



TRIBUNALE ORDINARIO di TORINO

Tribunale delle Imprese

Il Tribunale in composizione collegiale nelle persone dei seguenti magistrati:

dott. Silvia Vitro

Presidente

dott. Alberto La Manna

Giudice Relatore

dott. Rachele Olivero

Giudice

nel procedimento iscritto al n. r.g. **13711/2024** promosso da:

CARLO REGINA con il patrocinio dell'avv. ROMITO DOMENICO, elettivamente domiciliato in VIA SPARANO 56 70121 BARI, presso il difensore avv. ROMITO DOMENICO

ASSOCIAZIONE MOVIMENTO CONSUMATORI APS (C.F. 97045640154) con il patrocinio dell'avv. FIORIO PAOLO MARIO SILVIO e dell'avv. PINNA CORRADO e dell'avv. TOSATTO GIULIA, elettivamente domiciliata in CORSO VITTORIO EMANUELE II°, 24 10123 TORINO; presso il difensore avv. FIORIO PAOLO MARIO SILVIO;

ASSOCIAZIONE DI CONSUMATORI ALTROCONSUMO (C.F. 97010850150) con il patrocinio dell'avv. GAVA ALBERTO, dell'avv. DE DOMINICIS FABIO, dell'avv. BONAFEDE ALFONSO dell'avv. PACELLA LORENZO e dell'avv. PUSCHIASIS BARBARA, elettivamente domiciliata in VIA DEL PLEBISCITO 102 ROMA, presso il difensore avv. GAVA ALBERTO

CODACONS APS, COORDINAMENTO DELLE ASSOCIAZIONI PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE E PER LA DIFESA DEI DIRITTI DEGLI UTENTI E DEI CONSUMATORI (C.F. 97102780588) con il patrocinio dell'avv. SORRIENTO TIZIANA, dell'avv. SBRIGLIO GIUSEPPE dell'avv. TANZA ANTONIO dell'avv. RIENZI CARLO dell'avv. GIULIANO GINO e dell'avv. RAMADORI MARCO, elettivamente domiciliata in VIA ASSAROTTI, 15 10122 TORINO, presso il difensore avv. SORRIENTO TIZIANA

ADUSBEF APS (ASSOCIAZIONE PER LA DIFESA DEGLI UTENTI DEI SERVIZI BANCARI E FINANZIARI) (C.F. 97102780588) con il patrocinio dell'avv. SORRIENTO TIZIANA, dell'avv. SBRIGLIO GIUSEPPE dell'avv. TANZA ANTONIO dell'avv. RIENZI CARLO dell'avv. GIULIANO GINO e dell'avv. RAMADORI MARCO, elettivamente domiciliata in VIA ASSAROTTI, 15 10122 TORINO, presso il difensore avv. SORRIENTO TIZIANA

ASSOCIAZIONE UTENTI DEI SERVIZI RADIOTELEVISIVI - APS (C.F. 97251640583) con il patrocinio dell'avv. SORRIENTO TIZIANA, dell'avv. SBRIGLIO GIUSEPPE dell'avv. TANZA ANTONIO dell'avv. RIENZI CARLO dell'avv. GIULIANO GINO e dell'avv. RAMADORI MARCO, elettivamente domiciliata in VIA ASSAROTTI, 15 10122 TORINO, presso il difensore avv. SORRIENTO TIZIANA

U.DI.CON (C.F. 97513130589) con il patrocinio dell'avv. SORRENTINO GIUSEPPE, elettivamente domiciliata in VIA DANTE ALIGHIERI 69/71 80040 POGGIOMARINO, presso il difensore avv. SORRENTINO GIUSEPPE

ADICONSUM (C.F. 96107650580) con il patrocinio dell'avv. CERA NICOLA, dell'avv. BATTISTELLA CARLO dell'avv. ANTICO SANDRA, elettivamente domiciliata in strada SAN FERMO N. 19 37121 VERONA, presso il difensore avv. CERA NICOLA

RICORRENTI

contro

GROUPE PSA ITALIA S.P.A. (C.F. 00882090152), **STELLANTIS N.V.** (C.F. 97784450013 e P.IVA11196180019) e **AUTOMOBILES CITROEN SA**, con il patrocinio dell'avv. DI MAURO NATALE CRISTIAN EMANUELE, dell'avv. LANI PAOLO dell'avv. ROSSI ELISA, elettivamente domiciliate in VIA SANTA MARIA ALLA PORTA 2 20133 MILANO, presso il difensore avv. DI MAURO NATALE CRISTIAN EMANUELE

RESISTENTI

Con l'intervento del

PUBBLICO MINISTERO presso il Tribunale di Torino;

Ha emesso la seguente

ORDINANZA

Il presente procedimento ha ad oggetto i ricorsi depositati ex art. 840 bis cpc da Regina Carlo, associazioni Adusbef, Codacons e Associazione Utenti dei servizi radiotelevisivi nonché le azioni rappresentative ex art. 140 ter cod. cons. proposte da Associazione Movimento Consumatori, Associazione di Consumatori Altroconsumo, U.Di.Con e Adiconsum nei confronti di Groupe Psa Italia Spa, Stellantis N.V. e Automobiles Citroen SA.

In particolare:

Regina Carlo

Regina Carlo ha depositato in data 25.7.2024 ricorso ex art. 840 bis e ss Cpc nei confronti di Stellantis N.V. e Groupe Psa Italia spa, formulando la seguente domanda:

*“ritenuta l'ammissibilità del Ricorso ed accertata la lesione dell'interesse omogeneo della Classe e SottoClasse in epigrafe, emettere Ordinanza di ammissibilità della domanda, fissando eventualmente termini e modalità di pubblicità nonché adottando ogni opportuno provvedimento, anche ai fini istruttori, ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 840 ter e 840 quinquies cpc; accertare e dichiarare la illegittimità della condotta della Convenute, per le motivazioni in narrativa e, per l'effetto, condannare le resistenti (**Groupe PSA oggi Stellantis NV quale produttore e di Groupe PSA Italia spa**) al risarcimento del danno nei confronti della Classe rappresentata dai consumatori (destinatari della lettera di richiamo da parte delle convenute) acquirenti di autovetture Citroen C3 e della sottoclasse dei consumatori acquirenti di vetture Citroen C3 nel periodo Gennaio 2016/- 2019 (classe e sottoclasse cui appartiene il Deducente), per il ritardo nell'attuazione della campagna di richiamo che si individua:*

A) nei confronti del Deducente e di tutti i Consumatori componenti la Classe acquirenti della vettura oggetto di richiamo:

- 1. nei costi obbligatori per tassa di proprietà e assicurazione RCA auto per il periodo di fermo dell'autovettura (che per il deducente ammontano a: - €. 11,72 mensili (dodicesima parte del bollo dell'autovettura - doc. 13 - €. 31,76 mensili - ossia la dodicesima parte del premio polizza dell'autovettura - doc. 14);*
- 2. in €. 500 mensili (o nella somma maggiore o minore che sarà ritenuta di Giustizia) da liquidarsi in via equitativa quale risarcimento per il mancato utilizzo dell'autovettura o in subordine nel prezzo medio praticato per il noleggio mensile di autovettura similare (doc. 15);*
- 3. 1.000 (o nella somma maggiore o minore che sarà ritenuta di Giustizia) da liquidarsi in via equitativa quale risarcimento per la lesione della qualità della vita;*

B) nei confronti del Deducente e tutti i Consumatori componenti la SottoClasse degli Acquirenti della vettura dopo il Gennaio 2016 nel danno indicato in epigrafe ai punti 11, 2, 3 nonché:

- €. 3.000 o la somma maggiore o minore che sarà ritenuta di Giustizia ed in via equitativa a titolo di danno morale non patrimoniali derivanti dalla condotta posta in essere dal produttore di immissione sul mercato di prodotto pericoloso omettendo di informare tempestivamente gli acquirenti del difetto della vettura che se conosciuto si sarebbero astenuti dall'acquisto e per il deprezzamento della stessa

C) Con vittoria di spese, compensi ed onorari, oltre accessori di legge in favore del sottoscritto Avvocato antistatario.”.

Afferma di avere acquistato una vettura Citroen C3 ad aprile 2016 e di avere ricevuto a maggio 2024 una lettera da Group Psa Italia con il seguente contenuto:

“Le sostanze chimiche contenute in questi dispositivi di gonfiaggio (air bag) potrebbero deteriorarsi nel tempo, esponendo guidatore e passeggero al rischio di rottura del dispositivo di gonfiaggio dell’Airbag con una forza eccessiva in caso di incidente, in grado di provocare lesioni o morte. Per questo motivo Citroën Le chiede di sospendere immediatamente la guida del Suo Veicolo”. Riferisce che analoga indicazione è contenuta nel sito web Stellantis.

Allega che il grave difetto del dispositivo air bag Takata era stato scoperto in realtà nel 2015 dal Nhtsa ente USA per la sicurezza automobilistica, informazione non contenuta nella missiva inviata e lamenta non essere stata attuata una efficace campagna di sostituzione degli Airbag pericolosi né posta in essere alcuna modalità di ristoro o mobilità alternativa.

Afferma di agire in qualità di appartenente alla Classe Generale quali acquirenti del veicolo C3 nel periodo 2009- 2019, per il colpevole ritardo con cui è stata disposta e non attuata in modo corretto la campagna di richiamo e alla sottoclasse della vettura C3 dal gennaio 2016, momento dal quale costruttore e distributore hanno continuato, rispettivamente, a produrre e distribuire un veicolo pericoloso senza neppure informare gli acquirenti del pericolo.

Contesta, pertanto, le seguenti violazioni:

- art. 20 del Codice del Consumo per la condotta commercialmente scorretta;
- art. 104, comma 1 e art. 112, comma 2 Codice del Consumo per aver immesso sul mercato un prodotto pericoloso (Stellantis);
- art. 104, comma 2 e art. 104, comma 6, lett. b) Codice del Consumo per aver fornito ai Consumatori (condizionandone la libertà negoziale) ed agli Enti preposti informazioni decettive in ordine alla sicurezza della vettura e rischi derivanti dal suo uso normale e prevenzione infortuni (Stellantis e Groupe PSA Italia);
- art. 104, comma 3 Codice del Consumo, per aver fornito con gravissimo e colpevole ritardo informazioni al Consumatore in ordine ai rischi connessi all'uso del prodotto e non attuato tempestive iniziative come il ritiro del prodotto dal mercato, il richiamo e l'informazione appropriata ed efficace dei consumatori (Stellantis);
- art. 104, comma 6, lett. a Codice Consumo per aver posto in vendita la vettura C3 di cui conosceva (anche solo come operatore professionale) il pericolo derivante dal suo uso (Groupe PSA Italia) informando a distanza di anni gli acquirenti;
- art. 104, comma 3, 5 e 7 Codice del Consumo e art 1375 c.c. buona fede contrattuale per aver avviato con gravissimo ritardo una campagna di richiamo della vettura (Groupe PSA- Stellantis e

Groupe PSA Italia) neppure attuata, e priva di modalità di mitigazione del danno, privando di fatto del diritto alla mobilità gli appartenenti alla Classe omogenea.

