



SENT. N.	DEP. MINUTA 16/11/2023
N. 217	20 22 RG
N. 2284	GRON.
N. 2341/2023	REP.
OGGETTO: ALTRE COSE DI	
RESPONSABILITA' EXTRACONTRACTUAL	
NELL'AMBITO DELLE ALTRE ATTIVITA'	

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Corte d'appello di Venezia
quarta sezione civile

217/2022 RG

La Corte d'appello di Venezia quarta sezione civile composta dai seguenti magistrati:

Marco Campagnolo	Presidente relatore
Giovanna Sanfratello	Consigliere relatore
Gianluca Bordon	Consigliere relatore

ha pronunciato la seguente

S E N T E N Z A

nella causa promossa

da

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT (115235681) e
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A. (07649360158;
01779120235), con gli avv.ti Giuseppe Curtò, Matteo Giorgio Lamberto
Licini, Fabrizio Arossa e Barbara Bottecchia

contro

ALTROCONSUMO (97010850150) in qualità di rappresentante processuale di **MARTINA MARINARI** (MRNMTN84R44D332A) e di **LETIZIA BENEDETTA GHIZZI PANIZZA** (GHZLZB57D70F205I), con gli avv.ti Dario Reccia, Maria Laura Salvati e Paolo Martinello

cui risulta riunita la causa 272/2022 RG promossa

da

ALTROCONSUMO (97010850150) in qualità di rappresentante pro-



cessuale di MARTINA MARINARI (MRNMTN84R44D332A) e di LETIZIA BENEDETTA GHIZZI PANIZZA (GHZLZB57D70F205I), con gli avv.ti Dario Reccia, Maria Laura Salvati e Paolo Martinello

contro

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT (115235681) e
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A. (07649360158;
01779120235), con gli avv.ti Giuseppe Curtò, Matteo Giorgio Lamberto
Licini, Fabrizio Arossa e Barbara Bottecchia

Sommario

1. Conclusioni di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.a.....	3
2. Conclusioni dell'Associazione Altroconsumo	17
3. Il giudizio di primo grado.....	25
4. L'appello di VW sulla condotta illecita.....	29
5. L'appello di VW sul danno.	50
6. L'appello di VW sulle adesioni.....	80
7. L'appello di Altroconsumo.....	104
8. Conclusioni.....	122
9. Spese processuali.....	123
10. Deposito della sentenza.....	124

gs *M* *B*



1. Conclusioni di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.a.

nel giudizio di appello RG n. 217/2022, voglia l'Ecc.ma Corte di Appello adita, contrariis reiectis, riformare integralmente la sentenza n. 1423/2021 resa dal Tribunale di Venezia, Giudice Relatore dott.ssa Maddalena Bassi in data 3 giugno 2021 e pubblicata in data 7 luglio 2021, non notificata, e per l'effetto, così giudicare:

nel merito in via preliminare accertare e dichiarare il difetto di legittimazione passiva di Volkswagen Group Italia S.p.A. rispetto a tutte le domande proposte nei suoi confronti per tutti i motivi illustrati in atti;

nel merito in via principale, rigettare tutte le domande formulate da parte attrice 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;

nel merito in via subordinata nella denegata e non creduta ipotesi in cui codesta Ecc.ma Corte d'Appello, rigettando ogni altro motivo d'appello formulato dalle appellanti, dovesse ritenere di confermare l'accertamento della presunta condotta illecita attribuita a Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. e la loro condanna al risarcimento di un danno in favore degli aventi diritto:

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 del Tribunale di Venezia (direttamente o tramite Altroconsumo) per tutti i motivi esposti in atti e, nello specifico, perché prive di elementi idonei a consentire di aver certezza sulla attribuibilità agli apparenti firmatari delle sottoscrizioni apposte sui moduli di adesione e/o sulla identificabilità degli apparenti aderenti;

accertare e dichiarare l'inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità di: tutte le n. 2.237 adesioni pervenute alla cancelleria del Tribunale di Venezia



tramite l'Associazione Altroconsumo perché prive di data certa ex art. 2704 cc relativamente alla data di invio e/o di ricevimento di esse da parte dell'Associazione Altroconsumo; e, in ogni caso, di (b) tutte le adesioni che l'Associazione Altroconsumo afferma di aver ricevuto a mezzo PEC e fax perché prodotte dall'Associazione Altroconsumo solo in copia, senza rispettare le prescrizioni previste dall'art. 23bis del D. Lgs. 7 Marzo 2005 n. 82 e dall'art. 3, 9° comma, lett. f) del D.P.C.M. 13 novembre 2014 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2015, Serie Generale n. 8) e, per l'effetto disporne lo stralcio e, comunque, rigettarle nel merito;

in via di ulteriore subordine nella denegata e non creduta ipotesi in cui codesta Ecc.ma Corte d'Appello dovesse rigettare le conclusioni formulate supra sub 3:

accertare e dichiarare l'inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità, e, per l'effetto disporne lo stralcio o, comunque, il rigetto nel merito, di tutte le adesioni che sono affette dai seguenti profili di inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità (rilevati da Deloitte Financial Advisory S.r.l. all'esito dell'attività di revisione su di essi svolta e riportato da Deloitte Financial Advisory S.r.l. nella documentazione prodotta da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. agli atti del primo grado del presente giudizio): (a) adesioni per le quali, alla data di invio, 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]), identificate dettagliatamente nel file denominato Allegato 3.5 - Eccezioni controllo AP1(d).xlsx incluso nella cartella "Dettaglio Controlli" del Supporto Digitale di Deloitte prodotto in giudizio sub doc. 45; (b) adesioni trasmesse dagli aderenti senza neppure produrre alcun documento d'identità degli apparenti firmatari gli atti di adesione (cfr. eccezione controllo AP1[e]), identificate dettagliatamente nel file denominato Allegato



3.6 – Eccezioni controllo AP1(e).xlsx incluso nella cartella “Dettaglio Controlli” del Supporto Digitale di Deloitte prodotto in giudizio sub doc. 45; (c) adesioni che sono state trasmesse 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]), identificate dettagliatamente nel file denominato Allegato 3.13 – Eccezioni controllo AP2(c).xlsx incluso nella cartella “Dettaglio Controlli” del Supporto Digitale di Deloitte prodotto in giudizio sub doc. 45; (d) adesioni che sono prive di firma digitale o di altra firma elettronica qualificata (cfr. eccezione controllo AP2[d]), identificate dettagliatamente nel file denominato Allegato 3.14 – Eccezioni controllo AP2(d).xlsx incluso nella cartella “Dettaglio Controlli” del Supporto Digitale di Deloitte prodotto in giudizio sub doc. 45; (e) adesioni che riportano la firma digitale di nominativi diversi dagli apparenti firmatari gli atti di adesione trasmessi senza che ad essi sia allegata una valida delega alla sottoscrizione (cfr. eccezione controllo AP2[e]), identificate dettagliatamente nel file denominato Allegato 3.15 – Eccezioni controllo AP2(e).xlsx incluso nella cartella “Dettaglio Controlli” del Supporto Digitale di Deloitte prodotto in giudizio sub doc. 45; (f) adesioni prive di autentica rilasciata da un notaio o da un pubblico ufficiale o da un avvocato della sottoscrizione apposta dagli apparenti firmatari (cfr. eccezione controllo AP3[a]), identificate dettagliatamente nel file denominato Allegato 3.16 – Eccezioni controllo AP3(a).xlsx incluso nella cartella “Dettaglio Controlli” del Supporto Digitale di Deloitte prodotto in giudizio sub doc. 45; (g) adesioni prive di carta d’identità e/o passaporto validi degli apparenti firmatari gli atti di adesione (cfr. eccezione controllo AP3[c]), identificate dettagliatamente nel file denominato Allegato 3.18 – Eccezioni controllo AP3(c).xlsx incluso nella cartella “Dettaglio Controlli” del Supporto Digitale di Deloitte prodotto in giudizio sub doc. 45; accertare e dichiarare l’inammissibilità e/o inefficacia e/o nullità e/o inaccoglibilità nel

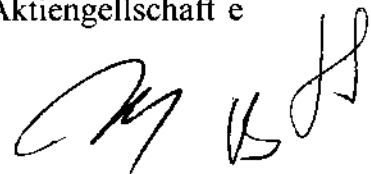


merito per tutti i motivi esposti in atti, e per l'effetto disporne lo stralcio, di:

(a) n. 35 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Adesioni interessate da errori materiali – Eccezioni controllo AP1(f)-A1", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. E all'atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell'atto di citazione in appello); (b) n. 16 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Adesioni interessate da errori materiali – Eccezioni Controllo IDA(g)-A2", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. F all'atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell'atto di citazione in appello); (c) n. 48 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Adesioni interessate da errori materiali – Eccezioni Controllo CC1(d)-A3", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. G all'atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell'atto di citazione in appello); (d) n. 14 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Adesioni interessate da errori materiali – Eccezioni Controllo IDA(e)-A4", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. H all'atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell'atto di citazione in appello); n. 86 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Adesioni interessate da errori materiali – Eccezioni Controllo IDA(f)-A5", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. I all'atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell'atto di citazione in appello); (f) n. 7 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato



“Adesioni interessate da errori materiali – Eccezioni Controllo IDA(h)-A6”, prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. J all’atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell’atto di citazione in appello); (g) n. 67 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato “Adesioni interessate da errori materiali – Eccezioni Controllo AP1(a) – A8”, prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. K all’atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell’atto di citazione in appello); (h) n. 31 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato “Adesioni interessate da errori materiali – Eccezioni Controllo AP1(b)-A9”, prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. L all’atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell’atto di citazione in appello); (i) n. 16 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato “Adesioni interessate da errori materiali – Eccezioni Controllo AP1(c)-A10”, prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. M all’atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell’atto di citazione in appello); n. 6 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato “Adesioni interessate da errori materiali – Eccezioni Controllo IDA(a)-A12”, prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. N all’atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell’atto di citazione in appello); (k) n. 787 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato “Adesioni erroneamente indicizzate – Nessun riscontro con documentazione”, prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e



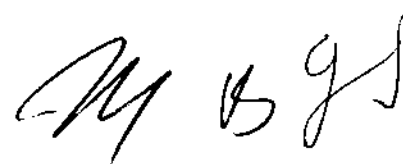
Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. O all'atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell'atto di citazione in appello); (l) n. 11 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Adesioni erroneamente indicizzate – Informazioni palesemente errate", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. P all'atto di citazione in appello (cfr. il sedicesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.3 dell'atto di citazione in appello); (m) n. 2.085 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Duplicati nelle Adesioni ammesse", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. Q all'atto di citazione in appello (cfr. il diciassettesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.4 dell'atto di citazione in appello); (n) n. 34.484 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Elenco delle adesioni ammesse e interessate dal profilo di eccezione DC(b)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. R all'atto di citazione in appello (cfr. il diciassettesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.4 dell'atto di citazione in appello); n. 457 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Fascicoli inaccessibili", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. S all'atto di citazione in appello (cfr. il diciassettesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.4 dell'atto di citazione in appello); (p) n. 32.764 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Adesioni ammesse con eccezione IDA(b) e IDA(c) – B13 e B15", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. U all'atto di citazione in appello (cfr. il diciottesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.5 dell'atto di



citazione in appello); (q) n. 56 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Adesioni ammesse con eccezione IDA(b) e IDA(c) – B13 e B15", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. U all'atto di citazione in appello (cfr. il diciottesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.5 dell'atto di citazione in appello); (r) n. 1.021 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Adesioni ammesse con eccezione CC3(c) – B21", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. V all'atto di citazione in appello (cfr. il diciannovesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.6 dell'atto di citazione in appello); (s) n. 1.589 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo CC1(c)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. W all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (t) n. 104 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo AP1(g)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. X all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (u) n. 529 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo AP1(h)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. Y all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (v) n. 216 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo AP1(i)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. Z all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswa-



gen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (w) n. 1.535 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo CC2(b)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. AA all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (y) n. 6 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo CC2(a)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. BB all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (z) n. 746 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo IDA(i)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. CC all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (aa) n. 46.998 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo CC2(c)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. DD all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (bb) n. 21.181 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezione_interventi_non_effettuati_data_adesione", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. EE all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (cc) n. 14.516 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Elenco_interventi_non_effettuati_data_sentenza", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A.



sub All. FF all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (dd) n. 33 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo CC2(d)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. GG all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (ee) n. 44.239 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo CC1(e)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. HH all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (ff) n. 616 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni_Veicoli_Acquistati_Oltre5anni", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. II all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); n. 6.038 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo CC1(b)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. JJ all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello); (hh) n. 8.538 atti di adesione riportati nel file elettronico denominato "Eccezioni controllo CC1(a)", prodotto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. sub All. KK all'atto di citazione in appello (cfr. il ventesimo motivo di appello formulato da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. al § VI.D.7 dell'atto di citazione in appello);

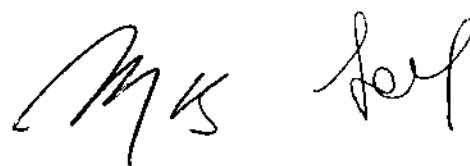


nel merito, sempre in via subordinata, nella denegata e veramente non creduta ipotesi in cui codesta Ecc.ma Corte dovesse confermare la condanna di Volkswagen Aktiengesellschaft e/o Volkswagen Group Italia S.p.A. al pagamento in favore degli aderenti ammessi di un ammontare risarcitorio, voglia l'Ecc.ma Corte di Appello, in parziale riforma della sentenza impugnata, rideterminare in riduzione il quantum risarcitorio per tutti i motivi indicati in atti, nonché accertare e dichiarare che sull'ammontare risarcitorio eventualmente liquidato non sono dovuti agli aderenti interessi in misura pari al tasso previsto dal quarto comma dell'art. 1284 cc;

in ogni caso, (i) accertare e dichiarare l'assenza di alcun profilo di responsabilità aggravata per lite temeraria ex art. 96, 3° comma cpc di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. in relazione alla condotta processuale tenuta nel giudizio RG n. 3711/2016 svoltosi dinanzi il Tribunale di Venezia, Giudice Relatore dott.ssa Maddalena Bassi e, per l'effetto, dichiarare che nessun importo risarcitorio è dovuto da Volkswagen Aktiengesellschaft e/o Volkswagen Group Italia S.p.A. in favore dell'Associazione Altroconsumo, né tanto meno alle sig.re Martina Marinari e Letizia Benedetta Ghizzi Panizza;

(ii) condannare l'Associazione Altroconsumo, in persona del suo legale rappresentante protempore, 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 e onorari di difesa di entrambi i gradi di giudizio, oltre accessori di legge e rimborso degli importi corrisposti agli ausiliari incaricati in relazione all'attività svolta nel presente giudizio;

nel giudizio di Appello RG 272/2022, promosso da Altroconsumo, voglia l'Ecc.ma Corte di Appello adita, *contrariis reiectis*, così giudicare:



in via preliminare accertare e dichiarare l'inammissibilità dell'appello di Altroconsumo in quanto presentato da un soggetto non legittimato a proporlo e, in ogni caso, privo di alcun interesse all'impugnazione;

con riferimento ai singoli motivi di appello dedotti da Altroconsumo, e ribaditi rispetto alle adesioni oggetto di essi tutti i motivi di appello dedotti da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 217/2022:

con riferimento al primo motivo di appello di Altroconsumo in via istruttoria: disporre, ove lo ritenga opportuno, l'accesso ai fascicoli cartacei delle adesioni di cui alla tabella sub All. D allegata alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022, garantendo che l'accesso e l'attività di verifica avvengano in contraddittorio tra le parti, e che Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. possano prendere parte a tali attività anche con i propri consulenti; nel merito, in via principale: accertare e dichiarare l'infondatezza del Primo Motivo di Appello di Altroconsumo in relazione alle adesioni di cui alle tabelle sub All. C e All. E allegate alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 e, per l'effetto, confermare i capi della Sentenza con esso impugnati; nel merito, in ogni caso: accertare e dichiarare (anche, ove occorresse, in via di appello incidentale condizionato) 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 di cui alla tabella sub All. F allegata alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 in quanto interessate dalle eccezioni ivi indicate;

con riferimento al secondo motivo di appello di Altroconsumo, in via istruttoria: disporre, ove lo ritenga opportuno, l'accesso ai fascicoli cartacei delle adesioni di cui alla tabella sub All. G allegata alla comparsa di costi-



tuzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022, garantendo che l'accesso e l'attività di verifica avvengano in contraddittorio tra le parti, e che Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. possano prendere parte a tali attività anche con i propri consulenti; nel merito, in via principale: accertare e dichiarare l'infondatezza del Secondo Motivo di Appello di Altroconsumo in relazione alle adesioni di cui alla tabella sub All. H allegata alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 e in relazione alle adesioni di cui all'Appendice A/3 dell'Appello Altroconsumo e, per l'effetto, confermare il capo della Sentenza con esso impugnato; nel merito, in ogni caso accertare e dichiarare (anche, ove occorresse, in via di appello incidentale condizionato) 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 di cui alla tabella sub All. I allegata alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 in quanto interessate dalle eccezioni ivi indicate;

con riferimento al terzo motivo di appello di Altroconsumo nel merito, in ogni caso: accertare e dichiarare (anche, ove occorresse, in via di appello incidentale condizionato) l'inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità e, per l'effetto, disporre lo stralcio o, comunque, il rigetto nel merito, dell'adesione depositata dal sig. Arcangelo Leo in quanto è interessata dalle eccezioni AP1 (e), AP3 (a), AP3 (b), AP3 (c), CC1 (e), CC2 (c), IDA (b);

con riferimento al quarto motivo di appello di Altroconsumo nel merito, in via principale, accertare e dichiarare l'infondatezza del Quarto Motivo di Appello di Altroconsumo con riferimento alle adesioni di cui alla tabella sub All. K allegata alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 e, per l'effetto, confermare il capo della Sentenza con esso impu-



gnato; nel merito, in ogni caso, accertare e dichiarare (anche, ove occorresse, via di appello incidentale condizionato) l'inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità e, per l'effetto, disporne lo stralcio o, comunque, il rigetto nel merito, di tutte le adesioni di cui alle tabelle sub All. J e All. K allegate alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 in quanto interessate dalle eccezioni ivi indicate;

con riferimento al quinto motivo di appello di Altroconsumo nel merito in via principale, accertare e dichiarare l'infondatezza del Quinto Motivo di Appello di Altroconsumo e, per l'effetto, confermare il capo della Sentenza con esso impugnato; nel merito, in ogni caso: accertare e dichiarare (anche, ove occorresse, via di appello incidentale condizionato) l'inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità e, per l'effetto, disporne lo stralcio o, comunque, il rigetto nel merito, di tutte le adesioni di cui alla tabella sub All. L allegata alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 in quanto interessate dalle eccezioni ivi indicate;

con riferimento al sesto motivo di appello di Altroconsumo nel merito in via principale: accertare e dichiarare l'infondatezza del Sesto Motivo di Appello di Altroconsumo e, per l'effetto, confermare il capo della Sentenza con esso impugnato; in ogni caso accertare e dichiarare (anche, ove occorresse, via di appello incidentale condizionato) l'inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità e, per l'effetto, disporne lo stralcio o, comunque, il rigetto nel merito, di tutte le adesioni di cui alla tabella sub All. M allegata alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 in quanto interessate dalle eccezioni ivi indicate; accertare e dichiarare (anche, ove occorresse, via di appello incidentale condizionato) l'inammissibilità e/o inefficacia e/o invalidità e, per l'effetto, disporne lo stralcio o, comunque, il rigetto nel merito, dell'adesione depositata dal sig. Rao Mario in quanto in-

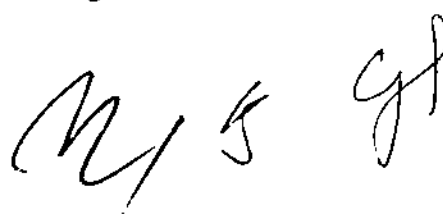


teressata dalle eccezioni AP1 (a) post Ausiliari, AP1 (d), AP1 (e), AP1 (f), AP3 (a), AP3 (b), AP3 (c), CC1 (e);

con riferimento al settimo motivo di appello di Altroconsumo in via istruttoria disporre, ove lo ritenga opportuno, l'accesso ai fascicoli cartacei delle 100 adesioni pervenute al Tribunale a mezzo fax, garantendo che l'accesso e l'attività di verifica avvengano in contraddittorio tra le parti, e che Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. possano prendere parte a tali attività, anche con i propri consulenti; nel merito, in via principale: accertare e dichiarare l'infondatezza del Settimo Motivo di Appello di Altroconsumo in relazione alle 10 adesioni pervenute al Tribunale a mezzo PEC di cui all'Appendice F dell'Appello Altroconsumo e, per l'effetto, confermare il capo della Sentenza con esso impugnato;

con riferimento all'ottavo motivo di appello di Altroconsumo nel merito in via principale, accertare e dichiarare l'infondatezza dell'Ottavo Motivo di Appello di Altroconsumo e, per l'effetto, confermare il capo della Sentenza con esso impugnato; in ogni caso, accertare e dichiarare (anche, ove occorresse, via di appello incidentale condizionato) 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 di cui alla tabella sub All. N allegata alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 in quanto interessate dalle eccezioni ivi indicate;

con riferimento al nono motivo di appello di Altroconsumo nel merito in via principale accertare e dichiarare l'infondatezza del Nono Motivo di Appello di Altroconsumo e, per l'effetto, confermare il capo della Sentenza con esso impugnato; in ogni caso accertare e dichiarare (anche, ove occorresse, via di appello incidentale condizionato) 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 di cui alla tabella sub All. O allegata alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswa-



gen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 in quanto interessate dalle eccezioni ivi indicate;

con riferimento al decimo motivo di appello di Altroconsumo nel merito in ogni caso accertare e dichiarare (anche, ove occorresse, via di appello incidentale condizionato) 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 di cui alla tabella sub All. P allegata alla comparsa di costituzione di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. nel giudizio di appello RG n. 272/2022 in quanto interessate dalle eccezioni ivi indicate;

in ogni caso condannare 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 Altroconsumo, al pagamento in favore di Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. di spese, diritti e onorari di difesa di entrambi i gradi di giudizio, oltre accessori di legge e rimborso degli importi corrisposti agli ausiliari incaricati in relazione all'attività svolta nel presente giudizio;

2. Conclusioni dell'Associazione Altroconsumo

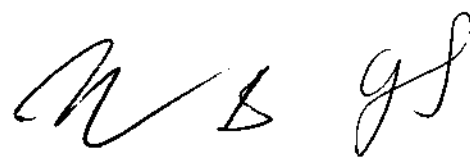
nel giudizio di appello RG n. 217/2022, voglia l'Ecc.ma Corte di Appello di Venezia, respinta ogni contraria istanza, eccezione o deduzione ed emessa ogni opportuna pronuncia, se del caso anche incidentale o non definitiva, ovvero, ove la Corte ravvisi la necessità di rimettere in istruttoria la causa al fine di effettuare ulteriori verifiche e/o integrazioni della documentazione relativa alle adesioni oggetto di uno o più dei motivi di appello (dal quattordicesimo al ventesimo) di VW AG e VW GI, e pertanto con sentenza parziale sui restanti motivi di appello avversari, così giudicare:

- in via preliminare sulle adesioni, ove fossero riscontrate irregolarità di natura formale rispetto alle adesioni oggetto di gravame, autorizzare gli



aderenti a regolarizzare la propria adesione, ritenendo comunque idonea per la prova dell'acquisto del veicolo da parte dell'aderente la sola corrispondenza tra l'aderente indicato sul modulo di adesione e i corrispondenti dati riportati 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 sulle adesioni, confermare l'ammissibilità di tutte le adesioni oggetto di gravame 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, rigettare integralmente tutti i motivi di appello proposti dal Gruppo VW perché infondati in fatto e in diritto per le ragioni indicate nella comparsa di costituzione e risposta in appello del 7 giugno 2022; - nel merito ma in via subordinata, nella denegata ipotesi di accoglimento del ventunesimo motivo di appello, rideterminare gli interessi dovuti dal Gruppo VW alle proponenti e agli altri membri della classe sulla somma oggetto di risarcimento nella misura legale al tasso di cui all'art. 1284, comma 1 c.c., dalla data del dovuto al saldo; - sempre in via subordinata, nella denegata ipotesi di accoglimento dei motivi di appello nono, decimo e tredicesimo sulla liquidazione equitativa del danno patrimoniale e non patrimoniale, rideterminare in via equitativa il risarcimento del danno dovuto alle proponenti e agli altri membri della classe nella misura che sarà ritenuta di giustizia ex art. 1226 c.c.;

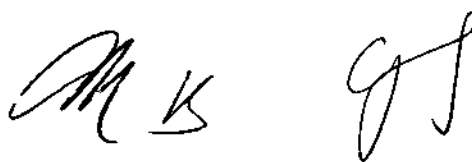
- in ogni caso, con vittoria di spese, competenze e onorari, oltre accessori di legge, di entrambi i gradi di giudizio e della fase relativa alla sospensi-



va della sentenza di prima grado decisa nel sub-procedimento 217-1/2022; - in via istruttoria, si ribadiscono e si insiste per l'ammissione delle istanze istruttorie svolte e non accolte in primo grado, come ritrascritte nella propria comparsa di risposta del 7 giugno 2022 - Sezione B.6.1.G.

nel giudizio di Appello RG 272/2022, voglia l'On. Le Corte di Appello di Venezia, respinta ogni contraria domanda, eccezione o deduzione inclusa l'eccezione di inammissibilità dell'appello sollevata dal Gruppo VW ed emessa ogni opportuna pronuncia, se del caso anche incidentale o non definitiva, in accoglimento dei motivi di appello di cui all'atto di citazione notificato in data 7 febbraio 2022, nonché per tutte le domande, eccezioni e istanze anche istruttorie svolte in primo grado, qui da intendersi espressamente riproposte ex art. 346 cpc, in riforma dei capi e dei punti della Sentenza impugnata indicati nelle proprie difese e di ogni statuizione ad essi consequenziale, ovvero, ove la Corte ravvisi la necessità di rimettere in istruttoria la causa al fine di effettuare ulteriori verifiche e/o integrazioni della documentazione relativa alle adesioni oggetto di uno o più dei motivi di appello (dal primo al decimo) di Altroconsumo, e pertanto con sentenza parziale sui restanti motivi di appello, così giudicare:

in via preliminare, con riferimento a tutte le adesioni, così come individuate nell'atto di citazione per tutte le casistiche di esclusione oggetto dell'appello di Altroconsumo, i cui documenti risultino scannerizzati parzialmente, illeggibili ovvero in parte mancanti ovvero i cui file risultino in tutto o in parte corrotti o non apribili ovvero il cui modulo di adesione risulti firmato da un erede o per procura da soggetto diverso dall'aderente, disporre, previo riesame anche tramite ausiliari, il completamento e la messa in regola della pratica di adesione mediante l'accesso agli originali delle pratiche, così come conservati negli archivi cartacei e informatici del Tribunale, ovvero mediante la richiesta agli aderenti interessati di inviare i documenti già trasmessi riconosciuti come difettosi ovvero i documenti com-



provanti il potere di firma dell'adesione ovvero la successione nel diritto al risarcimento dei danni spettante al *de cuius*;

nel merito:

in accoglimento del primo motivo di appello, in riforma del Capo 3 della Sentenza e della relativa motivazione (pag. 48) nella parte in cui ha ritenuto inammissibili i) al punto A8) le 1.731 adesioni i cui i nominativi non corrispondono ai nominativi riportati sulle carte di circolazione degli autoveicoli ["Eccezioni controllo AP1 (a)], ii) al punto A9) le 987 adesioni in cui i nominativi non corrispondono ai nominativi riportati sui certificati di proprietà ["Eccezioni controllo AP1 (b)] e iii) al punto A10) le 314 adesioni in cui i nominativi riportati sui certificati di proprietà non corrispondono a quelli riportati sulle carte di circolazione ["Eccezioni controllo AP1 (c)], all'esito del riesame, delle verifiche e della regolarizzazione della documentazione, come da richieste in via preliminare, in relazione a tutte le adesioni escluse, dichiarare ammissibili le adesioni per le quali risulti la sussistenza della corrispondenza del nominativo presente sul modulo di adesione con quello riportato su almeno uno dei seguenti documenti acquisiti agli atti: (i) carta di circolazione, (ii) certificato di proprietà, (iii) visura storica del veicolo, (iv) lettera di richiamo del Gruppo VW; e per l'effetto, in ogni caso, condannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni, patrimoniali e non, subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia;

in accoglimento del secondo motivo di appello, in riforma del Capo 3 della Sentenza e della relativa motivazione (pag. 45) nella parte in cui ha ritenuto inammissibili al punto A1) n. 1.442 adesioni il cui modulo di adesione è privo di sottoscrizione dell'aderente ["Eccezioni controllo AP1 (f).xlsx"], a) dichiarare ammissibili le adesioni di cui al prospetto nell'Appendice A/1 dell'atto di citazione in appello, per cui risulti accertata la presenza della sottoscrizione da parte dell'aderente e per l'effetto con-



dannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni, patrimoniali e non, subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia; b) all'esito del riesame, delle verifiche e della regolarizzazione della documentazione, come da richieste in via preliminare, dichiarare ammissibili le adesioni di cui ai prospetti nelle Appendici A/2 e A/3 dell'atto di citazione in appello, il cui modulo risulti correttamente firmato dall'aderente ovvero per procura per conto di quest'ultimo, nonché le adesioni il cui modulo risulti firmato da un erede subentrato nel diritto al risarcimento del danno spettante al de cuius per l'acquisto in Italia in qualità di consumatore di un veicolo del Gruppo VW EA189 nel periodo 15/08/2009-26/09/2015; e per l'effetto condannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni, patrimoniali e non, subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia;

in accoglimento del terzo motivo di appello, in riforma del Capo 3 della Sentenza e della relativa motivazione (pag. 46) nella parte in cui ha ritenuto inammissibili al punto A2) n. 550 adesioni relative a veicoli acquistati prima del 15/8/2009 ["Eccezioni controllo IDA (g).xlsx"], dichiarare ammissibili le adesioni di cui al prospetto nell'Appendice B dell'atto di citazione in appello, per le quali risulti che l'acquisto del veicolo è avvenuto dopo il 15/8/2009, e per l'effetto condannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni, patrimoniali e non, subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia;

