDA[g]);
- dai certificati di proprietà risultano intestati a non consumatori (e, nello specifico, a persone giuridiche) (cfr. eccezione controllo IDA[h]);
- alla data in cui le adesioni sono state depositate, non avevano eseguito la revisione obbligatoria conformemente a quanto previsto dall'art. 80 del Codice della Strada (cfr. eccezione controllo IDA[i]);
- sono stati venduti dagli aderenti successivamente al deposito delle adesioni (cfr. eccezione controllo CC1[a]);
- sono stati venduti dagli aderenti prima del deposito delle adesioni (cfr. eccezione controllo CC1[b]);
- sono stati ceduti o trasferiti (per atto oneroso, gratuito, inter vivos o mortis causa) prima della data del 26 settembre 2015 (cfr. eccezione controllo CC1[c]);

- sono stati acquistati sul mercato dell'usato in data successiva al 26 settembre 2015 e, quindi, oltre il termine fissato da codesto Ill.mo Tribunale con l'ordinanza resa in data 25 maggio 2017 (cfr. eccezione controllo CC1[d]);
- alla data di adesione hanno più di 5 anni dalla loro immatricolazione e, pertanto, nessun danno da anomala svalutazione sarebbe configurabile in capo ai loro proprietari, perché rispetto a tali autoveicoli i livelli di usura delle loro componenti meccaniche sono tali da renderli inadatti ad ogni accertamento circa la loro conformità alla classificazione Euro 5 agli stessi assegnata in sede di omologazione e, quindi, il valore delle emissioni di NOx prodotte non sarebbe più tale da incidere in alcun modo sulle determinazioni di acquisto dei consumatori sul mercato dell'usato né tanto meno sul relativo possibile prezzo di vendita (cfr. eccezione controllo CC1[e]);
- sono stati oggetto di pignoramento, sequestro o fermo amministrativo successivamente al deposito dell'atto di adesione e, pertanto, non sono più intestati ai firmatari degli atti di adesione trasmessi (cfr. eccezione controllo CC2[a]);
- non sono più intestati ai soggetti che hanno depositato gli atti di adesione, perché venduti, rubati, demoliti, esportati in un altro Paese o radiati (cfr. eccezione controllo CC2[b]);
- sono stati sottoposti alle misure tecniche previste dal piano di interventi approvato dal KBA (cfr. eccezione controllo CC2[c]);
- gli aderenti all'iniziativa di classe oggetto dell'odierno decidere hanno rifiutato di sottoporre alle misure tecniche previste dal piano di interventi approvato dal KBA e, pertanto, con la loro condotta non hanno impedito il verificarsi del presunto danno sofferto di cui chiedono il risarcimento e non possono vantare ex art. 1227, secondo comma c.c. alcuna pretesa creditoria nei confronti di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. (cfr. eccezione controllo CC2[d]);
- gli apparenti firmatari gli atti di adesione hanno agito in qualità di locatari, usufruttuari o titolari di contratti di noleggio a lungo termine (cfr. eccezione controllo CC3[a]);

🌐 gli autoveicoli in relazione ai quali le adesioni sono state trasmesse sono autoveicoli a marchio AUDI, SEAT e SKODA, mentre Volkswagen Aktiengesellschaft è responsabile esclusivamente della produzione, omologazione e commercializzazione degli autoveicoli a marchio Volkswagen (cfr. eccezione controllo CC3[b]);

🌐 i moduli di adesione contenuti nei fascicoli degli atti di adesione pervenuti alla cancelleria di codesto Ill.mo Tribunale sono stati trasmessi più volte dai comproprietari del medesimo autoveicolo per l'intero valore dell'autoveicolo (cfr. eccezione controllo CC3[c]);

🌐 gli autoveicoli in relazione ai quali le adesioni sono state trasmesse sono intestati a due o più comproprietari (cfr. eccezione controllo CC3[d]);

🌐 le adesioni sono state trasmesse più volte all'Associazione Altroconsumo dai medesimi aderenti in relazione ai medesimi autoveicoli (cfr. eccezione controllo DU[a]);

🌐 le adesioni sono state trasmesse più volte alla cancelleria di codesto Ill.mo Tribunale e all'Associazione Altroconsumo dai medesimi aderenti in relazione ai medesimi autoveicoli (cfr. eccezione controllo DU[b]);

🌐 le adesioni sono state trasmesse più volte alla cancelleria di codesto Ill.mo Tribunale dai medesimi aderenti in relazione ai medesimi autoveicoli (cfr. eccezione controllo DU[c]);

🌐 le adesioni pervenute alla cancelleria di codesto Ill.mo Tribunale sono prive di elementi in grado di attestare con certezza la data di loro trasmissione (cfr. eccezione controllo DC[b]).

IN OGNI CASO, SEMPRE NEL MERITO

- accertare e dichiarare l'inammissibilità e/o inefficacia e/o nullità e/o inaccogliabilità nel merito, e per l'effetto disporre lo stralcio, di:

🌐 n. 5.504 atti di adesione indicati nel prospetto riepilogativo riportato nel § 6 della Sezione A della memoria autorizzata depositata da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A in data 30 novembre 2020 per tutti i motivi ivi esposti;

🌐 n. 3.610 atti di adesione indicati nel prospetto riepilogativo riportato nel § 7

della Sezione A della memoria autorizzata depositata da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A in data 30 novembre 2020 per tutti i motivi ivi esposti;

🌐 n. 836 atti di adesione che all'esito dell'attività di revisione svolta da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A (con l'ausilio di Deloitte Financial Advisory S.r.l.) dei controlli eseguiti dagli ausiliari incaricati in attuazione dell'ordinanza resa da codesto Ill.mo Tribunale in data 4 marzo 2020, e comunicata a Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A in data 23 giugno 2020 sono risultati affetti dai controlli oggetto di tale ordinanza per tutti i motivi esposti da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A nella memoria autorizzata depositata in data 30 novembre 2020.

IN OGNI CASO

- previa revoca o rettifica del provvedimento reso in data 24 novembre 2020, autorizzare Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A a depositare, anche a mezzo di DVD, (i) i documenti supportanti le osservazioni relative agli errori rilevati all'esito dell'attività di controanalisi condotta da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A., con l'ausilio di Deloitte Financial Advisory S.r.l. rispetto all'attività di revisione eseguita dagli ausiliari incaricati degli atti di adesione oggetto dell'ordinanza resa da codesto Ill.mo Tribunale in data 4 giugno 2020, e comunicata a Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A in data 23 giugno 2020; (ii) le tabelle relative agli atti di adesione che, all'esito dell'attività di controanalisi condotta da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A., con l'ausilio di Deloitte Financial Advisory S.r.l., sono risultate affette dai profili di inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità oggetto dei controlli disposti da codesto Ill.mo Tribunale con l'ordinanza resa in data 4 giugno 2020, e comunicata a Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A in data 23 giugno 2020; (iii) la documentazione a supporto dell'attività di revisione svolta da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A., con l'ausilio di Deloitte Financial Advisory S.r.l., dei n. 189 atti di adesione rinvenuti nella cancelleria di codesto Ill.mo Tribunale e non inclusi nell'originario

gruppo di n. 78.434 atti di adesione indicizzati dagli ausiliari incaricati nell'hard disk esterno consegnato a Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. all'udienza in data 8 maggio 2019;

- condannare l'Associazione Altroconsumo, in persona del suo legale rappresentante pro tempore, e/o la sig.ra Martina Marinari e la sig.ra Letizia Benedetta Ghizzi Panizza, anche in solido con l'Associazione Altroconsumo, al pagamento in favore di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. di spese, diritti ed onorari di difesa, oltre accessori di legge e rimborso degli importi corrisposti agli ausiliari incaricati in relazione all'attività svolta nel presente giudizio;

IN VIA ISTRUTTORIA

- rigettare tutte le istanze istruttorie formulate dall'Associazione Altroconsumo per tutti i motivi esposti da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. in sede di seconda e terza memoria ex art. 183, comma 6, c.p.c. depositate in data 31 ottobre 2019 e 20 novembre 2019;

- in subordine, nella denegata e veramente non creduta ipotesi in cui codesto Ill.mo Tribunale dovesse disporre consulenza tecnica d'ufficio in relazione ai quesiti peritali formulati da parte attrice a pag. 44 e a pag. 48 della seconda memoria ex art. 183, comma 6, c.p.c. depositata in data 31 ottobre 2019, disporre che la consulenza tecnica d'ufficio venga svolta su tutti i modelli di autoveicoli equipaggiati con motori diesel EA 189 Euro 5 commercializzati in Italia dal gruppo Volkswagen in relazione ai quali sono stati depositati gli atti di adesione e nel rispetto della procedura di prova NEDC degli autoveicoli in servizio prevista dall'Appendice 2 e 4 al Regolamento della Commissione Economica per l'Europa e delle Nazioni Unite (UN/ECE) n- 83 del 23 giugno 2011, come richiamati dall'Allegato II al Regolamento 2008/692/CE del 18 luglio 2008, e presso un laboratorio espressamente autorizzato a svolgere tali accertamenti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

1) *Premesse in fatto*

Con atto di citazione regolarmente notificato a Volkswagen Aktiengesellschaft (d'ora in avanti VW AG) e Volkswagen Group Italia s.p.a. (d'ora in avanti VW GI) l'Associazione Altroconsumo (d'ora in avanti Altroconsumo), in qualità di rappresentante processuale di [REDACTED], acquirenti ciascuna di un'autovettura Volkswagen Polo euro 5 con motorizzazione EA 189, conveniva in giudizio le predette società ai sensi dell'art. 140 *bis* D.lgs. 206/2005 per l'accertamento della pratica commerciale scorretta da loro posta in essere mediante la diffusione di informazioni in ordine alle emissioni inquinanti dei veicoli *diesel* con motore EA 189 a marchio Volkswagen, Audi, Skoda e Seat, non rispondenti al vero o comunque in grado di indurre il consumatore in errore circa le caratteristiche delle autovetture sul rispetto dello *standard* delle emissioni inquinanti, e per la condanna delle convenute al conseguente risarcimento del danno.

L'associazione Altroconsumo esponeva che a partire dal 2009 le società convenute avevano distribuito in Italia autoveicoli con motorizzazione a gasolio EA 189, che erano stati omologati e che presentavano, tuttavia, caratteristiche qualitative e classe di emissione inquinante nella realtà inferiori rispetto ai valori dichiarati per effetto dell'installazione di un *software* denominato *defeat device*. Deduceva, infatti, Altroconsumo che detto dispositivo era 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 prestazioni del veicolo e le immissioni inquinanti di ossidi di azoto (NOx), al fine di farle rientrare entro i limiti previsti dalla normativa europea in materia di omologazioni.

Esponeva l'attrice che, a seguito delle indagini condotte nel 2015 dalla agenzia americana per l'ambiente (EPA), con comunicato stampa del 22.9.2015 la stessa VW AG aveva riconosciuto di aver fatto ricorso allo strumento del *defeat device* al fine di ottenere l'omologazione delle emissioni inquinanti a norma di legge e che con lettera del 26.9.2015, indirizzata alla propria rete di vendita in Italia VW AG, aveva disposto la sospensione della consegna dei veicoli equipaggiati con motore turbodiesel euro 5 EA 189, annunciando un piano di richiamo di tutti i veicoli interessati.

Deduceva ancora Altroconsumo come la campagna pubblicitaria delle auto del gruppo fosse invece incentrata sui valori della tutela ambientale e della responsabilità ecologica e che tutti i *claims* utilizzati fossero diretti a convincere il consumatore in ordine al fatto che le auto del gruppo fossero dotate delle migliori tecnologie volte a tutelare l'ambiente e a ridurre le emissioni nocive.

Lamentava l'attrice, quindi, il fatto che il Gruppo Volkswagen avesse posto in essere una pratica commerciale ingannevole, mediante la diffusione di informazioni non rispondenti al vero e tali da indurre il consumatore in errore circa le caratteristiche delle autovetture sul rispetto dello *standard* delle emissioni, impedendo così una scelta consapevole in ordine al veicolo da acquistare e falsandone il comportamento economico.

Nello specifico, Altroconsumo deduceva che la condotta posta in essere da Volkswagen integrava una pratica ingannevole e scorretta ai sensi degli artt. 20, 21 e 22 D.lgs. 206/2005, nonché una pratica commerciale ingannevole ai sensi dell'art. 23 D.lgs. cit.

Altroconsumo agiva, quindi, in qualità di rappresentante dei consumatori al fine di sentir condannare le convenute, previa declaratoria di ammissibilità della domanda, al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali da pratica commerciale scorretta, sostanziatasi vuoi nel minor valore commerciale (quantificato nel 15% del valore del veicolo) delle auto, vuoi nel pregiudizio non patrimoniale subito dagli appartenenti alla classe; a tal fine essa deduceva la lesione di beni di rango costituzionale (quali salute e ambiente) oltre che la sussumibilità della condotta illecita ai danni dei consumatori nelle fattispecie dei reati di truffa e di frode in commercio.

Si costituivano Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia s.p.a. contestando l'ammissibilità dell'azione di classe per disomogeneità dei diritti dei chiamati alla classe e per la manifesta infondatezza nel merito delle richieste risarcitorie. Volkswagen AG eccepiva, inoltre, il proprio difetto di legittimazione passiva con riferimento ai veicoli a marchio Audi, Seat e Skoda, per non esserne la società produttrice.

Nel merito, le convenute deducevano di non aver mai fornito nelle proprie comunicazioni promo – pubblicitarie informazioni sui livelli di emissioni di ossido di azoto, escludendo, quindi, il fatto che i consumatori potessero essere stati indebitamente influenzati nelle proprie decisioni di acquisto dalla dedotta diffusione di informazioni false e fuorvianti.

Le convenute deducevano, altresì, che a seguito delle iniziative intraprese dalle autorità statunitensi nessuna delle autorità omologanti europee, deputate a riesaminare e se del caso a ritirare l'omologazione, aveva disposto in tal senso ovvero restrizioni all'utilizzo dei veicoli ovvero, ancora, alcuna revisione della classe di appartenenza. Rilevavano, poi, le convenute che il Kraftfahrt-Bundesamt (*inde*: KBA), ossia l'organo federale deputato all'omologazione in Europa della maggior parte dei veicoli a marchio Volkswagen, con ordinanza resa il 15 ottobre 2015, aveva disposto l'adozione di requisiti integrativi per la rimozione del *software* regolante il sistema EGR presente sui veicoli – che non era da intendere quale sistema di manipolazione vietato - e che in seguito Volkswagen aveva dato avvio, a partire dal mese di febbraio 2016, ad un piano di interventi approvato dallo stesso KBA.