Afferma che, in particolare, che Groupe PSA e Stellantis hanno posto in essere una condotta commerciale scorretta in quanto hanno omesso di rendere specifica informazione (a sua disposizione) dei pericoli del prodotto e difetto di conformità agli standard di sicurezza previsti dalla normativa ed evidenziano che la prima campagna di richiamo per la sostituzione degli Airbag è iniziata nel 2020 ma non è stata estesa alla vettura C3 cui il primo alert è stato inviato ai proprietari solo nel dicembre 2023.

Associazione movimento consumatori:

L'Associazione Movimento Consumatori ha depositato in data 25.7.2024 ricorso ex art. 140 nonies octies C. Consumo nei confronti di Stellantis N.V., Groupe Psa Italia spa e Automobiles Citroen SA chiedendo:

“Dichiararsi la presente azione ammissibile ai sensi dell'art. 140-septies cod. cons. ed adottare gli adempimenti di cui all'art. 840-quinques c.p.c, ed in particolare:

definire i caratteri dei diritti individuali omogenei della classe dei consumatori specificando gli elementi necessari per l'inclusione nella Classe;

fissare un termine perentorio non inferiore a sessanta giorni e non superiore a centocinquanta giorni, che la ricorrente propone in 120 giorni, dalla data di pubblicazione dell'ordinanza nel portale dei servizi telematici di cui all'articolo 840-ter, secondo comma, per l'adesione all'azione da parte dei soggetti portatori di diritti individuali omogenei.

Nel merito

Previa ammissione delle istanze istruttorie indicate nel presente ricorso (§ V) e riservata la richiesta di ulteriori istanze istruttorie a seguito della decisione di ammissibilità dell'azione.

Accertare che le resistenti, con le condotte illecite descritte nel ricorso (§§ I e II), hanno leso i diritti individuali omogenei della Classe, ed in particolare PSA e Citroen, relativamente a tutte le condotte illecite descritte al § II e Stellantis, relativamente alle condotte meglio individuate ai §§ II 3 e 4.3.

Definire di conseguenza i caratteri dei diritti individuali omogenei lesi dalle condotte descritte nel ricorso (§§ I e II), ed in particolare del diritto al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali che il Tribunale vorrà accertare nel corso del giudizio, meglio decritti al § III del presente ricorso, specificando gli elementi necessari per l'inclusione nella classe dei soggetti

aderenti e stabilendo la documentazione che dovrà essere prodotta per fornire la prova della titolarità dei diritti individuali omogenei individuati nella sentenza.

Dichiarare aperta la procedura di adesione adottando gli ulteriori provvedimenti ed adempimenti di cui all'art. 840 sexies c.p.c.

Condannare le resistenti ai sensi degli artt. 140-octies cod. cons., 840-sexiesdecies, commi 7 e 8 c.p.c. ad adottare le misure ripristinatorie ed informative ritenute opportune, ed in particolare:

ordinare la pubblicazione del provvedimento sui siti internet e sui canali social delle resistenti;

ordinare l'invio mediante lettera raccomandata a tutti i consumatori che facciano parte della Classe di un avviso, che potrà essere determinato dal Tribunale, diretto ad informarli della decisione assunta ai sensi dell'art. 840-sexies c.p.c. e del diritto di aderire all'azione rappresentativa;

ordinare la pubblicazione della sentenza in almeno cinque quotidiani a diffusione nazionale, e sugli ulteriori mezzi di comunicazione che il Tribunale riterrà appropriati al caso di specie.

fissare un termine per l'adempimento dei provvedimenti emanati, prevedendo, in caso di inadempimento, il pagamento a carico della resistente ai sensi dell'art. 614-bis c.p.c. di una somma di denaro non inferiore ad euro 20.0000,00 per giorno di ritardo o in subordine ai sensi dell'art. 140-terdecies nella misura massima consentita.

Con il favore delle spese e degli onorari di causa oltre addizionale 15% per le spese generali, CPA ed IVA con la maggiorazione ex art. 4, co.1bis e co.10 DM 55/2014 da distrarsi a favore dei difensori".

Evidenzia che, in relazione al difetto dell'Air Bag Takata, già nel 2017 sono state avviate campagne di richiamo da BMW, Nissan e Toyota, intensificatesi nel 2019 quando sono state lanciate analoghe campagne da Opel, BMW, Chevrolet, Matiz, Jeep, Chrysler, Ford, Fuji Heavy Industries, Volkswagen e Audi, nonché dalle stesse Fiat e Citroën. Sottolinea che le stesse iniziative hanno coinvolto le società del Gruppo Stellantis (Fiat 500, iniziata a maggio 2019, per 22.356 veicoli, Citroën, modelli C5, Berlingo, C3 Picasso, Jumpy) mentre il 16 settembre 2020 Citroën ha avviato in Francia, Bulgaria, Danimarca, Finlandia, Grecia, Irlanda, Islanda, Norvegia, Portogallo, Slovenia, Slovacchia una campagna di richiamo degli airbag sulle C3 e DS3 e su altri modelli.

Evidenzia che il gruppo Stellantis solo nel novembre 2023 ha informato 101.795 proprietari di C3 e n. 12.387 di DS3 del rischio di lesioni o morte, a seguito di segnalazioni di alcuni incidenti verificatisi nell'area del Mediterraneo, senza alcun avviso di sospendere l'utilizzo dei veicoli e senza alcuna indicazione delle modalità di riparazione, rinviate a tempi futuri ed imprecisati e che nel febbraio 2024, a seguito di alcuni incidenti occorsi, il Vehicle Regulation Committee (VRC) di

Stellantis ha deciso “a titolo precauzionale” di richiedere ai proprietari dei Veicoli (compresi tutti i veicoli identificati nelle campagne precedenti JZD e JGU, che non erano ancora stati riparati) di sospendere immediatamente la circolazione degli stessi (“stop drive”). Il 19.4.2024 è stato chiesto a PSA Italia di implementare in Italia la campagna di richiamo e solo a maggio 2024, Groupe PSA ha inviato le lettere raccomandate ai proprietari di 154.482 C3 e di 18.846 di DS3, con le quali ha intimato lo “stop drive” e ha comunicato le modalità della Campagna di Richiamo mentre in data 17 maggio 2024 il Gruppo Stellantis ha diramato un comunicato stampa con richiesta di “interrompere immediatamente la guida di questi veicoli”.

Afferma, quindi, la responsabilità delle tre convenute per le seguenti ragioni:

- Citroën, quale produttore, risponde delle condotte illecite relative alla produzione e all'immissione sul mercato dei veicoli e all'adozione di inadeguate misure correttive.
- PSA, quale distributore, risponde delle condotte illecite relative alla immissione sul mercato dei veicoli. Con riguardo alla Campagna di Richiamo, PSA risponde quale soggetto che, su incarico del Produttore e della capogruppo, ne ha dato attuazione, inviando le lettere di novembre 2023 e maggio 2024 e gestendo tutte le misure correttive.
- Stellantis, quale capogruppo di PSA e Citroën, risponde per aver deciso i tempi e le modalità della Campagna di Richiamo, come emerge dalle allegazioni di PSA e dal comunicato stampa Stellantis e dalla comunicazione a SISTRA 16.7.24, ove è riportato che la Campagna di Richiamo è stata decisa dal *Vehicle Regulation Committee (VRC)* di Stellantis, con la conseguenza che anche la capogruppo risponde della tardività e dell'inadeguatezza della campagna di richiamo.

Denuncia la violazione degli artt. 2 e ss, 18 e ss e 104 e ss. del Codice del Consumo in relazione alla programmazione, avvio e conduzione della campagna di sostituzione.

Lamenta a titolo di danno patrimoniale:

- la riduzione di valore del bene acquistato difettoso;
- la lesione del diritto ex art. 832 c.c. di godere in modo pieno ed esclusivo del proprio veicolo e in particolare:
- 1 il danno conseguente alla violazione del diritto del consumatore ad ottenere un'auto sostitutiva quale ripristino della lesione del diritto di godimento quantificabile in misura corrispondente al valore di locazione di veicoli analoghi alle C3 o DS3
- 2 il danno da mancato godimento;
- 3 il danno da fermo amministrativo;

Lamenta, inoltre, il danno non patrimoniale ex art. 2059 c.c. e 185 c.c. evidenziando che le condotte tenute dal produttore e dal distributore hanno rilevanza penale e integrano le fattispecie di reato di cui agli art. 112, secondo comma cod. cons. (immissione in commercio di prodotti pericolosi), e 515 c.p. (frode in commercio) nonché il danno derivante dalla lesione di interessi di rilevanza costituzionale.

Individua come *dies a quo* per il calcolo del danno la comunicazione di maggio 2024 o il mese di novembre 2023 data della prima comunicazione dell'esistenza del grave difetto.

Adusbef, Codacons e Associazione Utenti dei servizi radiotelevisivi

Le associazioni Adusbef, Codacons e Associazione Utenti dei servizi radiotelevisivi hanno depositato in data 28.10.2024 ricorso ex art. 840 bis cpc chiedendo:

“In via preliminare: Ritenuta l'ammissibilità del ricorso ed accertata la lesione dell'interesse omogeneo della classe dei proprietari degli autoveicoli, emettere ordinanza di ammissibilità della domanda, definendo i caratteri dei diritti individuali omogenei degli aderenti alla classe ex artt. 840 quinquies e sexies let. c), disponendo la pubblicazione del provvedimento ex art. 840 ter c.5 e ogni altra forma di pubblicità ritenuta opportuna

Nel merito: Accertare e dichiarare la illegittimità della condotta illecita plurioffensiva delle resistenti e per l'effetto, condannare le stesse in solido tra loro al risarcimento dei danni in favore degli aderenti alla classe nella misura di

€ 30 al giorno (o nella maggiore o minore somma che sarà ritenuta di giustizia) da liquidarsi in via equitativa a titolo di indennizzo per il danno patrimoniale, come descritto in narrativa, a partire dal giorno del ricevimento della lettera di richiamo sino alla persistenza della indisponibilità della vettura.

€ 1.500,00 una tantum (o nella maggiore o minore somma che sarà ritenuta di giustizia) da liquidarsi in via equitativa, a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale, nelle sue due componenti di danno morale e danno esistenziale, come descritto in narrativa, sofferto dai proprietari delle vetture de quibus.

Con vittoria di spese, compensi ed onorari, oltre accessori di legge in favore delle scriventi associazioni”.

Lamentano la tardività delle campagne di richiamo in Italia avviate da Stellantis solo nel 2024, essendo le cause automobilistiche a conoscenza almeno dal 2013 della pericolosità degli airbag Takata montati sui veicoli Citroen e DS Automobiles.

Riferiscono la domanda risarcitoria come volta a tutelare i diritti omogenei di una pluralità di proprietari di autovetture Citroen C3 e DS3 immatricolate dal 2009 al 2019, che hanno ricevuto l'avviso del richiamo e l'ordine di fermare il veicolo.