in accoglimento del quarto motivo di appello, in riforma del Capo 3 della Sentenza e della relativa motivazione (pag. 46) nella parte in cui ha ritenuto inammissibili al punto A3) n. 1344 adesioni relative a veicoli il cui acquisto è avvenuto dopo il 26/9/2015 ["Eccezioni controllo CC1 (d).xlsx"], all'esito



del riesame, delle verifiche e della regolarizzazione della documentazione, come da richieste in via preliminare, dichiarare ammissibili le adesioni di cui al prospetto nell'Appendice C dell'atto di citazione in appello, per le quali risulti accertato che l'erede è subentrato nel diritto al risarcimento del danno anche dopo il 26/09/2015 per un veicolo acquistato in Italia dal de cuius in qualità di consumatore prima del 26/9/2015, e per l'effetto condannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni, patrimoniali e non, subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia;

in accoglimento del quinto motivo di appello, in riforma del Capo 3 della Sentenza e della relativa motivazione (pag. 47) nella parte in cui ha ritenuto inammissibili al punto A7) n. 121 adesioni depositate successivamente alla data del 2/10/2017 ["Eccezioni controllo IDA (d).xlsx"], a) dichiarare ammissibili le adesioni di cui al prospetto nell'Appendice D dell'atto di citazione in appello, depositate tempestivamente da Altroconsumo il 30 ottobre 2017, e per l'effetto condannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni, patrimoniali e non, subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia; in via subordinata, con riferimento alle adesioni di cui al punto precedente, nella denegata ipotesi in cui il termine del 2 ottobre 2017 per la trasmissione delle adesioni ad Altroconsumo fosse considerato perentorio, rimettere in termini e ammettere gli aderenti che abbiano attestato un impedimento nell'invio dell'adesione al Tribunale a mezzo PEC e fax, previa eventuale ammissione alla prova dell'impedimento ove ritenuta necessaria, e per l'effetto condannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia;



in accoglimento del sesto motivo di appello, in riforma del Capo 3 della Sentenza e della relativa motivazione (pag. 48) nella parte in cui ha ritenuto inammissibili al punto A11) n. 29 adesioni i cui aderenti sono locatari usufruttuari titolari contratto di noleggio ["Eccezioni controllo CC3 (a).xlsx"], dichiarare ammissibili le adesioni di cui ai prospetti nelle Appendici E.1 e E.2 dell'atto di citazione in appello, con riguardo sia alle adesioni per cui l'acquisto del veicolo è avvenuto a titolo di proprietà sia a quelle per cui l'aderente ha acquistato la disponibilità del veicolo mediante noleggio, locazione o leasing, e per l'effetto condannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia;

in accoglimento del settimo motivo di appello, in riforma del Capo 3 della Sentenza e della relativa motivazione (pag. 48) nella parte in cui ha ritenuto inammissibili al punto A12) n. 113 adesioni i cui files contenuti nell'Hard Disk degli Ausiliari sono risultati corrotti o non apribili ["Eccezioni controllo IDA (a).xlsx"], a seguito del recupero e della regolarizzazione delle pratiche di cui al prospetto nell'Appendice F dell'atto di citazione in appello, nonché dei fax indicati nella Seconda CTU anche mediante accesso ai fascicoli originali o richiesta agli aderenti interessati di ripresentazione della domanda di adesione previa eventuale rimessione in termini, ove occorra, dichiarare ammissibili le adesioni per le quali risulti l'acquisto in Italia da parte del consumatore aderente, nel periodo compreso nell'intervallo 15.08.2009-26.11.2015, di un veicolo EA189 del Gruppo VW, e per l'effetto condannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia;

in accoglimento dell'ottavo motivo di appello, in riforma del Capo 3 della Sentenza e della relativa motivazione (pag. 55) nella parte in cui ha rite-



nuto inammissibili al punto C1) alcune delle adesioni pervenute ad Altroconsumo (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), dichiarare ammissibili le adesioni ricevute da Altroconsumo oltre la data del 2/10/2017 e depositate da quest'ultima il 30/10/2017, nonché le ulteriori adesioni, come individuate nel prospetto nell'Appendice G dell'atto di citazione in appello, di cui risulta impossibile stabilire la data di ricezione, anch'esse depositate in cancelleria da Altroconsumo in data 30/10/2017, e per l'effetto condannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia;

in accoglimento del nono motivo di appello, in riforma del Capo 3 della Sentenza nella parte in cui ha ritenuto inammissibili n. 51 adesioni in assenza di motivazione, dichiarare ammissibili le adesioni di cui al prospetto nell'Appendice H dell'atto di citazione in appello, previo svolgimento, ove occorra, delle attività di completamento e regolarizzazione della pratica come da richieste preliminari, e per l'effetto condannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia;

in accoglimento del decimo motivo di appello, in riforma del Capo 3 della Sentenza nella parte in cui ha ommesso di pronunciarsi sull'ammissione alla classe di alcune delle adesioni pervenute, dichiarare ammissibili le adesioni di cui al prospetto nell'Appendice I dell'atto di citazione in appello, previo svolgimento, ove occorra, delle attività di completamento e regolarizzazione della pratica come da richieste preliminari, e per l'effetto con-



dannare il Gruppo VW a risarcire in favore di tali aderenti tutti i danni subiti per effetto della pratica commerciale scorretta contestata secondo quanto accertato e stabilito nella Sentenza ovvero nella diversa misura che sarà ritenuta di giustizia;

in ogni caso, con vittoria di spese, competenze e onorari di entrambi i gradi di giudizio, oltre accessori di legge.

MOTIVI DELLA DECISIONE

3. Il giudizio di primo grado.

1. L'Associazione Altroconsumo (d'ora in avanti Altroconsumo), in qualità di rappresentante processuale di Martina Marinari e Letizia Benedetta Ghizzi Panizza, acquirenti ciascuna di un'autovettura Volkswagen Polo Euro 5 con motorizzazione EA 189, ha convenuto in giudizio le società Volkswagen Aktiengesellschaft (d'ora in avanti VW AG) e Volkswagen Group Italia S.p.A. (d'ora in avanti VW GI) ai sensi dell'art. 140 bis d.lgs. n. 206 del 2005 per ottenere l'accertamento della pratica commerciale scorretta posta in essere mediante la diffusione d'informazioni non veritiere in ordine alle emissioni inquinanti di ossidi d'azoto (NO_x) dei veicoli diesel equipaggiati con motore EA 189 con marchio Volkswagen, Audi, Škoda e Seat, e la conseguente condanna delle convenute al risarcimento del danno.

2. Il Tribunale, con ordinanza del 22.5.2017, ha riconosciuto l'omogeneità dei diritti individuali delle proponenti e dei potenziali aderenti in considerazione dell'unicità dell'evento di danno, individuato dalla pratica commerciale scorretta delle convenute, idonea ad influenzare il comportamento economico dei consumatori. Ha quindi stabilito, nella medesima ordinanza, i requisiti e le modalità di adesione all'azione di classe.



3. Scaduto il termine per le adesioni il Tribunale, con decreto ex art. 68 cpc, in data 5.9.2017, ha disposto la nomina di ausiliari al fine di procedere alla raccolta complessiva, all'indicizzazione e all'acquisizione delle adesioni in forma digitale, indicando altresì i criteri di classificazione delle adesioni pervenute, alla luce delle plurime eccezioni sull'ammissibilità sollevate da VW.

4. Espletato detto incumbente istruttorio il giudice di primo grado, con sentenza definitiva n. 1423/2021 ha così deciso: *"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 Martina Marinari, Letizia Benedetta Ghizzi Panizza e di ciascun aderente di cui al prospetto A) e di cui al prospetto C) della parte motiva della somma di € 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 cc 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 il 26.9.2015; 3) dichiara inammissibili le adesioni di cui al prospetto B) e 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 € 131.560 per competenze professionali, € 155.246,22 per spese di pubblicità ed € 2.815 per esborsi, oltre le spese di c.t.p. di parte attorea per € 9.760, rimborso forfetario del 15%, i.v.a. e cpa. e per il giudizio di reclamo davanti alla Corte d'Appello in € cpa.; 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, cpc al pagamento in favore dell'attrice dell'importo di €*



317.268,72, oltre rimborso forfetario del 15%; 7) esecutorietà differita al 180° giorno dalla pubblicazione della presente sentenza ex lege”.

5. Il giudice di primo grado, all'esito dell'istruttoria svolta, ha ritenuta raggiunta prova dell'installazione, sui motori diesel, del software denominato *defeat device* o *switching logic* non conforme al regolamento (CE) n. 715/2007, con ciò reputando integrati gli illeciti prospettati da Altroconsumo, tanto sotto il profilo della violazione dell'art. 23, 1° comma, lett. d), cod. cons., per l'omessa comunicazione, ai potenziali consumatori, della presenza sui veicoli di dispositivi atti a falsare le rilevazioni di emissioni inquinanti e averli indotti a ritenere erroneamente di acquistare veicoli aventi un impatto ambientale contenuto, anche attraverso un'attività promozionale fondata sul dichiarato impegno della società sul versante delle tematiche ambientali, quanto in relazione al disposto di cui agli artt. 21, 1° comma, lett. b) e 22 cod. cons., qualificando le comunicazioni pubblicitarie relative ai veicoli omissive e fuorvianti per il consumatore.

6. Il giudice di primo grado, dopo aver evidenziato che il diritto del consumatore all'autodeterminazione in campo negoziale può trovare tutela anche sul fronte extracontrattuale, in considerazione dell'assenza di un rapporto contrattuale diretto tra gli aderenti all'azione di classe e la società VW, ha affermato la responsabilità aquiliana delle convenute.

7. In tale prospettiva ha ritenuto provato l'illecito civile in tutti i suoi elementi, ovvero l'ingiustizia del danno, data la condotta lesiva del diritto fondamentale del consumatore all'autodeterminazione ex art. 2 cod. cons., la sussistenza dell'elemento soggettivo del danneggiante, per avere veicolato messaggi pubblicitari contenenti informazioni reticenti o inveritiere, e infine 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.



8. Ancora, il Tribunale ha affermato che la lesione del diritto all'autodeterminazione in campo negoziale dei consumatori ha prodotto un danno patrimoniale, individuato *"nel maggior aggravio economico, parametrato al maggior prezzo dei veicoli Euro 5, sostenuto per l'acquisto di un veicolo formalmente Euro 5, ma di classe inferiore"*. Nel quantificarlo, il giudice di primo grado ha ritenuto di far riferimento alle soluzioni adottate in diversi Paesi dell'Unione europea in relazione al c.d. *Dieseldgate* e in tale prospettiva ha assunto quale criterio omogeneo di liquidazione quello basato su un parametro unitario pari al 15% del prezzo medio di acquisto dei veicoli coinvolti in Italia nella vicenda oggetto di causa, ricavando quest'ultimo dal provvedimento dell'AGCM del 4 agosto 2016, che aveva stimato il prezzo di vendita compreso tra € 10.000,00 ed € 30.000,00. Individuato il valore medio in € 20.000,00 ha stabilito l'importo risarcitorio in € 3.000,00 per ciascun consumatore.

9. Infine, il Tribunale ha accolto la prospettazione attorea secondo cui la pratica commerciale scorretta posta in essere da VW è riconducibile alla fattispecie del reato di frode in commercio di cui all'art. 515 cp, mentre ha respinto la domanda di risarcimento del danno non patrimoniale sotto il profilo della lesione del diritto all'autodeterminazione in campo negoziale del consumatore, ritenendo che detta voce potesse trovare adeguato ristoro nella dimensione patrimoniale sopra richiamata;

10. ha, pertanto, quantificato il danno non patrimoniale, costituito dalla sofferenza soggettiva cagionata dal reato in sé considerata, in € 300,00. Detta somma è stata determinata aumentando del 10% l'importo stabilito a titolo di danno patrimoniale secondo i criteri previsti dalle Tabelle del Tribunale di Venezia nella parametrizzazione del danno morale in rapporto al danno biologico.



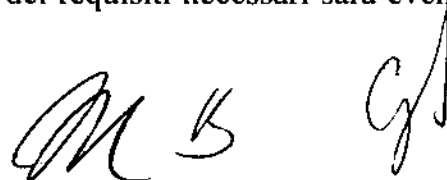
11. Il Tribunale, in definitiva, ha liquidato in € 3.300,00 il danno risarcibile a ciascun consumatore, dimezzando l'importo nelle ipotesi in cui l'aderente abbia acquistato un veicolo usato ovvero lo abbia rivenduto nel periodo compreso tra il 15.8.2009 e il 26.9.2015.

12. Nel decidere la controversia ha accolto la domanda, nei termini prospettati, oltre che in favore delle due proponenti, anche nei riguardi di 63.053 aderenti, con ciò rigettando le eccezioni di inammissibilità proposte dalle società convenute che, per le residue adesioni, sono invece state accolte.

4. L'appello di VW sulla condotta illecita.

1. Con i primi cinque motivi di appello VW contesta la sussistenza di un illecito consumeristico, come disciplinato dagli artt. 20-23 cod. cons., e deduce che non è provato il nesso di causa fra pratica commerciale scorretta e danno (atto di appello, pp. 55- 96).

1.1 Con il **primo motivo di appello** VW lamenta la **violazione dell'art. 23, 1° comma, lett. d), cod. cons.** (pratiche commerciali considerate ingannevoli) poiché le condotte addebitate (uso del dispositivo di manipolazione; millantata sostenibilità dei prodotti sottacendo la presenza del dispositivo finalizzato a eludere i controlli sulle emissioni inquinanti) non corrispondono né si avvicinano a quelle descritte dalla disposizione, che richiede una condotta commissiva di contenuto assertivo. Non è comprensibile a cosa il Tribunale si riferisca parlando di "sostenibilità dei prodotti". L'uso del gerativo da parte del legislatore nell'art. 23 ha un preciso significato: assumono rilievo le condotte comunicative "a valle" del procedimento autorizzativo, rivolte direttamente ai consumatori. La circostanza che un'autorizzazione sia rilasciata in assenza dei requisiti necessari sarà even-

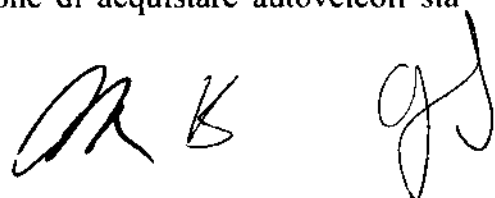


tualmente sanzionabile da altre norme. Nessuna autorità ha mai accertato alcuna invalidità nel certificato di conformità al modello omologato né che, disattivando il dispositivo, le emissioni fossero superiori al limite normativamente consentito.

1.2 Con il **secondo motivo di appello** VW nega di aver violato gli artt. **21 1° comma, lett. b) e 2° comma, lett. b)** (azioni ingannevoli) e **22** (omissioni ingannevoli) **cod. cons.**. La sentenza non spiega perché sia stata ritenuta sussistente una pratica commerciale scorretta: I quale sia l'informazione non vera o decettiva; II quale il suo oggetto; III perché l'oggetto riguarderebbe una caratteristica principale del prodotto automobile. I *green claim* riguardavano la riduzione di emissione di CO₂. Se i livelli di emissione di NO_x costituissero una delle caratteristiche principali del prodotto, il legislatore ne avrebbe imposto la divulgazione ai consumatori nelle comunicazioni informative e promozionali. Nessuna casa produttrice ha mai indicato in *brochure* pubblicitarie o *dépliant* i livelli di NO_x. Anche per le emissioni di NO_x, gli autoveicoli del gruppo VW rimangono tra quelli maggiormente "ecompatibili". La sentenza non chiarisce nemmeno quali siano gli impegni assunti con i codici di condotta in ipotesi violati.

1.3 Con il **terzo motivo di appello** VW contesta la **violazione dell'art. 22 cod. cons.** (omissioni ingannevoli) perché nessuna disposizione obbliga a fornire informazioni e le indagini di mercato dimostrano che il livello di emissione di NO_x non ha incidenza sul processo di determinazione all'acquisto.

1.4 Con il **quarto motivo di appello** VW lamenta la **violazione degli artt. 18 e 20 cod. cons.** (divieto delle pratiche commerciali scorrette). La presunta pratica scorretta, oltre che contraria al canone di diligenza professionale, deve essere in grado d'incidere sulle scelte di acquisto. Il Tribunale doveva accertare se in concreto la decisione di acquistare autoveicoli sia



stata determinata dalla pratica commerciale asseritamente scorretta e non limitarsi a ravvisare una sua idoneità astratta nell'orientare il comportamento dei consumatori. Con riferimento a VW GI, la conclusione è errata anche con riferimento all'affermazione che la condotta sia contraria al canone di diligenza professionale perché il distributore non era tenuto a eseguire alcun controllo sul funzionamento dei motori. La presunta consapevolezza da parte di VW GI del *defeat device* è stata esclusa dalla Procura della Repubblica del Tribunale di Verona, che ha chiesto l'archiviazione del procedimento penale per tutti gli indagati riconducibili a VW GI per carenza dell'elemento soggettivo del reato.

1.5 Con il quinto motivo di appello VW deduce la violazione degli artt. 20, 21, 22 e 23 cod. cons. e 1223, 2043 e 2056 cc perché, ai fini dell'accertamento della responsabilità civile, occorre che la condotta abbia in concreto tratto in inganno i consumatori, inducendoli a una decisione che diversamente non avrebbero preso. Il Tribunale ha confuso l'accertamento dell'illecito amministrativo con l'accertamento dell'illecito civile. Solo ai fini dell'illecito amministrativo è sufficiente verificare l'astratta idoneità della condotta a falsare il comportamento economico. Coerentemente può affermarsi che la pratica commerciale scorretta integri un illecito di pericolo. Il consumatore non assolve l'onere probatorio dimostrando la sola ingannevolezza del messaggio ma è tenuto a provare l'esistenza del danno, il nesso di causa fra la pubblicità e il danno nonché la colpa di chi ha diffuso la pubblicità. L'azione di classe non si sottrae a tale accertamento perché la natura sostanziale dell'illecito non muta a seconda dello strumento processuale utilizzato. I principali criteri che orientano gli acquisti di automobili sono il prezzo, il consumo di carburante e la sicurezza e tenuta di strada.

2. Il Tribunale di Venezia parte dal presupposto che il dispositivo denominato dalle appellanti *switching logic* costituisca un impianto di mani-



polazione delle emissioni inquinanti vietato e tale da rendere i **veicoli non conformi ai requisiti dell'omologazione** perché:

- così è stato accertato dal KBA (*Kraftfahrt-Bundesamt*: Autorità Federale Tedesca per l'autotrasporto competente per il rilascio delle omologazioni) con la comunicazione 25 settembre 2015 e l'ordinanza 15 ottobre 2015 (doc. 40 e 47 VW), accertando la non conformità dei veicoli con motore EU5 tipo EA 189 ai requisiti per l'omologazione del Reg. (CE) n. 715/2007 e disponendo l'adozione di misure correttive;

- nella relazione della Commissione d'inchiesta Volkswagen del Ministero Federale dei Trasporti e delle Infrastrutture digitali tedesco si dà atto (doc. 46 VW) che nella seduta del 23 settembre 2015 VW AG aveva riconosciuto la presenza d'impianti di manipolazione illegali. Nel corso di una trasmissione televisiva, come documentato da un articolo di giornale del 30 settembre 2019, l'amministratore delegato di VW AG aveva ammesso che fosse stata commessa una truffa (doc. 52 Volkswagen);

- con la campagna dei richiami VW GI avvisava i consumatori che, a seguito dell'"aggiornamento", i veicoli avrebbero rispettato gli *standard* delle missioni vigenti (doc. 64E Altroconsumo);

- nella causa C-693/18 del 17 dicembre 2020 la Corte di Giustizia UE ha qualificato come impianto di manipolazione vietato un *software* come quello installato sui veicoli del gruppo VW.

Partendo dalla non conformità del dispositivo al regolamento (CE) n. 715/2007, il Tribunale ha ritenuto che siano stati commessi degli **illeciti consumeristici**:

- l'illecito dell'art. 23, 1° comma, lett. d), cod. cons. giacché il divario fra realtà e rappresentazione pubblicitaria costituisce diretta conseguenza dell'applicazione di un dispositivo in grado di modificare il livello delle emissioni al fine di migliorare le prestazioni del sistema di controllo e quindi di conseguire l'omologazione. Nelle comunicazioni promo pubblicitarie erano utilizzati *green claim*, annoverando fra le priorità del gruppo Volk-

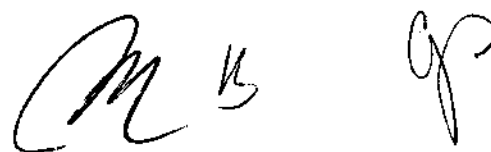


swagen la sostenibilità ambientale dei prodotti con abbattimento di polveri nocive. L'ingannevolezza della pratica è consistita nell'uso da parte di VW AG del dispositivo vietato per raggiungere l'omologazione e nell'aver VW AG e VW GI millantato la sostenibilità ambientale del prodotto, sottacendo l'installazione di un dispositivo vietato;

- l'illecito degli artt. 21, 1° comma, lett. b) e 22 cod. cons. in quanto i *green claim* avevano l'attitudine a ingenerare nei consumatori l'aspettativa di trovarsi di fronte a un produttore che ponesse la tutela dell'ambiente tra gli obiettivi primari. La pratica commerciale era idonea a falsare in modo apprezzabile il comportamento del consumatore, che può essere stato indotto a preferire un veicolo del gruppo VW rispetto a quello di un altro marchio, in ragione della minore dannosità per l'ambiente. Il rispetto dei parametri di omologazione finisce quantomeno per intercettare l'aspirazione del consumatore a un minore costo gestionale per la spesa del carburante. Non erano inoltre rispettati gli impegni assunti nei codici di condotta. Non rileva che non fossero stati forniti i livelli di emissione di ossido di azoto. Rileva la diffusione del messaggio di veicolo ecocompatibile;

- è quantomeno ravvisabile un contrasto con la diligenza professionale richiesta dall'art. 18 lett. b), cod. cons. perché la condotta di VW AG ha falsato la scelta dei consumatori, inducendoli ad assumere una decisione di notevole impegno economico, che non avrebbero preso qualora consapevoli delle reali caratteristiche del prodotto. Il difetto di diligenza di VW GI consiste nell'aver commercializzato e pubblicizzato veicoli del gruppo, senza sincerarsi della possibilità di tradire la fiducia del consumatore. VW GI avrebbe dovuto interrogarsi sulla ragione della presenza del *defeat device*. Le specifiche conoscenze tecniche si deducono dal ruolo attivo avuto anche dalla società con sede in Italia nella campagna di richiamo.

3. I primi cinque motivi dell'appello di VW sono dirimenti ai fini della decisione nei limiti in cui consentono di escludere l'esistenza di un



fatto illecito extracontrattuale, fonte dell'obbligazione di risarcire il danno.

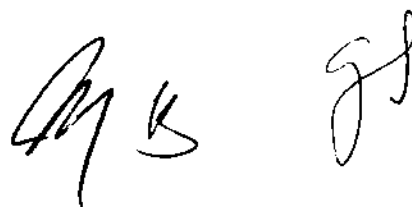
4. Nessuno dei motivi di appello pone in discussione che VW AG abbia realizzato e fatto installare su veicoli del gruppo Volkswagen dispositivi di manipolazione vietati. Del resto, si tratta di fatti acclarati dal KBA con l'avviso 15 ottobre 2015 e dalla relazione della Commissione d'inchiesta Volkswagen del Ministero Federale dei Trasporti e delle Infrastrutture digitali tedesco (doc. 46 e 47 VW). L'autorità ambientale statunitense (US-EPA) aveva contestato il 18 settembre 2015 al gruppo Volkswagen che in determinati veicoli *diesel* il controllo del motore fosse stato manipolato per aggirare gli *standard* ambientali statunitensi. Nella relazione della Commissione d'inchiesta è riportato che il 23 settembre 2015 VW AG aveva espressamente ammesso che anche in determinati veicoli *diesel* omologati nell'Unione Europea fossero installati impianti di manipolazione vietati: si trattava prevalentemente di veicoli di classe di emissione Euro 5 con motori della gamma EA 189 e cilindrata variabile (2.0, 1.6 e 1.2 cc). Si discuteva di 8,5 milioni di veicoli *diesel*. L'avviso del KBA – non impugnato dal Gruppo Volkswagen – conteneva l'ordine di richiamare i veicoli coinvolti con motore EA 189 per eliminare il dispositivo di manipolazione illecito, pena l'eventuale revoca dell'omologazione, e di adottare adeguate misure per rendere conformi i motori al regolamento (CE) n. 715/2017. Come consentito dall'art. 25, par. 2, del regolamento tedesco sull'omologazione degli autoveicoli e dall'art. 30 della Direttiva 2007/46/CE, il KBA aveva stabilito dei requisiti integrativi rispetto all'originaria omologazione. Secondo un comunicato di VW GI, risalente all'ottobre 2015, i veicoli coinvolti in Italia erano 648.432, di cui 361.432 del marchio Volkswagen e i restanti dei marchi Audi, Seat, Škoda e Volkswagen veicoli commerciali (doc. 7 Altroconsumo). Dalle informazioni fornite dal gruppo Volkswagen all'AGCM risulta, invero, che siano oltre



700.000 i veicoli coinvolti nella campagna di richiamo (doc. 26 Altroconsumo). Le misure correttive ritenute idonee consistevano in una revisione che prevedeva, una volta rimosso l'impianto di manipolazione illecito, un adeguamento del *software* e per i veicoli di cilindrata 1.6 l'installazione di uno "stabilizzatore di flusso": una griglia per la conduzione dell'aria per stabilizzare il percorso della massa d'aria fredda. Per i veicoli non ancora immatricolati, il sistema di ricircolo dei gas di scarico non consentito doveva necessariamente essere rimosso prima dell'immatricolazione e della vendita.

5. Dalla sentenza del TAR Lazio 31 maggio 2019 n. 69020 (doc. 39 Altroconsumo) risulta anche che VW AG non abbia impugnato nemmeno l'ordinanza ingiunzione 13 giugno 2018 della **Procura tedesca di Braunschweig**, con la quale le è stata irrogata una sanzione pecuniaria di **un miliardo di euro** per violazione degli obblighi di controllo in relazione a sviluppo e installazione da parte di taluni dipendenti del dispositivo *switching logic*. La decisione tedesca è divenuta definitiva, in quanto VW AG ha versato la sanzione pecuniaria ivi prevista e ha formalmente rinunciato a proporre ricorso avverso la decisione. Nella sentenza della Corte di Giustizia UE 14 settembre 2023 nella causa C-27/22 si dà atto che la sanzione applicata, nei limiti della somma di cinque milioni di euro, sanziona la condotta illecita e, per il resto, priva la società dei benefici economici tratti dall'installazione del dispositivo vietato. Esiste dunque una **decisione definitiva dell'autorità giudiziaria tedesca**, che quantifica in 995 milioni di euro il vantaggio economico tratto dalla casa automobilistica tedesca, sotto forma di costi risparmiati, dalla commissione dell'illecito.

6. Parte appellante non spiega a cosa, secondo i progettatori Volkswagen, dovesse servire il *defeat device*. Le misure correttive adottate dal Gruppo Volkswagen erano peraltro finalizzate, secondo quanto riportato



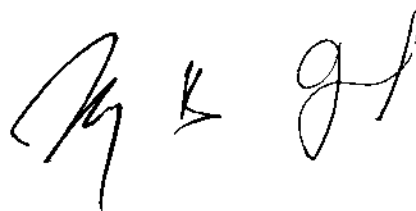
nelle *news* di VW GI del 16 dicembre 2015, a consentire il **rispetto degli standard di emissioni vigenti** (vd. doc. 9 Altroconsumo e doc. 64E VW). Se ne deduce che, in assenza delle misure, non fossero rispettati i limiti di emissioni vigenti (per NO_x 180 mg/km nei veicoli Euro 5). I gas inquinanti, come definiti all'art. 3 punto 4), regolamento (CE) n. 715/2017 corrispondono a *"emissioni dei gas di scarico di monossido di carbonio, ossidi di azoto, espressi in equivalente di biossido d'azoto (NO₂) e di idrocarburi"* e il regolamento è stato adottato per perseguire l'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria.

7. La **funzione del defeat device** è chiaramente spiegata nel **provvedimento dell'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato 4 agosto 2016**: *"Volkswagen ha installato un sistema di ricircolo dei gas di scarico negli autoveicoli del Gruppo con motorizzazione diesel EA 189 Euro 5 (denominato sistema EGR) in grado di operare in due distinte modalità a seconda che l'autoveicolo si trovi in una situazione di test di banco sui rulli ovvero nella normale guida su strada. Tale sistema è in grado di fornire un valore delle emissioni NO_x nella modalità di funzionamento che si attiva durante i test di banco più basso di quello riscontrabile nella modalità che si attiva nel normale utilizzo del veicolo. Il sistema EGR è in grado infatti di riconoscere quando la vettura si trova sui rulli in un ciclo di controllo delle emissioni NEDC attualmente in vigore [New European Driving Cycle: ciclo artificiale di guida definito dalla direttiva comunitaria 91/441/CE, che ha imposto una procedura comune per la misurazione dei consumi reali e delle emissioni inquinanti] impostando il sistema di ricircolo dei gas di scarico in maniera tale da fornire un risultato delle emissioni NO_x più basso di quello risultante nel normale utilizzo su strada. Il sistema EGR è dunque in grado di ridurre l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni inquinanti nella modalità che viene attivata nella normale guida su strada".* Qualora il veicolo si trovi sul banco per i test, *"... il grado di ri-*



circolo dei gas di scarico viene artificiosamente incrementato al fine di fornire un risultato delle emissioni NOx più basso di quello ottenibile nella modalità che invece si attiva nel normale utilizzo del veicolo su strada. Secondo il KBA, infatti, il passaggio alla Modalità 0 (cioè delle normali condizioni di guida) determina un aumento dei livelli delle emissioni NOx, e una riduzione dell'efficacia del sistema di controllo delle emissioni" (vd. doc. 26 Altroconsumo).