Con ordinanza del 22.5.2017 il Tribunale, ritenuta l'omogeneità dei diritti individuali delle proponenti e dei potenziali aderenti, in considerazione dell'unicità dell'evento di danno, determinato dalla – pratica commerciale scorretta delle convenute e consistita, secondo la prospettazione attorea, nella diffusione di informazioni false, incomplete e fuorvianti sulle caratteristiche qualitative dei veicoli montanti motorizzazione EA 189 e sul livello di emissioni inquinanti dei medesimi, tali da condizionare il comportamento economico dei consumatori e ritenuta altresì la non manifesta infondatezza della domanda attorea, dichiarava l'ammissibilità della domanda svolta da Altroconsumo quale rappresentante processuale di Martina Marinari e Benedetta Ghizzi Panizza, fissava i termini e le modalità della pubblicità, ai fini della tempestiva adesione degli appartenenti alla classe e definiva i caratteri dei diritti individuali omogenei oggetto del giudizio, nonché i termini e le modalità delle adesioni.

Con ordinanza del 5/9/2017 il Tribunale disponeva la nomina di ausiliari al fine di procedere alla raccolta complessiva, alla indicizzazione ed all'acquisizione delle adesioni in forma digitale.

Con successiva ordinanza dell'8/5/2019 erano assegnati i termini per il deposito delle memorie ex art. 183, VI co. c.p.c. e con altra del 4/3/2020, rigettate le istanze istruttorie formulate da Altroconsumo e preso atto delle eccezioni formulate dalle parti convenute in ordine all'ammissibilità delle adesioni, gli ausiliari erano incaricati di eseguire una verifica per una parte di esse.

La causa veniva infine rinviata all'udienza del 9/12/2020 per precisazione delle conclusioni.

2) ***Sulla normativa applicabile***

Il quadro normativo di riferimento degli illeciti prospettati da Altroconsumo nei confronti delle convenute si rinvia agli artt. 18 e ss. del D.Lgs. 6 settembre 2005 n. 206, come modificato dal D.Lgs. 2 agosto 2007 n. 146.

La prima di tali disposizioni stabilisce che, per le finalità considerate dal Titolo III (in tema di “Pratiche commerciali, pubblicità ed altre informazioni commerciali”), si intende:

per “professionista” qualsiasi persona fisica o giuridica che, nelle pratiche commerciali oggetto del presente titolo, agisce nel quadro della sua attività commerciale, industriale, artigianale o professionale e chiunque agisce in nome o per conto di un professionista;

per “pratiche commerciali tra professionisti e consumatori” 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;

per “falsare in misura rilevante il comportamento economico dei consumatori”: l'impiego di una pratica commerciale idonea ad alterare sensibilmente la capacità del consumatore di prendere una decisione consapevole, inducendolo pertanto ad assumere una decisione di natura commerciale che non avrebbe altrimenti preso;

per “diligenza professionale”: il normale grado della specifica competenza ed attenzione che ragionevolmente i consumatori attendono da un professionista nei loro confronti rispetto ai principi generali di correttezza e di buona fede nel settore di attività del professionista.

Il successivo art. 19 precisa che le norme relative al Titolo III del Codice del Consumo si applicano alle pratiche commerciali scorrette tra professionisti e consumatori poste in essere prima, durante e dopo un'operazione commerciale relativa a un prodotto.

L'art. 20 statuisce che 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 e che sono scorrette le pratiche commerciali: a) ingannevoli *ex* artt. 21, 22 e 23 o b) aggressive *ex* artt. 24, 25 e 26.

Ai sensi dell'art. 21 è considerata ingannevole una pratica commerciale che contiene informazioni non rispondenti al vero o, seppure di fatto corretta, in qualsiasi modo, anche nella sua presentazione complessiva, induce o è idonea ad indurre in errore il consumatore medio riguardo a esistenza o la natura del prodotto, caratteristiche principali del prodotto, portata degli impegni del professionista ovvero, in ogni caso, la pratica che induce il consumatore o è idonea a indurlo ad assumere una decisione di natura commerciale che non avrebbe altrimenti preso.

L'art. 23 individua, poi, le pratiche commerciali considerate in ogni caso ingannevoli, tra cui annovera quella consistente nell'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.

A livello di normativa comunitaria rilevano, inoltre, in particolare:

- la Direttiva 2007/46/CE costituisce la normativa quadro in materia di omologazione dei veicoli a motore degli stati membri basata sul principio di armonizzazione; prevede che gli Stati membri istituiscano o designino le autorità competenti in materia di omologazione e che, una volta ottenuta l'omologazione, i veicoli conformi possano essere immatricolati, venduti o messi in circolazione nei paesi dell'UE sulla base del certificato di conformità, che consiste nel documento rilasciato dal costruttore e attestante che un veicolo appartiene alla serie del tipo omologato.

- il regolamento (CE) n. 715/2007 contiene norme armonizzate per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni, imponendo ai costruttori di progettare, costruire e assemblare i componenti in modo che il veicolo sia conforme alla normativa, al fine di conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria perseguiti dall'Unione Europea; le norme Euro 5 e Euro 6 costituiscono delle misure intese a ridurre le emissioni di particolato e di precursori dell'ozono come gli ossidi di azoto e gli idrocarburi.

Ai sensi del regolamento 715/2007 è «impianto di manipolazione» ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni che riduca l'efficacia di tale sistema in

modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo.

L'art. 5.2 del citato regolamento statuisce che “L'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia di sistemi di controllo delle emissioni è vietato”.

3) Sulla giurisdizione e sulle eccezioni preliminari sollevate da Volkswagen Italia e da Volkswagen AG

Preliminarmente deve essere affermata la competenza giurisdizionale del tribunale adito nei confronti di VW AG. Quando la domanda abbia per oggetto un illecito extracontrattuale trova applicazione il criterio di individuazione della giurisdizione previsto dall'art. 7, punto 2, regolamento (Ue) n. 1215 del 2012, in base al quale una persona domiciliata in uno stato membro può essere convenuta in un altro stato membro, in materia di illeciti civili dolosi o colposi, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o può avvenire (cfr. Cass. [ord.], sez. un., 09-02-2021, n. 3125.)

Tale affermazione è altresì supportata dalla Corte di Giustizia UE, peraltro nella stessa cornice fattuale della presente controversia, la quale ha statuito che “L'art. 7, punto 2, regolamento (Ue) n. 1215/2012 del parlamento europeo e del consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, deve essere interpretato 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 emissioni 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” (cfr. Corte giustizia Unione europea, 09-07-2020, n. 343/19).

Considerato che gli autoveicoli, montanti i motori Euro 5 EA189, prodotti da VW AG, sono stati distribuiti in Italia, dove pertanto in tesi si è verificato l'evento di danno prospettato dall'attrice, deve affermarsi la competenza giurisdizionale anche rispetto al produttore.

3a) Sulla legittimazione passiva

Con la proposizione dell'azione di classe *ex art. 140 bis D.lgs. 205/2006* vigente *ratione temporis*, Altroconsumo ha agito in giudizio nei confronti di Volkswagen

AG e di Volkswagen GI al fine di sentirle condannare, previo accertamento e declaratoria della pratica commerciale ingannevole e comunque scorretta, al risarcimento dei danni sia patrimoniali sia non patrimoniali derivanti dalla detta pratica e da determinare in base ad un criterio equitativo omogeneo, in favore delle preponenti e dei consumatori portatori di diritti individuali omogenei, da individuare in coloro che in Italia hanno acquistato un'autovettura con motorizzazione diesel EA189 a marchio Volkswagen, Audi, Seat e Skoda.

Volkswagen AG ha eccepito il proprio difetto di legittimazione passiva rispetto alle pretese risarcitorie proposte in relazione agli autoveicoli a marchio Audi, Seat e Skoda, mentre Volkswagen GI ha eccepito il proprio difetto di legittimazione passiva rispetto a tutte le domande formulate.

Deduce al riguardo VW GI di essere una società del gruppo Volkswagen che svolge unicamente l'attività di importatore e distributore in Italia degli autoveicoli a marchio Audi, Skoda, Seat, Volkswagen e Volkswagen Veicoli Commerciali, ma di non essere in alcun modo coinvolta nell'attività di progettazione e produzione degli autoveicoli e dei loro componenti, né tanto meno nel processo di certificazione ed omologazione di essi e di essersi sempre basata, nel descrivere nella documentazione promo-pubblicitaria le caratteristiche tecniche degli autoveicoli commercializzati, esclusivamente sulle informazioni ricevute dalle case produttrici relative ai dati ufficiali certificati dalle rispettive autorità di omologazione.

Tali eccezioni non attengono tanto alla legittimazione passiva, quanto alla titolarità dal lato debitorio del rapporto originato dalla pretesa pratica commerciale scorretta, che in questa sede rileva come fattispecie di responsabilità aquiliana fatta valere nel processo e, dunque, al merito della causa e alla fondatezza della domanda (per tutte Cass., sez. un., 16/02/2016, n. 2951) e come tali vanno rigettate.

Nella presente vicenda si verte in ambito di pratiche commerciali scorrette ai sensi del Titolo III del D.lgs. 206/2005, che all'art. 18, lett. b), dà una nozione di "professionista" da intendersi in senso ampio, dovendosi ritenere tale chiunque agisca nel quadro di un'attività di impresa finalizzata alla promozione e/o alla commercializzazione di un prodotto o servizio.

Dunque professionista/autore (o coautore) della pratica commerciale è chiunque abbia un'oggettiva cointeressenza diretta ed immediata alla realizzazione della pratica commerciale medesima ovvero qualsiasi operatore il quale, nell'ambito

delle pratiche commerciali oggetto della specifica disciplina, agisce nel quadro della sua attività commerciale, industriale, artigianale e professionale. Ciò che la disposizione richiede ai fini dell'assunzione della qualificazione soggettiva di cui si tratta è, dunque, che la pratica commerciale sia posta in essere dal soggetto quale manifestazione della sua ordinaria attività di lavoro, posto che solo a tale dato oggettivo sono correlati gli accresciuti oneri di diligenza e di informazione a protezione di chi opera, al contrario (il consumatore), al di fuori dell'esercizio della sua attività professionale e che si trova per tale ragione in posizione di tendenziale debolezza contrattuale (cfr. Tar Lazio 3.6.2019, n. 7122; Cons. Stato 17.2.2021, n. 853; 4.10.2011, n. 5435; 21.9.2011, n. 5306; Tar Lazio 645/2010). Ciò che conta, in definitiva, è che si tratti di una attività deputata allo scambio di beni o alla prestazione di servizi, esercitata in maniera "ordinaria", svolta con continuità, mediante una organizzazione tendenzialmente stabile, e nel rispetto, ove esistente, della normativa di settore, oltre che degli obblighi contabili e fiscali.

Affinché sia configurabile una pratica commerciale scorretta od ingannevole non è, pertanto, necessario che vi sia un rapporto contrattuale diretto tra professionista e consumatore, essendo sufficiente che detta pratica sia posta in essere dal "professionista" nell'ambito della sua attività finalizzata alla promozione e/o alla commercializzazione di un prodotto o alla prestazione del servizio.

Alla luce delle considerazioni che precedono va affermata la legittimazione passiva di entrambe le convenute, rientrando entrambe le società nell'ampia nozione di professionista di cui si è detto.

Ed infatti, da un lato, Volkswagen AG è la società a capo dell'omonimo gruppo che comprende al suo interno i marchi Volkswagen, Audi, Seat e Skoda, di cui detiene il 100% della proprietà (come si evince dalla visura camerale, vedi doc. 3 di parte convenuta). Volkswagen AG, inoltre, è la società che produce i motori diesel EA189 montati sui veicoli a marchio Volkswagen, Audi, Seat e Skoda, cui si riferisce la contestata pratica commerciale scorretta; a sua volta, VW GI è la consociata italiana del Gruppo Volkswagen addetta all'importazione, commercializzazione, promozione marketing e pubblicitaria, nonché della rete di assistenza delle auto a marchio Volkswagen, Audi, Seat, Škoda e che dalla commercializzazione di detti veicoli trae i propri profitti.

3b) Sulla eccezione di inammissibile mutatio libelli

Nel proprio atto introduttivo Altroconsumo allega la pratica commerciale scorretta delle convenute ai sensi degli artt. 20, 21, comma 1, lett. b), 22 e 23, comma 1, lett. d), del Codice del Consumo, per aver queste diffuso informazioni false e fuorvianti circa la conformità dei veicoli ai parametri di legge concernenti le emissioni inquinanti e la classe di omologazione del motore, diffondendo campagne di comunicazione di *marketing* incentrate su valori della tutela ambientale e sulla responsabilità ecologica, ma non corrispondenti al vero per effetto dell'installazione sui motori *diesel* EA189 di un cd. *defeat device*, tali da falsare il comportamento del consumatore e da indurlo ad assumere una decisione commerciale che altrimenti non avrebbe preso.

Eccepiscono le convenute che in sede di prima memoria autorizzata *ex art.* 183, comma 6°, c.p.c. Altroconsumo ha modificato le proprie domande, allegando per la prima volta una condotta "scollegata" dal piano comunicativo e consistente in una presunta pratica commerciale scorretta per progettazione, installazione e fornitura del cd. *defeat device*.

Si tratta, tuttavia, di una eccezione priva di pregio, laddove si consideri che sin dall'atto introduttivo Altroconsumo ha posto la dedotta pratica commerciale scorretta in relazione non tanto con l'installazione per sé considerata del cd. *defeat device* sui motori *diesel* EA189, quanto sull'assenza, nei veicoli dotati di tali motori, delle caratteristiche qualitative (in termini di classe di emissioni inquinanti e di corrispondenza dei veicoli stessi alla classe di omologazione) prospettate dalle convenute nelle proprie campagne promo-pubblicitarie.

Si tratta della medesima prospettazione di cui alla prima memoria *ex art.* 183, comma 6°, c.p.c. di parte attorea, dove Altroconsumo altro non fa che allegare l'installazione del *defeat device* quale presupposto fattuale della condotta illecita rappresentata e la pone in relazione con il carattere ingannevole dei messaggi pubblicitari.

In altri termini, se nella prospettazione introduttiva fosse ritenuta assente la allegazione in ordine all'applicazione del dispositivo, mancherebbe la premessa logica per ipotizzare la dedotta pratica commerciale scorretta, che poi ha portato all'irrogazione di una sanzione amministrativa di euro 5.000.000 da parte dell'AGCM.

Peraltro, quand'anche si volesse ritenere che la specificazione fatta abbia allargato il perimetro fattuale in contesa, va rimarcato come la deduzione fatta

nella prima memoria *ex art.* 183, comma 6°, c.p.c. risulti nei limiti della consentita *emendatio libelli*, poiché si inserisce all'interno della stessa vicenda sostanziale, non ha compromesso le potenzialità difensive delle convenute, né ha determinato un allungamento della durata del processo (cfr. Cass., sez. un., 15.6.2015, n. 12310).

4) Sulle condotte addebitate a Volkswagen AG e Volkswagen GI

Secondo Altroconsumo la condotta delle convenute integra una pratica commerciale scorretta in quanto ingannevole ai sensi dell'art. 21, comma 1, lett. b), e comma 2, lett. b), in quanto omissiva ai sensi dell'art. 22 e in quanto in ogni caso ingannevole ai sensi dell'art. 23, comma 1, lett. d) del D.lgs. 206/2005.

