



UNC  
CONSUMATORI.IT

## Volkswagen, la ricostruzione dei fatti

16 settembre 2017



Tutto inizia nel lontano 18 settembre 2015, quando l'amministrazione Obama ordina il ritiro dal mercato americano di circa mezzo milione di automobili della Volkswagen. L'accusa, mossa dall'Epa, l'Agenzia federale per la protezione dell'ambiente, è di aver intenzionalmente utilizzato dei software progettati per aggirare le leggi anti-smog in vigore negli Usa. La multa poteva essere di 18 miliardi di dollari. La Volkswagen ammette le violazioni. I veicoli implicati nel mondo sono milioni ed anche il nostro Paese è coinvolto. Secondo i primi comunicati ufficiali della Volkswagen, si tratta di 11 milioni di vetture nel mondo, circa 5 milioni con marchio Volkswagen, 2,1 milioni Audi, 1,2 milioni Skoda e 1,8 milioni veicoli commerciali. Le auto sono quelle che montano i motori EA 189, comunemente noti come TDI. I nuovi veicoli Euro 6 non sono coinvolti.

In Italia il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica la stima approssimativa di 710 mila veicoli e annuncia di aver interpellato sull'accaduto il KBA, l'autorità che in Germania le aveva omologate ed il costruttore, chiedendo di acquisire i risultati dei loro controlli.

A questo punto **l'Unione Nazionale Consumatori interviene, chiedendo di verificare i dati con prove fatte in Italia.** E' di tutta evidenza, infatti, che non basta acquisire i dati del KBA, visto che avevano già omologato i veicoli senza accorgersi di nulla. Per non parlare dell'affidabilità di quanto può dire il costruttore.

Il punto, infatti, è che per via della direttiva quadro europea, la 2007/46, il costruttore può richiedere l'omologazione in qualsiasi paese dell'UE e, automaticamente, tutti gli altri Stati membri sono tenuti ad immatricolare qualsiasi tipo di veicolo e marca sulla base del certificato di conformità, se non provano una violazione della direttiva. Cosa di per sé

giusta, in nome della libera circolazione delle merci, a condizione che il fabbricante non possa richiedere l'omologazione dove gli pare e dove, magari, i controlli sono meno ferrei. Le prove, invece, dovrebbero essere eseguite da organismi tecnici pubblici, soprattutto terzi rispetto al costruttore. E non solo per gli inquinanti, ma anche per i consumi di carburante.

**La nostra richiesta viene accolta. Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, il 24 settembre 2015** annuncia controlli a campione su almeno mille macchine diesel di tutti i marchi. Costo previsto: 8.000 euro a vettura, per un totale di otto milioni di euro.

Ma, cosa che ha dell'incredibile, **nonostante siano ormai passati 2 anni**, nonostante i nostri numerosi solleciti a mezzo stampa, **di quei controlli non si è saputo più nulla!** Una vergogna!

**La Volkswagen**, nel frattempo, **annuncia interventi gratuiti su tutti i veicoli coinvolti per eliminare il software incriminato** ed in vari comunicati (ad es. 6 giugno 2016, 23 agosto 2016) dichiara che *"l'Autorità Federale per i Trasporti tedesca (KBA) ha approvato"* le soluzioni tecniche per i veicoli equipaggiati con motore TDI EA189 e che *"all'esito dell'intervento, le vetture rispetteranno pienamente le normative vigenti. L'Autorità Federale dei Trasporti tedesca (KBA) ha anche confermato in modo inequivocabile che le soluzioni tecniche per questi modelli non comporteranno alcuna modifica ai consumi di carburante, alle prestazioni o alle emissioni acustiche delle vetture interessate"*.

Sarà vero? **Dal punto di vista legale il diritto al risarcimento del danno patrimoniale può scattare per il consumatore solo se può dimostrare di avere una vettura di minor valore, se la rimozione del software incriminato comporta un abbassamento delle prestazioni oppure se c'è una riduzione della categoria Euro, ossia della classe di inquinamento (da Euro 5 ad Euro 4), cosa che comporterebbe un aggiornamento della carta di circolazione. Ma, ad oggi, non esistono prove certe in tal senso.**

Altra cosa è la questione dei test, ossia dei consumi di carburante e di emissioni inquinanti farlocche rese note dalle Case automobilistiche e che, però, riguarda tutte le marche. Calcolare i consumi di carburante o le emissioni di NOx in laboratorio, su rulli, in condizioni ideali, come se il traffico non esistesse, è una presa in giro. L'Unione Europea finalmente si è mossa e dal 1° settembre 2017 sono entrate in vigore le nuove regole che prevedono che i nuovi modelli siano sottoposti a prove in condizioni di guida reale (prova Rde). Si spera che questo ora consenta di eliminare l'enorme differenza tra i valori calcolati nei test di laboratorio e quelli misurati su strada. Inoltre diventano obbligatorie anche nuove prove di laboratorio più stringenti (prova Wltp), armonizzate a livello mondiale. Un passo avanti per informare il consumatore sui reali consumi della vettura che vuole acquistare.