8. Appare opportuno precisare che la descrizione del funzionamento del *defeat device*, come descritta dall'AGCM, resta pienamente valida qualunque sia la sorte della sanzione amministrativa irrogata dall'AGCM per effetto della sentenza della Corte di Giustizia UE 14 settembre 2023 nella causa C-27/22. Chiamata a pronunciarsi sul rapporto fra la sanzione irrogata dalla Procura di *Braunschweig* con il provvedimento 13 giugno 2018, divenuto definitivo, e la sanzione irrogata dall'AGCM con il provvedimento 4 agosto 2016, ancora *sub iudice*, la Corte di Giustizia ha stabilito che il principio del *ne bis in idem* sancito all'articolo 50 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea deve essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale che consente il mantenimento di una sanzione pecuniaria di natura penale irrogata a una persona giuridica per pratiche commerciali sleali nel caso in cui tale persona abbia riportato una condanna penale per gli stessi fatti in un altro Stato membro, anche se detta condanna è successiva alla data della decisione che irroga tale sanzione pecuniaria ma è divenuta definitiva prima che la sentenza sul ricorso giurisdizionale proposto avverso tale decisione sia passata in giudicato. Per il richiamato art. 50 una sanzione amministrativa pecuniaria prevista dalla normativa nazionale, irrogata a una società dall'autorità nazionale competente in materia di tutela dei consumatori per pratiche commerciali sleali, benché sia qualificata come sanzione amministrativa dalla normativa nazio-



nale, costituisce sanzione penale, ai sensi di tale disposizione, quando persegue una finalità repressiva e presenta un elevato grado di severità.

9. Le appellanti escludono, ai fini di negare i presupposti del risarcimento del danno, che la condotta di VW AG, in ordine di gravità decrescente, costituisca:

- una pratica commerciale in ogni caso ingannevole ai sensi dell'art. 23, 1° comma, lett. d), cod. cons.;
- una pratica commerciale ingannevole perché idonea a indurre in errore il consumatore medio su caratteristiche principali del prodotto ai sensi dell'art. 21, 1° comma, lett. b), cod. cons. o perché induca il consumatore a una decisione che non avrebbe preso e che comporti il mancato rispetto di codici di condotta ai sensi dell'art. 21, 2° comma, lett. b), cod. cons.;
- una pratica commerciale comunque, scorretta, ai sensi dell'art. 20 cod. cons. perché contraria alla diligenza professionale e idonea a falsare il comportamento economico, in relazione al prodotto, del consumatore medio.

Aggiungono, inoltre, che non sono ravvisabili nemmeno omissioni ingannevoli ai sensi dell'art. 22 cod. cons. e che la condotta attribuita a VW AG deve aver in concreto tratto in inganno i consumatori.

10. Deve replicarsi che, ai fini di stabilire se la classe di consumatori abbia diritto al risarcimento del danno occorre stabilire a) se il fatto commesso sia antigiuridico; b) se sia stato commesso con dolo o con colpa; c) se sia ravvisabile una lesione di un interesse meritevole di tutela riconducibile a quel fatto; d) se possa riscontrarsi in capo ai componenti la classe di consumatori un danno conseguenza. Mentre le pratiche commerciali scorrette si configurano come illeciti di pericolo sicché, ai fini della loro integrazione, rileva la potenziale distorsione del comportamento economico del consumatore, nell'illecito aquiliano occorre soffermarsi sugli effetti pregiudizievoli



della condotta. Con riferimento al presupposto costituito dalla commissione di un fatto antigiuridico, la giurisprudenza ritiene, invero, che nella struttura dell'illecito aquiliano non rilevi nemmeno la contrarietà della condotta lesiva rispetto a norme di legge ma piuttosto l'ingiustizia del danno "... *ossia che il fatto (assistito almeno da colpa) dell'agente abbia prodotto la lesione di una posizione giuridica altrui, ritenuta meritevole dell'ordinamento e non altrimenti giustificata*" (Cass., s.u., sent. n. 794 del 2009 relativa ad un messaggio pubblicitario considerato ingannevole, quale il segno descrittivo "LIGHT" sui pacchetti di sigarette).

11. La condotta di VW AG è, in ogni caso, **antigiuridica** perché si è risolta nella violazione del regolamento (CE) n. 715/07 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2007, che fissa norme armonizzate per l'omologazione di automobili e veicoli commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6), riguardo alle emissioni. Ai fabbricanti è vietato ai sensi dell'art. 5, paragrafo 2, l'utilizzo di dispositivi di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni. Il gruppo Volkswagen ha usato un impianto vietato in grado di alterare i test NEDC per l'omologazione dei veicoli. La finalità del regolamento (CE) n. 715/2007 consiste nel ridurre notevolmente le emissioni di NO_x provocate dai veicoli con motore *diesel*, per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento ambientale. Nel sesto *considerando* del regolamento si legge: "[i]n particolare, per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento occorre ridurre notevolmente le emissioni di ossido di azoto provocato dai veicoli con motore *diesel*. Ciò implica la necessità di raggiungere valori limite ambiziosi della fase Euro 6 senza dover rinunciare ai vantaggi dei motori *diesel* in termini di consumo di carburanti e di emissioni di idrocarburi e monossido di carbonio. Porre un tale obiettivo di riduzione delle emissioni di ossido di azoto in una fase ini-



ziale darà ai costruttori di veicoli una sicurezza di programmazione a lungo termine e su scala europea”.

12. La Corte di Giustizia UE, nella causa C-693/18 del 17 dicembre 2020, a proposito dello specifico dispositivo adottato dalla casa produttrice Volkswagen, si è così espressa:

12.1 “[i]l software oggetto del procedimento principale consente di individuare parametri corrispondenti a quelli dei test effettuati in laboratorio secondo il profilo NEDC 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 riducendo, in tal modo, le emissioni del veicolo sottoposto a test. Pertanto, tale software consente di potenziare il funzionamento della valvola EGR affinché le emissioni rispettino le soglie stabilite dal regolamento n. 715/2007. Dalla decisione di rinvio risulta che, quando detto software non rileva il profilo NEDC e ritiene, quindi, che il veicolo si trovi in condizioni normali di utilizzo, si riscontrano emissioni di NOx superiori a quelle raccolte durante la fase di prova, e per di più non conformi ai limiti fissati dal regolamento n. 715/2007”;

12.2 “[o]ccorre, pertanto, accogliere un’interpretazione dell’articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 secondo cui costituisce un «impianto di manipolazione», ai sensi di tale disposizione, un software, come quello oggetto del procedimento principale, che modifica il livello delle emissioni dei veicoli in base alle condizioni di guida da esso individuate e garantisce il rispetto dei limiti di emissione solo quando tali condizioni corrispondono a quelle applicate nel corso delle procedure di omologazione ... la circostanza che le condizioni normali di utilizzo dei veicoli possano eccezionalmente corrispondere, come risulta dalla decisione di rinvio, alle condizioni di guida applicate durante le procedure di omologazione, e



quindi migliorare, in maniera puntuale, le prestazioni del dispositivo in questione, non influisce su tale interpretazione, in quanto, nelle condizioni normali di utilizzo dei veicoli, l'obiettivo di ridurre le emissioni di NOx non è, di regola, raggiunto”;

12.3 *“l’articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 dev’essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione, come quello oggetto del procedimento principale, che migliori sistematicamente, durante le procedure di omologazione, le prestazioni del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli al fine di rispettare i limiti di emissione fissati dal regolamento stesso e, quindi, di ottenere l’omologazione dei veicoli, non può rientrare nell’eccezione al divieto di impianti di tal genere prevista da detta disposizione, relativa alla protezione del motore da danni o avarie e al funzionamento in tutta sicurezza del veicolo, anche laddove tale dispositivo contribuisca a prevenire l’invecchiamento o la formazione di incrostazioni nel motore”.*

13. Sussiste l’**elemento soggettivo dell’illecito** in capo a VW AG – sulla posizione di VW GI ci si soffermerà in seguito - perché *manager* e tecnici della società hanno consapevolmente installato il *defeat device* per alterare l’esito dei risultati dei controlli delle emissioni. Della loro condotta, posta in essere nell’interesse e a vantaggio della società, risponde civilmente, ai sensi dell’art. 2049 cc, la persona giuridica. Il preponente risponde dei fatti dei preposti perché disponendo dell’attività lavorativa altrui per i propri fini, assume le conseguenze dannose della loro attività. La difesa di VW AG non ha fornito nel presente processo una plausibile spiegazione della scelta progettuale di adottare il dispositivo che il KBA ha intimato di eliminare e, come risulta dalla richiamata decisione della Corte di Giustizia UE nella causa C-693/18 del 17 dicembre 2020, il dispositivo rientra a pieno titolo tra gli impianti di manipolazione vietati. La difesa non ha inoltre fornito al-



cuna spiegazione sulle misure eventualmente adottate dalla casa produttrice per impedire la commissione della condotta illecita e su come i diretti responsabili abbiano potuto abusare della loro posizione all'interno della società. La decisione di non impugnare l'ingentissima sanzione pecuniaria di un miliardo di euro irrogata dalla Procura di *Braunschweig*, anche qualora fosse ritenuta rilevante nel processo amministrativo pendente avanti il Consiglio di Stato sulla questione del *ne bis in idem* (vd. *supra* paragrafo 8), assume nel processo civile un preciso significato. È valorizzabile a livello presuntivo per sostenere che VW AG abbia ritenuto di non contestare, impugnando il gravoso provvedimento sanzionatorio dell'autorità giudiziaria tedesca, di aver ricavato un ingente profitto dalla condotta illecita del proprio personale dipendente.

14. La condotta di VW AG lede un interesse meritevole di tutela per l'ordinamento giuridico, consistente nel diritto del consumatore di liberamente autodeterminarsi nella vita di relazione, senza essere condizionato da pratiche commerciali scorrette. Al consumatore, sono riconosciuti come “*fondamentali diritti*” ai sensi dell'art. 2, 1° comma, lett. c) e c-bis), cod. cons. il diritto a una “*adeguata informazione*” e il diritto “*all'esercizio delle pratiche commerciali secondo principi di buona fede, correttezza e lealtà*”. Il consumatore, parte debole e meno organizzata rispetto all'imprenditore, deve poter disporre di un patrimonio d'informazioni provenienti dall'impresa adeguato al fine di compiere una scelta negoziale consapevole. La mancata revoca dell'omologazione Euro 5 da parte del KBA, per la ritenuta idoneità delle misure correttive attuate sui veicoli *diesel* EA 189, può incidere sul danno patrimoniale (assenza di una riduzione del valore del veicolo) ma non sulla già avvenuta lesione dell'interesse del consumatore, che ha a sua volta può aver arrecato danni anche di contenuto non economico.



15. La Corte di Giustizia UE 21 marzo 2023 nella causa C-100/21 è giunta alla conclusione che l'art. 18, paragrafo 1, l'art. 26, paragrafo 1 e l'art. 46 della direttiva quadro, in combinato disposto con l'art. 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, devono essere interpretati nel senso che essi tutelano, oltre agli interessi generali, consistenti nel garantire un livello elevato di tutela dell'ambiente, anche gli **interessi particolari del singolo acquirente** di un veicolo a motore nei confronti del costruttore qualora il veicolo sia munito di un impianto di manipolazione vietato.

16. La **pratica commerciale è scorretta** perché venivano trasmesse informazioni idonee a indurre in errore il consumatore su una delle caratteristiche principali del prodotto e i *green claim* lasciavano intendere il ridotto impatto ambientale e la particolare attenzione rivolta dal produttore al rispetto dei limiti delle emissioni inquinanti. Le automobili non rispettavano invece i requisiti di emissioni previsti per l'omologazione dei veicoli Euro 5. I Certificati di Conformità dei veicoli EA 189 EU5 e i valori indicati nelle carte di circolazione rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti assicuravano, in modo non corrispondente al vero, il rispetto di specifici parametri. È possibile che prima del caso *Dieselgate* pochi consumatori assumessero informazioni sui livelli di emissione di NO_x dell'automobile che intendevano acquistare ma ogni consumatore di media diligenza era sicuramente interessato alla classe di omologazione del veicolo e conseguentemente ai livelli di emissioni inquinanti del bene acquistato.

17. Ciò posto, riservata la valutazione sulla sussistenza di un danno - conseguenza, **la fondatezza del primo e del terzo motivo di appello e la parziale fondatezza del secondo motivo non escludono che nella condotta delle appellanti sia ravvisabile un fatto illecito**, che giustifica la richiesta di risarcimento.



18. Con riferimento al **primo motivo dell'appello VW** si conviene che nella condotta delle appellanti **non sia ravvisabile una dichiarazione contraria al vero circa l'approvazione dell'omologazione o il rispetto delle condizioni dell'approvazione ricevuta**. Non vi erano condizioni da rispettare nell'omologazione rilasciata alla casa costruttrice. Il fatto che, qualora fosse stata accertata la presenza del *defeat device*, l'approvazione non sarebbe avvenuta, non assume rilevanza. L'utilizzo di un dispositivo vietato (vd. motivazione della sentenza impugnata, p. 25) ai fini di ottenere l'omologazione è una condotta diversa – peraltro ingannevole per quanto si dirà - dall'attestazione contraria al vero presa in considerazione dall'art. 23, 1° comma, lett. d), cod. cons.

19. Non è poi in discussione che nelle informazioni del gruppo Volkswagen mancasse qualsiasi riferimento all'installazione di dispositivi illeciti. Occorre però evidenziare che **la condotta antigiuridica consiste nell'installazione dei dispositivi vietati e non nell'omessa informazione circa la loro presenza**. Effettivamente non rilevante, ai fini dell'individuazione di una pratica ingannevole appare di conseguenza il richiamo nella motivazione della sentenza di primo grado all'art. 22 cod. cons. sulle omissioni ingannevoli, correttamente censurato con il **terzo motivo di appello**.

20. Il **secondo motivo di appello** sulla violazione dell'art. 21 1° comma, lett. b), cod. cons. è invece destituito di fondamento.

20.1 La pratica commerciale scorretta si è concretizzata in **un'azione** (non omissione) **ingannevole** e cioè nell'utilizzo di un dispositivo vietato per superare i *test* di omologazione. Era falso che i veicoli, nonostante l'omologazione, rispettassero i requisiti di emissione Euro 5 perché VW AG aveva progettato e installato un dispositivo che falsava l'esito dei controlli. La falsità era idonea a trarre in errore su una caratteristica principale



del prodotto un consumatore di normale diligenza (il consumatore medio) perché la classe di omologazione Euro 5 prevede requisiti sostanziali di emissioni e le emissioni non rispettavano, per utilizzare l'espressione comparsa nel sito di VW GI, gli "*standard necessari*". L'informazione decettiva riguarda il livello delle emissioni inquinanti del veicolo. Dichiarando che il veicolo era omologato Euro 5, anche a prescindere dai messaggi pubblicitari ingannevoli, la casa produttrice attestava, inequivocabilmente, che il veicolo rispettasce le emissioni (anche di NO_x) della classe di appartenenza. Il livello di emissioni falsamente attestato aveva per oggetto una caratteristica principale del prodotto perché riguardava le emissioni inquinanti del veicolo in condizioni normali di utilizzazione su strada. La concorrenza fra produttori di automobili avviene anche sulle caratteristiche dei veicoli dirette a contenere l'impatto ambientale. Non rileva osservare che nessun produttore di automobili forniva ai consumatori informazioni sui livelli di emissione di NO_x. Tutti i produttori di automobili erano obbligati a specificare la classe di omologazione riportata nel libretto di circolazione e l'omologazione dipendeva dalla capacità del motore di rispettare determinati livelli di emissione (anche) di NO_x.

20.2 I messaggi pubblicitari (*green claim o environmental claim*) riguardanti i vanti ecologici e il rispetto dei parametri delle emissioni inquinanti sono compiutamente descritti nei paragrafi 39, 90 e 91 del provvedimento AGCM 4 agosto 2016. In via esemplificativa si fa riferimento alla "*responsabilità ambientale*" come "*uno dei capisaldi della strategia di Audi*"; alla VW Golf *BlueMotion* come l'automobile scelta dall'automobilista che "*pensa in modo responsabile ed ecologico*"; alla VW Polo *BlueMotion* come "*vettura al cui conducente la tutela ambientale e una guida sostenibile stanno veramente a cuore*"; al logo verde di Škoda come espressione di "*consapevolezza della casa automobilistica di potersi sviluppare in maniera sostenibile, agendo responsabilmente nei confronti dell'ambiente facen-*



do tutto il possibile per muoversi in questa direzione con un profondo rispetto per la vita e per la natura” e a Seat Ibiza come “un’auto responsabile ... puoi quindi amare la strada e amare il pianeta allo stesso tempo” (cf. doc. 26 Altroconsumo). I messaggi non riguardano esclusivamente le emissioni di CO₂. Si conviene che la sostenibilità ambientale di un veicolo a motore sia una nozione difficilmente definibile per la sua genericità ma il messaggio pubblicitario trasmesso è comunque, ai sensi dell’art. 21, 1° comma, lett. b), cod. cons., ingannevole perché attribuisce una particolare attenzione alle emissioni inquinanti a un produttore che invece aveva aggirato i controlli sulle emissioni. Un produttore che installa un dispositivo vietato per sottrarsi ai controlli non può vantarsi con il consumatore di ricercare obiettivi incompatibili con la propria concreta linea di comportamento. La Corte d’Appello non può che far propria la conclusione dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato su come un consumatore potesse interpretare i *green claim*: “la ragionevole decodifica operata dai consumatori è di trovarsi di fronte ad un produttore di autoveicoli che fa della tutela dell’ambiente uno dei suoi principali obiettivi, e verso la quale, nella consapevolezza di una particolare responsabilità sociale, è orientata la propria strategia produttiva”.

20.3 Inconferente è invece il richiamo nella sentenza appellata anche ai “codici di condotta” (vd. motivazione della sentenza, p. 26), ai sensi dell’art. 21, 2° comma, lett. b) cod. cons., poiché non viene specificato quale fosse l’impegno che VW AG e VW GI avessero assunto nei confronti dei consumatori.

21. Nell’ambito del **quarto motivo di appello**, sul rispetto del canone di diligenza, occorre distinguere la posizione di VW AG rispetto a quella di VW GI.



21.1 Solo con riguardo a VW GI può porsi la questione del rispetto del canone di diligenza professionale previsto dall'art. 20 cod. cons. perché la condotta di manager e tecnici di **VW AG** è stata deliberatamente ingannevole. Non vi può essere alcun dubbio che si fuoriesca dal canone di diligenza richiesto, in quanto il personale chiamato a prendere le decisioni per l'imprenditore non ha tenuto un comportamento solamente colposo: non si è trattato di un errore ma di una **frode**. La condotta, inoltre, era idonea a incidere sulle scelte di acquisto, perché riguardava una caratteristica principale del prodotto.

21.2 VW GI (società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di VW AG) è la consociata italiana del gruppo Volkswagen e si pone come fine principale l'importazione di veicoli, ricambi e accessori Volkswagen, Audi, Seat, Cupra, Škoda e Volkswagen Veicoli Commerciali, la commercializzazione e assistenza dei prodotti delle marche rappresentate. È ravvisabile una sua **condotta colposa**, per omissione dei controlli esigibili, e quindi può ritenersi che anche la società con sede in Italia non abbia rispettato il canone di diligenza professionale. Lo si desume da come lo scandalo *Dieselgate* ha avuto origine e da come il gruppo Volkswagen lo ha affrontato. Occorre considerare che VW AG è la società a capo del gruppo internazionale, che VW GI contribuisce alla pubblicità dei prodotti del gruppo, è ovviamente diretta beneficiaria in termini economici delle vendite in Italia e, quanto ai rapporti infragruppo, ha direttamente gestito la campagna dei richiami.

Lo scandalo ha avuto origine da controlli delle emissioni inquinanti su strada dei veicoli da parte di soggetti che non avevano conoscenza dei segreti industriali della casa automobilistica. In un precedente in cui si discute dei rapporti fra VW AG e VW GI, la giurisprudenza di legittimità ha ricordato (Cass., sez. 3, ord. n. 23981 del 2019) che il fornitore, in quanto soggetto estraneo alla catena produttiva, non è in rapporto di solidarietà passiva



con il produttore, per poi concludere che una raccomandata spedita alla sede italiana della casa automobilistica non sia idonea a interrompere la prescrizione anche nei confronti della casa produttrice. Nel presente processo VW GI ha, tuttavia, riconosciuto che adottava nel suo ruolo di distributore “*solide procedure di verifica dei prodotti venduti, in linea con i migliori standard del settore*”, salvo precisare che tali procedure non potevano spingersi a verificare la presenza di un *defeat device* nella componentistica elettronica. Non disponeva delle competenze per un simile controllo (vd. atto di appello VW, p. 84 e 85).

21.3 Non s'ipotizza che VW GI fosse tenuta a verificare che non fossero installati *defeat device* sui veicoli ma si ritiene che, nei controlli di conformità dei veicoli commercializzati, dovesse eseguire verifiche a campione delle emissioni inquinanti. Atteso che il caso *Dieselgate* trova origine nella pubblicazione dei *test* eseguiti su veicoli Volkswagen da parte dell'*International Council on Clean Transportation* (ICCT), veicoli poi controllati dall'Agenzia statunitense per la protezione dell'ambiente (EPA), è sostenibile che anche VW GI, attraverso la sua capillare rete di distribuzione fosse tecnicamente nelle condizioni di verificare se i veicoli commercializzati rispettassero i limiti di emissione previsti dall'omologazione. Non si trattava di porre in discussione scelte progettuali della società controllante (vd. atto di appello VW, p. 84) ma di verificare “anomalie di funzionamento” prima della distribuzione dei veicoli alla rete dei concessionari o nella successiva fase di assistenza post-vendita. Non era necessario svolgere alcuna indagine sulla correttezza della documentazione convalidata dall'autorità omologatrice. Se si considerano le responsabilità assunte con la diffusione dei *green claim* sui prodotti commercializzati, rispondeva a diligenza professionale anche per VW GI eseguire controlli sull'effettivo rispetto delle emissioni inquinanti su strada. Non corrispondendo i risultati a quelli prevedibili, avrebbe dovuto informare la casa produttrice per appro-



fondire le cause dei ripetuti “difetti”. Si sottolinea che VW GI contribuiva a diffondere informazioni pubblicitarie del tutto rassicuranti sul rispetto dell’ambiente, per sfruttare a fini concorrenziali la crescente sensibilità dei consumatori sulle tematiche ambientali. Il consumatore non era certo interessato alle emissioni inquinanti emesse su banchi di prova in sede di omologazione ma al comportamento su strada del veicolo utilizzato.

21.4 Occorre inoltre tener presente che è stata VW GI a occuparsi della rimozione dei *defeat device*, dell’aggiornamento dei *software* e dell’installazione, per le motorizzazioni che lo richiedevano, dei c.d. “stabilizzatori di flusso”. La circostanza, verificabile anche attraverso le informazioni pubblicizzate sul sito di VW GI (cf. doc. 64E Altroconsumo), consente ritenere che la stessa, a capo di un’organizzazione che garantiva anche l’assistenza successiva vendita, disponesse delle tecnologie per i *check* delle emissioni inquinanti. Non era un mero importatore e distributore di un prodotto fabbricato da terzi.

21.5 Per escludere la responsabilità di VW GI non è invocabile l’art. 116 cod. cons. sulla responsabilità sussidiaria del fornitore rispetto al produttore nell’ambito della speciale disciplina sulla responsabilità presunta del produttore. Non si discute di un prodotto difettoso, di un prodotto che non offre la sicurezza che si può legittimamente attendere, tenuto conto delle circostanze, e rispetto al quale il danno risarcibile è quello a persone o cose disciplinato dall’art. 123 cod. cons.

22. Il quinto motivo di appello attiene all’idoneità in concreto della condotta a trarre in inganno il consumatore. Nell’ambito del motivo vengono sovrapposte questioni che devono rimanere distinte, attenendo rispettivamente alla causalità materiale e alla causalità giuridica.



22.1 La condotta era idonea a ledere e ha leso il diritto di autodeterminazione dei consumatori perché i consumatori sono stati indotti a credere che fossero rispettati tutti i requisiti della classe di omologazione e la classe di omologazione, dipendente dai livelli di emissioni di gas inquinanti, costituisce una caratteristica importante per definire il prodotto. La lesione di un interesse meritevole di tutela e con essa il danno – evento sussiste. L'azione ingannevole ha sviato i consumatori nel giudizio comparativo. Non si richiede che la condotta abbia indotto i consumatori a una decisione in concreto diversa da quella assunta. Non è necessario stabilire, ai fini dell'integrazione di un illecito aquiliano, che per effetto dell'azione ingannevole si sia provocato un errore determinante ai fini della conclusione del contratto. Tale condizione non è richiesta nemmeno dall'art. 1440 cc, nell'ambito della disciplina contrattuale sui vizi del consenso, come presupposto imprescindibile del risarcimento del danno.

22.2 Il rapporto fra lesione del diritto all'autodeterminazione dei consumatori e concreto pregiudizio patrimoniale e non patrimoniale subito dai consumatori attiene al diverso aspetto danno – conseguenza. Muovendo dalla considerazione che il pregiudizio non è mai *in re ipsa* e che occorre la prova del danno, la questione deve essere esaminata non in astratto ma rispetto agli specifici danni chiesti e che la sentenza di primo grado riconosce.

5. L'appello di VW sul danno.

1. Con sette motivi di appello, dal sesto al tredicesimo (atto di appello, p. 97-160), VW deduce che manchi la prova del danno patrimoniale e del danno non patrimoniale; che i criteri utilizzati per la loro quantificazione non siano corretti e che ogni eventuale pregiudizio è venuto meno per effetto degli interventi correttivi adottati.



1.1 Con il **sesto motivo di appello** VW sostiene che nessun danno è derivato ai consumatori perché, con riferimento ai consumatori che hanno sottoposto i veicoli all'intervento di *service*, **l'eventuale obbligazione risarcitoria è stata ristorata** in forma specifica e, con riferimento a coloro che non vi hanno aderito, è applicabile l'art. 1227, 2° comma cc. La riparazione prevista dall'art. 130 cod. cons. configura una forma di risarcimento in forma specifica e il risarcimento non è dovuto per i danni che il creditore può evitare usando l'ordinaria diligenza.

1.2 Con il **settimo motivo di appello** VW deduce che l'affermazione, secondo cui il livello di emissioni non fosse rispettoso dei limiti previsti per i veicoli di classe 5, sia priva di supporto probatorio e comunque errata. Nessuna autorità omologatrice ha rilevato che, in assenza dello *switching logic*, gli autoveicoli producessero emissioni di NO_x superiori a quelle consentite e imposto restrizioni o limitazioni alla circolazione dei veicoli. La conclusione costituisce un' "*inaccettabile banalizzazione di una vicenda complessa*". Il Tribunale non ha potuto indicare un solo passo dell'ordinanza del KBA che accertasse che gli autoveicoli producevano emissioni superiori ai limiti. La società di consulenza *Deloitte* ha svolto un'analisi del mercato secondario per l'intervallo di tempo compreso fra settembre 2015 e settembre 2019, accertando che **per i valori residui dei veicoli diesel usati non risultano differenze sopra "alla soglia di rilevanza"** fra i modelli del Gruppo VW e modelli di altri marchi.

1.3 Con l'**ottavo motivo di appello** VW evidenzia che il Tribunale, con riferimento al **danno patrimoniale**, non ha ritenuto applicabile il criterio della prova piena e ha invece applicato il **criterio equitativo in assenza delle condizioni richieste** dal diritto vivente, quantificandolo in misura pari al 15% del valore di acquisto. L'art. 140-*bis* cod. cons. non contiene alcuna deviazione rispetto ai principi generali. L'assenza di ogni automatismo fra



fatto dannoso e danno risarcibile è costantemente negata dalla Corte di Cassazione.

1.4 Con il nono motivo di appello VW ritiene che sussista un'omessa (o carente o non condivisibile) motivazione in relazione ai **criteri di liquidazione del danno patrimoniale**. Una sentenza di primo grado e un accordo transattivo collettivo costituiscono parametri "scollegati" dai requisiti che connotano una liquidazione perché *a)* sulla quantificazione dei risarcimenti non vi è stata alcuna armonizzazione delle legislazioni dei diversi Stati da parte dell'UE; *b)* tra tutti gli Stati sono stati scelti più o meno arbitrariamente due paesi senza addurre particolari motivazioni; *c)* non possono costituire precedenti rilevanti una sentenza di primo grado impugnata, assunta in applicazione di una legge diversa da quella italiana, nonché il punto di mediazione di un negoziato a fronte di pretese di consumatori "diverse" rispetto a quelle del presente processo; *d)* mancano riferimenti a principi e prassi del sistema italiano.

1.5 Il decimo motivo di appello di VW concerne l'irragionevolezza e irrazionalità della determinazione del *quantum* perché, anziché proporre per ciascuno degli aderenti, una liquidazione corrispondente a una quota stabilita in termini percentuali rispetto al prezzo di listino dei veicoli acquistati sul mercato primario o al valore residuo dei veicoli acquistati sul mercato secondario, si è optato per una cifra fissa per ogni aderente con l'aberrante conseguenza che il medesimo risarcimento è stato riconosciuto ai proprietari di veicoli dal prezzo molto diverso e si è rifiutato di riconoscere rilevanza a tutte le vicende posteriori alla conclusione dei contratti.

1.6 Con l'undicesimo motivo di appello VW lamenta che, con riferimento al danno morale da reato, gli **elementi costitutivi del delitto di frode in commercio** sono completamente assenti perché *a)* vi è stata una sovrapposizione indebita fra l'illecito amministrativo di pratica commercia-

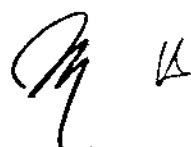


le scorretta e l'illecito penale di frode in commercio; *b*) tutti gli uffici giudiziari che si sono occupati della vicenda hanno sistematicamente escluso la sussistenza del reato; *c*) è necessario un contratto tra il presunto autore del reato e il presunto danneggiato; *d*) gli autoveicoli sono stati pubblicizzati con omologazione Euro 5 e tali sono sempre rimasti; *e*) il reato è punibile a titolo di dolo generico; *f*) la responsabilità delle persone giuridiche disciplinata dal d.lgs. n. 231 del 2001 presuppone la sussistenza di un reato di una persona fisica.