Il presupposto logico e fattuale della condotta illecita contestata è – come si è visto - la presenza sui veicoli montanti motori diesel EA189 di un dispositivo in grado di modulare le emissioni inquinanti di NOx a seconda che l'auto sia guidata su strada ovvero condotta sui rulli di laboratorio.

Il fatto che le auto equipaggiate con tali motori siano dotate del detto dispositivo non viene contestato nella sua materialità da parte di Volkswagen, posto che sin dal primo atto difensivo del presente giudizio le parti convenute si sono limitate a contestare il fatto che detto *software*, dalle stesse denominato EGR ovvero *switching logic*, costituisse un impianto di manipolazione e trova ad ogni modo conferma nella campagna di richiamo posta in essere da Volkswagen secondo il piano di interventi approvato dal KBA con ordinanza del 15/10/2015.

Acclarata la presenza del dispositivo, secondo la prospettazione delle convenute esso non costituirebbe un *defeat device* ovvero un impianto di manipolazione vietato dal Regolamento 2007/715.

Allega, infatti, Volkswagen che si tratterebbe di un meccanismo in grado di intervenire sul sistema EGR, che non costituisce una componente del sistema di controllo delle emissioni e che pertanto non sarebbe in grado di incidere sull'efficacia del sistema di controllo delle emissioni inquinanti.

Senonché, che detto dispositivo integri un impianto di manipolazione delle emissioni inquinanti vietato ai sensi della normativa comunitaria costituisce un fatto accertato dall'Autorità Federale dei Trasporti Tedesca Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sia nella comunicazione del 25 settembre 2015 (doc. 40 parte attorea “*the manufacturer is already requested by the KBA to present a detailed package of measures and a time table to bring the cheicles back into conformity*”), sia nell'ordinanza del 15 ottobre 2015 (doc. 47 di parte attorea), con cui era stata accertata la non

conformità dei veicoli che montano motori EU5 Tipo EA 189 ai requisiti per l'omologazione in conformità al Regolamento EU N.715/2007, disponendo l'adozione da parte di Volkswagen di un piano di interventi volto ad eliminare le condizioni irregolari, tramite la rimozione dell'impianto o degli impianti di manipolazione e l'adozione di misure da parte del costruttore, al fine di garantire il rispetto dei valori soglia di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione nei singoli Paesi sulla base delle autorizzazioni conseguite.

Inoltre, l'illiceità del dispositivo viene dedotta nella Relazione della Commissione di inchiesta "Volkswagen" del Ministero dei Trasporti e della Infrastrutture tedesco (doc. 46 parte attorea), nella quale si dà atto che Volkswagen nella seduta del 23/9/2015 aveva ammesso la presenza di impianti di manipolazione.

Agli atti è stato prodotto un articolo apparso sull'edizione on line del 30.9.2019 de "La Repubblica" (v. doc. 52 attoreo), nel quale, nel riportare la notizia delle iniziative giudiziarie intraprese in sede penale e civile in Germania, è contenuta una dichiarazione fatta dall'amministratore delegato di VW AG nel corso di una trasmissione televisiva del seguente tenore «ciò che abbiamo fatto è stata una truffa». Affermazione, quest'ultima, non contestata dalla difesa della convenuta VW AG e che sul piano probatorio ha un carattere indiziario e convergente con altri elementi emersi nel corso del procedimento, da cui risulta la consapevole installazione del dispositivo al fine di eludere i limiti di emissione di NOx e, correlativamente, a marcare il divario tra le declamate caratteristiche enunciate nel corpo delle brochure e quelle in realtà esistenti. Divario alla base della dedotta pratica commerciale scorretta, che rispetto a VW AG si connota per la sua ingannevolezza.

La non conformità ai requisiti per l'omologazione dei veicoli in questione è stata, inoltre, ammessa dalla stessa VW AG, laddove, nell'ambito della campagna di richiami, afferma che *"una volta aggiornati, i veicoli rispetteranno gli standard delle emissioni vigenti"* (doc. 64E di parte convenuta).

Infine, la natura illecita del dispositivo è stata accertata dalla pronuncia pregiudiziale del 17.12.2020 – CAUSA C-693/18 della Corte di Giustizia UE, che ha qualificato quale impianto di manipolazione il *software* idoneo a consentire di individuare parametri corrispondenti a quelli dei test effettuati in laboratorio secondo il profilo NEDC (consistente nella ripetizione, in laboratorio, di quattro cicli urbani seguiti da un ciclo extraurbano, al fine di verificare il quantitativo di

emissioni di ossido di azoto) e, se del caso, di aumentare il livello di apertura della valvola EGR, al fine di riconvogliare una parte più consistente dei gas di scarico nel collettore di aspirazione, in tal modo riducendo “a monte” in fase di procedure di omologazione le emissioni del veicolo sottoposto a test, consentendo, quindi, di potenziare il funzionamento della valvola EGR affinché le emissioni rispettino le soglie stabilite dal regolamento n. 715/2007.

Così accertata la non conformità al regolamento comunitario del dispositivo di manipolazione utilizzato da Volkswagen, appaiono integrati gli illeciti consumeristici allegati da Altroconsumo.

In base ad una lettura sistematica del titolo III della parte seconda del codice del consumo le "pratiche commerciali scorrette" costituiscono un *genus* unitario di illecito, i cui elementi costitutivi sono definiti dall'art. 20, comma 2. All'interno della fattispecie generale, il legislatore ha "ritagliato" - per finalità di semplificazione probatoria - due sottotipi (e all'interno di ciascuno di essi, due ulteriori fattispecie presuntive), che si pongono in rapporto di specialità (per specificazione) rispetto alla prima.

A questi fini, in ordine di successione ermeneutica, occorre:

- dapprima stabilire se la condotta contestata rientri nelle "liste nere" di cui agli articoli 23 e 26; nell'ipotesi affermativa la pratica dovrà qualificarsi scorretta senza necessità di accertarne la contrarietà alla "*diligenza professionale*" e la concreta attitudine "*a falsare il comportamento economico del consumatore*";

- accertare, ove la pratica non sia ricompresa in alcuna delle due fattispecie presuntive, se ricorrono gli estremi della pratica commerciale ingannevole (artt. 21 e 22) oppure aggressiva (artt. 24 e 25): in tal caso, la verifica di ingannevolezza ed aggressività integra di per sé la contrarietà alla "*diligenza professionale*";

- ove i precedenti tentativi di sussunzione non risultino percorribili, non resta che ricorrere alla norma di chiusura sussidiaria di cui all'art. 20, comma 2; la mancata caratterizzazione dell'illecito in termini di ingannevolezza e aggressività impone di accertare in concreto il grado della "*specifica competenza e attenzione*" che "*ragionevolmente i consumatori attendono da un professionista nei loro confronti*", tenuto conto delle peculiarità del caso di specie (cfr. Cons. Stato 14.4.2020, n. 2414).

Nel caso di specie deve essere evidenziato primariamente come la condotta posta in essere da VW AG integri una pratica commerciale ingannevole ai sensi

dell'art. 23, comma 1, lett. d) D.Lgs. 206/2005, per aver questa falsamente asserito che *“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”*.

Non è pertanto necessario accertare la sua contrarietà alla «diligenza professionale» nonché la sua concreta attitudine «a falsare il comportamento economico del consumatore» (v. Cons. Stato n. 2414/20, cit.).

Tale conclusione poggia sulla considerazione che l'attività promozionale e la presentazione delle autovetture non sono state semplicemente connotate da un mero difetto di diligenza, ma si sono interamente basate sull'adozione di uno stratagemma tecnico posto in essere deliberatamente (o se si preferisce, dolosamente) nel quadro di una strategia aziendale in grado di alterare il funzionamento del motore nelle prove di omologazione. L'adozione del dispositivo dal piano produttivo ha poi svolto a valle i suoi effetti su quello dell'attività comunicazionale.

Il divario tra la realtà e la sua rappresentazione pubblicitaria è dunque frutto e diretta conseguenza dell'applicazione del dispositivo in grado di modificare il livello delle emissioni e di rilevare qualsiasi parametro connesso allo svolgimento delle procedure di omologazione previste dal regolamento UE 715/2007, al fine di migliorare le prestazioni del sistema di controllo delle emissioni durante le procedure stesse e, quindi, di conseguire l'omologazione del veicolo, sebbene tale miglioramento potesse essere ottenuto, in maniera puntuale, anche in condizioni di normale utilizzo del veicolo (v. CGUE 17.12.2020).

Nel solco della prospettazione attorea va, poi, dato atto che emerge dalla documentazione acquisita al processo che Volkswagen AG nelle proprie comunicazioni promo-pubblicitarie ha fatto ricorso all'utilizzo di *green claims*, annoverando tra le proprie priorità la tutela dell'ambiente e la sostenibilità dei propri prodotti. Anche nel Codice Etico del Gruppo viene affermata la sensibilità del Gruppo rispetto ai temi di sostenibilità ambientale (*Il Gruppo Volkswagen sviluppa, progetta, produce e commercializza i propri prodotti in tutto il mondo. L'obiettivo della nostra Azienda è quello di essere un interlocutore affidabile nel campo automobilistico, all'avanguardia rispetto ai temi di sostenibilità ambientale. In tale ambito siamo consapevoli della nostra particolare responsabilità nei confronti dell'ambiente*).

Basti prendere ad esempio i messaggi promo pubblicitari relativi alla Polo, versati in atti dalla stessa parte convenuta, dove si legge che “*un sistema ben coordinato di interventi mirati consente a Polo BlueMotion di raggiungere valori di consumo e di emissioni davvero eccezionali*” per un conducente al quale “*la tutela dell’ambiente e una guida sostenibile stanno veramente a cuore*”, per ritenere che gli *environmental claims* siano tenuti in primaria considerazione dal Gruppo nell’espletamento della propria attività di impresa.

In generale, la campagna marketing delle autovetture del Gruppo appare, quindi, improntata a concetti di ecologia, di sostenibilità ambientale, di guida “pulita”, di abbattimento delle emissioni nocive.

In altri termini, i messaggi pubblicitari in questione inducono a ritenere che la strategia produttiva del Gruppo sia volta a rendere quanto più possibile eco-compatibili i veicoli e ingenerano, pertanto, in capo ai consumatori la convinzione - errata - di scegliere veicoli con emissioni aventi un impatto ambientale particolarmente basso (cfr. Tar Lazio sentenza sez. I n. 06920/2019). Con una tecnica comunicativa elusiva viene omessa l’informazione in ordine alla presenza sui veicoli di dispositivi illeciti, come già detto, montati per aggirare, a loro volta, le normative sulle emissioni inquinanti.

Quand’anche si volesse escludere il carattere ingannevole della pratica commerciale in esame perché le autovetture erano state omologate da un organismo pubblico quale il KBA, resta nondimeno impregiudicata la verifica circa il rispetto delle condizioni “*dell’autorizzazione, dell’accettazione o dell’approvazione ricevuta*”. In altri termini, l’ingannevolezza della pratica ai sensi dell’art. 23, comma 1, lett. d), D.Lgs. 206/2005 si radica proprio nell’uso del dispositivo quale mezzo atto a raggiungere il fine dell’omologazione, altrimenti non conseguibile: prova ne sia il fatto che dopo la scoperta avvenuta nel settembre del 2015 lo stesso KBA sia nella comunicazione del 25 settembre 2015 (doc. 40 parte attorea “*the manufacturer is already requested by the KBA to present a detailed package of measures and a time table to bring the cheicles back into conformity*”), sia nell’ordinanza del 15 ottobre 2015 (doc. 47 di parte attorea), con cui era stata accertata la non conformità dei veicoli che montano motori EU5 Tipo EA 189 ai requisiti per l’omologazione in conformità al Regolamento EU N.715/2007, disponeva l’adozione da parte di Volkswagen di un piano di interventi volto ad eliminare le condizioni irregolari, tramite la rimozione dell’impianto o degli impianti di manipolazione e l’adozione di misure da parte del costruttore, al fine

di garantire il rispetto dei valori soglia di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione sulla base delle autorizzazioni.

Ciò posto, la condotta della Capogruppo e di VW GI, quale società che si occupa della commercializzazione e delle campagne *marketing* dei veicoli a marchio VW, Audi, Seat e Skoda, consistita nell'aver millantato la sostenibilità dei propri prodotti, sottacendo la presenza di un dispositivo di manipolazione delle emissioni di ossidi di azoto, installato con il preordinato intento – diametralmente opposto rispetto ai *green claims* annunciati – di eludere il sistema di controllo delle emissioni inquinanti, risulta in primo luogo ingannevole ai sensi dell'art. 23, comma 1, lett. d, D.Lgs. 206/2005.

In secondo luogo risultano integrati dalla condotta di Volkswagen AG gli illeciti consumeristici di cui agli artt. 21, comma, 1 lett. b) e 22 D.Lgs. 206/2005.

Infatti, le comunicazioni pubblicitarie relative ai veicoli per cui è causa, oltre che omissive, risultano fuorvianti per il consumatore: omissive perché in dette comunicazioni non erano fornite informazioni complete, estese anche alla presenza dell'impianto di manipolazione delle emissioni, con ciò impedendo al consumatore di compiere una scelta consapevole e ragionata sul prodotto che si accingeva ad acquistare e fuorvianti perché, richiamando i *green claims*, detti messaggi pubblicitari avevano l'attitudine a ingenerare nei consumatori una ragionevole aspettativa di trovarsi di fronte ad un produttore che ponesse la tutela dell'ambiente tra uno dei suoi primari obiettivi e che in ragione di ciò orientasse la sua strategia produttiva.

La pratica commerciale appare, altresì, idonea a falsare in modo apprezzabile il comportamento economico del consumatore medio il quale può essere indotto a preferire un veicolo del gruppo rispetto ad un altro a marchio diverso in ragione – a parità di prestazioni e di consumi – della sua ritenuta minor dannosità per l'ambiente.

Quand'anche poi si volesse escludere in capo al consumatore una vocazione ambientalista sul rilievo della mancanza di un obbligo di legge in merito all'indicazione dei livelli di emissione dei NOx, non v'è dubbio che la conformità delle autovetture ai parametri misurati in sede di omologazione nel riverberarsi sul piano dei consumi legati alle potenzialità dei mezzi finisce per intercettare l'aspirazione del consumatore stesso ad un minore costo “gestionale” per la spesa del carburante.

La scorrettezza della pratica, inoltre, va affermata anche ai sensi dell'art. 21, comma 2, lett. b), D.lgs. 206/2005 per l'inosservanza degli impegni contenuti nei codici di condotta che il professionista si era impegnato a rispettare.

Ciò posto appare irrilevante, ai fini della configurabilità della condotta illecita, il fatto che – come prospettato da Volkswagen – non siano stati forniti dal produttore i valori specifici finali di emissioni di NOx, poiché, a prescindere da tali dati, il messaggio veicolato è la natura ecocompatibile del veicolo per il basso impatto per l'ambiente, mentre nella realtà della conduzione in strada del veicolo il livello di emissioni non ne avrebbe consentito l'omologazione.