Dopo avere richiamato, in merito al requisito della non manifesta infondatezza, i provvedimenti cautelari già emessi da questo stesso Tribunale, evidenziano che, in merito alla omogeneità dei diritti fatti valere, dovrà farsi riferimento esclusivamente alla *causa petendi* ed alla materia del *petitum* e sostengono che la diversa durata del fermo del veicolo non rende non omogenee le posizioni, ma rileva solo sul *quantum* debeatur, dovendo avvenire la quantificazione del risarcimento in via equitativa, in applicazione di criteri uniformi, dovendosi guardare non al *petitum* delle singole pretese risarcitorie bensì alla fonte del fatto illecito che nel caso di specie è data da una condotta seriale, unitaria e ripetuta, che ha coinvolto un numero significativo di proprietari dei veicoli oggetto della campagna di richiamo. Condotta consistita nell'aver installato sulle autovetture in oggetto airbag difettosi e nel colpevole ritardo con cui è stata organizzata la comunicazione della campagna di richiamo nonché dalla negligenza nell'adozione delle riparazioni annunciate nella campagna di richiamo stessa.

Affermano la legittimazione passiva di Stellantis e PSA perché la prima ha emanato il comunicato stampa del 17 maggio 2024, la seconda ha inviato le comunicazioni sin dal novembre 2023 e ha nell'oggetto sociale attività collegate all'azione di richiamo.

Individuano il danno nella perdita del diritto d'uso del veicolo dal momento dell'emissione dell'avviso di sicurezza relativo all'autoveicolo e per il tempo necessario alla riparazione, nella mancata fornitura di mezzi sostitutivi da parte della resistente, associata al ritardo nella riparazione del dispositivo airbag proponendo un risarcimento equitativo del danno equiparabile al danno da fermo tecnico, quantificabile in 30 euro al giorno. Chiedono altresì il risarcimento danno morale e danno esistenziale.

U.di.con.

L'associazione U.Di Con. ha depositato ricorso ex art. 140 ter c. cons. in data 29.10.2024 chiedendo

In via preliminare,

previa riunione ex art. 840-quater c.p.c. del presente giudizio all'azione di classe proposta ai sensi dell'art. 840-bis c.p.c. e contraddistinta da R.G. 13711/24.

-accertare e dichiarare l'ammissibilità dell'azione proposta. ed adottare gli adempimenti di cui all'art. 840-quinques c.p.c, in particolare:

-definire i caratteri dei diritti individuali omogenei della classe dei consumatori specificando gli elementi necessari per l'inclusione nella Classe;



- fissare un termine perentorio non inferiore a sessanta giorni e non superiore a centocinquanta giorni dalla data di pubblicazione dell'ordinanza nel portale dei servizi telematici di cui all'articolo 840-ter, secondo comma, per l'adesione all'azione da parte dei soggetti portatori di diritti individuali omogenei.

Nel Merito

- accertare che le resistenti, ciascuna per le condotte illecite addebitate col presente ricorso, hanno leso i diritti individuali omogenei della classe e, procedere alla definizione dei caratteri dei diritti individuali omogenei, con particolare riferimento al diritto al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali che il Tribunale vorrà accertare, specificando gli elementi necessari per l'inclusione nella classe dei soggetti aderenti nonché stabilendo la documentazione che dovrà essere prodotta per fornire prova della titolarità dei diritti individuali omogenei di cui sopra;

- dichiarare aperta la procedura di adesione nonché adottare gli ulteriori provvedimenti di cui all'art. 840 sexies c.p.c.

- Condannare alle spese di lite, anche ai sensi di quando disposto dall'art 4, co.1 bis e co.10 del DM 55/2014 e succ. mod., con attribuzione allo scrivete procuratore antistatario.

Evidenzia che l'airbag commercializzato dalla Takata non si è presentato sicuro sin dall'anno 2008 a causa dell'utilizzo, come propellente, del nitrato di ammonio e, ciononostante, le case produttrici di autovetture hanno continuato ad utilizzarlo pur consapevoli della non conformità degli stessi requisiti di sicurezza. Evidenzia, in proposito, che i difetti del prodotto si sono manifestati dall'anno 2008 in USA e dal 2013 in Europa laddove in Italia dal 2016 sono iniziati i richiami dei modelli Citroen C5, Berlingo, C3 Picasso, Jumpy e dal 2018 Automobiles Citroen sta gestendo di concerto con l'autorità francese le criticità legate all'airbag difettoso. Evidenzia, ancora, che nell'ottobre e dicembre 2023 è stata avviata una prima campagna di richiamo senza previsione dello *stop drive* mentre nel febbraio 2024 il *Vehicle Regulation Committee* (VRC) di Stellantis ha deciso di richiedere ai proprietari dei veicoli C3 e DS3, messi in commercio dal 2009 al 2019, la sospensione immediata della guida e nel maggio 2024 è stata avviata la campagna di richiamo con comunicazione dello *stop drive* omettendo, peraltro, ogni indicazione sui tempi necessari per la riparazione e le soluzioni di mobilità alternativa.

Sottolinea ancora che, solo a giugno 2024, Stellantis e Groupe PSA Italia hanno interloquito con Sistra (MIT-Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto) per gestire le criticità determinate dalla inadeguatezza delle misure correttive della campagna di richiamo e che questa ha sollecitato l'adozione di più incisive misure e la messa a disposizione dei consumatori di un veicolo sostitutivo. Evidenzia, quindi, che solo a luglio 2024 Stellantis ha informato Sistra sull'avvio del

programma di sostituzioni presso 6 stabilimenti produttivi in Italia e la disponibilità di 17.000,00 veicoli sostitutivi mentre solo dalla metà di agosto 2024 sono state fornite ai consumatori che avevano effettuato la procedura di check in, le informazioni sulle procedure per richiedere l'auto sostitutiva e solo da settembre 2024 è stata fornita ai consumatori l'informativa sui tempi della riparazione.

Lamenta, pertanto, la violazione di artt. 104 co. 2, 3, 5, 6 e 7 Cod. Consumo per difetti di informazione e adozione di misure idonee nonché art. 18 e ss. Cod. Cons. per pratica commerciale scorretta. Sottolinea ancora la violazione dell'art. 2, co.2 lett.a), b), c) e c.bis) cod. Cons.

Afferma sussistere il requisito della omogeneità nel caso in esame, atteso che:

-il diritto al risarcimento viene esercitato da tutti i consumatori che sono proprietari di autovetture Citroen, modello C3 e DS3 prodotte dal 2009 al 2019 ed oggetto della campagna di richiamo;

-la condotta antigiuridica contestata alle resistenti è la medesima per tutti i consumatori, in quanto (i) la messa in circolazione del prodotto difettoso, (ii) la realizzazione di una pratica commerciale scorretta, (iii) la tardività della campagna di richiamo e la (iv) la violazione degli obblighi informativi configurano la sussistenza dell'identità dell'illecito propagatosi in danno di tutti i consumatori.

In relazione ai danni evidenzia che l'imposizione dello "stop drive" ha determinato come danno significativo quello della perdita di disponibilità del bene per il periodo intercorrente tra la data di comunicazione del divieto di guida e l'effettiva riparazione del singolo bene e/o l'effettiva messa a disposizione dell'auto sostitutiva.

Sostiene che il danno patito dal consumatore potrebbe essere assimilato, per via analogica, al danno da fermo amministrativo, poiché anche in tal caso, a differenza del danno da fermo tecnico, rileva il risarcimento per la lesione del diritto di godimento laddove la differenza tra le due fattispecie sarebbe netta in quanto, mentre nel caso di fermo tecnico trattasi di una breve indisponibilità in relazione alla quale non può presumersi una perdita economica per il mancato godimento, nel caso di fermo amministrativo l'impossibilità di utilizzare l'auto si è protratta per un significativo lasso di tempo.

Propone per la quantificazione del danno il valore di noleggio di un bene con le stesse qualità e caratteristiche per il periodo intercorrente tra l'imposizione dello stop drive e l'effettiva riparazione dell'autovettura e/o l'effettiva messa a disposizione di un'auto sostitutiva, oltre al danno da costo di gestione del bene corrispondente al costo del premio assicurativo e la tassa di circolazione per il periodo di non utilizzo della vettura.

Lamenta altresì il danno non patrimoniale come danno da reato ex art. 112 co. 2 Cod, cons e 515 cp e 2059 cc nonché per violazione dei diritti fondamentali della persona.

Altroconsumo

L'associazione Altroconsumo ha depositato ricorso ex art. 140 ter c. cons. in data 29.10.2024 chiedendo:

“in via preliminare: dichiarare con ordinanza ex art. 140-septies, co. 7, d.lgs. n. 206/2005, l'ammissibilità dell'azione rappresentativa qui proposta nei confronti delle convenute in favore della classe costituita dai consumatori titolari di diritti individuali omogenei derivanti dalle violazioni e dagli illeciti analiticamente descritti nella parte narrativa del presente atto, disponendo, entro quindici giorni dalla pronuncia, a cura della cancelleria, la pubblicazione dell'ordinanza nell'area pubblica del portale dei servizi telematici gestito dal Ministero della Giustizia ai sensi dell'art. 840-ter c.p.c., co. 2, c.p.c.; e disponendo altresì, previa definizione dei caratteri dei diritti individuali omogenei lesi dalla condotta posta in essere dalla resistente, specificando gli elementi necessari per l'inclusione nel gruppo e/o nella classe dei consumatori interessati dall'azione rappresentativa e la documentazione che dovrà essere prodotta per fornire prova della titolarità dei diritti individuali omogenei di cui sopra, la fissazione del termine perentorio non inferiore a sessanta giorni e non superiore a centocinquanta giorni dalla data di pubblicazione dell'ordinanza per l'adesione all'azione medesima da parte dei soggetti portatori di diritti individuali omogenei – i quali sono individuati nei consumatori proprietari di modelli di Citroën C3 e/o Citroen DS3 compresi negli elenchi delle targhe e dei numeri di telaio riportati nella comunicazione del 2 luglio 2024 presente sul sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e/o destinatari della lettera raccomandata di richiamo inviata dalle convenute Stellantis N.V., in persona del suo legale rappresentate pro tempore, e Groupe PSA Italia S.p.A., in persona del suo legale rappresentate pro tempore;

nel merito:

- accertare e dichiarare la responsabilità di Stellantis N.V. e Groupe PSA Italia S.p.A., per pratica commerciale scorretta ai sensi degli articoli 20 ss. cod. consumo – nonché in via incidentale per gli illeciti penali descritti nel presente atto –; accertare e dichiarare la responsabilità di Stellantis N.V. e Groupe PSA Italia S.p.A., per violazione della normativa in materia di sicurezza dei prodotti, sancita dagli articoli 102 ss. cod. consumo; accertare e dichiarare la responsabilità di Stellantis N.V. e Groupe PSA Italia S.p.A., per violazione della normativa in materia di responsabilità da prodotto difettoso ex art. 114 cod. consumo;

accertare e dichiarare la responsabilità di Stellantis N.V. e Groupe PSA Italia S.p.A., ai sensi dell'art. 2043 c.c. e comunque per tutte le causali esposte in narrativa, nonché la conseguente

lesione dei diritti individuali omogenei dei consumatori membri del gruppo degli interessati e per l'effetto,