1.7 Sempre con riferimento al danno morale, con il **dodicesimo motivo di appello** VW deduce che il Tribunale ha applicato la **teoria del danno *in re ipsa***. Non è sufficiente un reato perché sussista necessariamente anche la sofferenza. È assente la prova del danno morale. I rari casi in cui in cui la giurisprudenza ha riconosciuto il danno morale in relazione a reati di tipo patrimoniale sono connotati da elementi di evidente straordinarietà.

1.8 Con il **tredicesimo motivo di appello** VW evidenzia che l'applicazione analogica delle Tabelle del Tribunale di Venezia non si giustifica perché in dette tabelle non è previsto alcun criterio che consenta di parametrare il danno morale al danno patrimoniale.

2. Nel riconoscere il danno il **Tribunale ha svolto alcune considerazioni preliminari**: *a*) la responsabilità civile ha una funzione anche sanzionatoria e di deterrenza; *b*) nella prospettiva di disincentivare condotte dirette a creare micro danni, la *class action* evita di lasciare il danno lì dove cade; *c*) con l'inclusione nell'art. 2043 cc di ogni interesse che non sia di mero fatto, viene assicurata la tutela aquiliana anche al contraente che non si sia determinato liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale; *d*) le regole in materia da prospetto informativo possono trovare applicazione anche per tutelare un consumatore che ha acquistato un prodotto non corrispondente ai messaggi pubblicitari; *e*) pur in assenza di un rap-



porto diretto fra gli aderenti alla classe e le appellanti, è consentita la tutela aquiliana per l'ingiustizia del danno, in quanto la condotta è lesiva del diritto all'autodeterminazione ex art. 2 cod. cons. ed è ravvisabile l'elemento soggettivo dell'illecito: il dolo o il difetto della specifica competenza o attenzione.

2.1 Il Tribunale ha quindi ritenuto provato che le automobili presentassero livelli di emissioni di NO_x superiori ai parametri previsti dalla classe Euro 5 in via inferenziale per l'utilizzo del *defeat device* e per la campagna di richiamo dei mezzi interessati dal sistema di manipolazione. Non ha ritenuto rilevante che l'omologazione non sia stata revocata né che gli interventi di *service* non abbiano avuto ripercussioni in termini di prestazione e consumi perché la campagna di richiamo è stata utile per l'iniziale non conformità dei veicoli agli *standard* di emissione. **Il danno per i consumatori è consistito nel maggior prezzo pagato per l'acquisto di veicoli omologati Euro 5 ma di fatto di classe inferiore.**

2.2 Per il Tribunale è riconoscibile il **risarcimento del danno morale** perché la pratica commerciale scorretta integra il delitto di **frode in commercio**: *a)* la condotta è attribuibile sia all'imprenditore che abbia destinato alla vendita un prodotto con qualità diversa da quella dichiarata o pattuita (VW AG) sia al distributore che abbia violato l'obbligo di verifica (VW GI); *b)* sono integrati i criteri d'imputazione dell'art. 25 bis d.lgs. n. 231 del 2001 (la pratica commerciale scorretta è commessa a vantaggio dell'impresa); *c)* è ravvisabile una colpa di organizzazione.

2.3 Nella quantificazione del danno, lo **strumento normativo** utilizzabile è l'art. 140-*bis*, 12° comma, d.lgs. n. 206 del 2005. Il richiamo dell'**art. 1226 cc** (e non anche dell'art. 1223 cc) riflette una particolarità della tutela risarcitoria della *class action*. La liquidazione equitativa è il principale pa-



rametro liquidatorio. Occorre pervenire a una decisione uniforme sul danno, senza operare differenziazioni, per agevolare la fase esecutiva.

2.4 Per la liquidazione del **danno patrimoniale** sono richiamati una decisione di primo grado dell'autorità giudiziaria spagnola (*Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Madrid* n. 36/21, che a sua volta richiama quanto risarcito ai consumatori americani), e l'accordo stragiudiziale raggiunto nella Repubblica Federale tedesca fra VW AG e VZBV (*Verbraucherzentrale Bundesverband*: Federazione delle organizzazioni tedesche dei consumatori) 12 luglio 2018. Nell'ottica di uniformare il pregiudizio, il danno patrimoniale è stato liquidato nel 15% (€ 3.000,00) del prezzo medio (€ 20.000,00) di acquisto (prezzo compreso fra € 10.000,00 ed € 30.000,00) dei veicoli coinvolti nel *Dieseldgate* in Italia.

2.5 Il **danno morale da reato** è a sua volta stato quantificato nel 10% del danno patrimoniale (€ 300,00) in analogia dei criteri previsti dal Tribunale di Venezia per la parametrizzazione del danno morale in rapporto al danno biologico.

2.6 Posto che la pratica commerciale scorretta è un illecito di pericolo che si perfeziona al momento dell'acquisto dell'automobile, **non rilevano le successive vicende dei veicoli**, purché acquistati nel periodo 15 agosto 2009 – 26 settembre 2015. Nei casi di acquisto di un'automobile usata o di vendita dell'automobile, il risarcimento deve essere suddiviso fra quanti si siano succeduti nella proprietà. Se il veicolo è cointestato, valgono i principi della solidarietà attiva.

3. Il richiamo ai principi generali da parte del giudice di primo grado è finalizzato a stabilire se nella *class action* **debbono o no trovare applicazione gli ordinari criteri risarcitori**. Non è chiaro fino a che punto il Tribunale ritenga di discostarsi dai principi generali perché il danno pa-



trimoniale viene determinato come riduzione del valore dei veicoli e il danno non patrimoniale come danno morale conseguente alla consumazione di un reato. Nel pieno rispetto dei principi generali, per il danno patrimoniale si fa dunque riferimento alla differenza fra il prezzo del veicolo e il suo valore effettivo per la mancanza di una qualità; per il danno non patrimoniale, all'art. 185, 2° comma cp, per la commissione di un reato. Il problema si pone però al momento della traduzione di tali affermazioni di principio nelle concrete regole risarcitorie per l'innegabile difficoltà di stimare il danno patrimoniale differenziale e d'individuare una Tabella o un parametro non criticabile che possa adattarsi alla fattispecie concreta per il danno non patrimoniale.

4. La *class action*, come disciplinata all'epoca dei fatti dall'art. 140-bis cod. cons., non consentiva di deviare dalle ordinarie regole risarcitorie, fermo restando che fosse, e rimane ancora oggi, esperibile solo in presenza di **danni uniformi** riconducibili agli appartenenti a una determinata classe di consumatori e che alla quantificazione di un danno standardizzato deve necessariamente pervenirsi attraverso una valorizzazione del **criterio equitativo**.

5. La **funzione del risarcimento del danno** è un tema da sempre fortemente dibattuto ma il diritto vivente continua ad attribuire al danno patrimoniale una funzione riparatoria e al danno non patrimoniale una funzione satisfattoria o consolatoria. Lo conferma anche il precedente ricordato dal giudice di primo grado (Cass., s.u., sent n. 16601 del 2017) sul riconoscimento di una sentenza straniera sul danno punitivo. Le Sezioni Unite riconoscono cittadinanza nell'ordinamento a una concezione polifunzionale della responsabilità civile, la quale risponde soprattutto a un'esigenza di effettività ma aggiungono: “[c]iò non significa che l'istituto aquiliano abbia mutato la sua essenza e che questa curvatura de-



*terrente/sanzionatoria consenta ai giudici italiani che pronunciano in materia di danno extracontrattuale, ma anche contrattuale, di imprimere soggettive accentuazioni ai risarcimenti che vengono liquidati. Ogni imposizione di prestazione personale esige una "intermediazione legislativa", in forza del principio di cui all'art. 23 Cost. (correlato agli artt. 24 e 25), che pone una riserva di legge quanto a nuove prestazioni patrimoniali e preclude un incontrollato soggettivismo giudiziario". Nelle note sentenze del novembre 2008 sul danno non patrimoniale, le Sezioni Unite avevano respinto "... la tesi che identifica il danno con l'evento dannoso, parlando di "danno evento". La tesi, enunciata dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 184/1986, è stata infatti superata dalla successiva sentenza n. 372/1994, seguita da questa Corte con le sentenze gemelle del 2003. E del pari da respingere è la variante costituita dall'affermazione che nel caso di lesione di valori della persona il danno sarebbe in re ipsa, perché la tesi snatura la funzione del risarcimento, che verrebbe concesso non in conseguenza dell'effettivo accertamento di un danno, ma quale pena privata per un comportamento lesivo" (Cass., s.u., sent. n. 26972 del 2008). Il principio della **risarcibilità del solo danno conseguenza**, principio costantemente seguito dalla giurisprudenza di legittimità, è stato ribadito qualche anno più tardi a proposito del danno tanatologico, sostenendo che la progressiva autonomia della disciplina della responsabilità civile da quella penale ha comportato l'obliterazione della funzione sanzionatoria e di deterrenza: "i danni risarcibili sono solo quelli che consistono nelle perdite che sono conseguenza della lesione della situazione giuridica soggettiva e non quelli consistenti nell'evento lesivo, in sé considerato" (Cass., s.u., sent. n. 1530 del 2015).*

6. L'art. 140-bis, 12° comma cod. cons., *ratione temporis* applicabile, stabiliva: "Se accoglie la domanda, il tribunale pronuncia sentenza di condanna con cui liquida, ai sensi dell'articolo 1226 del codice civile, le som-



me definitive dovute a coloro che hanno aderito all'azione o stabilisce il criterio omogeneo di calcolo per la liquidazione ...". Non si ritiene che il dodicesimo comma costituisca un indice normativo del riconoscimento dei danni punitivi nella *class action*. L'art. 1226 cc sulla liquidazione equitativa del danno è costantemente interpretato (Cass., sez. 3, sent. n. 9744 del 2023; Cass., sez. 3, ord. n. 28037 del 2021; Cass., sez. 6-3, ord. n. 4534 del 2017) nel senso che presupponga:

- che il danno sia certo nella sua esistenza. Se la prova del danno, che è carico della parte danneggiata, non sia stata raggiunta anche sulla scorta di elementi presuntivi e nozioni di fatto che rientrano nella comune esperienza, il giudice non può creare i presupposti logici normativi per la liquidazione del danno;

- che l'impossibilità o l'estrema difficoltà di una stima esatta del danno dipenda da fattori oggettivi e non dalla negligenza della parte danneggiata nell'allegarne e dimostrarne gli elementi dai quali desumerne l'entità.

La valutazione equitativa del danno è sempre stata ritenuta compatibile con la funzione compensativa e quindi il richiamo all'art. 1226 cc significa che il giudice può procedere a una liquidazione equitativa se il preciso ammontare del danno non è provabile o è provabile con estrema difficoltà e non anche se permanga incertezza sull'*an debeatur*.

L'espresso riferimento all'art. 1226 cc è interpretabile come riconoscimento della specifica esigenza, che caratterizza la *class action*, di bilanciare il principio dell'integrale risarcimento del danno con l'utilizzo di criteri standardizzati per tutti gli appartenenti alla classe, senza possibilità di personalizzazioni. Nell'azione di classe, in altre parole, si deve gioco-forza rinunciare a una precisa quantificazione del danno calibrata sul singolo danneggiato in favore di una quantificazione standardizzata. Di regola questo problema non si pone nel campo del danno patrimoniale perché si tratta di reintegrare un patrimonio misurando, nel modo più accurato possibile, la differenza fra la condizione del patrimonio del danneggiato prima e



dopo l'illecito. Nel campo del danno non patrimoniale, dove la reintegrazione non può avvenire per la particolare natura dell'interesse leso, si utilizza un parametro *standard*, per garantire la parità di trattamento fra danneggiati, e la personalizzazione, per adattare il risarcimento al caso concreto. Nell'azione di classe esigenze di semplificazione impongono il rinvenimento di un **criterio di liquidazione unitario, che non può essere calibrato sul singolo danneggiato**. È necessario discostarsi dalle regole generali perché non possono prendersi in esame tutte le conseguenze che l'illecito ha prodotto su ciascuno dei danneggiati.

7. Diverso è sostenere che una *class action* che non stabilisca regole risarcitorie peculiari sulla liquidazione del danno ma solo una valorizzazione del criterio equitativo sia in grado di svolgere una funzione di dissuasione, stimolando comportamenti virtuosi degli operatori economici, e consenta una **tutela effettiva del consumatore**. Il modello statunitense di *class action* prevede la facoltà di autoesclusione (*opt-out*) del danneggiato e una decisione idonea a produrre effetti nei confronti di tutti gli interessati che non hanno esercitato l'*opting out*. Già la scelta del legislatore italiano per l'opposto sistema dell'"autoinclusione" e della limitazione del giudicato ai soli aderenti (*opt-in*) è d'ostacolo alla riparazione di tanti micro-danni, che rimangono definitivamente allocati dove cadono. Nel caso in esame la platea dei consumatori interessati dalla decisione avrebbe potuto essere dieci volte superiore. Stabilire poi quale concreto danno abbiano subito i singoli appartenenti a una classe di consumatori è spesso operazione assai complessa sicché l'applicazione delle regole ordinarie non assicura una tutela efficace, come invece accadrebbe con misure di compensazione pecuniarie che prescindano dalla concreta prova del pregiudizio o con i *punitive damage*. Costituisce un dato di fatto inequivocabile che il gruppo Volkswagen abbia concluso accordi transattivi negli Stati Uniti d'America, in Inghilterra e nella Repubblica Federale Tedesca con il riconoscimento di somme, an-



che di molto superiori a quelle che ha liquidato il Tribunale di Venezia (cf. comparsa di costituzione e risposta di Altroconsumo, p. 14 e 53) e che sono contestate in questa sede. Alla prova dei fatti la disciplina italiana non ha favorito una composizione della lite.

8. Per la **Corte di Giustizia UE** il singolo acquirente vanta nei confronti del costruttore il **diritto che il veicolo non sia munito di un impianto di manipolazione vietato**. La Corte precisa, tuttavia, che, in mancanza di disposizioni del diritto dell'Unione che disciplinino le modalità di ottenimento del risarcimento da parte degli acquirenti interessati dall'acquisto del veicolo, spetti a ciascuno Stato membro determinare tali modalità (Corte di Giustizia UE 21 marzo 2023 nella causa C-100/21), con il limite che non sarebbe conforme al principio di effettività una normativa nazionale che renda praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'ottenimento, da parte dell'acquirente di un risarcimento adeguato. L'inserimento di un impianto di manipolazione vietato assume dunque rilevanza, a differenza di quanto sostiene la difesa di VW, anche rispetto alla tutela del singolo consumatore.

9. Chiarito che, ferma la particolare valorizzazione del criterio equitativo, rimangono applicabili le regole generali, nel presente processo **non è stata raggiunta la prova del danno patrimoniale**. Non vi è prova del maggior prezzo da valorizzare come danno differenziale pagato dai consumatori per l'acquisto di veicoli del gruppo Volkswagen omologati Euro 5 rispetto al reale valore di mercato degli stessi veicoli. Sono di conseguenza **accoglibili il sesto motivo sull'estinzione dell'obbligazione risarcitoria per il danno patrimoniale e i motivi settimo, ottavo e nono sul danno patrimoniale. Il decimo motivo sull'irragionevolezza del criterio prescelto per la liquidazione rimane assorbito a seguito dell'accoglimento dei precedenti motivi sul danno patrimoniale.**



9.1 La prova del danno patrimoniale non può essere rinvenuta nei **precedenti richiamati dal Tribunale** perché il criterio sostanziale di misurazione della riduzione del patrimonio rimane ignoto e quindi non suscettibile di verifica nel contraddittorio.

Si è consapevoli dell'importanza dei precedenti nella liquidazione equitativa del danno non patrimoniale. I parametri contenuti nelle tabelle giurisprudenziali sono desunti da raccolte di precedenti giurisprudenziali sulla liquidazione del danno per casi simili. Si discute, peraltro, di danno non patrimoniale e i precedenti devono essere statisticamente significativi.

La motivazione del Tribunale di Venezia non descrive il contenuto dell'accordo raggiunto dai consumatori tedeschi. Altroconsumo riporta un *link* (cf. comparsa di costituzione e risposta di appello, p. 14: <https://www.lastampa.it/motori/attualita/2020/04/20/news/dieselgate-in-Germania-Volkswagen-risarcisce-200-mila-automobilisti-1.38741710/>), con cui viene data la notizia di un accordo del gruppo Volkswagen con la federazione dei consumatori VZBV con indennizzi tra € 1.350,00 ed € 6.250,00 in base al tipo di veicolo, con un costo complessivo ipotizzato fra 620 e 830 milioni di euro. I parametri posti a base della quantificazione e la natura dei danni presi in considerazione non sono esplicitati.

La sentenza del Tribunale del commercio di Madrid quantifica in € 1.500,00 il danno patrimoniale per il deprezzamento e per il disagio di sottoporre il veicolo a revisione e in € 1.500,00 il danno non patrimoniale. Gli importi vengono ritenuti congrui facendo riferimento all' *a)* accordo con i consumatori tedeschi, dato che il risarcimento si colloca nella fascia medio bassa di quegli indennizzi e *b)* all'accordo con i proprietari dei veicoli negli Stati Uniti d'America con indennizzi fra *USD* 5.100 e *USD* 10.000.

Non è chiaro come il Tribunale di Venezia pervenga alla conclusione che il deprezzamento sia del 15% (e non in via esemplificativa del 5%, 10%, 20% o 25%) del valore dei veicoli e soprattutto quali indagini di mercato,



accertamenti tecnici o altri fonti di prova corroborino la decisione. Il parallelismo con la sentenza del Tribunale madrilenno, che a sua volta richiama accordi stragiudiziali, regge sino a quando non si prendono in considerazione le due fondamentali poste di danno: il danno patrimoniale e il danno non patrimoniale. Il Tribunale del Commercio di Madrid riconosce la somma di € 1.500,00 mentre il Tribunale di Venezia quella di € 3.000,00 a titolo di danno patrimoniale. Sulla quantificazione del danno patrimoniale, il rinvio ad accordi conclusi con i consumatori tedeschi e americani presente nella sentenza madrilenna è indubbiamente suggestivo sotto il profilo equitativo ma presenta due limiti: non si comprende come possa estrapolarsi il dato sul danno patrimoniale riconosciuto con le transazioni; la motivazione di un provvedimento giurisdizionale sulla quantificazione del danno non può esaurirsi nel rinvio ad accordi stragiudiziali.

9.2 Considerazioni analoghe possono essere svolte per l'accordo transattivo concluso in Inghilterra e Galles di 193 milioni di sterline e un indennizzo per consumatore di 2.100 sterline menzionato da Altroconsumo riportando un *link* al giornale "The Guardian".

9.3 Altroconsumo richiama un *report* pubblicato sul sito della Commissione Europea, da cui si evince che la differenza di prezzo fra i veicoli Euro 3 ed Euro 5 si attesti in media nel 30%. Il Tribunale di Venezia non ha seguito questo percorso logico-motivazionale perché altrimenti avrebbe dovuto quantificare il risarcimento in misura doppia a quella stabilita. Peraltro, è stessa difesa di Altroconsumo a sostenere che ai consumatori tedeschi – l'evidente modello utilizzato nelle quantificazioni – sia stato riconosciuto in media un danno pari al 15% (e non al 30%) del prezzo dei veicoli (vd. comparsa di costituzione e risposta Altroconsumo, p. 52). È da escludere che i veicoli Volkswagen interessati dall'uso del *defeat device* siano considerabili Euro 3 sia perché l'omologazione non è stata revocata sia perché il



loro prezzo sul mercato secondario avrebbe dovuto registrare una incontestabile flessione.

9.4 Il Tribunale valorizza un argomento che, sotto il profilo logico, è difficilmente superabile. Non si concorda con le appellanti, che lamentano l'avvenuta banalizzazione di un problema complesso. Si ritiene piuttosto che la difesa di VW incontri l'insuperabile difficoltà di spiegare, specie dopo la sentenza della Corte di Giustizia UE 17 dicembre 2020 nella causa n. C-693-18, a cosa servisse il *defeat device*. La difesa sostiene che nessuna autorità ha mai accertato che, senza il *defeat device*, gli autoveicoli producessero, nel corso dei *test*, livelli di emissione di NO_x superiori rispetto a quelli certificati in sede di omologazione. Non aggiunge altro. Non chiarisce perché allora i tecnici Volkswagen installassero il dispositivo e perché KBA abbia ordinato "*di adottare alcune soluzioni tecniche sui motori*" (vd. atto di appello VW, p. 36). Chiunque si approcci al *Dieseldgate* è destinato a porsi domande che rimangono senza risposta nelle 310 pagine dell'atto di appello. Se corrispondesse al vero la sostanziale inoffensività del dispositivo, da un lato, non avrebbe avuto senso il suo utilizzo e, dall'altro, l'autorità omologatrice avrebbe chiesto solo la sua rimozione e non ulteriori interventi. Se invece il *defeat device* consentiva di contenere le emissioni di NO_x per motori omologati come Euro 5 in occasione delle "prove su rulli", se ne deduce che i motori non assicurassero i requisiti per essere omologati come Euro 5. Il dispositivo vietato deve essere stato installato per consentire un risparmio di costi di produzione altrimenti non raggiungibile. Diversamente nessun tecnico competente (e non si dubita che i tecnici Volkswagen siano competenti) avrebbe mai progettato quel *software*. Una conferma è rinvenibile nelle conclusioni dell'incidente probatorio svolto dal Tribunale di Verona nel proc. pen. 11116/2015 RGNR – 2973/2016 RG, dove i periti affermano: "*diverso è stato il comportamento delle vetture dal punto di vista delle emissioni inquinanti nell'allestimento con il SW originale, quando si*



modificano i parametri del ciclo NEDC rispetto a quello rilevato nel ciclo di omologazione. In particolare, le emissioni di ossido di azoto (NO_x) sono aumentate di un fattore da 2 fino a 5 volte nei cicli con il programma DOE. Ripetendo le medesime prove del programma DOE dopo aver sostituito la centralina con il SW della campagna di richiamo ("SW recall"), i valori di NO_x sono stati sensibilmente ridotti, a livelli molto prossimi alle misure rilevate nel ciclo di omologazione" (cf. doc. 57 Altroconsumo e in particolare pag. 53 di 168 della perizia). La conseguenza è che il consumatore deve aver acquistato il veicolo con un sovrapprezzo e tale sovrapprezzo dovrebbe ragionevolmente tradursi in un danno patrimoniale.

9.5 Nonostante la forza presuntiva del ragionamento, la Corte d'Appello non è in grado di stabilire quale possa essere la misura del danno patrimoniale e soprattutto se, in ogni caso, permanga un danno conseguenza successivamente alla campagna d'interventi:

- nessuna autorità pubblica tedesca o di altro Stato dell'UE ha mai revocato l'omologazione Euro 5 per i veicoli con motorizzazione a gasolio EA 189 ma solo il KBA con provvedimento 15 ottobre 2015 (vd. doc. 47 attoreo) ha disposto l'adozione di un piano d'interventi per eliminare la condizione di non conformità al regolamento (CE) n. 715/2007 tramite l'eliminazione dell'impianto di manipolazione e misure idonee a garantire il rispetto di valori soglia. Il piano approvato è stato attuato anche in Italia con una campagna d'interventi sui veicoli equipaggiati con quei motori. Gli interventi sono avvenuti su base volontaria perché il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a differenza che in altri Stati, non ne ha imposto l'esecuzione in forma obbligatoria. La ragione del diverso comportamento delle autorità amministrative pubbliche negli Stati U.E. non è emersa nel corso del processo;

- non vi è prova che i prezzi sul mercato secondario italiano dei veicoli con motorizzazione a gasolio EA 189 abbiano subito una contra-



zione dopo che il caso *Dieselgate* è diventato di dominio pubblico. Si tratta di una prova che avrebbe potuto darsi con uno studio sull'evoluzione dei prezzi dei veicoli sul mercato secondario;

- **non sono noti i parametri utilizzati negli accordi transattivi** avvenuti nella Repubblica Federale di Germania o negli Stati Uniti di America (parametri richiamati anche dall'autorità giudiziaria spagnola) per valutare il deprezzamento dei veicoli e quindi la loro compatibilità con le regole risarcitorie dell'ordinamento giuridico italiano;

- **non può prescindersi dagli interventi correttivi realizzati dalla casa costruttrice** con l'eliminazione del *defeat device* e l'adeguamento del *software* perché non si è in grado di contestare l'efficacia delle misure approvate dal KBA. Non può risarcirsi l'evento lesivo in sé poiché altrimenti sarebbe fondata la critica secondo cui viene di fatto disapplicato il principio del danno conseguenza.

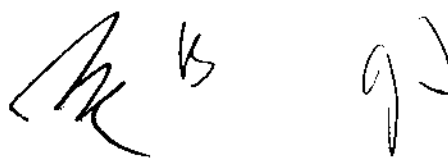
9.6 Nella sentenza di primo grado si afferma che la mancata revoca dell'omologazione sia dipesa dagli interventi di *service*: diversamente non si comprenderebbe l'utilità degli interventi. Si aggiunge che il fatto che il prezzo di un veicolo di classe Euro 5 è superiore a quello di un veicolo Euro 4 o Euro 3 rientra nel notorio e risulta dal "*Report on car prices within the European Union*" pubblicato sul sito della Commissione Europea. Non si pone in discussione che la classe di omologazione sia una variabile che influisce sul prezzo. Resta il fatto che per i veicoli di chi ha promosso o ha aderito all'azione di classe non vi è stata una revoca della classe Euro 5, anche a prescindere dal fatto che il suo proprietario avesse partecipato alla campagna d'intervento e soprattutto, dato che si discute del danno patrimoniale degli appartenenti alla classe, nessun veicolo ha subito – *rectius* non vi è prova che abbia subito – un effettivo deprezzamento. Un veicolo non ha un valore intrinseco eventualmente stimabile da un esperto nominato dal giudice ma un valore di mercato. Se i veicoli del gruppo Volkswagen con



motorizzazione a gasolio EA 189 avessero subito un deprezzamento, tale circostanza dovrebbe emergere dalle riviste specializzate di settore. Non è invece stato documentato che, anche solo per alcuni modelli a gasolio EA 189, vi sia stato un calo dei prezzi in Italia, a prescindere dal fatto che il calo sia stato del 15% o in misura inferiore. A essere risarcibile nell'ambito della responsabilità civile, quale danno patrimoniale, sono non l'inganno in sé del consumatore ma le conseguenze economiche negative derivate al proprietario dall'inganno.

9.7 Per il Tribunale si discute di un **illecito di pericolo** e non rilevano le “**successive vicende circolatorie**”. Con un illecito di pericolo l'ordinamento anticipa la reazione rispetto a una condotta pericolosa che minaccia un bene ritenuto meritevole di tutela. Il pericolo è la probabilità del verificarsi di un danno. Si comprende l'esigenza del Tribunale di semplificare il tema della liquidazione per individuare un criterio applicabile a tutti i consumatori che hanno aderito alla *class action*. Si ritiene tuttavia che la nozione d'illecito di pericolo sia incompatibile con il principio del danno conseguenza. Nell'attuale sistema della responsabilità civile il risarcimento riguarda il concreto pregiudizio conseguente alla lesione di un diritto e comunque di un interesse qualificato non di mero fatto. È allora rilevante che il gruppo Volkswagen abbia eseguito una **campagna di richiamo** di tutti i veicoli con motorizzazione a gasolio EA 189 perché:

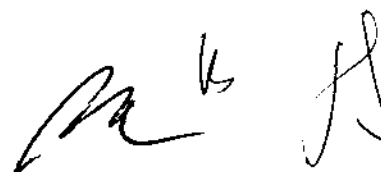
- se l'acquirente ha partecipato alla revisione gratuita che ha comportato l'installazione delle misure approvate dal KBA, non si hanno elementi per sostenere che il motore generi emissioni non compatibili con una motorizzazione Euro 5. Il danno patrimoniale è stato risarcito in forma specifica o, più correttamente, manca la prova che permanga un danno dopo l'intervento di *service*;
- se l'acquirente si è rifiutato di partecipare al piano d'interventi per l'installazione delle misure approvate dal KBA, non ne era evidentemente



interessato e quindi non può reclamare un danno per un pregiudizio patrimoniale che il gruppo Volkswagen si è offerto di eliminare in modo gratuito e non invasivo. Ciascun consumatore era libero di decidere se partecipare alla campagna di richiamo ma non si può ritenere che, in caso di rifiuto, la sua condotta fosse diligente ai sensi degli artt. 1175 e 1176 cc e di conseguenza della condotta deve tenersi conto, ai sensi dell'art. 1227, 2° comma cc perché non assistita da una apprezzabile ragione oggettiva.

Nel giungere a tale conclusione si prescinde dall'art. 130 cod. cons. Non si ritiene piuttosto giustificata la decisione del Tribunale di prescindere dalla campagna di richiamo destinata, almeno sulla base delle prove introdotte nel processo, a rendere i veicoli conformi all'omologazione. Affermare che il danno risulti indissolubilmente legato al momento della formazione della volontà negoziale, significa rimanere ancorati al danno *in re ipsa*. Riferirsi a uno svantaggio patrimoniale "auto-evidente" è un artificio verbale per rifugiarsi nel concetto del danno *in re ipsa*. Non è nemmeno sostenibile, senza cadere in una non condivisibile generalizzazione, che il danno non possa essere riparato *ex post* mediante l'eliminazione del dispositivo illegale, perché il consumatore avrebbe potuto compiere una scelta commerciale diversa (si usa il "condizionale" perché se si dovesse affermare che il consumatore avrebbe acquistato un veicolo della concorrenza il danno sarebbe ancora diverso). L'efficacia dell'azione riparativa attuata o dell'eventuale risarcimento riconosciuto va valutata rispetto alla specifica posta di danno che si prende in considerazione. Con riferimento al danno patrimoniale, un'azione riparativa mediante eliminazione del dispositivo vietato e l'attuazione di misure correttive approvate può ritenersi risolutiva.