Il fatto poi che, come sostenuto da Volkswagen AG, non vi sia stato né un calo delle vendite dei veicoli né un loro deprezzamento, testimonia ancor di più, come osservato nella citata pronuncia del Tar Lazio n. 06920/2019, "*proprio la "fiducia" del consumatore nel marchio*", e disvela la colpevole assenza in capo a VW AG e VW GI di diligenza nei controlli e sulla diffusione di messaggi pubblicitari, che facevano ritenere invece tali controlli al massimo grado sulle emissioni, senza peraltro rilevare sul piano della configurabilità dell'illecito consumeristico in ragione della sua natura, unanimemente condivisa dalla giurisprudenza, di illecito di pericolo, che sussiste in ragione dell'astratta idoneità della pratica a falsare il comportamento economico del consumatore nella sua scelta di acquisto a prescindere da una valutazione dell'effettivo danno economico concretamente causato (Cons. Stato, Sez. VI, 16.3.2018, n. 1670; 19.9.2017, n. 4878; 6.9.2017, n. 4245; 24.11.2011, n. 6204; 16.8.2017, n. 4011; TAR Lazio, Sez. I, 9.4.2019, n. 4621; 24.4.18, n. 4571).

Appare, inoltre, irrilevante ai fini della qualificazione in termini di pratica commerciale scorretta, che, come detto, è illecito di pericolo e non di danno, il fatto che il KBA, organo deputato all'omologazione dei veicoli in questione, non abbia revocato l'omologazione e che conseguentemente i certificati di conformità dei veicoli siano ancora validi, posto che in questo caso verrebbe in rilievo la diversa tutela consumeristica per difetto di conformità ai sensi dell'art. 128 del cod. cons.

Da ultimo, quand'anche dovesse essere escluso il carattere ingannevole della pratica nelle diverse declinazioni speciali e digradanti dal piano della rilevanza per sé (art. 23, comma 1, lett. d) o della verifica dell'ingannevolezza ex artt. 21 e 22, per tornare al livello della clausola generale ex art. 20, fermo quanto sopra detto a proposito dell'attitudine a falsare la condotta del consumatore medio, per

quanto attiene all'elemento soggettivo dell'illecito consumeristico, è quanto meno ravvisabile un netto contrasto con la dovuta diligenza professionale definita dall'art. 18, lett. h, del D.Lgs. 206/2005 come "il normale grado della specifica competenza ed attenzione che ragionevolmente i consumatori attendono nei loro confronti rispetto ai principi generali di correttezza e buona fede nel settore di attività professionale".

La nozione di diligenza professionale adottata dal legislatore in sede di recepimento della direttiva 2005/29/CE fa riferimento al grado di competenza ed attenzione che i consumatori possono ragionevolmente attendersi e non a quello di un osservatore terzo estraneo alla pratica.

Detta curvatura serve a marcare la differenza tra diligenza rilevante in questa sede e diligenza ex art. 1176 o 2043 c.c., poiché con la prima non si misura la distanza tra un livello di condotta osservato dall'operatore medio e quanto in concreto si è verificato, ma si fa riferimento a quello che i consumatori possono ragionevolmente attendersi.

In questa prospettiva, la pratica in discorso risulta apertamente in contrasto con il livello di competenza che un consumatore medio, disposto ad un esborso significativo, nutre nei confronti di una casa automobilistica *leader* nel settore della produzione di autoveicoli, per avere questa deliberatamente installato un impianto di manipolazione dei gas di scarico vietato dalla normativa comunitaria, al fine di poter conseguire l'omologazione altrimenti non raggiungibile. Come già detto, quella posta in essere da VW AG è stata una condotta deliberatamente preordinata a falsare i risultati delle misurazioni, fermo restando che nella presente vicenda non rileva il possibile divario tra misurazioni effettuate secondo il ciclo NEDC, quanto il mero dato dell'installazione dell'impianto di manipolazione in collegamento con l'attività promo-pubblicitaria.

Tale condotta dal lato dei consumatori ne ha falsato la scelta al momento dell'acquisto, poiché li ha indotti ad assumere una decisione di notevole importo economico, che non avrebbero altrimenti preso ove consapevoli delle reali caratteristiche dei veicoli acquistati (v. § 74 del Provvedimento n. 26137 adottato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell'adunanza del 4 agosto 2016, doc. 26 attoreo). Per quanto concerne, invece, VW GI, distributore esclusivo per l'Italia di tutti i marchi del Gruppo, il difetto di diligenza si radica nell'aver commercializzato e pubblicizzato i veicoli del Gruppo senza prima sincerarsi della possibilità di tradire la fiducia del consumatore verificando,

secondo il livello di competenza ragionevolmente atteso dai consumatori, la rispondenza al vero dei messaggi pubblicitari veicolati mediante le campagne di *marketing* attuate sul territorio nazionale.

Invero appare non dirimente, ai fini dell'esenzione da profili di responsabilità, il fatto che i veicoli commercializzati da Volkswagen GI fossero omologati. VW GI non era tenuta ad effettuare un controllo sul funzionamento dei motori, ma sulla base della conoscenza esigibile delle caratteristiche tecniche dei propulsori avrebbe dovuto interrogarsi sulla ragione della presenza del *defeat device*. Ciò in ragione del livello di diligenza professionale esigibile, tenuto conto non solo delle specifiche competenze tecniche in capo al professionista, comprovate dal fatto che Volkswagen GI si è fatta parte attiva della campagna di richiamo degli autoveicoli diretta a ricondurli a conformità sul piano delle emissioni di NO_x, ma considerato altresì il fatto che VW GI ha tratto un vantaggio economico dalla commercializzazione dei veicoli muniti dell'impianto di manipolazione. Basti considerare che i veicoli con motorizzazione diesel EA 189 venduti in Italia nel periodo 2009 – 2015 sono oltre settecentomila ed il valore delle vendite complessivo dei veicoli coinvolti è pari a circa 10 – 20 miliardi di euro, per un valore medio d'acquisto per veicolo superiore a 10.000 – 30.000 euro (v. §§ 33 e 34 del Provvedimento n. 26137 dell'AGCM citato, , doc. 26 attoreo), mentre nel 2015 i ricavi di VW GI sono stati euro 4.272.367.749 (v. § 97, *ibid.*).

5) *Sul danno da illecito extracontrattuale*

Quanto al danno subito dagli appartenenti alla classe, deduce Altroconsumo che le pratiche commerciali scorrette poste in essere da Volkswagen avrebbero avuto come effetto quello di indurre i consumatori ad assumere una decisione commerciale che, se consapevoli delle effettive caratteristiche del prodotto, non avrebbero assunto ovvero avrebbero preso in modo diverso, valutando la possibilità di acquisto di un veicolo di altro marchio.

Secondo Altroconsumo il danno sarebbe, quindi, strettamente collegato alla lesione della libertà negoziale, da un lato, e all'acquisto di un prodotto con qualità diverse ed inferiori rispetto a quelle che il consumatore avrebbe potuto legittimamente attendersi al momento della propria scelta di consumo.

L'attrice delinea, dunque, un danno patrimoniale subito dai consumatori per aver acquistato a causa della pratica commerciale scorretta un veicolo che aveva, invero, livelli di emissioni di un Euro 3 e non Euro 5 (o, se si preferisce, non

omologabile come Euro 5), tradotto nel minor valore del veicolo rispetto ad un veicolo analogo rispondente alle condizioni di omologazione, o, detto diversamente, nell'aver pagato un prezzo maggiore del dovuto avuto riguardo alle effettive caratteristiche dell'automezzo. Detto danno è stato prospettato in sede di comparsa conclusionale anche in termini di danno da perdita di *chance* connessa alla possibilità di non acquistare il veicolo. Deduzione, quest'ultima, all'evidenza tardiva stante il carattere di posizione soggettiva a sé stante della *chance* nella sua, pur oggetto di discussione, dimensione ontologica.

Altroconsumo ha, quindi, proposto quale criterio omogeneo uniforme di quantificazione del danno l'indice del 15% del prezzo di acquisto del veicolo, deducendo che la bontà di detto criterio dovesse ritenersi confermata anche dalla probabile difficoltà di rivendita sul mercato dell'usato dei veicoli interessati dal *Dieseldgate* e dagli ulteriori impatti negativi derivanti dal servizio di richiamo dei veicoli stessi connessi al loro fermo tecnico.

Altroconsumo ha, inoltre, allegato la sussistenza di un danno non patrimoniale da reato, prospettando l'astratta configurabilità del reato di frode in commercio e del danno non patrimoniale da lesione di "interessi di rango costituzionale di tutti i membri della classe, avuto riguardo al diritto dei consumatori allo svolgimento dell'attività economica con modalità che non rechino danno allo loro libertà e sicurezza, nonché alla mobilità, alla loro salute e all'ambiente (cfr. artt. 2, 16, 32 e 41 della Costituzione)".

5a) Tanto premesso, va preliminarmente ricordato che l'art. 2 del Codice del Consumo riconosce come diritti fondamentali del consumatore quello "ad una adeguata informazione e ad una corretta pubblicità", nonché all'esercizio delle pratiche commerciali secondo principi di buona fede, correttezza e lealtà (Cass., sez. un., 15/01/2009, n. 794).

La citata disposizione stabilisce infatti che "*Ai consumatori ed agli utenti sono riconosciuti come fondamentali i diritti:*

- a) alla tutela della salute;*
- b) alla sicurezza e alla qualità dei prodotti e dei servizi;*
- c) ad una adeguata informazione e ad una corretta pubblicità;*
- c-bis) all'esercizio delle pratiche commerciali secondo principi di buona fede, correttezza e lealtà;*
- d) all'educazione al consumo;*

- e) alla correttezza, alla trasparenza ed all'equità nei rapporti contrattuali;
- f) alla promozione e allo sviluppo dell'associazionismo libero, volontario e democratico tra i consumatori e gli utenti;
- g) all'erogazione di servizi pubblici secondo standard di qualità e di efficienza'.

Le diverse declinazioni normative della clausola generale di buona fede (obblighi informativi, sicurezza del prodotto, etc.) per un verso fondano *a priori* e sul piano "statico" altrettanti corrispondenti diritti fondamentali dei consumatori nell'esercizio delle pratiche commerciali; per altro verso operano come criteri inderogabili di valutazione del comportamento dell'imprenditore a salvaguardia anche di valori generali come la lealtà dei traffici e l'efficienza della concorrenza, nella prospettiva di un sindacato *ex post* e dunque contro possibili abusi del suo diritto alla libertà d'impresa.

In altri termini, i diritti fondamentali come sopra riconosciuti in capo al consumatore offrono il destro per suggellare la complementarietà tra *public* e *private enforcement*, "tipici" della disciplina consumeristica, la quale rispondendo anche ad una vocazione pubblicistico amministrativa, per la regolazione dell'attività imprenditoriale e del mercato, giunge nondimeno ad accordare protezione agli interessi individuali specificamente coinvolti e lesi dalle pratiche stesse, dando così luogo ad un doppio binario, amministrativo e civile, di tutela contro le pratiche commerciali scorrette.

L'affiancamento alla prospettiva da *public enforcement* del *private enforcement* implementa nella tutela risarcitoria una (carsica) funzione in grado di "deterrenere" condotte illecite (al riguardo appare doveroso il richiamo a Cass., sez. un., 5-07-2017, n. 16601, secondo cui "[L]a responsabilità civile non ha solo il compito di restaurare la sfera patrimoniale del soggetto che ha subito la lesione, ma persegue altresì la funzione di deterrenza e quella sanzionatoria").

La cifra dell'azione di classe è data, come notato dalla miglior dottrina, per l'appunto dall'aggregazione "[...] di pretese (risarcitorie e non) derivanti dalla violazione di diritti individuali omogenei incisi da un'attività, quella d'impresa, che tende a proiettarsi sulla massa. Non si tratta, quindi, di interessi accomunati *ex ante* da una qualche caratteristica saliente, e suscettibili, per conseguenza, di esser rubricati come collettivi o diffusi, quando non destinati ad identificarsi con l'interesse pubblico. Si è, piuttosto, al cospetto di situazioni soggettive «discrete», la cui aggregazione (quando si renda possibile) deriva *ex post* dalla violazione (o da una serie di violazioni del tutto omogenee) di uno stesso obbligo originario".

Ed è proprio in funzione della necessità di disincentivare condotte atte a provocare micro danni, che la *class action* offre ai consumatori la viabilità giudiziaria in chiave di efficientamento giudiziario, evitando di lasciare il danno lì dove cade. Il rimedio, come rilevato da altri non meno autorevolmente, serve ad “[...] evitare, ove i danni singolarmente considerati siano di modesta entità, che i singoli rinuncino ad agire in giudizio e la violazione dell’obbligo resti nella sostanza non sanzionato”.

L’aggregazione facilitata dal rimedio odierno è tale da “[P]ropiziare l’efficientamento del sistema giudiziario mercé economie di scala in grado di realizzare un sostanzioso abbattimento di costi amministrativi; ma è chiaro a tutti che il proprium di questo coagulo di istanze indotto dalla massificazione dell’attività d’impresa sta giusto nella capacità di evitare che, nel caso di danni di modesta entità, i singoli rinuncino a agire in giudizio, col risultato di sottrarre a sanzione (risarcitoria) l’autore del misfatto. Notazione che, nel linguaggio dell’analista gius-economico, diventa argine alla pratica improcedibilità dei “negative expected value claims”, ossia delle pretese per le quali il valore preventivato del ristoro è minore del costo della lite per l’attore”.

L’aggregazione di posizioni soggettive accomunate dall’unicità della condotta plurioffensiva, che innesca un evento di danno di carattere diffusivo alla base di pregiudizi inseribili nella cornice dei diritti individuali omogenei lesi, aspira a disincentivare condotte opportunistiche propiziate dall’ostacolo nell’accesso alla giustizia ed al tempo stesso permette di recuperare delle economie di scala, che inevitabilmente nelle azioni individuali rischiano di perdersi, quando i costi terziari (da amministrazione della giustizia) sopravanzino quelli primari (intesi come somma algebrica del danno atteso e dei costi di prevenzione) e quelli secondari (derivanti da un rischio che non si è scelto di sopportare). Situazione, quest’ultima, nella quale la responsabilità civile azionata in forma individuale non è più utile sicuramente per il danneggiato (cfr. Trib. Venezia, 12/1/2016).

5b) Tornando al piano del *private enforcement*, dall’insieme dei diritti fondamentali enucleati all’art. 2 del Codice del Consumo si trae il diritto del consumatore all’autodeterminazione in campo negoziale, ovvero il diritto a compiere liberamente e consapevolmente le proprie scelte: anch’esso diritto fondamentale, ancorché non costituzionalizzato (cfr. Cass., sez. un., 794/2009).