- condannare, in solido tra loro o ciascuno nella misura che verrà accertata in giudizio, Stellantis N.V. e Groupe PSA Italia S.p.A., in persona dei legali rappresentanti pro tempore, ad ottemperare ai provvedimenti compensativi che verranno disposti ai sensi dell'art. 140 ter ss. cod. consumo e comunque al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali patiti e patiendi in favore dei consumatori portatori di diritti individuali omogenei membri del gruppo dei consumatori interessati alla presente azione e/o dei membri della classe che aderiranno alla presente azione ai sensi e nelle forme dell'art. 840-septies c.p.c. e da quantificare, anche in applicazione dei criteri di liquidazione omogenea indicati nel presente ricorso, nella somma che risulterà di giustizia da determinarsi anche con valutazione equitativa ai sensi dell'art. 1226 c.c., in ogni caso oltre interessi e rivalutazione dal giorno del dovuto al saldo;

- condannare, in solido tra loro o ciascuno nella misura che verrà accertata in giudizio, Stellantis N.V. e Groupe PSA Italia S.p.A., in persona dei legali rappresentanti pro tempore, nelle ipotesi previste in narrativa ad ottemperare ai provvedimenti inibitori che verranno disposti ai sensi dell'art. 140 ter ss. cod. consumo e alle correlate misure di coercizione indiretta previste dall'art. 140 terdecies cod. consumo in favore dei consumatori portatori di diritti individuali omogenei membri del gruppo dei consumatori interessati alla presente azione e/o dei membri della classe che aderiranno alla presente azione ai sensi e nelle forme dell'art. 840-septies c.p.c.;

in ogni caso:

- condannare le resistenti a rifondere le spese e gli onorari del giudizio oltre IVA, CPA e spese generali 15%”

Denuncia la violazione degli artt. 102 e ss. Cod. consumo, nonché la pratica commerciale scorretta ex art. 20 c. consumo.

Evidenzia, in particolare, la gravità della condotta tenuta dalle controparti in due distinti momenti temporali: il primo, al momento della commercializzazione delle autovetture difettose; il secondo, durante lo svolgimento della campagna di richiamo.

Relativamente al primo momento, sottolinea l'assoluta mancanza di trasparenza nella vendita delle vetture difettate essendo già noti i rischi legati agli Airbag.

In merito al secondo ritiene palese la sua conduzione in totale difformità dai criteri di trasparenza, correttezza, lealtà e diligenza professionale richiesti ad operatori di mercato della portata delle convenute essendo le carenze sono evidenti fin dal comunicato stampa del 17 maggio 2024, il quale prometteva che «Dopo aver effettuato la verifica, i clienti verranno informati sui passaggi

necessari per la sostituzione dell'airbag e, se necessario, sulle opzioni di mobilità alternative per soddisfare le loro esigenze individuali. Il tutto gratuitamente» atteso che tali informazioni non sono state riportate nelle lettere di richiamo né nelle successive comunicazioni con cui è stato attribuito il *voucher* per prenotare la riparazione e soprattutto non sono state rispettate nella pratica.

Richiama altresì la responsabilità per danno da prodotto difettoso ex art. 114 cod. consumo, nonché la responsabilità extracontrattuale ex art. 2043 c.c.

Ritiene che la lesione relativa a diritti individuali omogenei sia evidente nel caso di specie, in cui i soggetti danneggiati sono portatori di situazioni giuridiche soggettive che traggono origine dalla medesima reiterata condotta ascritta alle società convenute, la cui tutela dipende dalla risoluzione di comuni questioni di fatto e di diritto idonee ad essere definite con un solo provvedimento giurisdizionale di contenuto uniforme, senza necessità di compiere alcun accertamento individualizzato.

Indica quale danno patrimoniale:

- deprezzamento dei veicoli
- spese fisse: bollo auto, assicurazione RCA

Sotto il profilo del danno non patrimoniale evidenzia che le condotte contestate violano diritti di rango costituzionale, e i fatti oggetto di causa configurano potenziali fattispecie di reato, tra cui quello previsto dall'art. 112 cod. consumo per l'immissione sul mercato di un prodotto pericoloso e difettoso.

Quale criterio di liquidazione del danno patrimoniale propone il valore medio giornaliero per noleggio vettura analoga oppure svalutazione vettura da determinarsi in percentuale annua o mediante CTU, mentre per il danno non patrimoniale propone l'importo di € 1500,00.

Adiconsum

L'associazione Adiconsum ha depositato ricorso ex art. 140 ter c. cons. in data 28.10.2024 chiedendo:

“1. in via cautelare, stanti i gravi motivi di urgenza, ex art.140 octies n.5 Cod. Cons., emettere i più opportuni provvedimenti provvisori tesi a far cessare la condotta omissiva e commissiva della resistente, e inibire la reiterazione della condotta tenuta in violazione delle disposizioni di cui all'art.140 ter, c.2 C.Cons., in particolare, ordinando alla resistente di mettere a disposizione dei consumatori auto sostitutive per tutto il periodo necessario alla riparazione dei veicoli, a cura e spese di Groupe PSA Italia SPA o in alternativa riconoscere a ciascun consumatore una somma giornaliera di €. 50,00 a copertura del costo per il noleggio di una vettura sostitutiva per il medesimo periodo

2. nel merito, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 140 octies Cod. Cons.,

2.1 dichiarare l'ammissibilità della presente azione rappresentativa;

2.2 accertare e dichiarare l'antigiuridicità della condotta contestata e per l'effetto,

- inibire alla resistente la reiterazione della condotta antigiuridica posta in essere in violazione delle disposizioni di cui all'Allegato II Septies e ordinare alla stessa l'adozione immediata di misure idonee a ridurre il pregiudizio conseguente in capo ai consumatori, con la previsione ex art. 140 terdecies Cod. Cons. di una somma a carico dell'obbligata, per ogni giorno di ritardo, di €. 2000,00 o di quella diversa, minore o maggiore, che verrà ritenuta di Giustizia,

2.3 ordinare, a cura e spese della resistente, la pubblicazione del provvedimento inibitorio per intero o per estratto su almeno 2 quotidiani a diffusione nazionale;

3. nel merito, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 140 novies Cod. Cons.,

- adottare quelle misure ritenute più idonee a rimediare al pregiudizio subito dal consumatore tra quelle indicate all'art. 140 novies/140 ter lett. h) Cod. Cons., anche attraverso la risoluzione del contratto con rimborso del prezzo pagato, la riduzione del prezzo con restituzione dell'eccedenza versata ovvero comunque il versamento di una somma di denaro a titolo di risarcimento del danno;

4. Spese e compensi di lite integralmente rifusi".

Denuncia la violazione degli artt. 103 e ss. C. cons. essendo noto dal 2008 problema degli Airbag ed essendo intervenuto nel 2015 il provvedimento dell'autorità USA, la violazione del divieto di pratiche commerciali scorrette non solo prima e durante la vendita ma anche successivamente, nonché degli artt. 20, 21 e 22 C. Cons. e degli artt. 128-135 septies C. Cons. per vendita di beni viziati.

Con provvedimento dell'11.11.2024 è stata disposta la riunione di tutti i ricorsi proposti ex art. 840 bis cpc e 140 ter Cod. Cons. al ricorso ex art. 840 bis cpc proposto da Regina Carlo, essendo questo stato depositato per primo in data 25.7.2024.

Comparsa Costitua Groupe Psa Stallantis e Automobiles Citroen

Si costituiscono le convenute chiedendo:

"In via preliminare di merito, accertare e dichiarare l'inammissibilità dei ricorsi avversari per le ragioni esposte in narrativa e, per l'effetto, rigettare le domande formulate da Adiconsum – Associazione Difesa dei Consumatori APS, Altroconsumo, Codacons APS – Coordinamento delle Associazioni per la tutela dell'ambiente e per la difesa dei diritti degli utenti e dei consumatori,

Associazione Utenti dei Servizi Radiotelevisivi – APS, Adusbef APS, Associazione Movimento Consumatori APS, U.Di.Con. (Unione per la difesa dei consumatori) e dal Sig. Carlo Regina;

Nel merito, rigettare interamente le domande formulate da Adiconsum – Associazione Difesa dei Consumatori APS, Altroconsumo, Codacons APS – Coordinamento delle Associazioni per la tutela dell'ambiente e per la difesa dei diritti degli utenti e dei consumatori, Associazione Utenti dei Servizi Radiotelevisivi – APS, Adusbef APS, Associazione Movimento Consumatori APS, U.Di.Con. (Unione per la difesa dei consumatori) e dal Sig. Carlo Regina nei confronti di Groupe PSA Italia S.p.A., Stellantis N.V. e Automobiles Citroën SAS, per le ragioni esposte in narrativa;

In via istruttoria, respingere tutte le istanze avanzate da U.Di.Con. (Unione per la difesa dei consumatori), Altroconsumo e Associazione Movimento Consumatori APS, per le ragioni già esposte in narrativa;

In ogni caso, con vittoria di spese, diritti ed onorari del presente giudizio”.

Preliminarmente ritengono che debba trovare applicazione l'840 bis perchè rito della causa che è stata introdotta per prima cui le altre successive sono state riunite.

Eccepiscono ancora in via preliminare:

- l'inammissibilità delle azioni proposte da Codacons, ADUSBEP, AUSR, Altroconsumo, AMC e U.Di.Con. in quanto tardive rispetto al termine di cui all'art. 840 quater cpc atteso che il termine ultimo per il deposito del ricorso era il 30 ottobre 2024 mentre le azioni sono state depositate il 5 novembre 2024;
- l'inammissibilità delle domande inibitorie proposte da AMC, Altroconsumo e Adiconsum dovendo le stesse essere separate dall'azione di classe proposta secondo quanto previsto dall'art. 840 sexiesdecies.

Contestano l'ammissibilità dell'azione di classe per carenza del requisito di omogeneità in ragione:

- dell'impossibilità di identificare con ragionevole certezza il gruppo dei soggetti/posizioni soggettive rispetto a cui dovrebbe parametrarsi il vaglio dell'omogeneità;
- del fatto che la classe dei consumatori sarebbe costituita da soggetti portatori di situazioni eterogenee che richiedono un'attività istruttoria differenziata in relazione sia alla sussistenza e al *quantum* dei danni lamentati che all'accertamento stesso delle responsabilità invocate.

In merito al secondo punto evidenziano in particolare che ogni proprietario può presentare esigenze di mobilità molto diverse tra loro, anche in funzione delle proprie particolari condizioni di vita e i tempi di riparazione registrati per ciascun veicolo differiscono tra loro a seconda dei diversi momenti in cui è stata completata la procedura di check-in, è stato ricevuto il voucher, le officine di

riparazione hanno dato indicazione circa la disponibilità del nuovo airbag e i singoli consumatori hanno deciso di recarsi presso le officine di riparazione.