9.8 Può astrattamente residuare un danno patrimoniale temporaneo per l'arco temporale compreso fra l'acquisto del veicolo e il momento in cui il veicolo è stato revisionato ma si tratta di un pregiudizio che non può essere fatto valere con un'azione di classe perché non suscettibile di standardiz-

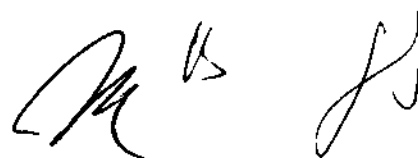


zazione, risultando condizionato dal lasso di tempo trascorso e dalle concrete vicende del veicolo: non è un danno compatibile con un risarcimento necessariamente forfetizzato.

9.9 Il danno patrimoniale non è dimostrabile nemmeno sulla base di allegazioni di Altroconsumo non valorizzate dal giudice di primo grado ma riproposte con la comparsa di costituzione e risposta.

Una **perdita di valore** dei veicoli Volkswagen non trova conferma nella relazione *Deloitte Touche Tohmatsu Limited* 31 ottobre 2019 prodotta dalla controparte (doc. 94 VW). Le conclusioni della relazione riportate a pag. 42 di 77 non segnalano un'apprezzabile oscillazione negativa nel periodo settembre 2015 – settembre 2019 del valore residuo dei modelli *diesel* del gruppo Volkswagen. La prova non può essere data attraverso un'inchiesta giornalistica della testata "A Bon Estender" (vd. doc. 53 Altroconsumo) sul rapporto fra quotazioni *Eurotax* e prezzi praticati ad alcuni proprietari intenzionati a vendere i veicoli. Non è possibile apprezzare se l'inchiesta rappresenti una situazione generalizzata e riferibile anche al mercato italiano. Ancora meno efficace probante è riconoscibile agli articoli di "La Repubblica" (vd. doc. 55 Altroconsumo) o "Al Volante" (vd. doc. 56 Altroconsumo) sul calo dei prezzi dei veicoli *diesel*. Gli articoli riferiscono della scelta di amministrazioni pubbliche di limitare la circolazione di automobili alimentate a gasolio di categoria Euro 3 o Euro 4 in alcuni periodi dell'anno e per alcune aree. Uno di essi ipotizza un collegamento tra la tendenza del mercato dei veicoli a gasolio (tendenza relativa a tutti i veicoli a gasolio) e lo "scandalo *Dieselpgate*" che ha coinvolto l'industria automobilistica.

Non è compatibile con un risarcimento standardizzato il pregiudizio per le **eventuali prestazioni inferiori del motore** ravvisabili, come sostenuto dalla parte appellata, in alcuni veicoli all'esito campagna di revisione, sotto forma aumento di consumi o di calo di potenza. Anche qualora fossero ritenute condivisibili le allegazioni della difesa di Altroconsumo, si tratterebbe



di un danno da valutare con riferimento al singolo veicolo. Nel corso del già richiamato incidente probatorio svolto dal Tribunale di Verona – dove pure era stata depositata la documentazione richiamata nella comparsa di costituzione e risposta di Altroconsumo - non si è giunti sul punto ad alcuna conclusione perché secondo i periti nel ciclo di omologazione NEDC non sono ravvisabili significative variazioni della misura di CO₂ e “nei cicli in ottica cliente” non era stata riscontrata una tendenza univoca (cf. doc. 57 Altroconsumo e in particolare pag. 52 di 168 della perizia).

Nemmeno il **danno da fermo tecnico** è risarcibile in maniera forfettizzata ma deve essere concretamente provato (cf. Cass., sez. 3, ord. n. 27389 del 2022, Cass., sez. 3-6, ord. n. 5447 del 2020 e Cass., se. 3, sent. n. 20620 del 2015). La relativa prova non può riguardare la mera indisponibilità del veicolo.

10. Il Tribunale ha liquidato un danno morale da reato, ritenendo ipotizzabile in capo al *management* di VW AG e VW GI il delitto di frode in commercio. **Nessuno dei motivi undicesimo, dodicesimo e tredicesimo sul danno non patrimoniale è accoglibile.**

10.1 La condotta tipica del reato consiste nella consegna di una cosa diversa per origine, provenienza, qualità o quantità da quella oggetto del contratto, indipendentemente dal fatto che l'agente abbia usato particolari accorgimenti per ingannare il compratore (Cass., sez. 2 pen., ord. n. 48026 del 2014) e trattandosi di un delitto, in assenza di fattispecie colposa, l'illecito è punito solo a titolo di dolo. Parte appellante sostiene che anche partendo presupposto che per la configurabilità del tentativo, non sia necessaria la sussistenza di una qualche forma di contrattazione finalizzata alla vendita, essendo sufficiente l'accertamento della destinazione alla vendita di un prodotto diverso per origine, provenienza, qualità o quantità da quelle dichiarate o pattuite (Cass., sez. 3 pen., sent. n. 45916 del 2014), nel presente pro-



cesso si discute di automobili consegnate agli acquirenti. Appare però paradossale che il delitto di frode in commercio (nella forma tentata) possa essere realizzato dal commerciante che trasporta nel proprio veicolo alcune paia di occhiali con marchio contraffatto - il caso trattato dal precedente di legittimità appena richiamato - ma rimanga penalmente irrilevante la condotta del *manager* di una casa costruttrice di automobili che fa installare un dispositivo idoneo a falsare i controlli sulle emissioni inquinanti dei veicoli destinati alla vendita ed effettivamente venduti.

10.2 La condotta tipica degli ipotetici reati – prosegue la difesa delle appellanti - sarebbe stata realizzata non dal *management* del gruppo Volkswagen ma dai singoli rivenditori dei veicoli. Per il *management* di VW GI manca anche la prova di una condotta dolosa perché non è dimostrabile che gli amministratori o altri dirigenti della società italiana del gruppo Volkswagen fossero a conoscenza dell'installazione del *defeat device* su alcune motorizzazioni *diesel*. Lo conferma l'archiviazione disposta all'esito dei procedimenti avviata nei loro confronti.

10.3 È corretto che il concetto di “colpa di organizzazione” richiamato nella sentenza del Tribunale di Venezia sia estraneo all'elemento soggettivo del reato di frode in commercio: si discute di un delitto doloso. Nemmeno il riferimento del giudice alla disciplina del d.lgs. n. 231 del 2001 sulla responsabilità degli enti è pertinente perché il decreto legislativo disciplina la responsabilità degli enti per gli illeciti amministrativi dipendenti da reato. La responsabilità amministrativa dell'ente presuppone un fatto costituente reato. Di certo del delitto non può essere ritenuto responsabile il singolo rivenditore perché non è dimostrabile l'elemento soggettivo del reato.

10.4 Il giudice civile non è però chiamato ad accertare la sussistenza di tutti gli elementi che rendono concretamente irrogabile una sanzione penale. Anche discettare della distinzione fra truffa contrattuale e frode in



commercio (cf. Cass. pen., sez. 3, sent. n. 40271 del 2015) non è rilevante. Il giudice civile è chiamato ad accertare se da un fatto astrattamente riconducibile a un reato sia derivato, quanto al profilo del danno non patrimoniale, una condizione di **sofferenza** o uno **stato di frustrazione** per il danneggiato. Il danno non patrimoniale presenta ovviamente anche altre forme di manifestazione ma si ritiene che siano questi i pregiudizi a cui possa farsi riferimento per un consumatore che abbia acquistato veicoli con un *defeat device*.

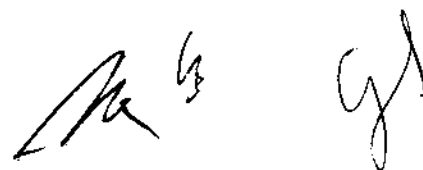
10.5 Anche nel campo della *class action* la giurisprudenza di legittimità ha ribadito, richiamando Cass., s.u., sent. n. 26972 del 2008, che il danno non patrimoniale è risarcibile a condizione *a)* che l'interesse leso abbia rilevanza costituzionale; *b)* che la lesione dell'interesse sia grave, nel senso che l'offesa superi una soglia minima di tollerabilità (in quanto il dovere di solidarietà, di cui all'art. 2 Cost., impone a ciascuno di tollerare le minime intrusioni nella propria sfera personale inevitabilmente scaturenti dalla convivenza); *c)* che il danno non sia futile vale a dire non consista in meri disagi e fastidi: *"spetta al giudice di merito coordinare, l'indagine condotta sulla serietà e la gravità dell'offesa inferta all'interesse costituzionalmente protetto, con le esigenze proprie dell'azione di classe disegnata dal legislatore italiano, con particolare riguardo alla necessità che le situazioni soggettive lese e i diritti concretamente pregiudicati (di necessaria rilevanza costituzionale) siano caratterizzati (non solo dalla gravità e serietà della relativa lesione, bensì anche) dall'essenziale requisito della relativa omogeneità (ex art. 140-bis cit.), inteso, quest'ultimo, come il tratto proprio di pretese individuali che, vantate da un insieme di consumatori o di utenti, siano accomunate da caratteristiche tali da giustificarne un apprezzamento 'seriale' e una gestione processuale congiunta ... [l']azione di classe rimane pur sempre compatibile con la rivendicazione della tutela risarcitoria dei danni non patrimoniali là dove di questi ultimi siano tuttavia posti rigo-*



rosamente in risalto i tratti in qualche modo comuni a tutti i membri della classe ...” (Cass., sez. 3, sent. n. 14886 del 2019, in tema di ritardi nel servizio di trasporto).

10.6 Quando più soggetti concorrono nell'illecito penale, non è necessario che tutti realizzino la condotta tipica descritta dalla norma incriminatrice di parte speciale. Non è nemmeno richiesto che tutti siano consapevoli di partecipare alla commissione di un reato. I *manager* che hanno commissionato e i tecnici che hanno progettato e installato il *defeat device*, a prescindere dalla loro punibilità in Italia, hanno posto in essere una *conditio sine qua non* affinché potesse essere consegnato all'acquirente dei veicoli una cosa con qualità diversa da quella pattuita e cioè veicoli con emissioni inquinanti non corrispondenti (superiori) alla classe di omologazione Euro 5. Il fatto che si siano serviti di concessionari inconsapevoli delle effettive caratteristiche del prodotto venduto non è dirimente.

10.7 La condotta è anche dolosa perché *manager*, progettatori e installatori erano necessariamente a conoscenza che i veicoli con quelle motorizzazioni fossero destinati al mercato: hanno consapevolmente reso possibile e voluto la vendita di prodotti con qualità diverse da quelle promesse a seguito dell'omologazione Euro 5. Gli autori dell'illecito, a prescindere dalla questione della loro identificazione, sono dipendenti o ausiliari di VW AG e pertanto della loro condotta risponde civilmente, ai sensi dell'art. 2049 cc, la società. Sono irrilevanti le archiviazioni dei procedimenti penali per mancanza dell'elemento soggettivo del reato richiamate dalla difesa di VW perché la responsabilità penale è personale e in quei procedimenti il dolo doveva essere accertato con riferimento alle singole persone fisiche sottoposte ad indagini. La difesa di VW non considera che le archiviazioni, che peraltro non possono vincolare il giudice civile, sono avvenute per carenza dell'elemento soggettivo e non dell'elemento oggettivo del delitto. La re-

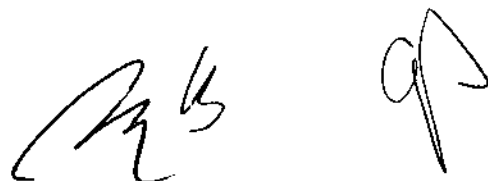


sponsabilità civile del datore di lavoro ex art. 2049 cc, per il fatto illecito commesso dal dipendente, sussiste invece anche quando manchi l'identificazione dell'autore materiale dell'illecito, purché sia comunque certo che questo sia da attribuirsi a un incaricato o preposto e si estende tanto al danno patrimoniale quanto al danno non patrimoniale (cf. Cass., sez. 3, ord. n. 10445 del 2019, Cass., sez. 6-2, ord. n. 29260 del 2011 e Cass., sez. 3, sent. n. 1135 del 1999). La rigorosa responsabilità prevista dall'art. 2049 cc si giustifica con la circostanza che l'imprenditore è il soggetto meglio di altri in grado di valutare i rischi della sua attività e meglio di altri in grado di prevederli.

10.8 L'assenza di dolo riferibile ad amministratori e *manager* di VW GI non esclude la responsabilità civile della società con sede in Italia poiché è pur sempre ravvisabile, per quanto spiegato a proposito della condotta illecita, un comportamento colposo rilevante ai sensi dell'art. 2043 cc. Non sono applicabili le regole proprie della responsabilità penale secondo, cui non è ammissibile un concorso colposo nel reato doloso, dato che il legislatore ha disciplinato la sola cooperazione colposa nel delitto con l'art. 113 cp. Non si tratta d'irrogare una pena al colpevole di un reato ma di risarcire un danneggiato: *rectius* decine di migliaia di danneggiati. L'attenzione va focalizzata non sulla norma incriminatrice, che deve essere espressamente prevista ai fini di accertare la responsabilità penale, ma sul danno ingiusto.

10.9 A proposito delle liti bagatellari la giurisprudenza di legittimità (Cass., s.u., sent. n. 26972 del 2008) ha affermato:

- che non sono meritevoli di tutela risarcitoria i pregiudizi consistenti in disagi, fastidi, disappunti, ansie e ogni altro tipo d'insoddisfazioni concernenti gli aspetti più disparati della vita quotidiana che ciascuno conduce nel contesto sociale;



- che la gravità dell'offesa costituisce requisito ulteriore per l'ammissione al risarcimento perché il diritto deve essere inciso oltre una certa soglia minima cagionando un pregiudizio serio.

10.10 Non si è in presenza di un danno bagatellare, vale dire quel danno consequenziale futile o irrisorio ovvero, pur oggettivamente serio, tuttavia insignificante per il livello raggiunto. **Il solo fatto che si discuta di una condotta illecita che assume anche rilevanza penale esclude che debbano essere presi in considerazione altri parametri selettivi.** È il legislatore ad assicurare con l'art. 185 cp la risarcibilità anche del danno non patrimoniale.

La lesione dell'interesse è comunque grave perché è stata pregiudicata la libertà di autodeterminazione dei clienti del gruppo Volkswagen con una condotta di frode. Sono stati lesi diritti dei consumatori che il legislatore definisce fondamentali nell'art. 2 cod. cons. Convinti di acquistare un veicolo in regola con le emissioni inquinanti consentite dall'omologazione Euro 5, i consumatori acquistavano un veicolo che poteva non rispettare i limiti prescritti.

Il danno non è nemmeno futile. Posto che anche questo requisito deve essere accertato dal giudice, secondo il parametro costituito dalla coscienza sociale in un determinato momento storico, un consumatore potrà, a seconda dei casi, essere maggiormente interessato al costo del veicolo o alla tutela dell'ambiente ma in entrambi i casi, a fronte di una frode, è meritevole di tutela la frustrazione e la sofferenza derivante dall'acquisita consapevolezza che la sua libertà di scelta è stata pregiudicata. Non è giustificabile alcuna forma di tolleranza. È presumibile che nessun consumatore, a prescindere dalle sue convinzioni rispetto al tema della tutela dell'ambiente, rimanga indifferente al rapporto classe di omologazione – prezzo e al fatto che la casa costruttrice, mentre ricorreva a *green claim*, contemporaneamente, tramite



un dispositivo illecito, nascondeva informazioni sulle emissioni inquinanti dei propri prodotti.

10.11 Non può essere ignorato un importante dato di fatto. L'**accordo stragiudiziale raggiunto nella Repubblica Federale di Germania**, con cui sono stati riconosciuti indennizzi rapportati al valore dei veicoli, non inferiori a 600 milioni di euro, **non è logicamente spiegabile partendo dal presupposto di un comportamento inoffensivo della casa automobilistica rispetto al singolo consumatore**. Così come è inverosimile che il *defeat device* non condizionasse il livello di emissioni nocive di NO_x, non è parimenti verosimile che VW AG abbia accettato una transazione comportante un ingente impegno economico a fronte d'inesistenti pregiudizi per gli acquirenti. Né può essere dimenticato che oramai è definitivo un provvedimento della Procura tedesca di *Braunschweig* che determina in 995 milioni di euro il vantaggio economico della casa automobilistica. Non è credibile che questo vantaggio economico sia stato conseguito solo a danno dell'intera collettività, per il minor controllo delle emissioni inquinanti, e non anche di ciascun consumatore.

10.12 La complessa **questione del *quantum*** del danno non patrimoniale va risolta tenendo conto dei limiti del devoluto, in assenza di un appello incidentale di Altroconsumo sulla liquidazione del danno. Il Tribunale ha riconosciuto la somma di € 3.000,00 a titolo di danno patrimoniale e quella di € 300,00 a titolo di danno non patrimoniale. Sul punto non vi è un appello incidentale perché Altroconsumo si è limitato a richiedere, in via subordinata, nelle conclusioni della comparsa di costituzione e risposta 7 giugno 2022 nel procedimento n. 217/2022 RG: “... *nella denegata ipotesi di accoglimento dei motivi di appello nono, decimo e tredicesimo sulla liquidazione equitativa del danno patrimoniale e non patrimoniale, rideterminare i miei equitativi di risarcimento del danno dovuto alle preponenti e gli altri mem-*



bri della classe nella misura che sarà ritenuta di giustizia ex art. 1226 cc”.

Si tratta di una formula di stile non sufficiente per integrare un ammissibile, ai sensi dell'art. 342 cpc, motivo di appello incidentale mancando l'indicazione delle censure alla decisione di decisione di primo grado. Le articolate conclusioni dell'atto di appello di Altroconsumo nel procedimento riunito n. 272/2022 RG riguardano unicamente le adesioni dei consumatori. Non è consentita una riqualificazione d'ufficio del danno patrimoniale in danno non patrimoniale perché sono danni di natura di diversa, riguardando il primo il patrimonio e il secondo interessi non suscettibili di valutazione economica. Il riferimento al principio di onnicomprensività della liquidazione del danno non patrimoniale alla persona (vd. Cass., sez. 3, sent. n. 4078 del 2014 e Cass., sez. 6-3, ord. n. 28492 del 2017), al fine di consentire al giudice una valutazione sulla complessiva congruità del risarcimento e compiere un riequilibrio fra le diverse voci di danno, può operare nel campo del danno non patrimoniale. Il divieto di *reformatio in peius* (vizio di ultrapetizione) costituisce conseguenza delle norme, dettate dagli artt. 329 e 342 cpc, in tema di effetto devolutivo dell'impugnazione di merito e di acquiescenza, che presiedono alla formazione del *thema decidendum* in appello. Mancando un appello incidentale, al giudice dell'impugnazione resta da chiedersi se il danno non patrimoniale di € 300,00 sia sovrastimato. Il tema del *quantum* del danno di diritto sostanziale trova un non superabile limite in una questione processuale.

10.13 Si condivide l'argomento difensivo secondo cui le Tabelle del Tribunale di Venezia sul danno non patrimoniale non possano rappresentare un parametro di riferimento perché presuppongono un danno biologico alla persona, non ravvisabile nel caso in esame. Non potrebbe esserlo nemmeno la Tabella orientativa dell'Osservatorio del Tribunale di Milano sulla violazione del diritto all'autodeterminazione perché è stata elaborata con riferimento alla violazione del consenso informato del paziente in ambito sanitario.



rio. Non è peraltro indispensabile una Tabella per la liquidazione del danno non patrimoniale.

10.14 Nell'ambito di una valutazione necessariamente equitativa, ai sensi dell'art. 1226 cc, i **parametri valorizzabili per quantificare in termini monetari il danno non patrimoniale** sono:

- la **gravità della condotta fraudolenta** di cui il singolo consumatore è rimasto vittima. Non si discute di un errore tecnico ma della consapevole scelta di avvalersi di un impianto di manipolazione vietato per impedire la corretta misurazione delle emissioni di gas inquinanti. Secondo dati di provenienza VW forniti all'AGCM, solo in Italia i veicoli coinvolti dalla campagna di richiamo, venduti dal 2009 al settembre 2015, sono stati oltre 700.000 (vd. doc. 26 Altroconsumo), per un valore di vendite compreso fra 10 e 20 miliardi di euro. La Commissione d'inchiesta istituita dal Ministero Federale dei Trasporti e delle Infrastrutture digitali tedesco (vd. doc. 46 Altroconsumo) indica in 8,5 milioni di veicoli *diesel* coinvolti nell'Unione Europea. Nella sentenza di primo grado, con il richiamo a un articolo di giornale (vd. doc. 52 attoreo: *la Repubblica* 30 settembre 2019, "*Dieselpgate, in 469 mila contro la Volkswagen. Via alla maxi-class action*"), si ricorda che l'amministratore delegato di VW AG Herbert Diess aveva riconosciuto durante una trasmissione televisiva che "*ciò che abbiamo fatto è una truffa*". Esploso lo scandalo, secondo i comunicati di VW GI sulla "*tematica NO_x*", le soluzioni "*meno impattanti possibili*" per la clientela consistevano in un aggiornamento del *software* e, per alcuni veicoli, nell'installazione di uno stabilizzatore di flusso. Quei comunicati non menzionavano la presenza nei motori di un dispositivo vietato da un regolamento unionale. La casa automobilistica tedesca ha rinunciato a impugnare un provvedimento che indica in 995 milioni di euro il vantaggio economico conseguito. I dati *macro* appena ricordati hanno un riflesso anche sulla posizione del consumatore considerato come singolo. Il senso di rabbia, frustrazione, impotenza e soffe-



renza che si prova di fronte a un torto aumenta se la condotta pregiudizievole è fraudolenta e ancor più se s'inserisce in un complesso meccanismo che consente al responsabile dell'illecito di trarre un ingentissimo lucro;

- lo **squilibrio della posizione delle parti**. Negli anni 2015-2016 il gruppo Volkswagen e il gruppo Toyota si contendevano il primato mondiale per volumi di vendita. Si è in presenza di colosso dell'industria automobilistica. Il divario di conoscenze con il consumatore medio è incommensurabile. Il consumatore non può che fare affidamento sulla classe di omologazione dando per certo che i requisiti della classe siano rispettati. Non ha rilevanza che non siano rinvenibili disposizioni che obblighino il costruttore a divulgare i dati inerenti alle emissioni di NO_x prodotte perché il costruttore deve rispettare i limiti di emissioni inquinanti previste dalla classe di appartenenza del veicolo e detti limiti riguardano anche gli ossidi di azoto. L'installazione del *defeat device* costituisce una violazione della fiducia che il consumatore pone sull'omologazione. Nessun consumatore porrebbe in discussione la qualità del bene desumibile dall'omologazione, tanto più se proviene da una delle più importanti case automobilistiche esistenti;

- il fatto che le informazioni nascoste attenessero alle emissioni inquinanti e quindi a parametri che finiscono per interferire con beni a cui la Costituzione riconosce primaria importanza quali, l'**ambiente** e la **salute**. Nel settimo *considerando* del regolamento (CE) n. 715/2007 le norme sulle emissioni e il miglioramento della qualità dell'aria vengono esplicitamente collegate – semmai qualcuno potesse dubitarne - alla riduzione dei costi sanitari e di aumento della speranza di vita. Non è dunque affatto irrilevante, come sembra far intendere VW, fornire informazioni non corrispondenti al vero sulle emissioni di NO_x di un veicolo. Sostenere che gli utenti sarebbero interessati a conoscere solo le emissioni di CO₂ perché indicatore del livello dei consumatori di carburante (vd. atto di appello, p. 30) è in palese contraddizione con i *green claim* del gruppo Volkswagen. Si attribuisce al con-



sumatore l'unico egoistico intento di risparmiare sui consumi rinnegando le scelte pubblicitarie compiute dall'impresa;

- **l'irrilevanza della campagna di richiamo dei veicoli**, che ha posto rimedio al pregiudizio patrimoniale e non anche a quello non patrimoniale sia perché è solo rispetto al primo che è concepibile una riparazione attraverso misure correttive sui motori sia perché rispetto al consumatore la campagna è stata presentata (cf. doc. 64E VW) come un "aggiornamento" del *software* (eventualmente accompagnata dall'installazione di uno stabilizzatore di flusso). Non è stato riconosciuto che era stato installato un dispositivo illecito e tanto meno un dispositivo idoneo a falsare i *test* sulle emissioni di gas inquinanti. Il fatto che il veicolo sia risultato conforme a seguito della rimozione dell'originario sistema EGR ha inciso esclusivamente su una delle manifestazioni del danno-conseguenza.

10.15 La conclusione è che la **modesta somma di € 300,00** non costituisce certo una forma di *overcompensation*. Non può non ricordarsi che l'autorità giudiziaria spagnola ha stimato il danno non patrimoniale in € 1.500,00. Il risarcimento riconosciuto è con tutta probabilità non integrale ma su di esso, in assenza di una impugnazione incidentale, per i limiti del devoluto, non è consentito intervenire in via correttiva. Né si può ritenere che l'ordinamento non assicuri in astratto un risarcimento adeguato (Corte di Giustizia UE 21 marzo 2023 nella causa C-100/21) perché manca la prova del danno patrimoniale e la quantificazione del danno non patrimoniale non dipende da limiti alla sua quantificazione posti dalla legge italiana ma dalle concrete modalità di svolgimento della vicenda processuale.

11. È noto il **precedente di legittimità**, costituito da Cass., sez. 3, ord. n. 28307 del 2021, **relativo all'azione intentata da un singolo proprietario di un veicolo**, su cui era stato installato un impianto di manipolazione, contro VW GI. Nel precedente si afferma che mancava la prova di tutti gli ele-



menti costitutivi previsti dall'art. 2043 cc. Deve osservarsi che nel presente processo è emerso che, con l'omologazione Euro 5, non si forniva agli acquirenti un'informazione semplicemente "inesatta" ma un'informazione idonea a ingannare i consumatori sul rispetto dei limiti previsti per le emissioni inquinanti. L'informazione era idonea a condizionare l'omologazione perché diversamente il KBA si sarebbe limitato a impartire l'ordine di rimuovere il *defeat device* e non avrebbe imposto di adottare misure adeguate a ripristinare la conformità degli impianti. La necessità di adottare misure concrete per tutti i motori interessati è confermata addirittura da un comunicato stampa Volkswagen, dove si legge: "*dopo che saranno attuate le misure i veicoli saranno [sapranno] soddisfare le norme sulle emissioni debitamente applicabili*" (comunicato 16.12.2016, doc. 9 VW). Sia un'informazione "inesatta" che una pratica commerciale ingannevole possono trarre in errore il consumatore ma può presumersi, perché rientra nel *quid plerumque accidit*, che le conseguenze sul piano soggettivo per l'utilizzatore del bene non siano equivalenti. **Il consumatore che riceve informazioni ingannevoli prova sdegno quando acquista consapevolezza dell'inganno.** Che in centinaia di migliaia di casi, solo considerando il mercato italiano, il consumatore non abbia reagito e abbia rinunciato ad avvalersi della tutela giurisdizionale, anche perché il pregiudizio patrimoniale è difficilmente dimostrabile, è un fenomeno perfettamente noto agli studiosi degli *small claim*.

6. L'appello di VW sulle adesioni.

I motivi dell'appello VW dal quattordicesimo al diciannovesimo riguardano le adesioni ammesse.

1.1. Il motivo quattordicesimo (pagg. 165s.) è di carattere generale, poiché contesta l'ammissibilità di tutte le adesioni nessuna esclusa, lamen-



tando la *“mancanza di certezza sull'attribuibilità delle sottoscrizioni dei moduli di adesione agli apparenti aderenti”*.

1.2. Secondo la tesi d'appello, il Tribunale avrebbe sbagliato nel valutare l'eccezione di VW, confondendo o forse sovrapponendo due situazioni ben diverse: da un lato il modo stabilito nell'ordinanza di ammissibilità per trasmettere alla cancelleria l'adesione all'iniziativa giudiziaria e, dall'altro, la prova che il singolo aderente ha effettivamente firmato il modulo. VW ribadisce che per tutte le adesioni mancano completamente *“...elementi che consentano di stabilire con certezza che le sottoscrizioni che appaiono in calce ai moduli di adesione siano state effettivamente apposte dagli apparenti sottoscrittori e dunque che le adesioni siano a essi attribuibili...non contengono elementi che consentano di stabilire con certezza che le sottoscrizioni che appaiono in calce ai moduli di adesione siano state effettivamente apposte dagli apparenti sottoscrittori e dunque che le adesioni siano a essi attribuibili...”* (p. 169).

1.3. Il problema appare posto in maniera impropria: è certo che le modalità per inviare l'atto di adesione indicate dall'art. 140-bis cod. cons. non sono dirette (né sono idonee) ad assicurare l'identificabilità certa dell'aderente: la posta ordinaria, il fax e la PEC sono mezzi per trasmettere il messaggio, e non attengono alla fase di formazione dell'atto, sicché non valgono a identificare con certezza il sottoscrittore.

1.4. Tuttavia, il Tribunale ha affrontato e risolto la questione richiamando la Cass. sez. I sent. n. 12997 del 15.5.2019, secondo cui *“nelle azioni di classe, introdotte a norma dell'art. 140-bis del d. lgs. n. 206 del 2005 (cod. cons), i consumatori e gli utenti possono aderire all'azione comune anche tramite fax e posta elettronica, senza l'osservanza di particolari formalità, con la conseguenza che la sottoscrizione degli aderenti non deve essere au-*



tenticata con le modalità, e a cura dei soggetti, di cui al DPR n. 445 del 2000”.

1.5. VW ha censurato sia la Corte di Cassazione per la citata sentenza, sia il Tribunale per la sua (vd. appello p. 174s), responsabile quest’ultimo di aver “...acriticamente abbracciato senza neppure provare a valutare se le conclusioni ivi formulate dalla Suprema Corte fossero condivisibili ovvero meritassero un ripensamento (anche, eventualmente, rimettendo la questione alla Corte Costituzionale sotto il profilo della compatibilità dell’art. 140-bis, 3° comma del codice del consumo”.