Infatti, a fronte dell'asimmetria informativa nella contrattazione di massa, la previsione, sul piano comportamentale, di obblighi informativi e del dovere di buona fede e trasparenza in capo al professionista è volta anche a consentire al consumatore di compiere liberamente e consapevolmente le proprie scelte negoziali, senza essere a ciò indotto in errore dalla condotta illecita del professionista.

La tutela dell'autodeterminazione in sede contrattuale, tuttavia, non si limita al solo campo dei rimedi pertinenti alla relativa sede, ma può trovare anche sul fronte extracontrattuale un adeguato strumento di tutela rispetto all'operato di soggetti estranei al contratto. Non a caso nella stessa cornice normativa del codice del consumo, infatti, è contenuta la disciplina delle pratiche commerciali scorrette ed è prevista la possibilità di esercitare azioni collettive risarcitorie a queste conseguenti (l'art. 140 *bis*, comma 2, D.Lgs 206/2005 prevede: "L'azione di classe ha per oggetto l'accertamento della responsabilità e la condanna al risarcimento del danno e alle restituzioni in favore degli utenti consumatori. L'azione tutela: ... c) i diritti omogenei al ristoro del pregiudizio derivante agli stessi consumatori e utenti da pratiche commerciali scorrette o da comportamenti anticoncorrenziali").

In questa prospettiva, mette conto ricordare come la lesione della libertà contrattuale, a partire dal noto caso De Chirico (cfr. Cass. 4 maggio 1982, n. 2765), sia fonte di responsabilità extracontrattuale per il terzo che abbia indotto colpevolmente in errore il contraente in ordine alle qualità del bene, determinandolo in tal modo alla conclusione del contratto, così da provocare una pura perdita patrimoniale. Per quanto all'epoca l'enunciazione del principio di diritto fosse stata condizionata dal legame tra ingiustizia e lesione di un diritto assoluto, la *ratio decidendi* espressa è stata così sintetizzata: "*il diritto di determinarsi liberamente rispetto al proprio patrimonio è uno strumento di tutela contro le false informazioni dovute a colpa*".

A partire da quel momento, seguendo l'evoluzione del diritto giurisprudenziale vivente, che ormai è declinato in termini di "dottrina delle corti", il pieno affrancamento dell'ingiustizia del danno ex art. 2043 c.c. dal limite della violazione del diritto assoluto, completatosi nel 1999 (cfr. Cass., sez. un., 500/1999) con l'inclusione nell'area dell'art. 2043 c.c. della violazione di ogni interesse che non sia di puro fatto, ha finito per assicurare la viabilità della tutela aquiliana alla libertà contrattuale in chiave di tutela dell'integrità del patrimonio

del contraente, che non si sia determinato liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale a causa della condotta dolosa o colposa del terzo ed abbia perciò solo subito danno ragguagliabile all'interesse negativo [inteso come differenza tra il patrimonio del danneggiato e quello che è diventato (realmente) in seguito alla condotta illecita altrui]. Tale pregiudizio incrocia il danno aquiliano in contrapposizione all'interesse positivo frustrato dall'inadempimento in sede contrattuale. Non ignora il collegio che l'interesse negativo storicamente connoti anche la responsabilità precontrattuale, che per lungo tempo ha oscillato tra il torto ed il contratto, trovando più di recente sistemazione in quest'ultimo (cfr. Cass., 12-07-2016, n. 14188). Ciò coerentemente alle indicazioni di chi in epoca, veramente lontana, ebbe a collocarla nel campo del contratto, pur in assenza di un obbligo di prestazione.

Al processo espansivo sopra delineato, è stata ascritta, sia pure in modo non unanime, anche la responsabilità da prospetto, perché coerente con la *ratio* di Cass. 2765/1982, così delineando una disciplina fondata sul mero "contatto sociale".

Non è compito del collegio verificare se si possa ancora parlare di "*death of contract*" destinata ad alimentare la categoria del "*contort*" o si sia in presenza di una confluenza nell'area del contratto di vicende di responsabilità precedute da un rapporto non costituito mediante contratto, tutte basate sull'affidamento e, variamente, declinate in *common law* come *special relationship*, in Germania come *Selbstbindung ohne Vertrag* (dove però alla figura dell' "autodeterminazione senza contratto" si è opposto in modo ugualmente netto un modello extracontrattuale basato sulla ricognizione di "contatti (o rapporti) giuridici speciali") e alle nostre latitudini come "obbligazioni senza prestazioni".

Per certo, come notato da autorevole dottrina, si è assistito alla nascita di una "terra di nessuno" caratterizzata da una contaminazione dei modelli di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale, dove, selezionando le euristiche protettive sul piano dell'onere della prova e in una prospettiva di "repressione organica della malizia", trovano giustiziabilità danni di carattere meramente patrimoniale con conseguente applicazione del modello differenziale.

Su un altro versante, muovendo dalla coincidenza tra dolo-vizio ed illecito extracontrattuale, una parte della dottrina è giunta ad ipotizzare che di fronte all'inganno, l'interessato che preferisca conservare il contratto, può optare per il risarcimento del danno, per poi allargare il campo di indagine a situazioni diverse

da quelle normativamente disciplinate (v. artt. 1337, 1338, 1993, 1759 e 1746 c.c.) e chiedersi “se il terzo, anche al di fuori di questi casi, quando fornisce false indicazioni o tace circostanze a lui note, tali da influire sulla conclusione di un contratto, possa incorrere in una responsabilità aquiliana per interferenze nell’esecuzione di un contratto”.

Non è estraneo al nostro sistema, e per la verità questa dilatazione del campo di applicazione del rimedio aquiliano nel settore della divulgazioni di informazioni da parte di un soggetto particolarmente qualificato si riscontra da lungo tempo anche in campo comparatistico nella appena indicata “terra di nessuno” (degnò di nota è un precedente del Tribunale federale elvetico, *Laurer c. Aepli*, TF 7 dicembre 1895, dove si dava rilievo al “grado di attenzione e di diligenza che le circostanze permettevano di attendere e di esigere da lui, pur in assenza di qualsiasi obbligazione contrattuale” e quasi con spirito premonitore appena dopo proseguiva con l’osservare che “occorre infine, tenere conto del fatto che il soggetto agente era in grado di immaginare se l’informazione fornita fosse di tale natura da influire direttamente sulle decisioni che avrebbero potuto assumere i destinatari dell’informazione stessa”), l’innesto di un rimedio risarcitorio extracontrattuale a valle di un contratto valido, valga in tal senso l’esperienza applicativa in materia di dolo incidente (v. Cass. 8-09-1999, n. 9523; 9-4-1999, n. 921; 29.3.1952, n. 862).

Tali principi hanno trovato estrinsecazione anche in materia di responsabilità da prospetto informativo (*e plurimis* Cass., 11/06/2010, n. 14056; sez. un., (ordinanza) 08/04/2011, n. 8034) e possono trovare utile applicazione anche ai fini della configurazione della responsabilità civile a tutela del consumatore, che abbia risentito un danno economico per aver acquistato un prodotto di qualità e tipo non corrispondenti a quelli oggetto dei messaggi pubblicitari, indipendentemente dalle questioni attinenti alla formazione di un contratto d’acquisto valido.

In assenza di un rapporto contrattuale diretto tra gli aderenti all’azione di classe e Volkswagen va, dunque, affermata la responsabilità aquiliana delle convenute, posto che la loro condotta integra tutti gli elementi dell’illecito civile, attesa sia l’ingiustizia del danno, in quanto lesiva del diritto fondamentale del consumatore all’autodeterminazione ex art. 2 Codice del Consumo, sia la sussistenza dell’elemento soggettivo dell’assenza “della specifica competenza ed attenzione” – se non proprio del dolo – del danneggiante, per aver Volkswagen

veicolato dei messaggi pubblicitari contenenti informazioni non conformi al vero ovvero omissive, sia il nesso causale in ragione dell'idoneità di detti messaggi a trarre in errore il consumatore e, quindi, ad incidere sulle determinazioni commerciali del medesimo.

Così inquadrata la fattispecie, ne consegue, da un lato, che va esclusa l'applicabilità – invocata da parti convenute - dell'art. 130 Codice del Consumo, che disciplina l'azione di garanzia a tutela del consumatore nei rapporti con il venditore, posto che, si ribadisce, nella presente controversia si verte nell'ambito della responsabilità extracontrattuale del produttore e del distributore e, dall'altro lato, che le tutele che vengono in rilievo sono quelle generali approntate dall'ordinamento giuridico, ossia la tutela risarcitoria del danno ingiusto cagionato al consumatore.

Ed infatti, in applicazione dei principi elaborati dalla giurisprudenza in tema di intermediazione finanziaria (cfr. Cass., sez. un., 19/12/2007, n. 26724) per quanto riguarda la teoria dei cd. vizi incompleti del contratto, poi ripresa dalla nota sentenza Cass. 17/09/2013, n. 21255, l'azione di risarcimento danni *ex art.* 2043 c.c. per lesione della libertà negoziale è esperibile allorché ricorra una violazione della regola di buona fede che abbia dato luogo ad un assetto d'interessi più svantaggioso per la parte che abbia subito le conseguenze della condotta contraria a buona fede e, dunque, anche in presenza di un contratto valido.

Ciò posto, considerato che la natura del danno da illecito extracontrattuale non è in relazione necessaria con la natura dell'interesse leso dal fatto illecito e considerato altresì che la lesione di un diritto non patrimoniale (quale appunto il diritto all'autodeterminazione del consumatore) può comportare un danno patrimoniale, la conseguenza dannosa della lesione del diritto all'autodeterminazione del consumatore ben può tradursi in una disutilità patrimoniale per il consumatore medesimo in termini di maggior esborso ovvero di inutile esborso supplementare per l'acquisto di un bene con caratteristiche qualitative inferiori o comunque diverse rispetto a quelle fatte credere al consumatore, destinatario di una campagna di marketing fuorviante e tale, quindi, da indurlo in errore.

Deve notarsi come non sia affatto nuovo per il sistema che la lesione di un diritto della persona di carattere non patrimoniale, quale quello all'autodeterminazione in campo contrattuale, possa essere fonte di un danno patrimoniale, che in

un'epoca a noi vicina, ma che appare ormai remota, era l'unico profilo valorizzabile in caso di lesione della salute.

Se, infatti, la presenza del *defeat device* era finalizzata a far sì che i livelli di emissioni di NOx prodotti dai veicoli condotti in laboratorio fossero rispettosi dei parametri Euro5 previsti dalla normativa comunitaria, se ne inferisce che al di fuori dell'operatività dell'impianto di manipolazione il livello di emissioni non fosse rispettoso dei limiti imposti in ambito europeo e che fosse dunque superiore ai limiti di emissioni imposti per i veicoli classificati Euro5, tanto da doversi ritenere detti veicoli equiparati, sotto il profilo delle emissioni, a quelli ricompresi nell'ambito di una inferiore categoria Euro. Il fatto che i veicoli in questione presentassero livelli di emissioni superiori rispetto a quelli consentiti dalla normativa comunitaria per i veicoli Euro5 è comprovato, altresì, dall'avvio da parte del Gruppo automobilistico, a seguito dello scandalo delle emissioni inquinanti e su disposizione dell'Autorità Federale dei Trasporti tedesca (KBA), di una campagna di richiamo dei mezzi interessati dalla presenza del sistema di manipolazione, volta alla rimozione del dispositivo e all'adozione di una serie di misure finalizzate a garantire il rispetto dei valori soglia di emissioni.

Inoltre la circostanza che l'omologazione non sia stata revocata dai competenti organi a fronte dell'adozione da parte di Volkswagen degli interventi di *service* che – come affermato da VW e come emerge dalla documentazione in atti (docc. da 66 a 84 parte convenuta) – non hanno avuto ripercussioni in termini di prestazioni e consumi, comprova proprio la non conformità di detti veicoli allo standard di emissioni, posto che diversamente ritenendo non si vedrebbe l'utilità dei richiami disposti dal KBA.

Così accertato il superamento dei limiti di emissione NOx dei veicoli con motorizzazione EA189, il danno risarcibile in capo al consumatore consiste nel maggior aggravio economico, parametrato al maggior prezzo dei veicoli omologati Euro5, sostenuto per l'acquisto di un veicolo formalmente Euro5, ma di fatto di classe Euro inferiore.

Il fatto che un veicolo di classe Euro5 abbia un prezzo superiore rispetto al medesimo modello appartenente ad una classe Euro inferiore rientra nel notorio e comunque risulta dal "Report on car prices within the European Union" pubblicato sul sito della Commissione Europea (https://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/prices/report.htm) indicato a pag. 20 della II memoria ex art. 183 comma 6 c.p.c. di

Altroconsumo), dove vengono riportati i dati relativi ai prezzi dei veicoli comunicati dalle stesse case automobilistiche, tra cui Volkswagen, che offre una panoramica dell'aumento dei prezzi rapportato alla classe di omologazione.

5c) Prima di procedere alla quantificazione del danno patrimoniale come appena delineato, va considerato che Altroconsumo lamenta in capo ai consumatori anche un pregiudizio non patrimoniale sia di tipo morale da reato, ritenendo la fattispecie sussumibile nel reato di frode in commercio, sia da lesione di *“interessi di rango costituzionale di tutti i membri della classe, avuto riguardo al diritto dei consumatori allo svolgimento dell'attività economica con modalità che non rechino danno alla loro libertà e sicurezza, nonché alla mobilità, alla loro salute e all'ambiente (cfr. artt. 2, 16, 32 e 41 della Costituzione)”*.

Premesso che la viabilità in sede di *class action* di una domanda di risarcimento del danno non patrimoniale ha trovato riconoscimento da parte del Supremo collegio (v. Cass. 31-05-2019, n. 14886), ritiene il tribunale che la lesione del diritto dei consumatori all'autodeterminazione possa trovare adeguato – ed esaustivo – ristoro nella dimensione patrimoniale sopra richiamata, e non sia possibile dare rilievo in questa sede, connotata dall'omogeneità dei diritti oggetto di tutela e dall'impossibilità di dare spazio a profili individuali e idiosincratichi, ad ulteriori diritti della persona di rango costituzionale meritevoli di tutela risarcitoria (a condizione che la lesione inferta sia grave ed il danno determinato sia serio) se non a rischio di operare una duplicazione del risarcimento, alla luce di quanto *infra*, scadendo in una *overcompensation* in violazione del principio di integrale risarcimento del danno. Che, sia detto per inciso, è sempre invocato in chiave di contenimento del risarcimento, al fine di evitare qualsiasi forma di locupletazione del danneggiato in spregio al principio di indifferenza (cfr. Cass. 13537/2014, *“è principio generale del nostro ordinamento che il risarcimento non deve arricchire, né impoverire il danneggiato. Tale principio è anche detto «principio di indifferenza», perché per la vittima dovrebbe essere pecuniariamente indifferente non patire il danno, ovvero patire il danno ma intascare il risarcimento”*).

Diversamente, può trovare ingresso la prospettazione attorea secondo cui la pratica commerciale scorretta posta in essere da Volkswagen integra anche la fattispecie del reato di frode in commercio di cui all'art. 515 c.p.