In particolare, eccepiscono che:

- 1) L'accertamento (della sussistenza così come del *quantum*) del danno asseritamente derivante dall'acquisto dei Veicoli a un prezzo superiore al presunto valore effettivo, necessariamente dipende dalla verifica, caso per caso, del prezzo d'acquisto dell'autovettura, che evidentemente differisce per ciascuno dei consumatori in base all'anno di acquisto, alla personalizzazione (o meno) del veicolo, così come dal fatto che l'acquisto sia avvenuto presso concessionari autorizzati oppure da privati, come veicolo di seconda mano.
- 2) La sussistenza (così come l'entità) dell'asserita lesione del diritto di godimento dei veicoli rappresentato dalla (presunta) necessità di adottare un mezzo di trasporto alternativo non può essere indistintamente/omogeneamente accertata in capo agli acquirenti dei Veicoli risultando necessario un accertamento caso per caso.
- 3) L'accertamento della sussistenza del diritto al rimborso della tassa di proprietà del veicolo e dell'assicurazione auto obbligatoria (RCA) necessariamente dipende dalle personali condizioni di ciascun consumatore, e in particolare dalla regione di residenza, dall'età dei veicoli e dalla classe di merito del consumatore, dalla sua pregressa condotta di guida e dagli anni di rapporto contrattuale con la compagnia assicurativa.
- 4) L'accertamento dell'esistenza e della quantificazione del danno alla qualità della vita/morale derivante dal presunto reato asseritamene commesso dalle resistenti, così come del danno conseguente alla lesione delle esigenze primarie di vita connesse all'utilizzo del veicolo dipende in larga misura dalle condizioni personali e specifiche di ciascun consumatore
- 5) la diversità e la molteplicità delle condotte illecite contestate escludono la sussistenza nel presente procedimento di una "*causa petendi*" unitaria, comune a tutti i membri facenti parte dell'asserita classe di consumatori.

Sempre in via preliminare eccepiscono l'inammissibilità delle azioni proposte *ratione temporis*:

- per quanto attiene l'azione ex art. 840 bis cpc ai sensi dell'art. 7, II comma, della Legge 31/2019, in quanto le condotte lamentate delle resistenti sarebbero state tutte asseritamente poste in essere prima del 19 maggio 2021.
- per quanto attiene l'azione ex art. 140 ter cod. cons. in quanto ai sensi dell'articolo 4.1, d.lgs. 28/2023, le predette disposizioni si applicano a decorrere dal 25 giugno 2023.

Eccepiscono, infine, il difetto di rappresentatività della classe in capo al ricorrente Regina avendo questi acquistato l'auto nel 2016 e non potendo rappresentare chi l'ha acquistata prima del 2015 perché in una diversa situazione secondo quanto da lui stesso affermato.

Nel merito evidenziano che:

- Joyson Safety Systems ha classificato le varie zone geografiche in base alla probabilità di insorgenza della Problematica Tecnica oggetto di causa in base alla velocità della potenziale degradazione del propellente legata all'esposizione climatica in 4 zone (0, 1, 2, 3) dove a seconda delle zone geografiche e dei corrispondenti cicli di temperatura e livelli di umidità, il tempo che intercorre prima che si verifichi una degradazione del propellente non sicura è stimato tra i 6 e i 9 anni (nelle condizioni ambientali peggiori) e fino a 15-20 anni (nelle zone temperate);
- fino a giugno 2023, non sono stati segnalati incidenti, lesioni o decessi nella Zona 2 in cui è compresa l'Italia connessi al dispositivo di gonfiaggio modello SDI 230 e i continui test condotti dal produttore non hanno evidenziato alcun rischio rilevante per la sicurezza legato alla problematica tecnica nella predetta regione geografica laddove tutte le misure correttive/campagne di richiamo implementate tra il 2020 e il 2023 hanno coinvolto solo i veicoli ubicati nelle Zone 0 e 1 in ragione del fatto che l'analisi del rischio effettuata e il continuo monitoraggio svolto dal Produttore attraverso le verifiche sul campo e l'analisi delle segnalazioni di incidenti sul campo non avevano evidenziato un aumento del rischio nella Zona 2, ivi compresa l'Italia.
- fino all'agosto 2019 il Produttore non era a conoscenza di alcun episodio di rottura che coinvolgesse il dispositivo di gonfiaggio dell'airbag modello SDI 230 (installato nei veicoli Citroën C3 e DS3 oggetto della Campagna di richiamo) in nessuna delle zone. Solo nell'agosto 2019, il produttore è venuto a conoscenza di un episodio di rottura del dispositivo di gonfiaggio dell'airbag verificatosi nel giugno 2018 in Guadalupa nella Zona 0.
- la sussistenza della Problematica Tecnica veniva per la prima volta ipotizzata nell'ambito del mercato statunitense con esclusivo riferimento al modello di gonfiatore Takata PSAN 185kPa commercializzato e installato su vetture a marchio Honda / Ford, diverso dal modello dei Dispositivi di Gonfiaggio Takata PSAN;
- Solo con nota dell'11 ottobre 2023, PSA Italia è stata incaricata di inviare un avviso di sicurezza ai proprietari di un certo numero di veicoli Citroën C3 e DS, a seguito di una decisione condivisa con l'SSMVM francese;

- a partire dal 10 novembre 2023, PSA Italia ha informato per iscritto dei rischi associati alla Problematica Tecnica 101.795 proprietari di Citroën C3 e 12.387 proprietari di DS3 e ha invitato gli stessi a contattare il concessionario autorizzato o il riparatore per organizzare le necessarie operazioni di sostituzione degli Airbag Takata non appena avessero ricevuto l'apposita lettera di avvio della campagna di richiamo;
- non appena venuto a conoscenza del fatto che la Problematica Tecnica poteva interessare i veicoli Citroën C3 e DS3 anche nell'Europa meridionale, il 21 febbraio 2024, il VRC di Stellantis, a titolo precauzionale a tutela della sicurezza dei consumatori e a seguito di un monitoraggio costante e di un programma operativo condiviso con l'SSMVM di chiedere ai proprietari dei veicoli Citroën C3 e DS3 situati nel sud della Francia, in Spagna, in Italia e in Portogallo di sospenderne immediatamente la circolazione.
- il 19 aprile 2024, è stato richiesto da Stellantis a PSA Italia di implementare la Campagna MK7 in Italia per cui quest'ultima ha inviato nel mese di maggio 2024 una lettera raccomandata con ricevuta di ritorno ai clienti interessati, descrivendo la semplice procedura che i proprietari dei Veicoli avrebbero dovuto (e devono) seguire per richiedere e ottenere la sostituzione degli Airbag Takata.

Contestano l'inapplicabilità al caso di specie dell'art. 104 cod. cons. essendo il settore automobilistico disciplinato da disposizioni dell'Unione Europea, contenenti una dettagliata disciplina dei requisiti di sicurezza rilevanti nel caso di specie e, in particolare, il Regolamento 2018/858 in materia di omologazione. Rileva che al momento della loro immissione sul mercato, i veicoli erano pienamente conformi ai requisiti delle disposizioni comunitarie in materia di sicurezza del settore automobilistico, avendo completato la procedura di omologazione prima di essere commercializzati.

Contestano l'applicabilità degli artt. 20 ss. cod. cons al caso di specie atteso che l'avvio e l'esecuzione di una campagna di richiamo non possono essere qualificate come "pratica commerciale" ai sensi dell'art. 18 cod. cons.

Rilevano che, in merito ai veicoli di cortesia, nessuna disposizione o obbligo contrattuale impone a PSA Italia di fornire ai clienti un veicolo di cortesia e che, in ogni caso, sin dal lancio della Campagna MK7, i proprietari dei Veicoli sono stati invitati a contattare i propri concessionari in caso di necessità di soluzioni di mobilità alternativa.

In merito all'applicabilità degli articoli da 128 a 135-*septies* cod. cons evidenziano che nessuna delle resistenti può essere qualificata come venditore dei veicoli né alcun rapporto contrattuale può dirsi intercorrente tra le resistenti e i proprietari dei veicoli.

All'udienza dell'8 novembre nel procedimento ex art. 840 bis introdotto da Regina Carlo veniva autorizzata la chiamata in causa di Automobiles Citroen Sas.

Con i decreti del 15 novembre 2024 veniva disposta, quindi, la riunione dei ricorsi proposti dagli altri ricorrenti a quello proposto da Regina Carlo con fissazione di udienza per tutte le cause riunite al 28 febbraio 2025.

All'udienza del 28 febbraio 2025 le parti ricorrenti replicavano alle difese delle convenute e all'esito il collegio concedeva termine per controrepliche alle convenute fissando nuova udienza al 28 marzo 2025.

All'esito di tale udienza il Collegio riservava la decisione sull'ammissibilità dell'azione proposta.

L'estensione della domanda formulata da parte di Adiconsum e Altroconsumo nei confronti di Citroen.

In via preliminare deve ritenersi ammissibile, senza necessità di differimento dell'udienza per la chiamata del terzo, l'estensione della domanda nei confronti della terza chiamata Automobiles Citroen SA anche da parte di Adiconsum e Altroconsumo, essendo Citroen soggetto chiamato a rispondere degli illeciti denunciati unitamente a Stellantis e Gruope Spa ed in relazione al quale l'estensione della domanda può ritenersi automatica secondo i principi enunciati dalla Suprema Corte (Cass. 15.1.2020 n. 516), tenuto conto del fatto che la costituzione di Citroen a seguito dell'autorizzazione alla chiamata da parte del Regina è avvenuta successivamente alla riunione di tutti i procedimenti e la stessa ha esplicitato difese unitamente alle altre due convenute in relazione alle domande proposte da tutti i ricorrenti nei procedimenti riuniti.

L'eccezione di tardività del deposito dei ricorsi.

In merito all'eccezione sollevata dalle convenute di inammissibilità per tardività del deposito del ricorso da parte di Codacons, Adusbef, Ausr, Altroconsumo, AMC e U.Di.Con. si rileva che la stessa è infondata e deve essere respinta.

L'art. 640 quater cpc, espressamente richiamato anche dall'art. 140 nonies cod. cons., stabilisce che *“decorsi sessanta giorni dalla data di pubblicazione del ricorso nell'area pubblica del portale dei servizi telematici di cui all'articolo 840 ter, secondo comma, non possono essere proposte ulteriori azioni di classe sulla base dei medesimi fatti e nei confronti del medesimo resistente e quelle proposte sono cancellate dal ruolo. Le azioni di classe proposte tra la data di deposito del ricorso e il termine di cui al primo periodo sono riunite all'azione principale”*.

Nel caso di specie la pubblicazione del ricorso presentato da Regina sul portale dei servizi telematici è avvenuta il 31 luglio 2024 per cui l'ultimo giorno utile ai fini dell'ammissibilità delle ulteriori azioni proposte, ultimo giorno utile per il deposito era il 30 ottobre 2024.

Il ricorso del Movimento Consumatori è stato depositato il 28 ottobre così come quelli di Codacons, Abusdef, Ausr e Adiconsum mentre quello di U.di.con è stato depositato il 29 ottobre. Risultando, pertanto, tutti i ricorsi depositati entro il termine citato l'eccezione deve essere ritenuta infondata.

Il rito applicabile.

Affermano le convenute la necessità di applicazione del rito e della disciplina di cui agli artt. 840 bis e ss. essendo la prima causa, cui le altre sono state riunite, stata introdotta con tale rito.