1.6. In realtà la Corte Suprema, nell’affrontare il problema dei mezzi per trasmettere l’adesione, ha finito per trattare un profilo ben più importante, delineando la reale natura dell’azione di classe, che è diversa da una comune azione di cognizione ordinaria: afferma infatti che per aderire non sono necessarie particolari formalità, e in motivazione precisa che l’iniziativa è ispirata al principio di una estrema deformalizzazione della procedura; che inoltre, in base alla normativa vigente per aderire sono più che sufficienti la mail, il fax o la PEC; specifica che la PEC è cosa diversa dalla firma digitale, nel senso che la posta elettronica certificata è il sistema che consente di inviare e mail “conferendo valore legale agli allegati e ai messaggi” (l’inciso è di fondamentale rilevanza), mentre la firma digitale è un mezzo elettronico con cui a un documento pure elettronico si appone la firma che “sostituisce con valore legale la firma autografa”. Conclude la SC osservando che, se il legislatore nella *class action* ha inteso richiedere solo la posta elettronica certificata o il fax quali modalità per spedire l’adesione sostitutive del deposito in cancelleria, e non anche la firma digitale, è perché non riteneva essenziale prescrivere, ai fini della validità dell’adesione, l’autenticità della firma.



1.7. Tutto questo ben si comprende considerando che, allo scopo di favorire l'adesione di una vasta collettività di soggetti, conta non tanto verificare l'effettivo autore della firma sul modulo, quanto il fatto che la documentazione sia pervenuta con i mezzi stabiliti nell'ordinanza di ammissibilità dal giudice entro il termine perentorio – restando solo da effettuare il controllo successivo (che dovrebbe essere quasi automatico se l'intera procedura si svolge con modalità moderne, sfruttando l'informatica) che associ al singolo anche apparente firmatario l'acquisto dell'autoveicolo con il dispositivo installato dal produttore che altera i risultati delle emissioni della combustione termica.

1.8. Del resto, gli argomenti spesi da VW si dimostrano deboli, poiché sono sviluppati avendo in mente una controparte rappresentata dalla singola persona fisica, tant'è vero che il ragionamento è spinto sino al punto di riproporre in questo grado il formale disconoscimento indiscriminato di tutte le sottoscrizioni apposte sui moduli. In appello p. 194 si contesta al Tribunale di non essersi “...*pronunciato sull'istanza di disconoscimento di tutti gli atti di adesione formulata da VW AG e VGI ai sensi e per gli effetti degli artt. 2702, 2714, 2715 e 2719 cc*”, cosa chiaramente inconcepibile, quando vi sono 78.000 persone fisiche che hanno aderito: in questo caso, il dato oggettivo più immediato non può essere altro che l'autovettura VW (o di altra marca collegata: Audi, Seat e Škoda) associata a un certo soggetto.

1.9. A questo punto, va richiamata l'**ordinanza resa dal Tribunale di Venezia il 25.5.2017**, che è un provvedimento di natura strumentale, avverso il quale non è previsto ricorso per Cassazione, ed è quindi destinato a essere sostituito dalla sentenza di merito – cf. Cass. sez. 3, sent. n. 16894 del 10.8.2016 per l'ipotesi analoga dei provvedimenti cautelari, strumentali e provvisori, destinati a essere assorbiti dalla sentenza di merito e per tale ra-



gione non ricorribili per cassazione in via autonoma. Secondo l'ordinanza di ammissibilità, entro il 2.10.2017 l'adesione poteva avvenire:

- 1) anche a mezzo di Altroconsumo;
- 2) presso la cancelleria del Tribunale di Venezia; oppure
- 3) a mezzo fax 041/2402337; infine
- 4) all'indirizzo PEC classaction.tribunale.venezia@giustiziacert.it, in ogni caso utilizzando il modulo allegato all'ordinanza sub B).

Altroconsumo aveva poi termine fino al 2.11.2017 per depositare adesioni e allegati alla stessa pervenuti. È evidente che con tale ampio ventaglio di possibilità, il Tribunale ha inteso favorire al massimo l'adesione, che poteva pertanto essere fatta di persona oppure tramite l'associazione di consumatori, presentandosi direttamente "*presso la cancelleria*", o mandando una raccomandata, utilizzando il fax o la PEC.

1.10. Quanto agli allegati, sempre la citata ordinanza li elenca in questi termini:

- 1) certificato di proprietà;
- 2) carta di circolazione con attestazione delle revisioni;
- 3) lettera di richiamo di VW.

Secondo parte appellante, i documenti dovevano essere depositati tutti nel termine assegnato, e il rilievo è teoricamente corretto, poiché l'ordinanza non prevede la possibilità di un loro deposito alternativo. Tuttavia, la questione deve essere valutata *cum grano salis*: se infatti VW ha spedito la lettera di richiamo (doc. 3) per eseguire l'intervento *service* e rimuovere il dispositivo ingannevole (*defeat device*) come le è stato imposto dalla motorizzazione civile tedesca, questo è un elemento più che sufficiente per ritenere completa l'adesione del soggetto che l'ha ricevuta, poiché in tal modo è la stessa parte contro-interessata a fornire tutti gli elementi necessari alla corretta identificazione.



1.11. A tal proposito, è dimostrato che è stata spedita la **lettera di richiamo** agli intestatari degli autoveicoli per invitarli a effettuare l'intervento *service*: VW ha prodotto essa stessa un documento denominato all. DD, il quale in 980 pagine contiene l'elenco di tutti i soggetti che hanno ricevuto la lettera e sistemato la macchina: sono stati indicati per nome, cognome e numero di targa dell'autovettura associato a ciascuno di essi e sul frontespizio della lista VW precisa che *"...l'autoveicolo associato all'adesione è stato sottoposto all'intervento di service da parte dell'aderente"*: si tratta di 46.998 posizioni ed è significativo che riferite a tutti questi casi in una sola riga siano state impiegate le parole *"adesione"* e *"aderenti"*.

1.12. Nell'impostazione dell'appello, l'allegato DD doveva servire esclusivamente a dimostrare che per questi soggetti non si può configurare alcun tipo di danno, nel senso che *"...anche quando (per assurdo) si volesse ritenere che i consumatori abbiano effettivamente patito un danno da maggior esborso sostenuto all'acquisto degli autoveicoli, tale pregiudizio sarebbe stato ristorato integralmente attraverso l'intervento service e conseguentemente ogni eventuale obbligazione risarcitoria sarebbe estinta ex artt. 2055, 1292 cc, ovvero nessun risarcimento sarebbe dovuto ex art. 1227, 2° comma cc"* (p. 6 e altrove).

1.13. Questa conclusione può valere per il danno patrimoniale (come appare evidente dall'inciso appena riportato relativo al *"maggiore esborso"* da parte del cliente), non certo, per quanto già spiegato, per il danno non patrimoniale. La lista però riconosce che vi sono state installazione e rimozione del *defeat device* non consentito, ed elenca i 46.998 aderenti, per i quali non è neppure necessario verificare se il termine del 2.10.2017 sia stato rispettato, poiché nell'atto di appello questo profilo non è stato trattato con riferimento a coloro che hanno effettuato il *service*.



1.14. Infatti, VW affronta il problema del **mancato rispetto del termine perentorio del 2.10.2017** in una diversa direzione, nei motivi n. 15 (che riguarda le adesioni trasmesse ad Altroconsumo nella parte in cui non v'è certezza sulla data di ricevimento) e nel n. 17 (adesioni pervenute via PEC prive di data di ricevimento), ma non specifica mai nulla in relazione all'eventuale mancato rispetto del termine (2.10.2017) da parte di qualcuno dei 46.998 aderenti sopra richiamati: pertanto l'intervento *service*, se vale a escludere l'esistenza di un danno patrimoniale, non esclude anche quello morale.

2. Per i casi ulteriori rispetto ai 46.998 dell'all. DD, vanno esaminati i motivi da 15 a 19, i quali svolgono una singola censura per ciascun gruppo di adesioni: in proposito vanno fatte due osservazioni di carattere preliminare.

3. La prima riguarda la verifica svolta da VW sulle **adesioni controllate dagli ausiliari** del Tribunale, nominati ai sensi dell'art. 68 cpc: lamenta parte appellante che il Tribunale ha imposto termini irragionevolmente compressi, visto che per la mera attività di scansione e indicizzazione delle adesioni, qualificate come "*attività meramente esecutive che non richiedevano alcun esame di merito*", gli ausiliari hanno avuto a disposizione diciotto mesi (non è detto se li hanno impiegati tutti in quell'unica attività), mentre VW ha avuto solo cinque mesi, pur avendone chiesti otto (vd. p. 235 nota). Aggiunge l'appellante che la verifica è stata fatta comunque, ma soltanto *ex post*, sicché deve ampliare la censura lamentando anche di non aver potuto operare nel contraddittorio tecnico con gli incaricati del Tribunale, i quali fra l'altro vengono considerati come dei consulenti tecnici d'ufficio (vd. appello p. 227), quando in realtà non è stata ammessa una CTU, né vi erano i presupposti per ammetterla.



3.1. In realtà, se è vero che i due ausiliari p.i. Mauro Carnevali e dott. Andrea Corcione (vd. Trib. Venezia, ord. 4.3.2020), hanno impiegato diciotto mesi per svolgere questa attività materiale, va considerato che VW ha incaricato Deloitte, che è ritenuta una delle più importanti società del settore esistenti al mondo. Inoltre, la stessa parte appellante riconosce che si è trattato un'attività meramente materiale, e che è stato concesso il termine per effettuare il controllo; d'altro canto, non vi sono elementi per concludere che fossero necessari diciotto mesi anche a beneficio della parte, quando quest'ultima ne aveva chiesti soltanto otto, sicché la diversità nei due termini concessi agli ausiliari e alla parte non appare di per sé significativa; soprattutto, non appare dirimente quando si passa a valutare la sostanza dei motivi svolti, che quasi sempre contestano il riordino dei documenti in maniera non specifica, il più delle volte affidandosi a rilievi generali per la singola categoria di eccezioni. Ne deriva che non si configura una compressione della difesa tecnica.

3.2. Seconda osservazione: è stata prodotta la **nota tecnica del 30.9.2019** (doc. 45, vd. appello p. 201), nella quale la società di consulenza **Deloitte** incaricata da VW dichiara di aver esaminato tutti i 78.434 casi controversi: anche per questa via, si deve rilevare che la parte ha avuto la più ampia possibilità di effettuare tutte le verifiche ritenute necessarie, non avendo neppure allegato di aver incontrato limiti nell'accesso agli atti del fascicolo, e pertanto si può concludere che tutte le censure riguardanti la violazione della difesa tecnica siano smentite proprio dalla nota in esame.

3.3. Deloitte da p. 17 a p. 44 della nota tecnica elenca separatamente tutte le eccezioni rilevate all'esito del controllo materiale effettuato; indica le eccezioni per rubrica e numero complessivo: ci si aspetterebbe di trovare piena corrispondenza fra i numeri delle eccezioni riportate da Deloitte nella nota e quelli riportati nell'atto di appello, ma i numeri di Deloitte non sem-



pre sembrano trovare riscontro in quelli delle corrispondenti eccezioni elencate nell'atto di appello – ovviamente si deve parlare dell'atto d'appello, anche se la tecnica redazionale impiegata da VW è quella di operare un continuo rinvio a liste contenute negli allegati, ma è chiaro che per regola l'atto di appello deve essere sufficientemente specifico e coerente: p. es. Deloitte rileva 1.988 fascicoli col nome dell'aderente che non compare sulla carta di circolazione, e 5.458 con modulo di adesione illeggibile: la ricerca per parola (*rectius* numero) testuale sull'atto d'appello in PDF non dà questi due numeri per le due eccezioni, sicché per questa via va evidenziato che nonostante l'incessante rinvio dell'atto alla relazione tecnica e agli allegati, non sempre vi è congruenza fra i dati esposti nei due atti, non consentendo così concreta una verifica delle doglianze.

4. Passando ai singoli motivi, il **quindicesimo** (pagg. 198s.) tratta le **adesioni trasmesse ad Altroconsumo senza prova della data di ricevimento** (sono 2.337, vd. appello p. 206): nella sostanza, VW svolge, talora sovrapponendole, tre distinte eccezioni relative alle adesioni raccolte da Altroconsumo, ovvero:

1) la **manca** **za di una data certa** che attesti che i moduli con l'allegato siano stati inviati all'associazione e da questa ricevuti entro il 2.10.2017 (p. 198s); e poi

2) il fatto che Altroconsumo **non ha depositato** in giudizio **gli originali** dei moduli, mentre le **copie** prodotte **non sono conformi** agli originali (p. 201), eccezione che presumibilmente va intesa in relazione al documento cartaceo;

3) la **manca** **za di conformità informatica** fra le copie dei messaggi PEC e fax che Altroconsumo afferma di aver ricevuto e i documenti informatici di origine.

Lamenta omessa pronuncia, oppure omessa motivazione.



4.1. Con la prima eccezione VW sostiene ancora una volta che i documenti depositati da Altroconsumo il 30.10.2017 sono privi di data certa ai sensi dell'articolo 2704 cc; l'eccezione si fonda sul rilievo che l'associazione di consumatori non ha alcun potere certificativo rispetto alla data in cui ha ricevuto le adesioni, ragion per cui Altroconsumo avrebbe dovuto preoccuparsi di assicurare che la *"...data in cui tali adesioni le sono pervenute risultasse in maniera certa i sensi dell'articolo 2704 cc non essendo diversamente opponibile a Volkswagen"* (p. 201).

4.2. Con la seconda eccezione lamenta il **mancato deposito** in giudizio **degli originali** degli atti di adesione ricevuti da Altroconsumo a mezzo PEC e fax; aggiunge che le **copie depositate non sono conformi** agli originali che invece Altroconsumo avrebbe dovuto depositare quantomeno in copia autentica, *"non essendo sufficiente il deposito di mere copie libere"*; e si spinge sino al punto di censurare gli ausiliari del Tribunale responsabili a suo dire di non aver verificato se la data potesse considerarsi certa ai sensi del codice civile, concludendo che costoro hanno considerato tempestive adesioni tardive.

4.3. Delineata in questi termini la portata del motivo, sarebbe qui sufficiente ribadire che la formalità della data certa di ricevimento ai sensi dell'art. 2704 cc non ha alcuna rilevanza per quanto stabilito dalla Cass. 12997/2019 citata, sicché non possono essere condivisi tutti i rilievi svolti nei confronti di Altroconsumo, degli ausiliari, e del Tribunale nella prospettiva dell'articolo 2704 cc.

4.4. Tuttavia, sempre all'interno della medesima censura VW divaga su singoli profili di regolarità e irregolarità relativamente ai messaggi pervenuti via PEC, al rapporto del fax digitale di Altroconsumo, e al timbro datario apposto dall'associazione dei consumatori (p. 205). Il motivo non elenca le singole posizioni contestate, ma alle pagg. 200s. fa soltanto riferimento in



modo generico a un deposito effettuato in cancelleria da Altroconsumo in data 30.7.2020 riguardante 31 buste ricevute per posta ordinaria, nonché un *hard disk* contenente un *file* con l'elenco di adesioni ricevute a mezzo PEC, fax e posta ordinaria. Comunque, come per altre osservazioni sulla data dei messaggi pervenuti con PEC e fax si rinvia al motivo n. 17 dove si trovano ripetuti gli stessi rilievi dell'appellante.

4.5. La seconda eccezione è pure infondata, poiché VW ammette che sono state prodotte le copie dei moduli, e si limita ad affermare che “...*non è sufficiente il mero deposito di copie libere*”, e ancora che i documenti prodotti da Altroconsumo “...*sono radicalmente inidonei ad attestare con certezza, ai sensi dell'art. 2704 cc, che gli atti di adesione da essa raccolti siano stati alla stessa inviati, e dalla stessa ricevuti prima della scadenza del termine perentorio del 2.10.2017*” (p. 204).

4.6. Così dicendo, VW ricade nell'errore fondamentale di impostazione, poiché pretende di trattare la singola adesione come se avesse di fronte una persona fisica a rappresentare la sua controparte con tutti i formalismi della procedura civile, sicché in questo caso si sarebbe dovuto pretendere anche la certificazione cartacea della copia conforme. Al contrario, in questa iniziativa di classe è rilevante individuare l'autovettura (l'oggetto) col dispositivo illegale associata a un soggetto, il quale ha diritto di aderire attraverso una procedura de-formalizzata (vd. Cass. 12997/2019 cit). Fra l'altro ammettendo che le adesioni sono “*atti processuali atipici*” (vd. sempre a p. 201), parte appellante finisce per attribuire la medesima natura “*atipica*” anche al procedimento, senza contare che neppure accenna a un solo caso concreto di difformità fra la fotocopia e l'originale. La verifica dell'enorme attività materiale svolta dagli ausiliari del tribunale è stata fatta da VW per il tramite della società di consulenza Deloitte in modo puntuale e approfondito, ma in 310 pagine di appello sono stati inseriti quattro soli casi *nomina-*



tivi di adesioni controverse, quello di Alladio Nicoletta (p. 172s), Berto Maristella (p. 214), Abati Roberto (p. 229), e Arnone Enrico (p. 241); per quanto riguarda invece le fotocopie delle adesioni, le deduzioni restano generiche e astratte.

4.7. VW affronta poi un profilo completamente differente, esponendo che vi sarebbe una ulteriore difformità (o una conformità non certificata) sul piano informatico:, sostiene infatti che *“...le copie dei files elettronici prodotti da Altroconsumo in data 30.7.2020 non consentono di verificare se le copie dei messaggi PEC e fax che Altroconsumo afferma di aver ricevuto abbiano la medesima sequenza di bit dei documenti informatici di origine, né tantomeno che siano stati oggetto di alcuna alterazione e/o modifica della loro integrità e, pertanto, non sono né gli originali né i duplicati informatici dei messaggi che Altroconsumo afferma di aver ricevuto a mezzo PEC e fax”* (p. 209).

4.8. Tuttavia, non si comprende come l'argomento si colleghi con l'oggetto del motivo, che è la mancanza di data certa ex art. 2704 cc e che a questo punto è necessario ricordare: autentica della sottoscrizione, registrazione, morte o sopravvenuta impossibilità fisica del sottoscrittore, giorno in cui il contenuto della scrittura è riprodotto in atti pubblici, giorno in cui si verifica un altro fatto che stabilisca in modo ugualmente certo l'anteriorità del documento. Nessuna di queste ipotesi è configurabile nel caso in esame.

4.9. Sulla impossibilità di controllare la sequenza delle stringhe informatiche che accompagnano il messaggio di posta elettronica, VW ricorda che l'utilizzo della funzione *hash* con generazione dell'impronta consente di identificare univocamente un *file*, ovvero accertarne ogni eventuale alterazione, anche minima, apportata allo stesso: il confronto del codice *hash* sul documento originale e sulla copia è quindi essenziale al fine di verifica-



re che i documenti coincidano e non presentino alcuna modifica, nemmeno minima. Detto così, si resta sul piano dei rilievi astratti: l'ordinanza di ammissibilità cui occorre aderire anche per evitare appesantimenti eccessivi è chiara nell'indicare i documenti che dovevano essere prodotti dall'aderente, e pertanto pretendere anche il *file* contenente la stringa informatica di accompagnamento appare un adempimento supplementare del tutto superfluo: non solo, ma VW neppure accenna all'ipotesi concreta che vi possa essere una PEC alterata, forse può esserlo, ma francamente appare un caso difficilmente ipotizzabile.

4.10. Si afferma inoltre che nessuno dei *file* elettronici contenuti nel supporto digitale depositato da Altroconsumo presso la cancelleria del Tribunale in data 30.7.2020 riporta i codici *hash* dei documenti informatici originali e delle relative copie depositate da Altroconsumo “...come invece richiesto dall'art. 3, 9° comma, lett. f) del DPCM...” non meglio indicato: dovrebbe trattarsi del DPCM 13.11.2014 che introduce le regole tecniche in materia di formazione, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione e validazione temporale dei documenti informatici, nonché di formazione e conservazione dei documenti informatici delle pubbliche amministrazioni. All'art. 3, 9° comma recita: “*Al documento informatico immodificabile vengono associati i metadati che sono stati generati durante la sua formazione. L'insieme minimo dei metadati, come definiti nell'allegato 5 al presente decreto, è costituito da: a) l'identificativo univoco e persistente; b) il riferimento temporale di cui al 7° comma; c) l'oggetto; d) il soggetto che ha formato il documento; e) l'eventuale destinatario; f) l'impronta del documento informatico*”. Non v'è traccia di una prescrizione che tutti questi dati di natura informatica, e segnatamente l'impronta del documento informatico di cui alla lett. f) debbano essere forniti dalla parte o dall'avvocato che esegue una notifica via PEC o il deposito telematico di un atto; semplicemente se il sistema informatico funziona, sono necessariamente presenti



in quanto elaborati in anticipo, o meglio se esiste una notifica o un deposito telematico è certo che quel sistema ha operato sulla base dell' *"insieme minimo dei metadati"*.

5. Il motivo sedicesimo (pagg. 210s.) contesta la presenza di **errori materiali** nella redazione degli elenchi A e C relativi alle adesioni all'iniziativa di classe ammesse, e sostiene che risultano incluse negli elenchi di adesioni ammesse adesioni che sono state ritenute inammissibili dal Tribunale: in una formulazione involuta alla fine sembra di capire che il Tribunale deve aver incluso e poi escluso 268 adesioni (vd. pagg. 202-7) su un totale di 63.000 (p. 6). Si dilunga poi a esporre nel dettaglio gli errori materiali che possono essere così indicati: 35 adesioni prive di sottoscrizione; 16 relative a macchine acquistate prima del 15.8.2009; 48 relative a macchine acquistate dopo il 26.9.2005; 14 relative a macchine senza motore *diesel* EA189; 86 relative a macchine acquistate all'estero; 7 relative a macchine acquistate da non consumatori; 67 relative a soggetti i cui nomi non corrispondono a quelli riportati sulle carte di circolazione; 31 relative a soggetti i cui nomi non corrispondono a quelli riportati sui certificati di proprietà; 16 relative a soggetti i cui nomi non corrispondono a quelli riportati sulle carte di circolazione e sui certificati di proprietà; 6 relative a *file* che non si sono aperti.

5.1. Tutte queste 268 problematiche di rilevanza numerica modesta rispetto alla portata complessiva dell'azione non possono esservi incluse, ma in realtà le ha già eliminate il Tribunale: infatti ha escluso 1.442 adesioni, perché il modulo era privo di sottoscrizione; 550 relative a veicoli acquistati prima del 15/08/2009; 1.344 relative a veicoli acquistati dopo il 26/09/2015; 356 relative a veicoli non equipaggiati con motori EA 189; 3.450 relative a veicoli acquistati all'estero; 76 relative a veicoli acquistati da non consumatori; 121 depositate dopo il 2.10.2017; 1.000 perché i nominativi degli apparenti firmatari non corrispondono a quelli riportati sulle carte di circola-



zione degli autoveicoli; 987 perché i nominativi degli apparenti firmatari non corrispondono a quelli riportati sui certificati di proprietà; 314 perché i nominativi sui certificati di proprietà non corrispondono a quelli delle carte di circolazione; 29 perché trattasi di aderenti locatari o usufruttuari o titolari di contratto di noleggio; infine 13 PEC e 100 fax perché i file contenuti nell'*hard disk* sono risultati corrotti e non apribili.

5.2. Il Tribunale ha concluso evidenziando che: *“...è 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”* (p. 49). Nonostante questa puntuale statuizione contenuta in sentenza, VW ha trattato la posizione Alladio Nicoletta dedicandovi ben tre pagine di appello (172-174), allo scopo di dimostrare l'errore e il falso nella documentazione, senza neppure accennare al fatto che il Tribunale aveva già risolto la questione in senso favorevole alla parte.

5.3. Resta il fatto che, a fronte della puntuale verifica effettuata dal primo giudice in relazione a tutti i gruppi di adesioni escluse, VW doveva sviluppare il motivo in modo chiaro, senza limitarsi a rinviare il lettore a liste allegate contenenti esclusivamente nome e cognome degli aderenti e numero di targa delle autovetture che a suo giudizio il Tribunale non aveva già eliminato. Infatti, alla p. 215 dell'appello VW effettua sistematici rinvii agli allegati E, F, G, H, I, J, K, L, M, N che non chiariscono nulla: a solo titolo di esempio esaminando l'allegato G che riguarda 48 adesioni relative ad autoveicoli acquistati dopo il 26.9.2015, si può rilevare che si tratta semplicemente di una lista di soggetti individuati per nome e cognome a ciascuno dei quali è associato un numero di targa, ma dalla quale non si ricavano elementi per poter concludere che l'autoveicolo fosse stato acquistato usato successivamente alla data del 26.9.2015. In maniera analoga, l'allegato M



riporta 16 casi in cui il nominativo sulla carta di circolazione del veicolo non corrisponde a quello riportato sul certificato di proprietà, e così via.

5.4. Sempre nel paragrafo relativo agli errori materiali (pagg. 217s), VW lamenta che in 787 casi il Tribunale ha associato ai nominativi degli aderenti veicoli diversi rispetto a quelli per i quali le adesioni sono state da essi trasmesse; e in 11 casi il Tribunale non ha associato il nominativo dell'aderente. Queste adesioni si possono confermare, per la solita ragione che l'autovettura illegale è stata acquistata, e quindi il titolare del risarcimento del danno morale è il soggetto o i più soggetti intestatari che risultano dal certificato di proprietà oppure dalla carta di circolazione (questo vale per le 787 citate).

6. Il diciassettesimo motivo (pagg. 220s.) riguarda l'omessa motivazione sulle eccezioni di controllo quali adesioni duplicate (221-4); adesioni pervenute via PEC senza data di ricevimento (224-8); adesioni con fascicoli inaccessibili (228-31). Si tratterebbe di 5.784 adesioni duplicate trasmesse al Tribunale dai medesimi aderenti in relazione ai medesimi autoveicoli; 1.841 adesioni raccolte da Altroconsumo, duplicati di identiche adesioni trasmesse anche alla cancelleria del Tribunale dai medesimi aderenti in relazione ai medesimi autoveicoli; 60 adesioni trasmesse più volte ad Altroconsumo dai medesimi aderenti in relazione ai medesimi autoveicoli.

6.1. Le adesioni duplicate di per sé non costituiscono un problema: semplicemente, VW non sarà obbligata a versare il risarcimento due volte a favore della medesima persona.

6.2. Quanto alle adesioni pervenute via PEC senza data di ricevimento, secondo VW vi sono ben 43.558 moduli "...*trasmessi via PEC dagli aderenti direttamente alla cancelleria del tribunale...senza elementi idonei ad*



attestare la data in cui sono pervenute alla cancelleria”, dunque sarebbero state erroneamente ammesse. Si richiama quanto già detto sulla rilevanza probatoria dell'allegato DD contenente 46.998 posizioni pacificamente riconosciute da VW.

6.3. Per tutte le altre, basti ricordare che nel caso di trasmissione di un documento con PEC come nella specie, o esiste l'atto (e quello deve avere necessariamente una data se è pervenuto alla casella di PEC), oppure non esiste nel senso che non è stato neppure spedito, a meno che non si dimostri sotto il profilo strettamente tecnico che la trasmissione telematica non ha avuto luogo, o è avvenuta in maniera irregolare.

6.4. Lo stesso vale per il messaggio trasmesso con **telefax**: il rapporto di trasmissione coincide necessariamente con quanto risulta sul frontespizio del documento ricevuto (che non è altro se non la esatta fotografia di quello inviato dal mittente), e non è possibile neppure concepire una discrasia fra i due dati, a meno che non si dimostri un intervento esterno in grado di manomettere la rete telefonica. In ogni caso poi, è irrilevante che la cancelleria non abbia attestato la data di ricevimento di tali adesioni, poiché nessuna norma prevede che in questi casi il cancelliere debba attestare la data di ricevimento.

6.5. Men che meno rilevano le più disparate deduzioni di natura informatica (p. 227). Quanto alla mancanza dei messaggi inviati dagli aderenti, sembra che VW alluda al testo scritto che nella mail può accompagnare un file allegato, ma è chiaro che nella prospettiva di questa azione estremamente deformalizzata, basta l'allegato, mentre la mancanza del messaggio di accompagnamento non aggiunge nulla, né era adempimento richiesto dal Tribunale.



6.6. Quanto alla **manca**za delle buste di trasporto contenenti i messaggi originari: alla p. 227 si espone l'eccezione, senza dire come possa mancare la busta se c'è la mail; forse si riferisce a una mail priva di contenuto e di allegati.

6.7. Quanto alla mancaza delle buste di trasporto contenenti sia i messaggi, sia gli allegati: in questo caso manca tutto, si deduce soltanto che vi siano mail completamente vuote.

6.8. Infine, si lamenta la mancaza dei file di certificazione *dati*cert.xml: anche questo rilievo è infondato, a fronte dell'avvenuto ricevimento del modulo (che coincide telematicamente con la sua spedizione visto che si tratta di PEC). VW non precisa se la mancaza di messaggi originari inviati dagli aderenti, la mancaza delle buste di trasporto al cui interno avrebbero dovuto trovarsi i messaggi originari e i documenti a essi allegati dagli aderenti a corredo degli atti di adesione trasmessi, la mancaza dei file di certificazione *dati*cert.xml siano da intendere come omissioni concorrenti o alternative: si deve pertanto rilevare anche a tal proposito la scarsa precisione dell'appello e la conseguente impossibilità di valutare il motivo.

6.9. D'altro canto, e con valore dirimente rispetto al tema in esame, la contestazione relativa al file *dati*cert.xml per essere corretta doveva investire non già la verifica sulla singola mail, quanto il funzionamento del sistema informatico di trasmissione della posta elettronica: al di fuori di questa impostazione, si deve presumere che la PEC del Tribunale (vd. l'indirizzo riportato nell'ordinanza di ammissibilità) abbia funzionato correttamente.

6.10. Per le adesioni con **fascicoli inaccessibili** ovvero "prive di un funzionante collegamento ipertestuale ai fascicoli allegati" (p. 229), VW sostiene che sono in numero di 457, anche se cita espressamente il solo caso di tale Abati Roberto. Resta il fatto che esaminando l'allegato S, è agevole

ricavare tutti gli estremi necessari, quali nome, cognome e numero di targa dell'autovettura VW, anche per questi 457 casi di fascicolo inaccessibile – vale qui il medesimo rilievo formulato *supra* a proposito dell'all. DD.