Si è già avuto modo di rilevare che le pratiche commerciali scorrette integrano degli illeciti di pericolo e che la tutela consumeristica ruota attorno alla necessità di salvaguardia non solo del consumatore, ma del mercato in generale.

In tale ottica, gli illeciti consumeristici *de quibus* nella teleologia del Codice del Consumo sono volti a tutelare lo stesso bene giuridico protetto dal reato di frode nell'esercizio del commercio di cui all'art. 515 c.p.

Ed invero il bene giuridico tutelato da detta norma è rappresentato dall'interesse della collettività alla lealtà nei rapporti commerciali, ancorché sia stato osservato che il reato in questione abbia natura plurioffensiva, dal momento che offre tutela secondaria ed indiretta anche agli interessi dei consumatori, nel senso che ai fini della sua configurabilità non è essenziale il danno patrimoniale in capo al singolo acquirente.

Ai fini della configurazione del reato è necessario che si verifichi la consegna di una cosa mobile in luogo di quella dichiarata o pattuita o comunque diversa per origine, provenienza, qualità o quantità dalla stessa. Soggetto attivo del reato può essere chiunque agisca nell'esercizio di un'attività commerciale.

Ciò posto, considerato che la presente azione di classe è volta a tutelare i diritti individuali omogenei dei consumatori che abbiano acquistato un veicolo a marchio VW, Audi, Seat e Skoda con motore EA189, la condotta delle convenute integra il reato *de quo* nella sua fattispecie consumata e non si ferma alla soglia del mero tentativo di frode in commercio, considerato che elemento costitutivo della pretesa azionata in chiave risarcitoria è proprio l'acquisto del veicolo, a cui fa da contraltare la consegna di cui all'art. 515 c.p.

Prescindendo, poi, dalla sussistenza di un sinallagma contrattuale, la norma in questione punisce quale soggetto attivo sia l'imprenditore che abbia destinato alla vendita un prodotto diverso per qualità da quelle dichiarate o pattuite (Cass. Sez. 3, 18/09/2014, n. 45916), sia il distributore che abbia violato l'obbligo di verificare la conformità del prodotto (Cass. Sez. 3, 04/11/2014, n. 7383) e dunque, tradotto, detta fattispecie risulta imputabile sia a VW AG sia a VW GI. Senza, poi, voler entrare nel merito della qualificazione dogmatica della responsabilità delle persone giuridiche di cui al D.lgs. 8 giugno 2001 n. 231, si osserva che la L. 23 luglio 2009, n. 99 ha disposto (con l'art. 15, comma 7, lett. b) l'introduzione dell'art. 25-bis del D.lgs. 231/2001 che prevede la punibilità dell'ente anche per il reato di cui all'art. 515 c.p. e che nello specifico appaiono integrati i criteri di imputazione tanto oggettivi quanto soggettivi della fattispecie

di reato alle convenute, essendo stata commessa la pratica commerciale scorretta nell'interesse aziendale e comunque a vantaggio dell'impresa, da un lato, ed essendo ravvisabile una colpa di organizzazione in capo alla stessa, per essere l'illecito il frutto di una preordinata scelta di politica aziendale.

Così, incidentalmente accertata l'astratta sussumibilità della pratica commerciale scorretta posta in essere dalle convenute nella fattispecie del reato di frode in commercio di cui all'art. 515 c.p., ne consegue che le stesse saranno tenute a risarcire ai danneggiati anche il danno morale costituito dalla sofferenza soggettiva cagionata dal reato in sé considerata (cfr., tra le tante, Cass. [ord.], 12-01-2021, n. 261), che sussiste quale *pretium doloris* conseguente al reato. Al riguardo, è noto che nella sistemazione del tema del danno non patrimoniale avviata dalle sentenze di San Martino del 2008 all'insegna della tipicità della tutela, l'astratta configurabilità di un fatto di reato consenta il risarcimento del danno non patrimoniale conseguente alla lesione di interessi inerenti la persona non presidiati da diritti costituzionali, purché meritevoli di tutela in base all'ordinamento (cfr. Cass., sez. un., 11/11/2008, n. 26972). Infatti, “[...] *la tipicità, in questo caso, non è determinata soltanto dal rango dell'interesse protetto, ma in ragione della scelta del legislatore di dire risarcibili i danni non patrimoniali cagionati da reato. Scelta che comunque implica la considerazione della rilevanza dell'interesse leso, desumibile dalla predisposizione della tutela penale*”. A ciò deve aggiungersi, sempre sulla scia delle sezioni unite, che in presenza di un fatto di reato, il rimedio risarcitorio, senza che possa al riguardo parlarsi di danno *in re ipsa*, può essere riconosciuto per il solo fatto dell'astratta sussistenza del fatto di reato, mentre intensità e durata nel tempo non assumono rilevanza ai fini della esistenza del danno, ma solo della quantificazione del risarcimento (Cass., sez. un., 26972/2008, § 2.10).

6) Sulla quantificazione del danno

Deve essere premesso che in assenza di una specifica previsione normativa, qual è quella contenuta in Germania nel *Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb* in materia di concorrenza sleale anche a protezione dei consumatori, che prevede una “scrematura” dei profitti derivanti da pratiche commerciali sleali, ed attesa la non applicabilità del rimedio previsto dall'art. 125, comma 3, del codice della proprietà industriale in materia di retroversione degli utili, l'unico strumento normativo utilizzabile in questa sede è quello previsto dall'art. 140, *bis*, comma 12, D.Lgs. 206/2005.

Detta norma nella sua formulazione vigente *ratione temporis* prevede che “se accoglie la domanda, il tribunale pronuncia sentenza di condanna con cui liquida, ai sensi dell'articolo 1226 del codice civile, le somme definitive dovute a coloro che hanno aderito all'azione o stabilisce il criterio omogeneo di calcolo per la liquidazione di dette somme”.

Il richiamo del solo art. 1226 c.c. non può ritenersi frutto di una mera dimenticanza dell'art. 1223 c.c., ma verosimilmente riflette una peculiarità della tutela collettiva risarcitoria, che nel fotografare la lesione di diritti omogenei si presta a focalizzare l'attenzione su ipotesi di danno di tipo massificato, che, in quanto tali, vedono nella liquidazione equitativa il principale parametro liquidatorio, ponendo da parte la rigorosa geometria differenziale atta a far sì che il creditore sia posto sulla medesima curva di indifferenza.

Ed infatti, se da un lato va esclusa la compatibilità dello strumento processuale così delineato dal legislatore con l'esecuzione di accertamenti calibrati su specifiche situazioni personali o con valutazioni che si soffermino sulla consistenza specifica della sfera emotiva o dell'esperienza dinamico-relazionale di singoli danneggiati (Cfr. Cass. 14886/2019), dall'altro lato, come è stato osservato da una parte significativa della dottrina, il richiamo all'equità è legato ad esigenze di semplificazione probatoria ed esclude la necessità di un accertamento personalizzato di fatto, da cui di regola dipende l'esatta determinazione del *quantum debeatur*, valorizzando la natura collettiva del giudizio e la pluralità dei crediti vantati, i quali, se soggetti alle ordinarie regole probatorie, determinerebbero la paralisi dello stesso giudizio necessario a realizzarli. Questa necessità, inoltre, induce il collegio a pervenire ad una decisione di tipo uniforme, senza operare alcuna differenziazione, che, pur nelle sue ricadute livellanti, tuttavia praticate ad altre latitudini [un dollaro per ogni acquirente di un *ebook* in relazione ad un cartello posto in essere da Apple per conto di cinque editori, V., in prime cure, *United States v. Apple, Inc.*, 952 F. Supp. 2d 638 (S.D.N.Y. 2013), e, per l'appello, *United States v. Apple Inc.*, 791 F.3d 290 (2d Cir. 2015)], appare meglio rispondente ad agevolare la fase esecutiva altrimenti esposta a prevedibili opposizioni proporzionate alle contestazioni svolte dalle convenute nei confronti dello straordinario numero di adesioni pervenute (nella specie, 72.286 riferite a targhe univoche).

Ciò posto, nella traduzione economica del danno improntata a criteri puramente equitativi è necessario, non solo, che il danno sia non meramente potenziale o

presunto, bensì certo nell'*an* e che – sebbene esso non sia soggetto a rigorosa prova nel *quantum* – ne siano esposti i parametri di quantificazione del pregiudizio, corredati delle ragioni logiche della liquidazione (Cass. 25.6.2021, n. 18283/18284; 21.4.2021, n. 10579; 17.11.2020, n. 26051).

In questa prospettiva, il collegio ritiene che nella parametrizzazione del danno non possa non tenersi conto, in un'ottica di equità e di uniformità di giustizia sostanziale, delle soluzioni cui si è pervenuti nei diversi Paesi dell'Unione Europea attinti dal cd. *Dieselgate*. Ci si riferisce in particolare alla decisione dell'Autorità Giudiziaria spagnola (cfr. Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Madrid n.36/2021) ed all'accordo stragiudiziale raggiunto nella Repubblica Federale Tedesca tra Volkswagen e la Vzbv (Verbraucherzentrale-Bundesverband), dove sull'onda emergenza processuale determinata dai fatti oggi in esame è stata varata la *Gesetz zur Einführung einer zivilprozessualen Musterfeststellungsklage*, del 12 luglio 2018, al fine di estendere l'ambito applicativo della disciplina adottata nel luglio 2005 per le causa nascenti dal mercato finanziario (*Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz*).

Dai precedenti *lato sensu* intesi citati emerge una valorizzazione in termini monetari del pregiudizio patrimoniale subito dai consumatori pari al 15% del valore del bene, laddove peraltro è la stessa Corte madrilenza a fare riferimento proprio ad un criterio comparativo basato sui valori riconosciuti dall'accordo transattivo tedesco e sul *quantum* risarcito ai consumatori americani.

Nell'ottica di uniformare il danno patrimoniale riconosciuto in capo ai consumatori europei a fronte del medesimo illecito consumeristico il collegio ritiene, quindi, equo ricorrere ad un criterio omogeneo di calcolo basato su di un parametro unitario il cui importo sia pari al 15% del prezzo medio di acquisto dei veicoli coinvolti dal cd. *Dieselgate* in Italia. Quest'ultimo si trae dal provvedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato n. 26137 adottato nell'adunanza del 4 agosto 2016, che lo ha stimato compreso tra 10.000 a 30.000 euro.

L'importo risarcitorio che ne deriva a titolo di danno patrimoniale è, pertanto, pari ad euro 3.000 per ciascun consumatore, prendendo a riferimento il dato mediano di euro 20.000.

Ai fini della determinazione del danno morale da reato, l'importo ottenuto a titolo di danno patrimoniale dovrà essere aumentato del 10% in analogia dei criteri previsti dalle Tabelle del Tribunale di Venezia nella parametrizzazione del

danno morale in rapporto al danno biologico, per un importo di euro 300. La cennata prospettiva liquidatoria connessa alla specifica sede del giudizio, chiusa alla valorizzazione di specifiche prospettive individuali e soggettive, impone il ricorso al livello più basso tra i cinque ipotizzati.

Il danno risarcibile a ciascun consumatore ammonta, in definitiva, ad euro 3.300, somma su cui dovrà essere corrisposta la rivalutazione monetaria dall'acquisto alla decisione, oltre gli interessi di cui all'art. 1284, comma 4, c.c. dal 180° giorno dalla pubblicazione della presente sentenza al saldo secondo quanto previsto dall'art. 140 *bis*, comma 12.

L'illecito che viene in rilievo nella fattispecie (la pratica commerciale scorretta) è un illecito di pericolo che si perfeziona al momento dell'acquisto del veicolo, ragione per cui non hanno rilievo ai fini risarcitori le successive vicende circolatorie del bene, purché esso sia stato acquistato in Italia nel periodo compreso tra il 15.8.2009 e il 26.9.2015, con la conseguenza che il fatto che il bene sia stato rivenduto non elide un danno ormai verificatosi. Ed è proprio nell'ottica dell'illecito di pericolo che non rileva, neppure, ai fini del giudizio il fatto che la proponente l'azione di classe Martina Marinari abbia nelle more del giudizio stesso venduto l'auto.

Ciononostante, il fatto che venga in rilievo l'acquisto di un'auto usata ovvero che l'auto sia stata successivamente rivenduta incide sulla quantificazione dell'importo spettante al consumatore, facendo sì che in questo caso il risarcimento accordato dovrà essere suddiviso fra quanti si siano succeduti nella proprietà di questa.

Qualora, infine, il veicolo risulti intestato a più persone il credito risarcitorio riconosciuto seguirà i principi in tema di solidarietà attiva, finendo per essere riconoscibile unitariamente in capo ai comproprietari.

7) *Sulle adesioni*

La partecipazione del singolo consumatore all'azione di classe avviene attraverso l'adesione, che non dà luogo ad un intervento nel processo né all'assunzione del ruolo di parte formale del processo e che, pertanto, non è identificabile nell'esercizio personale dell'azione.

Con l'ordinanza del 22.5.2017 con cui il Tribunale di Venezia dichiarava ammissibile l'azione di classe proposta da Altroconsumo venivano altresì dettati le modalità e i tempi per le adesioni, nei seguenti termini:

“4) fissa il termine dall’1/07/2017 al 1/10/2017 per l’adesione che potrà avvenire, anche a mezzo dell’attrice (Altroconsumo – Associazione Indipendente di Consumatori, con sede in Milano, via Valassina 22), presso la cancelleria del Tribunale di Venezia ovvero a mezzo fax 041/2402337 o all’indirizzo pec classaction.tribunale.venezia@giustizia.it, mediante utilizzo del modulo allegato sub B);

5) assegna all’Associazione Altroconsumo termine fino al 2/11/2017 per il deposito delle adesioni trasmesse alla stessa e degli allegati, unitamente ad un file Excel riepilogativo di tutte le adesioni raccolte”.

Attesa la mole delle adesioni pervenute, in data 5/9/2017 era dato incarico agli ausiliari all’uopo nominati di procedere alla raccolta complessiva, indicizzazione e acquisizione delle adesioni in forma digitale qualora presentate su supporto analogico e di riversare le adesioni all’interno di una unità esterna di supporto.

In data 6/5/2019 gli ausiliari depositavano l’elaborato nel quale davano atto che il numero complessivo delle domande pervenute a mezzo fax e raccomandata e a mezzo pec nonché tramite Altroconsumo era pari a 72.112 (settantaduemilacentododici) per targhe univoche (cfr. elaborato peritale dep. il 6/5/2019), a cui si devono aggiungere ulteriori 174 adesioni, non oggetto di indicizzazione in prima battuta, per non essere state messe nella disponibilità degli ausiliari da parte della cancelleria.

Con memoria del 30/9/2019 Volkswagen svolgeva una serie di osservazioni alle adesioni, allegando un Report predisposto da Deloitte Financial Advisory S.r.l. sull’esito dell’attività di revisione svolta degli atti di adesione all’iniziativa di classe.

Con memoria autorizzata depositata in data 18/2/2020 Altroconsumo replicava alle osservazioni svolte da Volkswagen sugli atti di adesione.