In particolare, evocano la necessità di disporre la separazione delle domande inibitorie formulate da AMC, Altroconsumo e Adiconsum in ragione di quanto previsto dall'art. 840 sexiesdecies co. 9 cpc.

Non ritiene il Collegio che la richiesta di separazione sia fondata.

In proposito si rileva che l'art. 140 octies cod. consumo disciplina la possibilità per gli enti legittimati di proporre azione rappresentativa per interessi collettivi dei consumatori al fine di ottenere l'adozione di provvedimenti inibitori. Tale disposizione, nell'indicare la disciplina applicabile, richiama espressamente quella di cui all'art. 840 sexiesdecies co. 7 ed 8 cpc ma non il co. 9 che prevede, appunto, l'obbligo di separazione dell'azione inibitoria collettiva da quella di classe.

Afferma la Suprema Corte che *“il provvedimento di riunione per connessione, emesso ai sensi dell'art. 274 c.p.c., non intacca l'autonomia delle cause riunite nello stesso processo, ciascuna delle quali consta del proprio corredo assertivo e probatorio che la riunione non può né sopprimere né comprimere, pena la violazione del dovere di pronuncia di cui all'art. 112 c.p.c.”* (Cass. 18.9.2019 n. 23260). La stessa giurisprudenza di merito ha specificato che *“la riunione delle cause connesse lascia immutata l'autonomia dei singoli giudizi e della posizione delle parti in ciascuno di essi. Altresì, non pregiudica la sorte delle singole azioni, tanto che la sentenza che decide simultaneamente le cause riunite, sebbene formalmente risulti unica, si risolve in altrettante pronunce quante sono le cause decise”* (C. Appello Napoli 30.6.2011 n.2480).

Tali principi hanno portata generale e sono, pertanto, applicabili anche all'ipotesi di riunione tra azioni di classe e azioni rappresentative. A nulla osta, infatti, che vi siano alcune specificità relative all'azione rappresentativa rispetto a quella di classe, ad esempio in materia di disciplina delle spese legali, atteso che la riunione non è, comunque, ostativa al mantenimento di tali specificità, incidendo la stessa sul rito applicabile e non sulle peculiarità delle singole azioni.

L'avvenuta riunione dei procedimenti rende, infatti, certamente applicabili le disposizioni procedurali previste dagli artt. 840 ter e ss. cpc con particolare riferimento al rito di cui all'art. 281 decies cpc, ma non vale ad eliminare le condizioni di ammissibilità e la possibilità di proporre le domande espressamente previste dalla normativa consumeristica applicabile alle cause riunite.

Essendo, pertanto, l'azione inibitoria collettiva proponibile unitamente all'azione rappresentativa nell'ambito della disciplina dettata dagli artt. 140 ter e ss. cod. cons. deve ritenersi la proponibilità di entrambe le domande anche a seguito della riunione dei ricorsi ex art. 140 ter cod. cons. con quello ex art. 840 bis cpc.

Peraltro, vale qui la pena evidenziare che la domanda proposta dall'Associazione Movimento Consumatori non ha ad oggetto istanze inibitorie ma di condanna ad adottare misure informative mentre l'associazione Altroconsumo ha precisato che la domanda inibitoria è stata proposta in via subordinata rispetto all'esito negativo dei due giudizi inibitori già instaurati.

L'anteriorità delle condotte.

Eccepiscono ancora le convenute, con riferimento all'azione di classe ex art. 840 bis cpc, che la stessa sarebbe inammissibile perché le condotte oggetto di contestazione si sarebbero tutte verificate precedentemente al 19 maggio 2021, data di entrata in vigore delle disposizioni in oggetto. Analogamente affermano che, con riferimento all'azione rappresentativa ex art. 140 ter cod. cons. la stessa sarebbe inammissibile in quanto le condotte sarebbero antecedenti al 25 giugno 2023, data di entrata in vigore delle citate disposizioni.

Con riferimento all'azione di classe ex art. 840 bis cpc rileva il collegio che l'art. 7 della L. 31/19 prevede, al secondo comma, che le disposizioni di cui alla legge si applicano alle condotte poste in essere successivamente alla data della sua entrata in vigore.

In proposito si rileva, innanzitutto, che il Regina, nell'introdurre l'azione di classe, ha denunciato una serie di condotte illecite poste in essere dalle convenute che sarebbero consistite nell'avvenuta messa in commercio di prodotti pericolosi senza adeguatamente informare, se non a distanza di anni, i consumatori acquirenti dei pericoli esistenti legati all'airbag Takata, nonché nell'avere tardivamente iniziato una campagna di richiamo senza darle attuazione e senza adottare delle misure di mitigazione del danno.

A prescindere dal fatto che le condotte imputate alle convenute siano o meno da qualificare come illeciti permanenti che, pertanto, possono dirsi realizzati successivamente al 19 maggio 2021 anche se iniziati prima di tale data, va evidenziato che, quantomeno con riferimento alla denunciata condotta di inadeguata conduzione della campagna di richiamo, l'eccezione formulata dalle convenute non è fondata, essendo pacifico che la campagna di richiamo con l'indicazione dello stop

drive è iniziata a maggio del 2024 e, quindi, successivamente alla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui all'art. 840 bis e ss. Cpc.

In merito poi alla medesima eccezione sollevata con riferimento all'entrata in vigore delle norme di cui agli artt. 140 ter e ss cod. cons. se ne rileva l'infondatezza in ragione del fatto che l'art. 4 co. 1 del Dlgs 28/2023 prevede che le disposizioni del decreto si applicano a decorrere dal 25 giugno 2023, senza alcun riferimento al momento in cui si sarebbero verificate le condotte oggetto di contestazione. Trattasi, pertanto, di norma processuale espressione del generale principio del *tempus regit actum* con cui fare valere le violazioni della disciplina sostanziale in materia di tutela dei consumatori vigente quantomeno dal 2005, ovvero da data anteriore a quella a partire dalla quale si sarebbero verificati gli illeciti denunciati.

Tali considerazioni sono, quindi, sufficienti a ritenere, sono tale profilo, ammissibile l'azione proposta.

L'ammissibilità dell'azione ex art. 840 bis cpc proposta dalle associazioni Codacons, Adusbef e Ausr.

Sempre in via preliminare deve essere affermata l'ammissibilità del ricorso ex art. 840 bis cpc proposto dalle associazioni Codacons, Adusbef e Ausr in ragione del fatto che le stesse, come indicato negli statuti depositati in atti, possono agire, in generale, a tutela di diritti, umani, civili, sociali e politici non solo riferiti a consumatori.

Stabilisce l'art. 140 ter co. 2 cod. cons. che *"le disposizioni di cui al presente titolo si applicano alle azioni rappresentative promosse nei confronti di professionisti per violazioni delle disposizioni di cui all'allegato II-septies, che ledono o possono ledere interessi collettivi dei consumatori. Nel caso previsto dal primo periodo, gli enti legittimati non possono agire con l'azione di classe prevista dal titolo VIII-bis del libro IV del codice di procedura civile. Restano fermi i rimedi contrattuali ed extracontrattuali comunque previsti a favore dei consumatori"*.

Al di fuori dell'ipotesi disciplinata dalla norma citata, permane, pertanto, la legittimazione degli enti indicati a proporre l'azione ex art. 840 bis cpc.

Per tale ragione gli enti citati devono essere considerati legittimati a proporre l'azione di classe oggetto di causa.

Le condizioni di ammissibilità delle azioni proposte.

In merito alle condizioni di ammissibilità dell'azione di classe stabilisce l'art. 840 ter co 4 cpc che:

La domanda è dichiarata inammissibile:

- a) quando è manifestamente infondata;
- b) quando il tribunale non ravvisa omogeneità dei diritti individuali tutelabili ai sensi dell'articolo 840-bis;
- c) quando il ricorrente versa in stato di conflitto di interessi nei confronti del resistente;
- d) quando il ricorrente non appare in grado di curare adeguatamente i diritti individuali omogenei fatti valere in giudizio.

Stabilisce a sua volta l'art. 140 septies co. 8 cod. cons. che la domanda è inammissibile:

- a) quando è manifestamente infondata;
- b) se è priva degli elementi necessari ad individuare il gruppo dei consumatori interessati dall'azione rappresentativa;
- c) se il tribunale non ravvisa l'omogeneità dei diritti individuali per cui è richiesta l'adozione dei provvedimenti compensativi previsti dall'articolo 140-novies;
- d) se, anche a seguito di contestazione del convenuto, risulta che l'ente ricorrente è privo dei requisiti necessari per la legittimazione all'azione;
- e) quando l'azione è promossa in conflitto di interessi, in particolare se risulta che il soggetto che ha finanziato l'azione è concorrente del convenuto o dipende da quest'ultimo. In questo caso il giudice solleva anche di ufficio la questione ed assegna all'ente ricorrente un termine entro cui rifiutare o modificare il finanziamento;
- f) se l'oggetto sociale dell'ente legittimato che ha proposto la domanda non giustifica l'esercizio dell'azione.

La non manifesta infondatezza.

In relazione al requisito della non manifesta infondatezza, si rileva che la giurisprudenza che si è occupata dell'argomento ha da tempo precisato che si tratta di *“qualcosa di diverso (e minore) dal fumus boni juris dell'azione cautelare”*, da valutarsi all'esito di un *“giudizio prima facie”* e senza che siano richiesti approfondimenti istruttori (Corte Appello Torino, 27.10.2010).

Più nel dettaglio, è stato osservato che *“In tema di azione di classe, l'ammissibilità della domanda deve essere valutata tramite una delibazione sommaria circa la verosimile sussistenza dei presupposti richiesti dall'art. 140 bis del Codice del Consumo”* (Tribunale Venezia, 25.5.2017) e che *“nell'azione di classe la fase preliminare di verifica della non manifesta infondatezza della domanda riguarda la prospettazione in diritto posta a fondamento della pretesa e non la veridicità dei fatti costitutivi, a meno che questa non sia di per sé ragionevolmente esclusa dalle prove allegare agli atti introduttivi del giudizio”* (Tribunale Roma, 11 aprile 2011). Si è ancora ribadito

che *“la valutazione di ammissibilità dell'azione di classe e, quindi, l'accertamento della non manifesta infondatezza della domanda, dell'omogeneità dei diritti dei consumatori, dell'insussistenza di un conflitto di interessi e dell'adequatezza del proponente a curare gli interessi della classe devono essere compiuti con una delibazione sommaria nell'ambito della verifica prevista a tal fine nell'ambito della prima udienza”* (Corte Appello Torino 17.11.2015). La Suprema Corte ha, quindi, confermato che *“l'ordinanza che dichiara o conferma l'inammissibilità dell'azione di classe non è suscettibile di assumere la stabilità del giudicato sostanziale e non produce la efficacia preclusiva del dedotto e del deducibile, in quanto è fondata su una delibazione sommaria. Nell'ipotesi di pronuncia di inammissibilità per manifesta infondatezza dei diritti omogenei fatti valere, la valutazione del Giudice è, invero, operata, oltre che in sede di cognizione sommaria, ai soli fini del giudizio di ammissibilità della domanda di classe e, dunque, con delibazione finalizzata ad una pronuncia di rito, idonea a condizionare unicamente la prosecuzione di quel processo di classe”* (Cass. 14.6.2012 n. 9772).