7. Il motivo diciottesimo (pagg. 232s.) tratta altri profili di inammissibilità oggetto delle eccezioni formulate in giudizio: sono ben 32.764 eccezioni (p. 233), perché “*il SET documentale allegato risulta incompleto o illeggibile*” e inoltre “*VW ha rinvenuto all'interno dei fascicoli documentazione non attinente all'azione*” di classe: il motivo è generico nella sua formulazione, e comunque privo di pregio, non avendo VW neppure accennato al fatto che le due situazioni ora indicate abbiano impedito di verificare che fosse stata depositata un'adesione con il documento allegato nel termine assegnato.

7.1. Tutti i documenti elencati alla p. 237 (dove le adesioni contestate sono lievitate a 45.872) sono perfettamente irrilevanti rispetto alla lineare verifica ora esposta. Nel dettaglio si rileva quanto segue.

7.2. Parte appellante afferma che 33.628 adesioni sono state depositate **prive della lettera** con cui gli aderenti all'iniziativa di classe sono stati invitati a eseguire l'**intervento service**: la circostanza è senza alcun dubbio irrilevante poiché, seguendo questa tesi formalistica, bisognerebbe dire che p. es. occorreva verificare anche la presenza nella carta di circolazione di tutte le revisioni effettuate sulle autovetture, trattandosi di un elemento pure menzionato nell'ordinanza di ammissibilità, e tuttavia il profilo non è stato mai sfiorato in causa.

7.3. D'altro canto, è un dato non contestato che VW abbia indirizzato a tutti gli interessati la lettera di richiamo per eseguire il *service*, come peraltro precisato al punto 3 dell'ordinanza del Tribunale di Venezia 5 aprile



2017. Il *service* va ribadito poteva al massimo eliminare il danno patrimoniale nel senso che, una volta rimosso il dispositivo illegale da tutte le autovetture come intimato dall'autorità amministrativa tedesca, l'acquirente non ha risentito alcun pregiudizio economico-patrimoniale, ma il ragionamento non vale per il danno morale: l'art. 1227, 2° comma cc esclude il risarcimento per i danni che il creditore può evitare usando l'ordinaria diligenza, ma nel momento in cui l'acquirente ha acquistato l'autoveicolo non a norma, il danno non patrimoniale si è già prodotto, e non può essere compensato dall'intervento successivo di *service*.

7.4. Altre 20.948 adesioni sono state depositate con un **certificato di proprietà illeggibile**, incompleto, ovvero mancante e 10.938 adesioni sono state depositate con una **carta di circolazione illeggibile**, incompleta o del tutto mancante: in proposito è sufficiente rinviare all'allegato U che contiene l'intera lista e per ciascun aderente evidenza che in realtà quello che manca è soltanto la seconda pagina della carta di circolazione oppure del certificato di proprietà. Neppure si dice in atto di appello che per individuare l'avente diritto fosse insufficiente la prima pagina del documento, che notoriamente contiene gli estremi sia del soggetto, sia dell'autovettura; queste contestazioni relative alla mancanza della seconda pagina riguardano tutti i 32.764 aderenti, esclusi quelli per i quali è stata contestata la mancanza della lettera di richiamo, che per quanto si è appena detto ha un valore neutro.

7.5. Infine, 4.156 adesioni sono state depositate con un **modulo di adesione illeggibile**, incompleto, ovvero del tutto mancante: l'appello non dice in che cosa consistesse l'illeggibilità del documento (la firma, i dati anagrafici o altro); non dice se, pur a fronte di una firma illeggibile, l'allegato presente non consentisse di individuare ugualmente il soggetto interessato. In ogni caso, la censura non è dimostrata dai prospetti inseriti in appello alle



pagg. 238 e 241, perché questi per le varie categorie di eccezioni pongono sullo stesso piano l'eccezione ripetendo la medesima formula "*mancante/illeggibile/incompleto*", quasi che logicamente si possa concepire un documento mancante e allo stesso tempo pure illeggibile o incompleto.

7.6. Al riguardo, VW muove dal presupposto che per ciascuna adesione dovessero concorrere tutti i documenti indicati dal tribunale nell'ordinanza di ammissibilità nella loro integralità, ma non arriva a negare che, pur in presenza di lacune documentali (la seconda pagina di cui si è detto), l'individuazione dei due elementi chiave soggetto-oggetto, intestatario e autovettura fosse comunque possibile. In questo quadro, considerando la tipologia dei motivi svolti, appare del tutto inaccettabile la pretesa che "*...nell'esercizio del proprio dovere ex art. 115 cpc il Tribunale avrebbe dovuto esaminare una per una le adesioni e rigettare quelle che fossero risultate prive dell'intero set documentale*" (pagg. 235, 241).

7.7. Relativamente alla **documentazione pure allegata, ma non attinente all'azione di classe** (p. 239), sono 424 posizioni (diventate 464 alla pagina successiva), rispetto alle quali VW rileva che per nessuna di esse è stato rivenuto qualcuno dei documenti prescritti dal tribunale – modulo, carta di circolazione, certificato di proprietà, lettera per il *service*. Qui VW inserisce il secondo dei due prospetti sopra menzionati, il primo si trova a p. 238 (ed era già stato inserito a p. 49 della conclusionale) con 45.872 *adesioni da escludere*, il secondo a p. 241 con 32.764 *adesioni inserite* dal tribunale in sentenza. Non si capisce però: (i) come debbano essere collocate le 424 o 464 adesioni contestate a p. 239, vista la notevole differenza nei numeri parziali e totali esibita dai due prospetti; (ii) come siano pervenute queste adesioni in tribunale – VW non precisa il mezzo di trasmissione utilizzato; (iii) chi siano i soggetti, i quali avrebbero spedito con fax, posta ordinaria, PEC o effettuato deposito diretto di un contenente privo di contenu-



to. Si cita a riprova il solo caso di tale Arnone Enrico (p. 241), reo di aver trasmesso *“per il veicolo targato EB783KG soltanto la carta d'identità e il certificato cronologico rilasciato dal PRA”*.

8. Il diciannovesimo motivo (pagg. 242s.) riguarda adesioni presentate da **comproprietari** dello stesso autoveicolo (pagg. 243-6). VW chiede *“...lo stralcio delle adesioni depositate più volte dai comproprietari del medesimo autoveicolo per l'intero valore dell'autoveicolo...”*; ed espone argomenti relativi a una violazione degli artt. 1292, 2043 cc in tema di solidarietà *ex latere creditoris*, ma si tratta di una fattispecie che non è in alcun modo configurabile. Secondo VW, neppure a livello teorico si può affermare l'esistenza di un vincolo di solidarietà attiva fra i creditori danneggiati dalla medesima condotta illecita poiché diversamente il riconoscimento indifferenziato in loro favore di un identico ammontare di risarcimento consentirebbe ad alcuni dei creditori di ottenere un indebito vantaggio: si richiama giurisprudenza secondo cui non v'è solidarietà attiva fra più persone aventi diritto al risarcimento dei danni rispettivamente sofferti. Una simile impostazione non può essere condivisa, perché confonde due piani giuridici ben distinti: una cosa è la solidarietà attiva nel credito, altra cosa è che l'unica condotta illecita abbia contemporaneamente danneggiato più soggetti: dimentica infatti l'appellante che il punto centrale è la possibilità che più soggetti abbiano acquistato la stessa autovettura in momenti successivi, oppure che più soggetti l'abbiano acquistata insieme, o se ne siano ritrovati comproprietari per altra ragione. In tutti questi casi, ognuno di loro nel momento in cui è divenuto proprietario dell'autovettura col dispositivo ingannevole installato, ha subito un danno morale per l'intero, non certo per la sua quota. In questo senso, l'eccezione non è rilevante, poiché vi sarà non una solidarietà attiva, ma una contitolarità del diritto al risarcimento del danno e ciascun comproprietario può chiedere l'intero liquidato.



9. Il ventesimo motivo (pagg. 247s.) tratta “*ulteriori eccezioni*”. Esse vengono elencate in questi termini alle pagg. 250-2: (i) autoveicoli rottamati; (ii) radiati; (iii) rubati; (iv) che, alla data di trasmissione alla cancelleria del tribunale o ad Altroconsumo dell’atto di adesione, non avevano eseguito la revisione obbligatoria; sottoposti all’intervento *service*; (vi) che gli aderenti si erano rifiutati di sottoporre all’Intervento Service; (vii) che gli aderenti avevano venduto o trasferito per atto oneroso, gratuito, *inter vivos uel mortis causa* prima del 26.9.2015 (data in cui VGI ha sospeso la vendita sul mercato italiano di autoveicoli equipaggiati con motori diesel EA; (viii) che alla data di adesione avevano più di 5 anni di anzianità di servizio dalla data di immatricolazione; (ix) venduti dagli aderenti prima di aderire all’iniziativa di classe; che successivamente al deposito dell’atto di adesione sono stati sottoposti a pignoramento, sequestro o fermo amministrativo; (xi) non più intestati agli aderenti, perché venduti, rubati, demoliti, esportati in un altro Paese o radiati; (xii) venduti dagli aderenti successivamente al deposito degli atti di adesione.

Come si vede, in tutte le indicate categorie non è escluso il danno non patrimoniale conseguente al fatto che il soggetto abbia a qualche titolo ottenuto l’intestazione della macchina equipaggiata col motore diesel EA 189 Euro 5 etc; la sorte successiva dell’autovettura (furto, radiazione, esportazione all’estero etc.) è influente rispetto al danno non patrimoniale: il tribunale ha correttamente statuito che il danno si è determinato al momento dell’acquisto.

9.1. Parte appellante sostiene che in tal modo si va contro l’orientamento della Cassazione, la quale ammette il risarcimento del danno conseguenza, escludendolo invece per il mero danno evento: nel caso del fatto illecito può essere risarcita esclusivamente “...una *modificazione peggiorativa della sfera economica (o morale) del danneggiato*” (p. 253). Ed è proprio



quest'ultimo inciso di VW a confermare che tutti gli aderenti elencati alle pagg. 253-9 hanno diritto a percepire il risarcimento del danno, poiché costoro al momento dell'acquisto hanno subito un danno morale.

10. Il motivo n. 21 (pagg. 262s.) lamenta violazione e/o falsa applicazione degli artt. 1282 e 1284 cc e difetto di motivazione in relazione alla condanna al pagamento degli **interessi**, che il tribunale ha riconosciuto al tasso commerciale previsto dall'art. 1284, 4° comma cc, a partire dal 180° giorno dopo pubblicata la sentenza. L'appellante sostiene che è stato applicato l'8% al posto delle 0,01% che spetterebbe ai sensi del 1° comma dell'art. cit.; che si tratta di interesse moratorio e non corrispettivo, e inoltre si applica alle sole obbligazioni di fonte contrattuale, non anche a quelle che sorgono dal fatto illecito.

10.1. In argomento si registra ora Cass. sez. 3, sent. n. 19063 del 5.7.2023, secondo la quale *“l'obbligazione risarcitoria da illecito aquiliano costituisce un debito di valore, rispetto al quale gli interessi compensativi valgono a reintegrare il pregiudizio derivante dalla mancata disponibilità della somma equivalente al danno subito nel tempo intercorso tra l'evento lesivo e la liquidazione; la relativa determinazione non è, peraltro, automatica né presunta iuris et de iure, occorrendo che il danneggiato provi, anche in via presuntiva, il mancato guadagno derivatogli dal ritardato pagamento”*.

10.2. Altroconsumo non ha esposto elementi, neppure presuntivi, per concludere che la mancata disponibilità del risarcimento fra l'epoca del danno e la liquidazione abbia pregiudicato i singoli danneggiati, e pertanto gli interessi vanno riconosciuti al tasso dell'art. 1284, 1° comma cc.



7. L'appello di Altroconsumo.

1. Con atto di citazione in appello di data 7.2.2022, anche Altroconsumo ha impugnato la sentenza n. 1423/2021 del Tribunale di Venezia, proponendo **10 motivi di gravame**.

2. Tutti i dieci motivi riguardano la declaratoria di inammissibilità delle adesioni all'azione di classe di cui al prospetto B) e D) della parte motiva della gravata sentenza (punto 3 del dispositivo; pag. da 45 a 49 della sentenza del Tribunale).

3. Rispetto ai medesimi, l'appellante premette un rilievo di carattere generale comune a tutti.

4. Nel corso del giudizio di primo grado il Tribunale, come già visto esaminando l'appello VW, ha chiesto ai nominati ausiliari di digitalizzare e raccogliere su un unico supporto informatico tutte le adesioni pervenute in cancelleria a mezzo fax, raccomandata o PEC entro il 2.10.2017 o tramite deposito di Altroconsumo presso il Tribunale, deposito effettuato in concreto in data 30.10.2017. Tale attività è avvenuta tramite copia su supporto informatico e scansione di migliaia di documenti.

5. Vista la gravosità dell'operazione (atteso l'elevato numero di adesioni) e le modalità operative (automatizzate e manuali), il risultato ha incluso, secondo Altroconsumo, un significativo numero di errori tecnici, sfociati nella scansione parziale di svariati documenti (che risultano "tagliati" del margine inferiore) e nella riproduzione dei files informatici (che sono corrotti o non apribili).

6. La concreta illeggibilità o inaccessibilità dei documenti ha così condotto alla declaratoria di inammissibilità di molte adesioni, a causa di errori tuttavia imputabili agli ausiliari del Tribunale (si veda il Report di Altro-



consumo per l'elenco). Altroconsumo chiede perciò la regolarizzazione delle adesioni riconosciute difettose, per errore degli ausiliari o degli stessi aderenti (una sorta di "soccorso istruttorio").

7. Costituitasi, VW ha preliminarmente contestato l'ammissibilità della avversaria impugnazione per carenza di legittimazione ed interesse di Altroconsumo e dei proponenti.

7.1. Osserva VW che nel caso di specie, in cui l'azione di classe è stata accolta nel merito e le pretese delle proponenti integralmente soddisfatte, deve reputarsi che non sussista in capo a queste ultime la legittimazione né l'interesse a proporre appello nell'esclusivo interesse dei singoli aderenti esclusi. Pur nella lacunosità della disciplina di cui all'art. 140 bis cod. cons., specie con riferimento al grado di appello, dall'impianto normativo dell'azione di classe si desumerebbe che i proponenti, mentre appaiono legittimati a proporre appello nel proprio interesse ovvero a tutela dell'interesse comune all'intera classe di consumatori aderenti, devono reputarsi al contrario privi di rappresentanza processuale dei singoli aderenti colpiti da declaratoria di inammissibilità. Questi ultimi, non essendo parti formali del presente giudizio, non potrebbero impugnare la sentenza che ha dichiarato l'inammissibilità della loro adesione, né in proprio, né tramite i proponenti, che non sono muniti di poteri di rappresentanza processuale. Gli aderenti esclusi, secondo la ricostruzione delle appellate, vedrebbero riespandersi la legittimazione individuale a far valere le singole pretese in distinti e autonomi giudizi.

7.2. L'eccezione, secondo l'apprezzamento del Collegio, appare destituita di fondamento alla stregua della stessa ricostruzione dogmatica dell'istituto della *class action* offerta da VW; invero, se da un lato va senz'altro condiviso l'assunto secondo il quale i singoli aderenti sono privi di un'autonoma legittimazione processuale, sicché non potrebbero indivi-



dualmente proporre appello avverso la declaratoria di inammissibilità della domanda, d'altro canto da tale considerazione non può trarsi la pretesa conseguenza, secondo la quale neppure Altroconsumo sarebbe legittimata in tal senso; trattasi di una conclusione che in sostanza priverebbe del vaglio del secondo grado di merito la decisione del Tribunale su quale sia la consistenza, numerica e qualitativa, della classe stessa e sulla correttezza della scelta dei criteri adottati dal giudice di primo grado, oltre che sull'osservanza dei criteri medesimi da parte di quest'ultimo, profili che in alcun modo potrebbero essere fatti valere dai singoli aderenti esclusi in distinti giudizi, come preteso da VW, posto che un'azione risarcitoria introdotta separatamente non potrebbe certo avere ad oggetto i precipui requisiti per la partecipazione all'azione di classe.

8. Occorre pertanto esaminare nel merito i 10 motivi di gravame.

9. Il primo motivo di appello riguarda le adesioni dichiarate inammissibili per mancata coincidenza del nominativo dell'aderente all'azione di classe su tutti i documenti richiesti dall'ordinanza del Tribunale ai fini della corretta identificazione del richiedente, ovvero: modulo di adesione, certificato di proprietà e carta di circolazione del veicolo (punti A8, A9, A10 della sentenza; pag. 48). Altroconsumo sostiene che l'idoneità identificativa e l'univocità del singolo atto di adesione sono comunque assicurate dalla documentazione in atti, anche se incompleta o parzialmente diversa da quella prevista (come ad es., visura storica del veicolo o lettera di richiamo VW). L'univoca identificazione personale dell'aderente e del veicolo sarebbero, cioè, rese possibili dalla coincidenza del nominativo su almeno due dei tre documenti richiesti; in ogni caso, va consentita al consumatore la regolarizzazione della sua posizione.

9.1. Il motivo, la cui fondatezza VW contesta, va scrutinato alla stregua dell'ordinanza depositata il 24.5.2017, confermata in sede di reclamo, con



la quale il Tribunale ha stabilito i requisiti di ammissibilità dell'adesione all'azione di classe, a ciò predisponendo un modulo (allegato B all'ordinanza), ove sono indicati, tra gli allegati da produrre, il certificato di proprietà, la carta di circolazione e la lettera di richiamo, né dalla lettura dell'ordinanza si evince la natura alternativa della documentazione richiesta; l'assunto è avvalorato dal tenore dell'incarico conferito agli ausiliari in data 4.3.2020, con il quale il giudice di primo grado, a seguito delle contestazioni dell'allora parte convenuta, ha richiesto proprio di controllare la corrispondenza tra sottoscrizioni e certificati di proprietà, sottoscrizioni e carta di circolazione e tra questi due ultimi documenti tra loro, indice, questo, della volontà di richiedere la contemporanea corrispondenza di tutti e tre i requisiti (cf. sul punto, lett. a), b) e c) dell'ordinanza in commento). La circostanza, valorizzata da Altroconsumo, secondo la quale l'idoneità identificativa sarebbe assicurata dalla sussistenza di almeno due su tre degli elementi sopra citati, non appare dirimente, quanto alla corrispondenza tra i due documenti, perché essa non dimostra la riferibilità degli stessi all'aderente, laddove la sottoscrizione del medesimo sia diversa, quanto agli altri profili, in ragione del disposto di cui all'art. 140-*bis*, 9° comma, lett. a) e 11° comma cod. cons, che conferisce al giudice il più ampio potere di disciplinare le modalità di adesione all'azione di classe e, nel silenzio normativo, di stabilire i requisiti per all'ammissione delle domande. Per altro verso, la pretesa di Altroconsumo, da un lato di investire il giudice del gravame del potere di superare il perimetro costituito dai requisiti di ammissione stabiliti dal Tribunale, d'altro canto di poter "regolarizzare" le posizioni non rispondenti ai requisiti richiesti, appare incompatibile tanto con le esigenze di uniformità inevitabilmente imposte dalla natura dell'azione esperita, quanto con la perentorietà del termine del 2.10.2017, assegnato per le adesioni, come meglio si dirà esaminando il quinto motivo d'appello.



10. Il secondo motivo d'appello concerne le n. 1442 adesioni dichiarate inammissibili perché prive di firma in calce al modulo di adesione (punto A1 della sentenza; pag. 45-46). Altroconsumo contesta la statuizione perché, avendo, già nel giudizio di primo grado, riconosciuto la fondatezza dell'eccezione rispetto a 225 delle stesse, per le restanti 1.207 adesioni colpite da inammissibilità: I) alcuni moduli risultano in realtà firmati; II) in alcuni casi la documentazione analogica è stata digitalizzata in modo parziale per errore materiale degli ausiliari; III) il file della pratica manca; IV) è illeggibile; V) il modulo è validamente firmato per procura da soggetto diverso dal proprietario o da un erede. Chiede perciò una integrazione o supplemento di verifica nonché la declaratoria di ammissibilità dei moduli correttamente sottoscritti (cfr. Appendice A/1, A/2, A/3 dell'atto di appello). Il Tribunale, nel decidere, si sarebbe attenuto unicamente alla relazione di parte VW Deloitte, attribuendo al documento pieno valore probatorio e disattendendo le controdeduzioni di Altroconsumo (cfr. Report Altroconsumo).

10.1. A detto motivo VW si oppone. In particolare, quanto alle posizioni prive del set documentale richiesto dal Tribunale, VW contesta la possibilità di regolarizzazione postuma alla luce dei termini perentori scanditi dall'art. 140 bis cod. cons. Quanto alle posizioni per le quali è stato presentato un set documentale completo, VW sostiene l'inammissibilità delle adesioni per cui non vi è coincidenza nominalistica su tutti e tre i documenti richiesti (modulo, carta di circolazione, certificato di proprietà), in quanto sarebbe pregiudicata l'univoca idoneità identificativa del soggetto aderente. In ordine, invece, alle adesioni depositate dal Brunelli Federico e dalla Zampieri Rita, VW AG e VGI riconosce la fondatezza del secondo motivo di appello. Tuttavia, chiede che ne sia comunque dichiarata l'inammissibilità in quanto: l'adesione depositata dal Brunelli Federico è interessata dalle eccezioni AP1 (e), AP2 (d), DC (b), CC1 (e), IDA (b); l'adesione depositata



dalla Zampieri Rita è interessata dalle eccezioni AP1 (e), AP2 (d), DC (b), CC1 (e), CC2 (c), IDA (b).

10.2. Da ultimo, rispetto alle operazioni di scansione manuale dei documenti analogici da parte degli ausiliari (che possono aver cagionato errori), VW non si oppone alla richiesta di accesso ai fascicoli cartacei; chiede tuttavia che l'accesso avvenga nel contraddittorio tra le parti e i rispettivi consulenti.

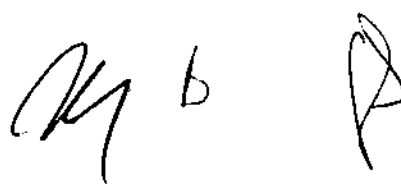
10.3. In relazione al motivo in esame, va innanzitutto disattesa la richiesta di accesso ai fascicoli cartacei, che non è stata avanzata nel giudizio di primo grado, come pure appare condivisibile la valutazione di genericità già svolta dal Tribunale, avuto riguardo alle medesime doglianze, qui riproposte. L'appellante Altroconsumo, in questo grado, fa infatti riferimento ad un report di controllo, fatto eseguire dalla medesima, e che il Tribunale avrebbe ignorato, il quale darebbe contezza del fatto che alcune digitalizzazioni sarebbero parziali, altre illeggibili, mentre in altri casi mancherebbe la digitalizzazione, così da non potersi esprimere alcuna valutazione sulla validità dell'adesione: ma allora, se alcuna valutazione può essere espressa, la pretesa di accedere alla documentazione cartacea raccolta nel giudizio di primo grado risulta tardiva e come tale inammissibile; lo stesso tenore delle conclusioni rassegnate da Altroconsumo in relazione al secondo motivo (pag. 79 e 80 della citazione d'appello di Altroconsumo), fanno espresso riferimento a quelle adesioni che, a seguito di nuovi controlli, "dovessero risultare regolari", con ciò dovendosi concludere per un giudizio di inammissibilità del motivo per genericità, anche alla luce della natura esplorativa del supplemento istruttorio invocato. Per una migliore valutazione dei motivi proposti da Altroconsumo si rende qui necessario ricapitolare quali siano state le eccezioni di VW che il Tribunale ha ritenuto di accogliere; le stesse sono contenute nell'allegato B) prodotto da VW con la comparsa di risposta



e corrispondono a quelle indicate da pagina 43 a pagina 49 della sentenza impugnata. Le stesse riguardano: le ipotesi in cui non vi sia corrispondenza tra firma di adesione, certificato di proprietà e carta di circolazione, ovvero le eccezioni AP1(a), AP1(b), AP1(c), l'ipotesi in cui manchi la sottoscrizione dell'aderente, che corrisponde alla voce AP1(f), i casi in cui manchi o sia del tutto incerta la data di ricezione dei fascicoli trasmessi rispettivamente ad Altroconsumo o al Tribunale, che corrispondono rispettivamente alle voci DC(a) e DC (b), il caso di acquisto del veicolo usato dopo il 29.9.2015, ovvero la voce CC1(d), l'ipotesi il cui l'aderente sia usufruttuario, locatario o titolare di contratto di noleggio a lungo termine, di cui alla voce CC3(a), le ipotesi in cui i *file* risultino corrotti o non apribili, cioè la voce IDA(a), oltre alle ipotesi in cui la domanda è stata ricevuta dopo il 2.10.2017, il veicolo non è equipaggiato con motore EA189 o non è un autoveicolo, il veicolo è stato acquistato all'estero, il veicolo è stato acquistato prima del 15.8.2009, il veicolo non è intestato ad un consumatore, ipotesi che corrispondono alle voci IDA(d), IDA(e), IDA(f), IDA(g), IDA(h).

10.4. Ciò posto, quanto alle posizioni di Zampieri Rita e Brunelli Federico, per le quali VW avrebbe riconosciuto la fondatezza del motivo, va detto che, per entrambi, non risulta certa la data di ricezione dell'adesione inviata al Tribunale, eccezione accolta dal Tribunale che corrisponde al codice DC(b) dell'allegato B alla comparsa di VW e dunque le relative adesioni non possono essere ammesse.

11. Con il **terzo motivo di appello** Altroconsumo censura la decisione del Tribunale che ha dichiarato inammissibili le adesioni dei consumatori che hanno acquistato il veicolo in data anteriore al 15.8.2009 (punto A2 della sentenza; pag. 46), con riferimento alla posizione del solo aderente Arcangelo Leo. Costui ha invero acquistato il veicolo in data successiva al 15.8.2009 (come da Prospetto B allegato all'atto di appello). VW riconosce

Handwritten signatures and initials, including a large stylized 'M', the letter 'b', and a signature that appears to be 'P'.

la fondatezza del motivo. Tuttavia, contesta comunque l'ammissibilità dell'adesione, in quanto interessata dalle eccezioni AP1 (e), AP3 (a), AP3 (b), AP3 (c), CC1 (e), CC2 (c), IDA (b).

11.1. A tal proposito, come già detto esaminando l'appello proposto da VW, le prime sei eccezioni sopra citate sono infondate, non essendo necessari né un documento d'identità a corredo dell'adesione, né l'autentica notarile, né l'autentica di un avvocato in calce alla sottoscrizione, né essendo necessario, ai fini dell'ammissibilità, che il veicolo, al momento dell'acquisto, avesse un'"anzianità" inferiore ai cinque anni, parimenti essendo irrilevante che il veicolo sia stato soggetto a revisione, specie ai fini del riconoscimento del danno non patrimoniale. Quanto poi all'eccezione che riguarda il "set documentale incompleto", ovvero la mancanza, l'incompletezza o la non leggibilità di almeno uno dei documenti allegati all'adesione e imposti dall'ordinanza ammissiva che, come detto, sono gli unici necessari, ma anche gli unici imprescindibili, va detto che la stessa, formulata sub. IDA(b), afferma sì all'ipotesi in cui il fascicolo sia corredato da un set documentale incompleto (mancanza, incompletezza o illeggibilità di almeno uno dei documenti richiamati dall'ordinanza ammissiva): ma non è stata accolta dal Tribunale, essendo generica, posto che non indicava, per le adesioni, lo specifico profilo di incompletezza; anche ai fini del suo accoglimento in questo grado, VW avrebbe dovuto indicare quale dei documenti risultasse assente, incompleto o illeggibile, con la conseguenza che il motivo di Altroconsumo va accolto avuto riguardo alla posizione di Arcangelo Leo (targa EA607AA).

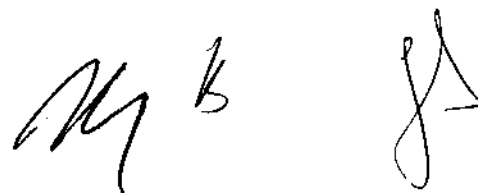
12. Il quarto motivo di gravame attiene alla dichiarazione di inammissibilità delle adesioni presentate da consumatori che hanno acquistato il mezzo in data successiva al 26.9.2015 (punto A3 della sentenza; pag. 46). Altroconsumo rileva che in 136 casi (riportati nell'Appendice C allegata



all'atto di appello) il passaggio di proprietà successivo al 26.9.2015 è avvenuto per morte del *de cuius*, che aveva acquistato il veicolo in data anteriore; pertanto, l'aderente ha acquistato *mortis causa* il diritto al risarcimento del danno, che era sorto in capo al dante causa in tempo utile ad ammettere una valida adesione nel presente giudizio.

12.1. VW riconosce la fondatezza del motivo limitatamente alle adesioni riportate nella tabella allegata sub **Allegato J**, per le quali dai documenti in atti risulta confermata la dedotta successione *mortis causa*. Tuttavia, secondo VW, esse sono comunque interessate da almeno una delle eccezioni dettagliate in detta tabella. Invece, le adesioni di cui alla tabella sub **Allegato K** sono inammissibili in quanto non vi è in atti alcun documento idoneo a provare che l'autoveicolo sia stato effettivamente acquistato dall'aderente per successione *mortis causa*. Le appellate in ogni caso si oppongono alla richiesta di regolarizzazione documentale.