Con ordinanza del 22/6/2020 il Tribunale conferiva un supplemento di incarico agli ausiliari rispetto a talune adesioni oggetto di osservazioni da parte di Volkswagen.

All’esito della valutazione in punto adesioni delle deduzioni di parte convenuta, delle controdeduzioni di parte attrice e delle risultanze di cui all’elaborato degli ausiliari depositato in data 30/10/2020, il Tribunale osserva quanto segue.

In via preliminare, per quanto riguarda le adesioni pervenute in Tribunale via posta ordinaria, si rileva che, ancorché detta modalità di adesione sia irrituale, in quanto non prevista né dall’ordinanza di ammissibilità né dall’art. 140 bis del

codice del consumo, trattandosi di un'attività materiale a carattere meramente esecutivo, dà luogo ad una nullità sanabile ex art. 156 comma 3 c.p.c., per effetto del raggiungimento dello scopo cui l'adesione era preordinata (Cass. sez. I, 17-06-2015, n. 12509; Cass. Sez. U, Sentenza n. 5160 del 04/03/2009; Cass. Sez. 6 - 2, Sentenza n. 1027 del 17/01/2017), con la conseguenza di doversi ritenere superata la nullità per quelle adesioni la cui ricezione da parte della cancelleria sia avvenuta entro il termine fissato con l'ordinanza di ammissibilità.

Passando al merito delle eccezioni svolte da Volkswagen, questa ha, in primo luogo, rilevato che tutti gli atti di adesione sarebbero nulli perché privi di elementi idonei a identificare in maniera certa i soggetti che hanno sottoscritto l'atto di adesione (non essendo in grado di raggiungere tale risultato né i mezzi di trasmissione utilizzati né i documenti allegati alla domanda di adesione), laddove invece l'attribuibilità dell'atto di adesione all'aderente dovrebbe risultare in maniera certa al fine di poter ritenere che il potere giurisdizionale sia stato validamente attivato nei confronti delle convenute.

Tale prima eccezione di carattere generale non può essere accolta alla luce dei principi sanciti da Cass. n. 12997 del 15/05/2019 che ha statuito che "Nelle azioni di classe introdotte a norma dell'art. 140 bis cod. cons., i consumatori e gli utenti possono aderire a tali azioni anche tramite fax e posta elettronica, senza l'osservanza di particolari formalità, con la conseguenza che la sottoscrizione degli aderenti non deve essere autenticata con le modalità e a cura dei soggetti di cui al D.P.R. n. 445 del 2000".

Inoltre, se, da un lato, come già osservato, l'atto di adesione non dà luogo all'assunzione della veste di parte formale, dall'altro lato, con l'ordinanza di ammissibilità della presente azione di classe il Tribunale specificava, come normativamente richiesto dall'art. 140 *bis*, comma 9, lett. a), quali fossero i criteri necessari ai fini dell'adesione, indicando la documentazione da allegare con idoneità identificativa convergente sul veicolo (veniva infatti richiesto di allegare all'adesione copia del certificato di proprietà e copia della carta di circolazione) in funzione di univocità del singolo atto di adesione.

Infine, il fatto che le nuove disposizioni in materia di azione di classe di cui al titolo VIII-bis del libro quarto del codice di procedura civile introdotto con Legge 12 aprile 2019 n. 31, applicabile solo ai fatti commessi dopo la sua entrata in vigore avvenuta il 19 maggio 2021, abbiano previsto che l'adesione debba contenere a pena di inammissibilità "l'indirizzo di posta elettronica certificata

ovvero il servizio elettronico di recapito certificato qualificato dell'aderente o del suo difensore”, nonché una dichiarazione sostitutiva ex artt. 46 e 47 d.p.r. 445/2000, non vale ad introdurre *ex post* un criterio di ammissibilità non previsto dalla normativa vigente all'epoca della proposizione della presente azione di classe.

Quanto alle ulteriori eccezioni sollevate da Volkswagen, si rileva quanto segue.

A) Adesioni inammissibili

Vanno accolte le eccezioni formulate da Volkswagen su cui vi è l'accordo di Altroconsumo e dunque non sono ammissibili le seguenti adesioni:

A1) n. 1.442 adesioni il cui modulo di adesione è privo di sottoscrizione dell'aderente

(Allegato 3.7 – "Eccezioni controllo AP1 (f).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

Rispetto a tale gruppo di adesioni da parte Altroconsumo non vi è contestazione per un numero limitato di 225 casi poiché – deduce Altroconsumo - nei restanti 1.207 casi, la mancanza non sarebbe accertabile in quanto la documentazione analogica è stata digitalizzata in modo parziale, il file della pratica manca o è illeggibile o il modulo risulta validamente firmato per procura da soggetto diverso dal proprietario – cfr. Report Altroconsumo, pag.12. Osserva il Collegio che la contro eccezione così formulata da Altroconsumo non può essere accolta, poiché fondata su osservazioni generiche, non supportate da elementi volti a dimostrarne il fondamento.

A2) n. 550 adesioni relative a veicoli acquistati prima del 15/8/2009 (data a partire dalla quale trova applicazione la normativa di cui all'art. 140 bis d.lgs. 206/2005)

(Allegato 3.44 – "Eccezioni controllo IDA (g).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

Rispetto a tale gruppo di adesioni da parte di Altroconsumo non vi è contestazione per un numero di 173 adesioni, poiché – deduce parte attorea - nei restanti casi la documentazione è mancante o digitalizzata parzialmente (cfr. Report Altroconsumo, pag.13).

Come già osservato sub *a2)* la contro eccezione così formulata da Altroconsumo non può essere accolta, poiché fondata su osservazioni generiche e non supportate da elementi volti a dimostrarne il fondamento.

A3) adesioni relative a veicoli il cui acquisto è avvenuto dopo il 26/9/2015,
(Allegato 3.28 – "Eccezioni controllo CC1 (d).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte) che gli ausiliari hanno accertato essere un totale di 1.344 (cfr. relazione degli ausiliari dep. 30/10/2020 pag. 17);

A4) adesioni relative a veicoli non equipaggiati con motori EA189
(Allegato 3.42 – "Eccezioni controllo IDA (e).xlsx") che gli ausiliari hanno accertato essere 356 adesioni (cfr. relazione degli ausiliari dep. 30/10/2020 pag. 12);

A5) n. 3.450 adesioni relative a veicoli acquistati all'estero
(Allegato 3.43 – "Eccezioni controllo IDA (f).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte), su cui Altroconsumo concorda eccetto che per un veicolo per cui la verifica non è stata possibile a causa di scansione parziale, senza tuttavia fornire supporto probatorio di quanto dedotto, ragione per cui la controdeduzione non può essere accolta.

A6) n. 76 adesioni relative a veicoli acquistati da non consumatori
(Allegato 3.45 – "Eccezioni controllo IDA (h).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).
Rispetto a tali atti di adesione Altroconsumo afferma che per tre casi non è stato possibile effettuare la verifica a causa delle scansioni parziali, mentre uno risulta intestato ad una società di *leasing*. Si tratta di una controdeduzione in parte generica ed in parte infondata nel merito, posto che nel contratto di *leasing* la figura dell'utilizzatore è in via generale ed astratta incompatibile con la qualifica di consumatore e non è stata fornita la prova della conclusione dello specifico contratto per scopi estranei all'attività di impresa dell'utilizzatore.

A7) n. 121 adesioni depositate successivamente alla data del 2/10/2017
(Allegato 3.41 – "Eccezioni controllo IDA (d).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).
Rispetto a tali adesioni Altroconsumo afferma che si tratterebbe esclusivamente di adesioni trasmesse ad Altroconsumo successivamente al 2/10/2017 e da

Altroconsumo depositate in Cancelleria nel termine perentorio del 2/11/2017, pertanto tempestive.

Dette adesioni sono inammissibili, posto che con l'ordinanza di ammissibilità dell'azione di classe veniva indicato all'1/10/2017 (prorogato di diritto al 2/10/2017 cadendo in un giorno festivo) il termine perentorio per presentare l'atto di adesione, anche tramite Altroconsumo, ragione per cui sono da considerarsi tardive le adesioni pervenute – ancorché per il tramite di Altroconsumo – successivamente alla data del 2/10/2017.

Sono, poi, fondate le ulteriori seguenti eccezioni sollevate da Volkswagen.

A8) È fondata l'eccezione di inammissibilità delle adesioni in cui i nominativi degli apparenti firmatari gli atti di adesione trasmessi non corrispondono ai nominativi riportati sulle carte di circolazione degli autoveicoli in relazione ai quali gli atti di adesione sono stati depositati (Allegato 3.2 – "Eccezioni controllo AP1 (a).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte) nei limiti di 1.731 atti di adesione individuati dagli ausiliari (cfr. pag. 8 relazione degli ausiliari dep. 30/10/2020).

A9) È fondata l'eccezione di inammissibilità delle adesioni in cui i nominativi degli apparenti firmatari gli atti di adesione trasmessi non corrispondono ai nominativi riportati sui certificati di proprietà degli autoveicoli in relazione ai quali gli atti di adesione sono stati depositati (Allegato 3.3 – "Eccezioni controllo AP1 (b).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte) nei limiti di 987 atti di adesione individuati dagli ausiliari (cfr. pag. 9 relazione degli ausiliari dep. 30/10/2020).

A10) È fondata l'eccezione di inammissibilità delle adesioni in cui i nominativi riportati sui certificati di proprietà non corrispondono a quelli riportati sulle carte di circolazione degli autoveicoli in relazione ai quali gli atti di adesione sono stati depositati (Allegato 3.4 – "Eccezioni controllo AP1 (c).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte) nei limiti di 314 atti di adesione individuati dagli ausiliari (cfr. pag. 10 relazione degli ausiliari dep. 30/10/2020).

A11) È fondata l'eccezione di inammissibilità di *n. 29 adesioni i cui aderenti sono locatari usufruttuari titolari contratto di noleggio* (Allegato 3.34 – "Eccezioni controllo CC3 (a).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte), giacché il locatario, l'usufruttuario ed il noleggiante si limitano a pagare un corrispettivo per il godimento del bene, laddove nella tutela consumeristica l'unico soggetto lesa dalla pratica commerciale scorretta è il proprietario del bene.

A12) E' fondata l'eccezione di inammissibilità delle *adesioni i cui files contenuti nell'Hard Disk degli Ausiliari sono risultati corrotti o non apribili* (Allegato 3.38 – "Eccezioni controllo IDA (a).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte) *nei limiti di 13 pec e di 100 fax* (cfr. pagg. 15 e 16 relazione degli ausiliari dep. 30/10/2020).

A13) E' fondata l'eccezione di inammissibilità dell'adesione il cui modulo risulta sottoscritto da Nicoletta Alladio in quanto ella risulta deceduta prima della sottoscrizione del modulo stesso.

B) Adesioni ammissibili

Così individuate le adesioni inammissibili, le restanti adesioni sono da considerare ammissibili.

Per quanto attiene, in particolare, alle ulteriori eccezioni formulate da Volkswagen si osserva, infatti, quanto segue.

Non meritano accoglimento le eccezioni formulate da Volkswagen relative a:

B1) n. 8.738 atti di adesione perché, alla data di invio degli atti di adesione, i nominativi degli apparenti firmatari gli atti di adesione trasmessi non corrispondono ai nominativi riportati sugli estratti cronologici emessi dal PRA dei passaggi di proprietà degli autoveicoli in relazione ai quali gli atti di adesione sono stati inviati dagli aderenti (Allegato 3.5 – "Eccezioni controllo AP1 (d).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è irrilevante, posto che ai fini dell'ammissibilità dell'adesione è sufficiente che vi sia identità tra l'aderente e l'intestatario della carta di circolazione e del certificato di proprietà.

B2) n. 129 atti di adesione perché, alla data di invio degli atti di adesione, gli autoveicoli in relazione ai quali gli atti di adesione sono stati inviati dagli aderenti risultano rottamati (Allegato 3.8 – "Eccezioni controllo AP1 (g).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte). L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B3) n. 674 atti di adesione perché, alla data di invio degli atti di adesione, gli autoveicoli in relazione ai quali gli atti di adesione sono stati inviati dagli aderenti risultano radiati (Allegato 3.9 – "Eccezioni controllo AP1 (h).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte). L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B4) n. 294 atti di adesione perché, alla data di invio degli atti di adesione, gli autoveicoli in relazione ai quali gli atti di adesione sono stati inviati dagli aderenti risultano rubati (Allegato 3.10 – "Eccezioni controllo AP1 (i).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte). L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B5) n. 67.077 atti di adesione perché trasmessi dagli aderenti senza neppure produrre un valido documento d'identità degli apparenti firmatari gli atti di adesione (Allegato 3.6 – "Eccezioni controllo AP1 (e).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte). L'eccezione è infondata alla luce della sopra citata Cass. 12997/2019 e considerato, altresì, che, come già osservato, l'atto di adesione non dà luogo all'assunzione della veste di parte formale e che con l'ordinanza di ammissibilità della presente azione di classe il tribunale specificava, come normativamente richiesto dall'art. 140 bis comma 9 lett. a), quali fossero i criteri necessari ai fini dell'adesione, indicando la documentazione da allegare con idoneità identificativa convergente sul veicolo (veniva infatti richiesto di allegare

all'adesione copia del certificato di proprietà e copia della carta di circolazione) in funzione di univocità del singolo atto di adesione. Né all'epoca era normativamente previsto il deposito di una dichiarazione sostitutiva ex artt. 46 e 47 d.p.r. 445/2000.

B6) n. 45.793 atti di adesione perché i files elettronici contenuti nell'Hard Disk sono privi di busta di trasporto (Allegato 3.11 – "Eccezioni controllo AP2 (a).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

Si tratta di eccezione irrilevante in quanto relativa all'attività espletata dagli ausiliari e che non attiene al merito dell'ammissibilità delle adesioni, fermo restando che l'acquisizione è stata effettuata presso la cancelleria del tribunale.

B7) n. 43.656 atti di adesione perché i files elettronici contenuti nell'Hard Disk non contengono i files di certificazione daticert.xml. (Allegato 3.12 – "Eccezioni controllo AP2 (b).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

Si tratta di eccezione irrilevante in quanto relativa all'attività espletata dagli ausiliari e che non attiene al merito dell'ammissibilità delle adesioni, fermo restando che l'acquisizione è stata effettuata presso la cancelleria del tribunale.