Fatto sta che il ministero dei Trasporti pubblica sull'albo ufficiale dei richiami anche quelli relativi al Dieseldate, che a giugno 2016, per il tutti i marchi del gruppo, erano circa 17.700, di fatto avallandoli. Il richiamo, in teoria, serve a riportare la vettura nei valori di omologazione e ad aggiornare la centralina taroccata. Inverosimile, quindi, ipotizzare una futura modifica della carta di circolazione.

E' bene precisare, a tal proposito, che **il consumatore che non risponde al richiamo**

**perde la possibilità di futuri interventi in correttezza.** Si tratta di quelle riparazioni che le Case automobilistiche, a garanzia scaduta, talvolta si accollano, magari dietro la pressione di una possibile class action con danno punitivo, come quelle americane, ben diverse da quelle italiane. Della serie: pur non avendo alcun obbligo, mi accollo l'onere dell'intervento per opportunità commerciale, per migliorare la soddisfazione del cliente, consapevole che il modello ha un difetto. Ma questo ripristino si fa, solitamente, se il cliente ha seguito tutte le procedure di manutenzione presso la rete ufficiale, come i richiami.

Arriva, nel frattempo, la condanna dell'**Antitrust italiano**, che **l'8 agosto 2016 infligge una sanzione di cinque milioni di euro a Volkswagen "per aver posto in essere una pratica commerciale scorretta"**. E' una sanzione pari al massimo consentito dalla legge. Soldi che, purtroppo, non finiranno nelle tasche dei consumatori.

La nostra associazione, quindi, sull'onda della pressione esercitata da questa condanna, tenta un accordo transattivo con l'azienda. **Nel settembre 2016 inviamo una lettera all'ad di Volkswagen Group Italia, Massimo Nordio, chiedendo un bonus come supervalutazione dell'usato** per l'acquisto di un altro veicolo nuovo presso una concessionaria ufficiale, con condizioni di finanziamento agevolate. La vera apprensione dei consumatori, infatti, è la perdita di valore futuro del veicolo sul mercato dell'usato. Da qui la nostra proposta.

**Ma il Dr. Nordio ci risponde: "riteniamo che, considerata sia la situazione di fatto che di diritto, non sussistano i presupposti per riconoscere richieste risarcitorie in relazione all'acquisto di tali veicoli. Gli autoveicoli interessati sono infatti tecnicamente sicuri e possono circolare senza alcuna limitazione e, contrariamente da quanto da voi affermato, non sussiste alcuna svalutazione dell'usato correlata alla problematica inerente le emissioni di NOx, come comprovato anche dagli studi di settore svolti ad oggi e attestanti che gli autoveicoli del Gruppo Volkswagen hanno registrato livelli di perdita di valore addirittura inferiori alla media"**. Nordio poi ricorda le "iniziative volte ad alleviare ogni possibile disagio" della clientela, "quali il ritiro e la riconsegna a costo zero degli autoveicoli" in occasioni degli interventi ed "il rimborso delle spese di trasporto sostenute in taxi o altro mezzo pubblico per recarsi in officina". In conclusione: "riteniamo che non vi siano i presupposti per accettare la vostra proposta".

**Un'occasione perduta per la Volkswagen** che poteva dimostrare un gesto di attenzione verso i consumatori che avevano scelto i prodotti della casa automobilistica sulla base della loro reputazione di qualità. Una proposta che, peraltro, non avrebbe gravato sul bilancio di Volkswagen Italia, come invece sarebbe accaduto nel caso di un rimborso in denaro. Al tempo stesso i consumatori avrebbero ricevuto un indennizzo sostanziale.

La nostra associazione continuerà ad aggiornarvi e, nel caso sorgano nuovi elementi che possano realisticamente e concretamente consentire un diverso sviluppo della vicenda, sarà nostra cura informarvi.

Per maggiori informazioni o per essere più facilmente contattati, lasciate i vostri dati attraverso lo sportello "**Sportello auto**" o chiamateci allo 06/32600239 (dal lunedì al venerdì ore 10-13 e 15-17 ).

**Autore:** Mauro Antonelli

**Data:** 16 settembre 2017