Lo stesso Tribunale di Torino ha aderito a tale interpretazione evidenziando che *“il requisito della “non manifesta infondatezza” deve ritenersi sussistente tutte le volte in cui la domanda non è palesemente sformata di fondamento in fatto (cioè carente degli elementi costitutivi della fattispecie) o in diritto (cioè fondata su una prospettazione totalmente priva di fondamento giuridico)”* (Tribunale Torino 23.4.2021).

Ciò premesso ritiene il Collegio che l'azione proposta non possa essere considerata manifestamente infondata.

Appare evidente, infatti, che secondo quanto allegato dalla stessa parte convenuta, questa era a conoscenza del rischio specifico derivante dal modello di airbag SDI 230 prodotto dalla Takata ed installato sui veicoli C3 e DS3 oggetto della campagna di richiamo almeno dall'anno 2019. Rischio derivante dall'utilizzo di un propellente a base di nitrato di ammonio e consistente nella possibilità che in caso di incidente stradale, con conseguente attivazione dell'airbag, questo possa rompersi con una forza eccessiva, con il rischio che frammenti di metallo colpiscano gli occupanti dei veicoli. Le convenute evidenziano poi come le campagne di richiamo delle vetture siano avvenute sulla base di una analisi del rischio di degradazione del propellente, effettuata dalla stessa produttrice dell'airbag, che teneva in considerazione il tempo, i cicli di temperatura, l'umidità e le dimensioni dei veicoli. In base a tali parametri veniva effettuata una classificazione delle aree geografiche in base alla probabilità di insorgenza della problematica tecnica in 5 zone (da 0 a 4), dove l'Italia era ricompresa nella seconda.

Le stesse parti convenute affermano, quindi, che nell'agosto del 2018 si è verificato un primo incidente in Guadalupa (nella zona 0) relativo al dispositivo Airbag, incidente di cui le stesse sarebbero venute a conoscenza nell'agosto 2019 e a seguito del quale venne deciso un richiamo delle vetture fino alla zona uno. Pacifico poi che da quel momento iniziò un confronto con l'autorità francese in merito alla questione.

Ancora, sono le parti convenute a riferire che nel giugno del 2023 è stato segnalato un incidente nella zona 2, in cui è ricompresa l'Italia, e che solo successivamente, ovvero, nell'ottobre del 2023 PSA è stata incaricata di inviare un avviso di sicurezza ai proprietari di una parte delle vetture C3 e DS per poi effettuare una campagna di richiamo con lo stop drive a partire dal maggio 2024.

Le stesse allegazioni sopra riportate rendono evidente la non manifesta infondatezza dell'azione proposta in riferimento alla denunciata responsabilità delle convenute atteso che le stesse, pur essendo a conoscenza del rischio derivante dagli airbag Takata almeno dal 2019, sulla base di valutazioni di rischio peraltro di provenienza unilaterale, non documentate e la cui affidabilità tecnico scientifica non risulta attestata da alcun soggetto terzo e imparziale, hanno, di fatto, atteso che si verificasse un incidente nella zona 2, in cui è ricompresa l'Italia, per dare avvio alla campagna di richiamo attuata solo a partire dal 2024, ovvero circa 5 anni dopo l'avvenuta conoscenza, secondo la stessa tesi delle convenute, del difetto e della conseguente pericolosità dell'airbag in oggetto.

Peraltro, non può non evidenziarsi come, a differenza di quanto sostenuto dalle convenute, risulta documentato l'avvio di campagne di richiamo in relazione agli airbag oggetto di causa, negli altri paesi europei ben prima del 2023/2024, ovvero a partire almeno dal 2019 da parte di altre case automobilistiche e della stessa Citroen in Francia. Ulteriore circostanza, questa, che, anche se riferita a differenti veicoli, avrebbe dovuto indurre anche Stellantis, Groupe Psa e Citroen ad una maggiore sollecitudine nell'avviare, anche in Italia, la campagna di richiami.

Evidente appare, quindi, il ritardo con cui è stata avviata la campagna di richiamo in Italia e tale ritardo è da considerarsi ancora più rilevante in ragione del fatto che il difetto in oggetto comporta il rischio della vita per l'utilizzatore della vettura. Proprio la gravità di tale rischio avrebbe dovuto indurre, in via precauzionale, ad attivare molto prima una campagna di richiamo che avrebbe potuto così essere gestita con maggiore gradualità.

Per quanto attiene poi l'ulteriore profilo della modalità con cui è stata avviata e condotta la campagna di richiamo si rileva che la stessa è stata avviata con la comunicazione inviata nel maggio del 2024 a seguito di una prima comunicazione del novembre 2023 che si limitava a preannunciare l'avvio della campagna stessa.

La comunicazione inviata ai consumatori a maggio 2024, inoltre, non conteneva alcuna indicazione in ordine alla possibilità di ottenere un'autovettura sostitutiva e lo stesso comunicato di Stellantis del maggio 2024 fa genericamente riferimento alla possibilità, una volta effettuata la verifica attraverso il link segnalato, di ottenere soluzioni di mobilità alternativa. In entrambi i casi non è stata fornita alcuna informazione sulle tempistiche di riparazione dei veicoli richiamati non consentendo loro di effettuare una valutazione pienamente consapevole in ordine alla possibilità di richiedere o meno una vettura sostitutiva.

A tal proposito le parti ricorrenti hanno, inoltre, documentato come i tempi della sostituzione siano stati particolarmente lunghi atteso che in alcuni casi, a seguito della emissione del voucher contenente il codice per la riparazione, sono trascorsi oltre 4 mesi prima che venisse concretamente effettuato l'intervento sostitutivo.

Risulta, inoltre, documentato che lo stesso Ministero dei Trasporti sin dal giugno 2024 ha sollecitato Psa e Stellantis ad adottare tutte le misure necessarie ad implementare la campagna di richiamo, evidenziando, con la nota del 26 luglio, la necessità di *“individuare ulteriori misure per diminuire i tempi di intervento per la sostituzione degli airbag. Infatti, nonostante l'aumento della produzione dei kit di sostituzione fino a 14.500 a settimana, quantitativo riferito all'Europa, preso atto che in Italia ne sembra destinato il 30% e considerato che l'attuale numero di veicoli su cui operare la sostituzione è pari a 142.266 veicoli al 15 luglio, per completare le lavorazioni occorrono, nella migliore delle ipotesi, circa 7 mesi e mezzo di attesa, per cui, ad oggi, si stima che il termine della campagna di richiamo sia intorno alla metà di febbraio del 2025. Durante tale periodo si potrebbe verificare il caso che, stante il prolungarsi dell'attesa della riparazione e del conseguente stop del veicolo, alcuni proprietari potrebbero utilizzare lo stesso mettendo in pericolo la propria incolumità.*

Per quanto concerne invece la flotta dei veicoli sostitutivi, anche se ne è previsto un potenziamento fino a 11.000 vetture per fine luglio, il quantitativo appare comunque insufficiente comparato con gli utenti in attesa di riparazione ai quali è stato indicato di sospendere immediatamente la guida. Ne consegue che risulta necessario un potenziamento ulteriore, facendosi Stellantis stessa promotrice di consegnare le stesse autovetture ai clienti interessati mediante interlocuzioni dirette tra le parti anche se non sia fatta esplicita richiesta alle officine autorizzate o al customer care o sulla piattaforma appositamente realizzata”.

Nel riscontrare tale sollecito Stellantis ha, quindi, enunciato una serie di misure volte ad implementare la campagna che non hanno, comunque, consentito un significativo accorciamento dei tempi di intervento rispetto a quanto sollecitato dalla stessa autorità ministeriale come desumibile dal fatto che, nonostante il giudizio cautelare successivamente instaurato dalle

medesime associazioni oggi ricorrenti in cui è stato prescritto come termine per le sostituzioni degli airbag quello del 31 gennaio 2025, secondo quanto affermato dalle convenute, alla data del deposito della comparsa del 18 febbraio 2025 gli interventi non si erano ancora conclusi.

Se è vero che una campagna di richiamo ha ad oggetto un elevato numero di veicoli, ovvero 154.482 veicoli Citroën C3 prodotti tra il 2009 e il 2017 e 18.846 veicoli DS3 prodotti tra il 2009 e il 2019 e l'organizzazione delle operazioni di sostituzioni può conseguentemente risultare complessa, vero è anche che, si ripete, le convenute erano consapevoli dei rischi derivanti dall'utilizzo dell'airbag almeno dall'anno 2019 e hanno avuto, pertanto, tutto il tempo necessario per potere organizzare una campagna di richiamo più celere ed efficiente.

Le condotte sopra evidenziate si pongono in contrasto quantomeno con l'art. 104 cod. consumo che prevede ai commi 2, 3, 5, 7 ed 8 in capo al produttore e al comma 6 in capo al distributore, specifici obblighi di informativa e di intervento nel caso in cui si verifichino rischi connessi all'uso del prodotto. Interventi che possono concretizzarsi anche nel richiamo dei prodotti rivelatisi rischiosi.

Eccepiscono in proposito le convenute che l'avvenuta omologazione delle vetture escluderebbe la possibilità di applicare la disciplina consumeristica invocata dalle parti ricorrenti in base a quanto previsto dall'art. 102 cod. cons. secondo cui le disposizioni di cui al codice del consumo in materia di sicurezza dei prodotti trovano applicazione nel caso in cui non esistano disposizioni specifiche aventi come obiettivo la sicurezza dei prodotti.

In proposito si rileva che le due discipline sono relative a profili differenti atteso che la procedura di omologazione disciplinata dal regolamento 858/2008 è relativa alla procedura amministrativa di verifica della conformità di un veicolo alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche di riferimento mentre quella del codice del consumo concerne i doveri di tutela nei confronti dei soggetti privati, ovvero dei consumatori, che si rendono acquirenti dei prodotti.

In ogni caso, non può non osservarsi che lo stesso regolamento 858/2008 prevede all'art. 14 che *“qualora veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori che sono stati immessi sul mercato o che sono entrati in circolazione non siano conformi al presente regolamento o qualora l'omologazione sia stata rilasciata sulla base di dati inesatti, il costruttore adotta immediatamente le misure correttive necessarie per rendere conformi tali veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori, per ritirarli dal mercato o per richiamarli, a seconda dei casi”*.

In conclusione, è, pertanto, ravvisabile una responsabilità in capo a Groupe PSA quale distributore, a Citroen quale produttore, e alla stessa Stellantis in qualità di capogruppo atteso che quest'ultima

ha concorso nel comportamento illecito adottando le decisioni relative alla campagna di ritiro. Ciò è, in particolare, desumibile dalla comunicazione dalla stessa Stellantis inviata al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti a luglio del 2024 laddove si afferma che *“nel febbraio 2024, il Vehicle Regulation Committee (VRC) di Stellantis ha deciso – a titolo precauzionale – di richiedere ai proprietari dei Veicoli (compresi tutti i veicoli identificati nelle campagne precedenti JZD e JGU, che non erano ancora stati riparati) di sospendere immediatamente la circolazione degli stessi (“stop drive”) a seguito del costante monitoraggio e di un programma operativo condiviso con la SSMVM”*.