B8) n. 45.622 atti di adesione perché i files elettronici contenuti nell'Hard Disk sono privi di firma digitale o di altra firma elettronica qualificata (Allegato 3.14 – "Eccezioni controllo AP2 (d).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata alla luce della sopra citata Cass. 12997/2019 e considerato, altresì, che, come già osservato, l'atto di adesione non dà luogo all'assunzione della veste di parte formale e che con l'ordinanza di ammissibilità della presente azione di classe il Tribunale specificava, come normativamente richiesto dall'art. 140 bis comma 9 lett. a), quali fossero i criteri necessari ai fini dell'adesione, indicando la documentazione da allegare con idoneità identificativa convergente sul veicolo (veniva infatti richiesto di allegare all'adesione copia del certificato di proprietà e copia della carta di circolazione) in funzione di univocità del singolo atto di adesione. Inoltre, il fatto che le nuove

disposizioni in materia di azione di classe, di cui al titolo VIII-bis del libro quarto del codice di procedura civile introdotto con Legge 12 aprile 2019 n. 31, abbiano previsto che l'adesione debba contenere a pena di inammissibilità "l'indirizzo di posta elettronica certificata ovvero il servizio elettronico di recapito certificato qualificato dell'aderente o del suo difensore" non vale ad introdurre ex post un criterio di ammissibilità non previsto dalla normativa vigente all'epoca della proposizione della presente azione di classe.

B9) n. 21 atti di adesione perché la firma digitale rinvenuta nei messaggi PEC trasmessi riporta nominativi diversi dagli apparenti firmatari gli atti di adesione ad essi allegati, e questi ultimi non hanno rilasciato in favore dei titolari degli indirizzi PEC da cui i messaggi PEC sono stati trasmessi una valida delega all'invio (Allegato 3.15 – "Eccezioni controllo AP2 (e).xlsx").

L'eccezione è infondata per i motivi di cui al precedente punto B8).

B10) n. 13 atti di adesione perché gli indirizzi PEC da cui i messaggi PEC sono stati trasmessi non sono riferibili agli apparenti firmatari gli atti di adesione trasmessi, non avendo questi ultimi rilasciato ai titolari degli indirizzi PEC alcuna valida delega all'invio degli atti di adesione. (Allegato 3.13 – "Eccezioni controllo AP2 (c).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata posto che la PEC rappresenta un mezzo di trasmissione dell'adesione e non viene richiesto all'aderente di essere titolare della PEC. Parti convenute paiono scambiare il mezzo per il messaggio.

B11) n. 30.913 atti di adesione perché i moduli di adesione sono privi di autentica rilasciata da un notaio o da un pubblico ufficiale della sottoscrizione apposta sugli atti di adesione trasmessi. (Allegato 3.16 – "Eccezioni controllo AP3 (a).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata per i medesimi motivi indicati con riferimento all'eccezione B8 ed all'eccezione B5.

B12) n. 28.783 atti di adesione perché privi di un valido documento d'identità (i.e. carta d'identità o passaporto) degli apparenti firmatari gli atti di adesione.

(Allegato 3.18 – "Eccezioni controllo AP3 (c).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata per i medesimi motivi indicati con riferimento all'eccezione B8 ed all'eccezione B5).

B13) n. 45.872 adesioni prive dei documenti indicati dal tribunale (Allegato 3.39 – "Eccezioni controllo IDA (b).xlsx).

Si tratta di una eccezione inammissibile, in quanto generica, posto che non sono allegati nello specifico i documenti che l'aderente avrebbe omesso di allegare.

B14) n. 969 adesioni relative a veicoli privi di revisione (Allegato 3.46 – "Eccezioni controllo IDA (i).xlsx).

L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B15) n. 424 adesioni contenenti documenti non attinenti all'azione di classe (Allegato 3.40 – "Eccezioni controllo IDA (c).xlsx).

Si tratta di una eccezione oltre che generica irrilevante, posto che la produzione di documentazione ulteriore non inficia il diritto del consumatore di aderire all'azione di classe.

B16) n. 25.634 adesioni relativi a veicoli sottoposti alle misure correttive approvate dal KBA (Allegato 3.32 – "Eccezioni controllo CC2(c).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B17) n. 41 adesioni relative a veicoli i cui aderenti si sono rifiutati di aderire a dette misure (Allegato 3.33 – "Eccezioni controllo CC2 (d).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B18) n. 2.317 adesioni relative a veicoli ceduti o trasferiti prima del 26.9.2015. (Allegato 3.27 – "Eccezioni controllo CC1 (c).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B19) n. 31.507 adesioni relative a veicoli Audi, Seat e Skoda. (Allegato 3.35 – "Eccezioni controllo CC3 (b).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata, in ragione dell'appartenenza dei marchi Audi, Seat e Skoda al Gruppo Volkswagen, che detiene il 100% della proprietà di detti marchi, le cui automobili sono prodotte da VW AG e commercializzate in Italia da VW GI. D'altro canto è già stato evidenziato che le convenute sono state chiamate a rispondere l'una quale produttore dei motori EA189 (VW AG), l'altra quale distributore dei veicoli per l'Italia (VW GI).

B20) n. 54.577 adesioni di veicoli che hanno più di 5 anni di immatricolazione. (Allegato 3.29 – "Eccezioni controllo CC1 (e).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B21) n. 1348 adesioni depositate da comproprietari (Allegato 3.36 – "Eccezioni controllo CC3 (c).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è irrilevante ai fini dell'ammissibilità dell'adesione, posto che non incide sull'illecito di pericolo, ma comporta unicamente una contitolarità dal lato attivo dell'eventuale diritto al risarcimento del danno.

B22) n. 3.564 adesioni relative a veicoli intestati a due o più persone (Allegato 3.37 – "Eccezioni controllo CC3 (d).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è irrilevante ai fini dell'ammissibilità dell'adesione, posto che non incide sull'illecito di pericolo, ma comporta unicamente una contitolarità dal lato attivo dell'eventuale diritto al risarcimento del danno.

B23) n. 8.120 venduti prima dell'adesione (Allegato 3.26 – "Eccezioni controllo CC1 (b).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B24) n. 9 adesioni di veicoli sottoposti a fermo sequestro pignoramento (Allegato 3.30 – "Eccezioni controllo CC2 (a).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B25) n. 1928 adesioni relativi a autoveicoli non più intestati a soggetti che hanno depositato gli atti adesione perché venduti rubati demoliti esportati in altro paese (Allegato 3.31 – "Eccezioni controllo CC2 (b).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

B26) n. 10467 adesioni relativi a veicoli venduti dagli aderenti successivamente al deposito dell'adesione. (Allegato 3.25 – "Eccezioni controllo CC1 (a).xlsx" presente nella cartella "DETTAGLIO CONTROLLI" del Supporto Digitale di Deloitte).

L'eccezione è infondata in ragione della natura sia di illecito di pericolo della pratica commerciale scorretta, sia in relazione al perfezionamento del danno al momento dell'acquisto, atto ad integrare la lesione del diritto del consumatore.

C) Adesioni pervenute tramite Altroconsumo

C1) Adesioni inammissibili

Al luce del dato contenuto nella relazione degli ausiliari sono inammissibili:

- 119 atti di adesione a mezzo pec pervenute oltre la data del 2/10/2017;
- 4 atti di adesione a mezzo pec che allegano una ricevuta di mancata consegna
- 10 atti di adesione a mezzo pec per cui non è possibile in alcun modo determinare la data di consegna
- 1 atto di adesione pervenuto a mezzo raccomandata di cui non risulta determinabile la data di ricevimento.

C2) Adesioni ammissibili

Al luce del dato contenuto nella relazione degli ausiliari sono invece ammissibili:

- 1.958 atti di adesione a mezzo pec pervenute ad Altroconsumo entro il 2/10/2017
- 26 atti di adesione pervenuti a mezzo fax entro la data del 2/10/2017
- 30 atti di adesione pervenuti a mezzo raccomandata entro la data del 2/10/2017.

8) Sulle spese di lite

Le spese di lite seguono il criterio della soccombenza e sono liquidate in ragione del valore indeterminabile di particolare importanza della presente controversia secondo i parametri massimi per ciascuna fase. Il compenso così ottenuto (pari ad euro 40.480) deve essere aumentato del 30% ai sensi dell'art. 6 DM 55/2014, pervenendo all'importo di euro 52.624, a cui dovrà essere applicata un'ulteriore maggiorazione del 150% ai sensi dell'art. 4, comma 10, del medesimo DM, per un totale di euro 131.560.

Deve altresì essere liquidato in favore di Altroconsumo il compenso relativo alla fase di reclamo dell'ordinanza di ammissibilità davanti alla Corte d'Appello da determinare secondo i valori medi per le controversie di valore indeterminabile di particolare importanza, da dimidiare quanto a fase di trattazione e decisionale, in ragione dell'attività svolta, per complessivi euro 7.155, da aumentare del 150% per *class action*, per un totale di euro 17.887,50.

All'attrice dovranno inoltre essere rimborsate le spese per pubblicità dell'ordinanza di ammissibilità documentate per l'importo complessivo di euro 155.246,22 e per consulenza di parte documentate per l'importo di euro 9.760,00 (doc. 72 di parte attrice), da ritenere congruo se paragonato al ben più

rilevante importo indicato dalle parti convenute per l'attività di consulenza espletata da Deloitte Financial Advisory S.r.l.

Le parti convenute devono essere infine condannate ex art. 96, comma 3, c.p.c. al pagamento in solido in favore di parte attorea del raddoppio delle spese di lite per aver resistito in giudizio in modo temerario.

Ed infatti, la condanna ex art. 96, comma 3, c.p.c. è volta a salvaguardare finalità pubblicistiche, correlate all'esigenza di una sollecita ed efficace definizione dei giudizi, nonché interessi della parte vittoriosa ed a sanzionare la violazione dei doveri di lealtà e probità sanciti dall'art. 88 c.p.c., realizzata attraverso un vero e proprio abuso della "potestas agendi" con un'utilizzazione del potere di resistere alla lite, di per sé legittimo, per fini diversi da quelli ai quali esso è preordinato, con conseguente produzione di effetti pregiudizievoli per la controparte (v. Cass. 15-02-2021, n. 3830; 19-10-2020, n. 22652; 24-09-2020, n. 20018.)

Ne consegue che la condanna al pagamento della somma equitativamente determinata non richiede né la domanda di parte come espressamente previsto (v. tra le tante Cass. 3830/2021), né la prova del danno.

Tale risarcimento del danno prescinde dalla prova dello specifico pregiudizio subito dall'attore, assolvendo, come ormai riconosciuto, una funzione sanzionatoria/deterrente concorrente con la funzione compensativa tipica del risarcimento (cfr. Corte cost. 23-06-2016, n. 152; Cass. 22-02-2016, n. 3376; 11-02-2014, n. 3003; Trib. Verona 13-08-2011; Trib. Varese – sez. Luino, 23-01-2010), essendo tuttavia necessario l'accertamento, in capo alla parte soccombente, della mala fede (consapevolezza dell'infondatezza della domanda) o della colpa grave (per carenza dell'ordinaria diligenza volta all'acquisizione di detta consapevolezza, cfr. Cass., sez. un, 13/09/2018, n. 22405). Si deve altresì aggiungere come nelle sue più recenti pronunce il Supremo collegio, sulla scia dell'esigenza di deflazione giudiziaria innescata nel 2009 dalla novella, nella verifica dei presupposti soggettivi abbia mostrato risolutamente di prescindere dal requisito della mala fede e della colpa propri del comma 1, puntando verso la nozione di "abuso del processo", inteso come l'aver la parte agito o resistito pretestuosamente (Cass. 3830/2021; 19-10-2020, n. 22652; 24-09-2020, n. 20018. Le stesse sezioni unite sopra indicate, pur enunciando la verifica della mala fede o della colpa, finiscono per ripiegare verso la nozione di "abuso del processo").

Al riguardo, considerato che l'attrice ha dovuto soggiacere al protrarsi della pendenza del giudizio, la cui durata è imputabile alla ferma difesa delle convenute nella contestazione dell'addebito, nonostante il precedente provvedimento dell'AGCM, confermato in sede di impugnazione dinanzi al Tar Lazio, e a fronte della disponibilità a concludere ben più onerose transazioni sulle due sponde dell'Atlantico, unitamente allo straordinario, quanto ripetitivo e talvolta disarticolante, numero di eccezioni sollevate rispetto alle adesioni anche a fronte di una espressa pronuncia del Supremo collegio in tema di ammissibilità (Cass. 12997/2019), si da rendere necessaria l'effettuazione di una relazione integrativa da parte degli ausiliari, è possibile liquidare per tale voce di danno un importo pari a quello delle spese di lite (sull'impiego di tale parametro v. Cass., ord., nn. 25176 e 25177/2018, perché coerente rispetto al valore del diritto in contesa oggetto del giudizio).

Le spese per gli ausiliari devono essere poste in via definitiva a carico solidale delle parti convenute.

A) Prospetto adesioni ammissibili pervenute in Tribunale

OMISSIS

B) Prospetto adesioni inammissibili pervenute in Tribunale

OMISSIS

C) Prospetto adesioni ammissibili pervenute per il tramite di Altroconsumo

OMISSIS

D) Prospetto adesioni inammissibili pervenute per il tramite di Altroconsumo

OMISSIS

P.Q.M.

Il Tribunale di Venezia, definitivamente pronunciando nella causa in epigrafe indicata, così dispone:

1) accoglie la domanda attorea e, per l'effetto, condanna Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia s.p.a. al pagamento in solido in favore di [REDACTED] e di ciascun

aderente di cui al prospetto A) e di cui al prospetto C) della parte motiva della somma di euro 3.300 a titolo di risarcimento del danno patrimoniale e non patrimoniale, oltre rivalutazione monetaria dalla data di acquisto dell'autoveicolo, in relazione al quale è stata fatta l'adesione, fino alla presente decisione, nonché degli interessi al tasso di cui all'art. 1284, comma, 4 c.c. dal 180° giorno dalla pubblicazione della presente sentenza al saldo;

2) l'importo di cui al punto 1) sarà dimezzato qualora l'aderente abbia acquistato un veicolo usato ovvero abbia rivenduto il proprio veicolo nel periodo compreso tra il 15.8.2009 e il 26.9.2015;

3) dichiara inammissibili le adesioni di cui al prospetto B) ed al prospetto D) della parte motiva;

4) condanna le parti convenute in solido al rimborso delle spese di lite in favore dell'attrice che liquida per il presente giudizio in euro 131.560 per competenze professionali, euro 155.246,22 per spese di pubblicità ed euro 2.815 per esborsi, oltre le spese di c.t.p. di parte attorea per euro 9.760, rimborso forfetario del 15%, i.v.a. e c.p.a. e per il giudizio di reclamo davanti alla Corte d'Appello in euro 17.887,50 per competenze professionali, oltre rimborso forfetario del 15%, i.v.a. e c.p.a.;

5) pone le spese per gli ausiliari, come già liquidate con separati decreti, a carico solidale delle parti convenute;

6) condanna le parti convenute in solido ex art. 96, comma 3, c.p.c. al pagamento in favore dell'attrice dell'importo di euro 317.268,72, oltre rimborso forfetario del 15%;

7) esecutorietà differita al 180° giorno dalla pubblicazione della presente sentenza *ex lege*.

Così deciso nella camera di consiglio in Venezia il 3 giugno 2021

Il Giudice relatore ed estensore

Dott. Maddalena Bassi

Il Presidente

Dott. Roberto Simone

PUBBLICATA IL 7 luglio 2021