12.2. Rispetto a tale doglianza la Corte reputa che la mancanza di documentazione circa il titolo di acquisto da parte degli asseriti eredi del proprietario costituisca un fattore inevitabilmente ostativo all'accoglimento del motivo. Quanto all'elenco delle posizioni per le quali vi è riconoscimento (allegato J) il Collegio provvede ad esaminarlo alla stregua delle eccezioni già accolte dal Tribunale e tenuto conto del rigetto dei motivi di gravame proposti da VW nel proprio atto d'appello. Applicando il predetto criterio, e segnatamente accogliendo le sole eccezioni relative alla mancanza di corrispondenza tra sottoscrizione e documenti, alla tardività delle adesioni, alla mancanza di sottoscrizione in calce alle adesioni medesime, all'acquisto al di fuori dei limiti temporali fissati, vanno ammesse le seguenti adesioni: Magnoli Mariuccia (targa EA454VH), Pane Valerio (targa EA935BF), Sassaroli Alessandro (targa EB120ES), Baiocco Massimo (targa EB646VV), Tenerini Giuseppa (targa EB646VV), Brambilla Riccardo (targa



EC334RZ), Panzironi Cinzia (targa EC566ED), Marlia Saverio (targa EF231HX), Paltanin Davide (targa EF544SS), Benassi Riccardo (EG 607MT), Benassi Nunzio (targa EG607MT), Fanti Palmiro (targa EG638MT), Polazzi Alberto (targa 958FJ), Pugliese Marisa (targa EH444VP), Rossetto Ezio (targa EI045DF), Macocco Francesco (targa EJ386EE), La Piana Rosa (targa EJ509WL), Suriano Francesca (targa EK008CJ), Felicioni Patrizia (targa EK622JN), Ruffino Concetta (targa EK799XA), Alleruzzo Giuseppe (targa EL428JC), Bruschi Maria Rosa (targa EL756BJ), Piragino Vittorio (targa EL958JL), Del Maschio Elisabetta (targa EL978LP), Brandiani Lorenzo (targa EL978LP), Gatta Adriano (targa EM426FM), Berto Rosanna (targa EM956RA), Chiaramondia Claretta Lidia (targa EN658CJ), Antonello Angelica (targa EP902TM), Patania Vincenzo (targa EP916DR), Giacobbe Lucia (targa ER401EE), Leone Diana (targa ER538GC), Randi Maria Cristina (targa ER724XM), Tortato Eride (targa ET446DW), Lazzerini Nicoletta (targa ET754CT), Di Bartolmeo Marco (targa ET932LA), Bova Caterina (targa EC676PS), D'Angelo Antonio (targa EW108CF), Sisti Badoglio (targa EX340BN), Fazio Francesco Antonio (targa EZ099YT), Offredi Elisa Vincenzina (targa EL963HJ), Larcher Ersilia (targa EP957JD), Rizzo Francesca (targa ES776MM), Bertolotto Patrizia (targa ET854FJ). Come detto, l'eccezione indicizzata da VW con il codice IDA(b) dell'allegato B della comparsa di risposta in appello non può trovare ingresso, non avendo la parte specificato, per ciascuna delle singole posizioni, quale sia il documento in concreto mancante. Agli aderenti sopra indicati va dunque riconosciuto il danno non patrimoniale, per intero anche in favore di ciascuno dei comproprietari, per i veicoli intestati a più persone, attesa la natura del danno oggetto di liquidazione, a mezzo del quale si intende ristorare la lesione della sfera morale, sotto il profilo della sofferenza, del disagio o comunque del disappunto connessi al fatto illecito commesso da parte appellata. Per completezza, va considerato che Altroconsumo, fronte di tutte le eccezioni, ribadite da VW in questo grado,



siano o meno state accolte dal Tribunale, non ha contestato, per alcuno dei veicoli interessati, le circostanze di fatto su cui le stesse sono fondate, sicché le stesse, sul piano fattuale, debbono a loro volta darsi per ammesse, restando riservata al Collegio la sola valutazione della fondatezza sul piano giuridico.

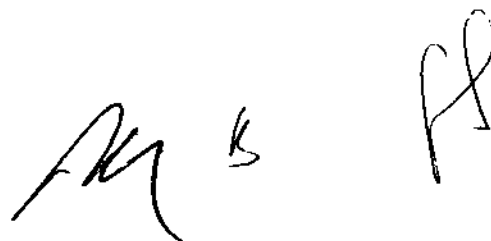
13. Con il quinto motivo di appello, al quale VW si oppone, Altroconsumo impugna la parte di sentenza che ha dichiarato inammissibili le adesioni pervenute ad Altroconsumo oltre il termine del 2.10.2017, fissato nell'ordinanza del Tribunale, poi depositate da Altroconsumo in cancelleria il 30.10.2017 (punto A7 della decisione; pag. 47).

13.1. L'appellante deduce la non perentorietà del termine del 2.10.2017, stabilito per la trasmissione delle adesioni dei consumatori ad Altroconsumo, dovendosi ritenere tale solo il termine disposto per il deposito in cancelleria delle adesioni da parte di Altroconsumo (2.11.2017). Pertanto, il Tribunale avrebbe errato nel dichiarare inammissibili le domande pervenute ad Altroconsumo oltre il 2.10.2017, ma tempestivamente depositate dall'associazione in cancelleria entro il 2.11.2017. A sostegno di ciò, si adduce che i commi 3 e 9, lett. b dell'art. 140 bis cod. cons. prevedono un unico termine di natura perentoria (quello per il deposito in cancelleria delle adesioni, che può essere effettuato anche per il tramite dell'associazione attrice), mentre il termine anteriore per la presentazione delle adesioni all'attore non può essere considerato perentorio, anche alla luce dell'art. 152 cpc, per cui solo la legge consente al giudice di fissare un termine di tal natura. Ad ogni modo, il Tribunale avrebbe errato nel non considerare che l'invio delle domande ad Altroconsumo oltre il 2.10.2017, in molti casi, è stato motivato da cause di forza maggiore non imputabili all'aderente, dovute all'impossibilità di effettuare la trasmissione a mezzo PEC o fax diret-



tamente alla cancelleria del Tribunale a causa di malfunzionamenti tecnici verificatisi nei giorni antecedenti alla scadenza del termine.

13.2. Reputa il Collegio che il tenore dell'ordinanza di ammissione sia inequivoco e deponga per l'infondatezza del motivo. Si legge infatti al punto 4): *"fissa il termine dall'1/7/2017 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.veneziaiustiziacert.it, mediante utilizzo del modulo allegato sub B)";* al punto 5) è scritto: *"assegna all'Associazione Altroconsumo termine fino al 2/11/2017 per il deposito delle adesioni, trasmessa alla stessa e degli allegati, unitamente a un file Excel riepilogativo di tutte le adesioni raccolte"*. Posto che non è in discussione il rispetto del termine del 2/11/2017, da parte di Altroconsumo, che ha infatti depositato le adesioni raccolte il 30/10/2017, non appare dubbio il fatto che il Tribunale abbia inteso non già assegnare due termini distinti, a seconda che il consumatore abbia scelto di inviare l'adesione ad Altroconsumo piuttosto che al Tribunale, ma semplicemente favorire le adesioni, secondo modalità flessibili, pur nel rispetto dell'unico termine, fissato nel 1/10/2017, prorogato di diritto il 2/10/2017, posto che il giorno precedente era festivo, laddove l'ulteriore termine del 2/11/2017 assolveva, verosimilmente alla finalità di consentire ad Altroconsumo il riordino del materiale raccolto e la predisposizione del foglio Excel. Il richiamo all'art. 152 cpc non appare conferente, posto che la norma disciplina i termini legali e i termini giudiziari, ovvero quelli che regolano il processo, laddove, nella fattispecie, non può che applicarsi la normativa speciale stabilita dall'art. 140-bis 9° comma, lett. b) cod. cons, che espressamente contempla la perentorietà del termine fissato dal giudice per le adesioni.



14. Il sesto motivo di appello concerne le n. 29 adesioni dichiarate inammissibili in quanto la disponibilità del veicolo sarebbe da ricondurre a un titolo diverso dalla proprietà, ovvero locazione, noleggio, usufrutto (punto A11 della sentenza di primo grado; pag. 48). Rileva poi Altroconsumo che, in un caso, l'acquisto, contrariamente a quanto affermato dal giudice di primo grado, è in realtà avvenuto tramite compravendita (cfr. Appendice E/2 allegata all'atto di appello). Con riferimento agli altri adenti, si osserva che la tutela consumeristica esprime una vocazione protezionistica di carattere generale che non è rivolta unicamente agli acquirenti a titolo di proprietà, ma si rivolge altresì a tutti i consumatori che, a qualsiasi titolo, acquistano la disponibilità di un bene di consumo. Gli artt. 140 bis e 20 cod. cons. non consentono di giustificare una impropria riduzione del campo applicativo della tutela consumeristica. Ad ogni modo, anche a voler seguire l'erronea tesi del Tribunale, la decisione è fallace nella parte in cui non considera che, in alcuni casi riportati in appendice, era stato stipulato contratto di *leasing*, quale strumento alternativo al finanziamento che consente il riscatto finale del bene, ed è perciò uno strumento idoneo all'acquisto dello stesso in proprietà in capo all'utilizzatore.

14.1. VW riconosce la fondatezza del motivo con riferimento al Rao Mario (che risulta avere acquistato in proprietà l'autovettura). Senonché eccepisce, con riferimento alla sua posizione, la sussistenza delle eccezioni AP1 (a), AP1 (d), AP1 (e), AP1 (f), AP3 (a), AP3 (b), AP3 (c), CC1 (e). Quanto a coloro che hanno presentato domanda pur avendo ricevuto la disponibilità del mezzo a titolo di locazione o noleggio o usufrutto, VW chiede la conferma della declaratoria di inammissibilità stante il chiaro disposto dell'ordinanza del Tribunale laddove si riferisce, nel descrivere la classe di aderenti, a coloro che hanno "acquistato" il veicolo.



14.2. Il motivo va disatteso, ancora una volta, alla stregua dell'ordinanza ammissiva, che ha inteso circoscrivere la classe ai soggetti che possano vantare il diritto di proprietà; la pretesa di estendere la categoria degli acquirenti anche a coloro che possiedono o addirittura solo detengono il veicolo in base ad un diverso titolo contrattuale non trova riscontro nell'ordinanza e neppure può essere ricavata dal dettato normativo, posto che il più volte citato art. 140 bis cod. cons. si riferisce ai diritti dei *consumatori* e degli *utenti*, senza null'altro precisare e dunque la scelta operata dal Tribunale non appare irragionevole, né distonica rispetto all'interesse che l'azione di classe intende tutelare, ovvero la correttezza della pratica commerciale; è ben vero che la tutela, in astratto, potrebbe estendersi anche ad altri soggetti, diversi dai proprietari, ma il motivo in esame si propone di ottenere un ampliamento della classe, sollecitando un sindacato rispetto al quale non sussistono i presupposti, posto che il potere indubbiamente discrezionale attribuito dal legislatore al giudice nella scelta dei criteri ai quali attenersi, non appare esercitato né in violazione di legge e neppure, come già sottolineato, in modo incongruo o contraddittorio rispetto alle finalità che la *class action* persegue.

14.3. La posizione di Rao Mario non può essere ammessa, perché è fondata l'eccezione di cui alla voce AP1(f) dell'allegato B alla comparsa di risposta di VW, non essendo il modulo di adesione firmato dall'acquirente.

15. Con il settimo motivo di appello Altroconsumo denuncia la sentenza nella parte in cui ha dichiarato inammissibili le adesioni i cui file informatici sono risultati corrotti e non apribili a seguito delle verifiche effettuate dagli ausiliari (punto A/12 della sentenza; pag. 48). Con riferimento, in particolare, a n. 13 adesioni pervenute al Tribunale a mezzo PEC, che gli ausiliari non sono riusciti a recuperare, in molti casi era possibile, secondo l'assunto di Altroconsumo, comunque risalire al nominativo dell'aderente,



all'indirizzo PEC o al numero di targa del veicolo. Essendo la problematica tecnica dovuta all'indirizzo PEC del Tribunale, deve consentirsi la regolarizzazione delle adesioni comunque identificabili. Avuto riguardo, invece, a n. 100 adesioni pervenute in Tribunale a mezzo fax o raccomandata, si rileva come la non leggibilità dei relativi file, successivamente alla scannerizzazione e digitalizzazione dei documenti analogici, non è addebitabile agli aderenti; si chiede perciò il recupero dell'originale analogico dal fascicolo oppure l'autorizzazione a una nuova produzione.

15.1. Con riferimento al settimo motivo, le appellate si oppongono alla richiesta di regolarizzare le n. 13 adesioni a suo tempo inviate tramite PEC al Tribunale. Quanto alle n. 100 adesioni inviate al Tribunale via fax o raccomandata, VW non si oppone alla richiesta di accesso al fascicolo cartaceo, ma chiede, se del caso, che l'operazione si svolga nel contraddittorio delle parti e dei consulenti.

15.2. Il motivo riproduce sostanzialmente le doglianze esposte nei primi due motivi e non è accoglibile per le medesime ragioni: da un lato, infatti, la mancanza dei tre requisiti (coerenza tra sottoscrizione, certificato di proprietà e carta di circolazione) non può essere superata dal ricorso ad altri elementi identificativi, d'altro canto la richiesta di accesso ai documenti analogici non si comprende nel presente grado, posto che non vi sono limiti, per le parti, all'accesso al fascicolo processuale; era onere di Altroconsumo esaminare preventivamente i documenti, in vista della formulazione del proprio appello, né l'associazione ha mai dedotto di avere rivolto, senza esito, analoga richiesta al Tribunale; neppure può essere concesso un termine per integrare la produzione documentale, a ciò ostando la perentorietà del termine 1.10.2017 (prorogato di diritto al 2.11.2017).



16. Con l'ottavo motivo di gravame l'appellante censura la sentenza laddove ha dichiarato l'inammissibilità delle seguenti adesioni pervenute tramite Altroconsumo (punto C1 della sentenza; pag. 55-56): 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. Quanto ai primi 119 atti di adesione, l'appellante si riporta alle medesime censure già svolte con il sopra esposto quinto motivo di appello. Anche le ulteriori 15 adesioni, secondo l'appellante, sono ammissibili, sulla base della già esposta natura non perentoria del termine fissato al 2.10.2017 per la presentazione delle domande ad Altroconsumo, che rende irrilevante l'impossibilità di ricostruire l'esatta data di presentazione. In subordine, andrebbe comunque concessa all'aderente, che ha depositato l'adesione in cancelleria entro il termine perentorio per il tramite dell'associazione, la possibilità di regolarizzare la sua posizione in presenza di errori comunque emendabili.

16.1. In relazione all'ottavo motivo, VW si riporta a quanto sostenuto in ordine al quinto motivo con riferimento alla perentorietà di entrambi i termini stabili con ordinanza del Tribunale per la presentazione delle adesioni. Circa le n. 15 ulteriori adesioni, rispetto alle quali non è ricostruibile la data della ricezione, osserva che è onere dell'aderente provare di avere tempestivamente ottemperato alle condizioni prescritte dal Tribunale ai fini dell'adesione.

16.2. Il motivo è del tutto sovrapponibile al secondo e al quinto motivo, già esaminati e, conseguentemente, si rinvia alle ragioni del rigetto sopra illustrate



17. Con il **nono motivo di appello**, Altroconsumo censura la dichiarazione di inammissibilità di n. 51 adesioni, in ordine alle quali non è stata fornita motivazione alcuna. L'appellante osserva che la cadenza motivazionale del Tribunale, nel decidere sull'ammissibilità delle adesioni, ha seguito le eccezioni formulate dal Gruppo VW. Con riguardo a n. 51 adesioni (raccolte nell'Appendice H in coda all'atto di appello), dichiarate inammissibili dal Tribunale, si osserva che esse non sono state oggetto di eccezioni da parte del Gruppo VW. Pertanto, la loro esclusione dalla classe di aderenti è ingiustificata e non supportata da alcuna motivazione.

17.1. In ordine al nono motivo di appello, VW sostiene di avere correttamente e tempestivamente eccepito l'inammissibilità di tutte le 51 adesioni oggetto del motivo nel corso del giudizio di primo grado e comunque sottolinea che, per tutte, sussiste almeno una delle eccezioni sollevate, rinviando all'**allegato O** della comparsa di risposta.

17.2. Va considerato che VW si è opposta, nel giudizio di primo grado all'ammissione delle adesioni riconducibili alle voci enumerate nell'allegato B alla comparsa di risposta in questo grado, Il motivo va dunque esaminato alla stregua dei criteri già adottati avuto riguardo al quarto motivo. L'esame dell'allegato O di VW conduce all'ammissione di 25 ulteriori adesioni, per le quali le eccezioni sono state rigettate, mentre per le rimanenti adesioni, va confermato il giudizio di inammissibilità, trattandosi di adesioni tardive o che non presentano omogeneità tra sottoscrizione, certificato di proprietà e carta di circolazione: vanno allora ammesse le seguenti adesioni: Di Paola Luigi (targa DP208N), Aiello Emilio (targa DR956KM), Boto Michela Sonia (targa DX719JF), Galetta Giuseppe (targa DY693ZT), Mair Astrid (targa DY697JN), Rossano Giovanni (targa DY812NF), Bellini Alfredo (targa DY856MH), Rizzuti Luigi Cipriano (targa DY865TD), Venerandi Claudio (targa DY882XL), Cinganelli Pier



Paolo (DY947XM), Donadoni Giacomo (targa DZ007BB), Chiti Francesco (targa DZ019EE), Brocca Aldo Stefano (targa DZ135VG), Zanotto Luca (targa DZ212AC), Scaglioni Mario (targa DZ437ZA), Bassi Vasco (targa DZ821DZ), Zingarello Luca (DZ939EH), Blasi Christian (targa EA612KC), Pucci Andrea (targa EA908EB), Gatti Davide (targa EA940XP), Mancarella Giuseppe (targa EB158WX), Lisetti Roberta (targa EB515JG), Gazzoli Armando (targa EB698TX), Cardì Waldimiro (targa EC436ZZ), Pistillo Michele (targa EC565LG).

18. Infine, il **decimo motivo di appello** ha riguardo a n. 71 adesioni oggetto di ricognizione dagli ausiliari e inserite nel file informatico, ma su cui il Tribunale non si è pronunciato. Esse, infatti (raccolte nell'Appendice I in coda all'atto di appello), non figurano né nei prospetti delle adesioni ammissibili, né in quelli delle adesioni inammissibili. Al riguardo, si prospetta il vizio di omessa pronuncia ai sensi dell'art. 112 cpc e se ne chiede perciò declaratoria di ammissibilità.

18.1. VW riconosce la fondatezza del decimo motivo d'appello, ma eccepisce che tutte le 71 adesioni, di cui all'**Allegato P**, oggetto di omessa pronuncia da parte del Tribunale, sono interessate da almeno una delle eccezioni sollevate nel giudizio di primo grado.

18.2. Il Collegio procede pertanto all'esame dell'allegato P e, applicando i criteri più volte illustrati, riconosce l'ammissibilità delle seguenti adesioni, per le quali non ricorre alcuna delle eccezioni accolte dal Tribunale, qui condivise: Zoccoli Bartolomeo (targa EA306VD), De Brasi Mario Francesco (targa EK036BF), Concaro Paolo (targa EN355ZC), Bisi Alberto (targa DY612SD), Fumi Paolo Luigi (targa EV937RJ), Mari Elia, (targa ET402NE), Maurizi Lorenzo (targa DY781LJ), Maurizi Lorenzo (targa EK917JZ), Gasperini Ones (targa DT219MC), Tomasi Giorgio (targa



EL904SZ), Ceriati Taviani Mario (targa FB687JH), posto che le altre posizioni afferiscono ad adesioni tardive.

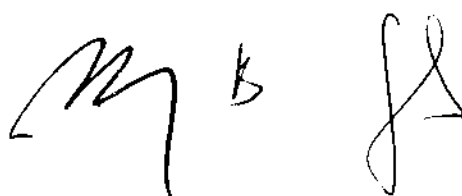
8. Conclusioni.

In definitiva, l'appello proposto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. va accolto limitatamente ai motivi primo, terzo, sesto, settimo, ottavo, nono, ventunesimo e, quanto al secondo motivo, limitatamente alla violazione dell'art. 21, 2° comma, lett. b) e dell'art. 22 cod. cons, restando il decimo motivo assorbito dall'accoglimento dei motivi aventi ad oggetto il danno patrimoniale; gli altri motivi sono rigettati.

L'appello di Altroconsumo va invece accolto limitatamente ai motivi terzo, quarto, nono e decimo, nei limiti sopra trattati con ciò dovendosi estendere la condanna al pagamento della somma di € 300,00, a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale, in favore dei consumatori la cui adesione deve reputarsi ammissibile.

La sentenza di primo grado, per tutto quanto sopra esposto, va riformata, quanto al **capo 1)**, nel senso di escludere il danno patrimoniale e riconoscere, per tutti i consumatori le cui adesioni sono ammissibili, la somma di € 300,00 e con la precisazione che la dimidiazione della somma riconosciuta agli utenti proprietari di un'autovettura usata, o che l'abbiano rivenduta nel periodo compreso tra il 15.8.2009 e il 26.9.2015, di cui al **capo 2)** della sentenza appellata, resta superata dal fatto che in questo grado trova riconoscimento il solo danno non patrimoniale, voce rispetto alla quale è indifferente che il veicolo sia usato o nuovo, o che sia stato rivenduto, posto che la riduzione operata dal Tribunale si giustifica solo in relazione ad un minor valore del veicolo, parametro rispetto al quale è stata definita, come visto, la misura del risarcimento, con ciò dovendosi riformare il predetto capo 2).

Il **capo 3)** va parzialmente riformato, dovendosi estendere la condanna di VW alle ulteriori 81 adesioni, come da dispositivo.



9. Spese processuali.

Avuto riguardo alla disciplina delle spese processuali, le stesse, in ragione della parziale riforma della sentenza di primo grado, vanno ora rideterminate per l'intero giudizio. Il Collegio, tenuto conto della fondatezza della pretesa di Altroconsumo e riconoscendo dunque l'*an* della domanda dell'allora attrice, reputa di procedere alla liquidazione secondo il criterio del cosiddetto "*decisum*", (cf. Cass. III n. 3903 del 29.2.2016, Cass. Sez. III, Ord. 9237 del 22.3.2022), ovvero, facendo applicazione del D.M. n. 55 del 2014, alla stregua dello scaglione di valore compreso tra € 16.000.000,01 ed € 32.000.000,00, tenuto conto della riduzione del risarcimento accordato. Va infatti considerato che, alla posizione delle due proponenti vanno sommate le 63.053 adesioni ammesse dal Tribunale e le 81 ulteriori adesioni ammesse in questo grado, per un totale di 63.136 adesioni, a ciascuna delle quali va liquidata la somma di € 300,00, per un ammontare complessivo di € 18.940.800,00. La complessità delle questioni giuridiche trattate, il numero di adesioni, l'impegno istruttorio profuso per il loro esame, la pluralità di eccezioni contrapposte, anche in questo grado, giustificano la quantificazione secondo il valore massimo dello scaglione di valore come sopra individuato, ovvero, quanto ai compensi, in € 162.592,00 per il giudizio di primo grado ed € 103.096,00 per il grado d'appello, tenuto conto dei parametri aggiornati al D.M. n. 147 del 2022, applicabili a entrambi i



gradi di giudizio, alla luce dell'insegnamento della Suprema Corte, secondo il quale: *"il giudice dell'impugnazione, investito ai sensi dell'art. 336 cpc anche della liquidazione delle spese del grado precedente, deve applicare la disciplina vigente al momento della sentenza d'appello, atteso che l'accezione omnicomprensiva di "compenso" evoca la nozione di un corrispettivo unitario per l'opera prestata nella sua interezza"* (cf. Cass., Sez. 3, Ord. n. 19989 del 2021).

Le altre statuizioni, di cui al **capo 4)** afferenti alle spese di pubblicità e di reclamo, vanno confermate perché rispettose del principio di soccombenza, come pure va confermato il **capo 5)**, afferente alle spese degli ausiliari, poste a carico di VW.

Il parziale accoglimento dell'appello di VW impone invece il rigetto della domanda ex art. 96 cpc, e dunque la riforma del **capo 6)**, non potendosi ravvisare malafede o colpa grave nelle difese svolte, avendo le stesse, almeno parzialmente, trovato accoglimento in questo grado.

L'esecutorietà della sentenza va differita al 180° giorno dalla pubblicazione, come stabilito dall'art. 140-bis, 12° comma cod. cons.

10. Deposito della sentenza

Complessità della *class action*, numero dei documenti da esaminare e molteplici motivi di gravame sulle adesioni dei consumatori hanno giustificato la nomina di tre relatori con decreto 1.3.2022 del Presidente della quarta sezione civile. Con decreto 8.11.2023 il Presidente della Corte d'Appello, a seguito dell'intervenuta modifica per effetto del d.l. n. 13 del 2023 del secondo comma dell'art. 196-*quater* disp. att. cpc, ha autorizzato il deposito della presente sentenza con modalità non telematiche ex art. 196-*quater*, 4°



comma disp. att. cpc poiché l'applicativo *consolle del magistrato* non è progettato per consentire la sottoscrizione della sentenza da parte di tre magistrati estensori.

P.Q.M.

La Corte, definitivamente pronunciando, disattesa ogni diversa domanda ed eccezione;

in parziale accoglimento dell'appello proposto da Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. e in parziale accoglimento dell'appello proposto dall'Associazione Altroconsumo avverso la sentenza n. 1423/2021 del Tribunale di Venezia così provvede:

a) in parziale riforma del capo 1) e in riforma del capo 2) della sentenza appellata condanna Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia in solido a pagare in favore di Martina Marinari, Letizia Benedetta Ghizzi Panizza e di ciascun aderente di cui al prospetto A) e di cui al prospetto C) della parte motiva della sentenza appellata la somma di € 300,00 a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale, con gli interessi al tasso dell'art. 1284, 1° comma cc dal 180° giorno dalla pubblicazione della presente sentenza al saldo.

b) in parziale riforma del capo 3) dichiara ammissibili le seguenti adesioni:

Arcangelo Leo (targa EA607AA), Magnoli Mariuccia (targa EA454VH), Pane Valerio (targa EA935BF), Sassaroli Alessandro (targa EB120ES), Baiocco Massimo (targa EB646VV), Tenerini Giuseppa (targa EB646VV), Brambilla Riccardo (targa EC334RZ), Panzironi Cinzia (targa EC566ED), Marlia Saverio (targa EF231HX), Paltanin Davide (targa EF544SS), Benassi Riccardo (EG 607MT), Benassi Nunzio (targa EG607MT), Fanti Palmiro (targa EG638MT), Polazzi Alberto (targa



958FJ), Pugliese Marisa (targa EH444VP), Rossetto Ezio (targa EI045DF), Macocco Francesco (targa EJ386EE), La Piana Rosa (targa EJ509WL), Suriano Francesca (targa EK008CJ), Felicioni Patrizia (targa EK622JN), Ruffino Concetta (targa EK799XA), Alleruzzo Giuseppe (targa EL428JC), Bruschi Maria Rosa (targa EL756BJ), Piragino Vittorio (targa EL958JL), Del Maschio Elisabetta (targa EL978LP), Brandiani Lorenzo (targa EL978LP), Gatta Adriano (targa EM426FM), Berto Rosanna (targa EM956RA), Chiaramondia Claretta Lidia (targa EN658CJ), Antonello Angelica (targa EP902TM), Patania Vincenzo (targa EP916DR), Giacobbe Lucia (targa ER401EE), Leone Diana (targa ER538GC), Randi Maria Cristina (targa ER724XM), Tortato Eride (targa ET446DW), Lazzerini Nicoletta (targa ET754CT), Di Bartolomeo Marco (targa ET932LA), Bova Caterina (targa EC676PS), D'Angelo Antonio (targa EW108CF), Sisti Badoglio (targa EX340BN), Fazio Francesco Antonio (targa EZ099YT), Offredi Elisa Vincenzina (targa EL963HJ), Larcher Ersilia (targa EP957JD), Rizzo Francesca (targa ES776MM), Bertolotto Patrizia (targa ET854FJ). : Di Paola Luigi (targa DP208N), Aiello Emilio (targa DR956KM), Boto Michela Sonia (targa DX719JF), Galetta Giuseppe (targa DY693ZT), Mair Astrid (targa DY697JN), Rossano Giovanni (targa DY812NF), Bellini Alfredo (targa DY856MH), Rizzuti Luigi Cipriano (targa DY865TD), Venerandi Claudio (targa DY882XL), Cinganelli Pier Paolo (targa DY947XM), Donadoni Giacomo (targa DZ007BB), Chiti Francesco (targa DZ019EE), Brocca Aldo Stefano (targa DZ135VG), Zanutto Luca (targa DZ212AC), Scaglioni Mario (targa DZ437ZA), Bassi Vasco (targa DZ821DZ), Zingarello Luca (targa DZ939EH), Blasi Christian (targa EA612KC), Pucci Andrea (targa EA908EB), Gatti Davide (targa EA940XP), Mancarella Giuseppe (targa EB158WX), Lisetti Roberta (targa EB515JG), Gazzoli Armando (targa EB698TX), Cardì Waldimiro (targa EC436ZZ), Pistillo Michele (targa EC565LG), Zoccoli Bartolomeo (targa EA306VD), De Brasi Mario Francesco (targa EK036BF), Concaro Paolo (targa EN355ZC), Bisi Alberto (targa



DY612SD), Fumi Paolo Luigi (targa EV937RJ), Mari Elia, (targa ET402NE), Maurizi Lorenzo (targa DY781LJ), Maurizi Lorenzo (targa EK917JZ), Gasperini Ones (targa DT219MC), Tomasi Giorgio (targa EL904SZ), Ceriati Taviani Mario (targa FB687JH), e condanna Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. in solido a pagare la somma di € 300,00, a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale in favore di ciascuno di detti aderenti;

c) in parziale riforma del capo 4) condanna Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. in solido al pagamento delle spese processuali del giudizio di primo grado che liquida in € 162.592,00 per compensi, ferme le altre statuizioni;

d) fermo il capo 5),

e) in riforma del capo 6) rigetta la domanda di condanna ex art. 96 cpc, proposta dall'Associazione Altroconsumo;

f) condanna Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen Group Italia S.p.A. in solido al pagamento delle spese processuali del presente grado, che liquida in € 103.096,00 per compensi, oltre i.v.a., cpa. e rimborso forfettario spese generali al 15% come per legge.

Esecutorietà differita al 180° giorno dalla pubblicazione della presente sentenza ex lege.

Venezia, 18 ottobre 2023

il Consigliere estensore

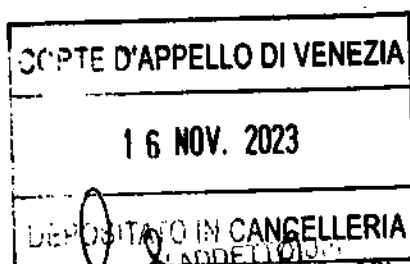
Gianluca Bordon

il Consigliere estensore

Giovanna Sanfratello

il Presidente estensore

Marco Campagnolo



Marco Campagnolo

DEPOSITO TELEFONICO
16 NOV. 2023
Dott. Vincenzo Palucci