Sulla base di tali considerazioni l’eccezione di carenza di legittimazione passiva di Stellantis sollevata dalla medesima nella comparsa costitutiva relativa al ricorso presentato da Regina e, peraltro, non riproposta nella comparsa costitutiva relativa agli altri procedimenti riuniti, deve essere ritenuta infondata.

In conclusione, pertanto, ritiene il Collegio che l’azione proposta non sia manifestamente infondata.

L’omogeneità

Ulteriore condizione di ammissibilità prevista sia dall’art. 840 ter cpc e che dall’art. 140 septies cod. cons. è quello relativo alla omogeneità dei diritti individuali tutelabili.

In relazione a tale requisito la giurisprudenza già formatasi in relazione all’interpretazione della disciplina dell’oggi abrogato art. 140 bis cod, cons. introdotta con il D.L. 24 gennaio 2012 n. 1, convertito con modificazioni in Legge 24 marzo 2012, n. 27, che prevedeva la tutelabilità con l’azione di classe dei diritti omogenei spettanti ai consumatori, aveva messo in evidenza che il requisito dell’omogeneità consiste nella tutela di diritti soggettivi che, pur presentando una identica *causa petendi*, e pur implicando la risoluzione delle medesime questioni giuridiche e di fatto, si differenzino poi con riferimento al *quantum*, determinabile, in concreto, in misura diversa, seppur attraverso un criterio comune a tutta la classe (in tal senso si veda ad es. Tribunale Torino 23.4.2021, C. Appello Milano 3.3.2014).

Tali principi sono stati ribaditi dalla giurisprudenza anche con riferimento alla nuova disciplina di che ricalca, sotto tale profilo, quella precedente. Si è in particolare affermato che *“nell’azione di classe, l’omogeneità tra i diritti individuali del proponente e dei potenziali aderenti, accertata nella fase di ammissibilità in cui non rilevano questioni relative alla prova del quantum, si ravvisa nel caso in cui la fonte del danno sia comune per tutti e la quantificazione del risarcimento appaia effettuabile in base a criteri uniformi. L’identità dei diritti individuali del proponente, rispetto a quelli dei potenziali aderenti, deve essere intesa come omogeneità e si riferisce solamente alla*

natura degli elementi oggettivi di identificazione dell'azione, non potendo la diversa entità del danno eventualmente subito dai singoli consumatori condizionare l'ammissibilità della domanda". (Tribunale Venezia 13.7.2023). Analogamente è stato sostenuto che non è preclusiva *"alla formazione di un'unica classe la circostanza che i danni lamentati dai singoli componenti non siano suscettibili di una liquidazione unitaria o richiedano l'applicazione di diversi criteri o sottocriteri di liquidazione: occorre, infatti., che le pretese seriali possano essere definite con una decisione unica e non richiedano accertamenti individualizzati e che alla tutela dei diritti individuali possa provvedersi cumulativamente, e ciò avviene allorchè, per le caratteristiche della fattispecie sostanziale, la decisione del giudice possa basarsi su caratteristiche di tipo comune"* (Tribunale Roma 8.11.2023).

Ciò premesso va ancora rilevato che l'art. 840 quinquies prevede, rinviando all'art. 840 sexies co. 1 lett. c), che l'ordinanza con cui è ammessa l'azione di classe definisca i caratteri dei diritti individuali omogenei specificando gli elementi necessari per l'inclusione nella classe. Analogamente l'art. 140 septies co. 8 lett. b) prevede l'inammissibilità della domanda priva degli elementi necessari ad individuare il gruppo dei consumatori interessati dall'azione rappresentativa. A tal proposito parte convenuta contesta in primo luogo la possibilità di identificare con ragionevole certezza il gruppo dei soggetti/posizioni soggettive rispetto a cui dovrebbe parametrarsi il vaglio dell'omogeneità.

In merito a tale questione rileva il collegio che la classe cui è riferita l'azione proposta è chiaramente identificabile, peraltro secondo le stesse indicazioni fornite dalle convenute, in tutti i proprietari delle Citroen C3 e DS3 prodotte tra il 2009 e il 2019, oggetto della campagna di richiamo.

Secondo i criteri di valutazione sopra indicati, va rilevato che in merito alla *causa petendi* l'omogeneità è chiaramente sussistente. La tutela è, infatti, chiesta da tutti i ricorrenti in relazione all'avvenuta immissione in commercio di un prodotto risultato pericoloso per la stessa vita degli utilizzatori e alla tardività dell'azione di richiamo e della sua inadeguatezza. Ragioni che accomunano, sia in fatto che in diritto, tutti gli appartenenti alla classe sopra delineata.

In merito al *petitum* le parti ricorrenti allegano poi diversi profili di danno sia sotto il profilo patrimoniale che sotto quello non patrimoniale.

Attesa la natura sommaria della valutazione richiesta ai fini dell'ammissibilità anche sotto il profilo dell'eventuale danno risarcibile (Corte d'Appello Torino 17.11.2015) rileva il Collegio che, quantomeno con riferimento alla domanda di risarcimento del danno patrimoniale di rimborso delle

spese per la tassa di proprietà e l'assicurazione per il periodo di non utilizzo della vettura a seguito dello *stop drive*, sono ravvisabili profili di omogeneità, potendo essere tali voci di danno verificate e liquidate sulla base di parametri oggettivi e, in particolare, gli importi sostenuti in relazione a ciascuna delle due voci indicate, in relazione al numero di giorni di fermo della vettura, senza che sia necessario prendere in considerazione elementi di carattere specificamente individuale. Il fatto che l'ammontare del danno possa essere differente da componente a componente non rileva, infatti, ai fini dell'esclusione del prescritto requisito di omogeneità laddove la determinazione degli importi eventualmente riconoscibili possa avvenire sulla base di parametri oggettivi ed uniformi riferibili indistintamente a tutti i componenti della classe.

Anche sotto il profilo dell'omogeneità, pertanto, le azioni proposte devono essere ritenute ammissibili.

Il conflitto di interessi.

L'art. 840 ter co. 4 cpc lett. c) stabilisce che l'azione è inammissibile quando il ricorrente versa in stato di conflitto di interessi nei confronti del resistente e l'art. 140 septies co. 8 lett. e) a sua volta dispone l'inammissibilità della domanda quando l'azione è promossa in conflitto di interessi, in particolare se risulta che il soggetto che ha finanziato l'azione è concorrente del convenuto o dipende da quest'ultimo. In questo caso il giudice solleva anche di ufficio la questione ed assegna all'ente ricorrente un termine entro cui rifiutare o modificare il finanziamento;

Nel caso di specie non vi è contestazione in merito all'inesistenza del conflitto di interessi indicato dalle citate disposizioni né sono emersi elementi tali da fare ritenere di doversi rilevare d'ufficio la questione.

Anche sotto tale punto di vista l'azione è, pertanto, da ritenersi ammissibile.

Gli ulteriori requisiti di ammissibilità.

L'art. 140 septies co. 8 cod. consumo richiede ancora, quale condizione di ammissibilità della domanda che la domanda che l'ente ricorrente non sia privo dei requisiti necessari per la legittimazione all'azione e che l'oggetto sociale dell'ente legittimato che ha proposto la domanda giustifichi l'esercizio dell'azione.

Anche sotto tale profilo non vi sono contestazioni in merito all'esistenza dei requisiti indicati.

E' pacifico, infatti, che tutte le associazioni ricorrenti sono inserite nell'elenco di cui all'art. 137 cod. consumo come richiesto dall'art. 140 quater cpc e che i fatti denunciati rientrano nelle materie

di cui all'allegato II septies del codice del consumo richiamato dall'art. 140 ter co. 1 lett. e) del stesso codice.

L'art. 840 ter co. 4 lett. d) stabilisce, infine, l'inammissibilità della domanda quando il ricorrente non appare in grado di curare adeguatamente i diritti individuali omogenei fatti valere in giudizio. In proposito si rileva che le convenute contestano la legittimazione Regina avendo questi acquistato l'auto nel 2016 e non potendo rappresentare chi l'ha acquistata prima del 2015 perché in una diversa situazione secondo quanto da lui stesso affermato.

Tale eccezione è da ritenersi infondata in quanto, essendo stata identificata la classe in tutti i proprietari delle Citroen C3 e DS3 tra il 2009 e il 2019 è evidente come il Regina appartenga a tale classe essendo pacifico e documentato che egli ha acquistato la vettura Citroen C3 targata FD969NV nell'aprile del 2016.

Irrilevanti, a tal proposito, sono le ulteriori possibili distinzioni all'interno della classe operate dallo stesso Regina in quanto, a prescindere dalla loro rilevanza e utilità, non elidono il dato dell'appartenenza alla classe così come nel suo complesso sopra delineata.

In conclusione, pertanto, tutte le azioni proposte devono essere ritenute ammissibili.

Deve essere, pertanto, disposta la pubblicazione dell'ordinanza nel portale dei servizi telematici di cui all'art. 840 ter cpc e ai sensi dell'art. 840 quinquies co 1 cpc richiamato anche dall'art. 140 nonies co. 2 cod. cons. deve essere assegnato il termine 150 giorni dalla pubblicazione per l'adesione all'azione da parte dei soggetti portatori degli interessi individuali omogeni.

P.Q.M.

Il Tribunale delle Imprese di Torino,

Dichiara ammissibile l'azione di classe proposta da Regina Carlo, Adusbef, Codacons, Associazione Utenti dei servizi radiotelevisivi, nonché le azioni rappresentative proposte da Associazione Movimento Consumatori, U.Di Con., Altroconsumo e Adiconsum nei confronti di Groupe Psia Italia Spa, Stellantis N.V. e Automobiles Citroen SA;

Dispone che siano inclusi nella classe e possano aderire alla presente azione tutti i proprietari delle Citroen C3 e DS3 prodotte tra il 2009 e il 2019, oggetto della campagna di richiamo;

Dispone la pubblicazione dell'ordinanza nel portale dei servizi telematici di cui all'art. 840 ter cpc entro 15 giorni dalla pronuncia;

Fissa il termine di giorni 150 dalla data di pubblicazione per l'adesione;

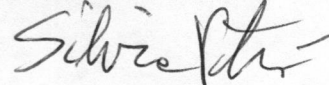
Fissa udienza per la prosecuzione del giudizio al 21 novembre 2025 ore 10,00, aula 39.

Si comunichi alle parti e al Pubblico Ministero.

Così deciso nella camera di consiglio del Tribunale delle Imprese di Torino del 4 aprile 2025.

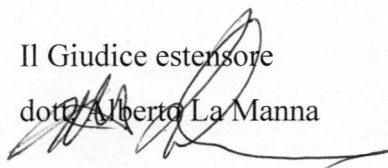
Il Presidente

dott.ssa Silvia Vitro



Il Giudice estensore

dott. Alberto La Manna



Depositato in Cancelleria

Torino, il 14/4/2025

IL CANCELLIERE

IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO

dott.ssa Carmela VECCHI

