

Dir. Resp.: Ezio Mauro

**Volkswagen
in difesa
la class action
sarà senza
precedenti**Eugenio Occorsio
a pagina 12

Volkswagen, la madre di tutte le class action

LE SOLE SPESE LEGALI PER FAR FRONTE ALLA MAREA DI DENUNCE E DI MULTE CHE STANNO COMINCIANDO A PIOVERE SULLA CASA TEDESCA, POTREBBERO ARRIVARE A 50 MILLIARDI DI EURO, AI QUALI NE SONO DA AGGIUNGERE ALMENO 30 PER GLI INTERVENTI SUI VEICOLI

Eugenio Occorsio

D ora si fa sul serio. Le perquisizioni effettuate giovedì scorso dalla Guardia di Finanza nella sede di Volkswagen Italia su ordine del Tribunale di Verona, che ha indagato sei top manager italiani del gruppo, segnano - dopo l'analoga iniziativa intrapresa a Wolfsburg dalla magistratura tedesca l'8 ottobre - l'ingresso definitivo della vicenda dalle pagine dell'economia e costume a quelle giudiziarie. Le iniziative stanno moltiplicandosi a ritmo crescente, dalla Francia alla Corea del Sud, per non dire dell'America dove il Department of Justice ha già messo sotto inchiesta penale per truffa l'azienda, e il capo della Vw Usa ai tempi dei fatti, Michael Horn, è già stato ascoltato sotto giuramento al Congresso (ovviamente ha negato di saperne nulla salvo confermare che c'erano da tempo strane voci che circolavano su possibili irregolarità). Nella patria delle *class action*, poi, ce ne sono già 25 pronte a partire, alcune fondate e altre opinabili come quella della Contea di Houston che accusa la casa tedesca di aver elevato oltre misura i livelli di inquinamento della peraltro già non limpida *oil city texana*.

In Francia, Austria, Australia, Italia e altri Paesi, è stata già investita la magistratura penale. Sommando le decine di cause che le poveranno addosso, i costi per riparazioni e sostituzione veicoli e le pene pecuniarie nei processi penali, il conto finale per Wolfsburg non sarà inferiore agli 80 miliardi di euro, calcola il Credit Suisse. Qualcosa come otto volte gli utili 2014. Un avvocato tedesco da noi interpellato che vuole mantenere l'anonimato sostiene che le sole spese legali sfonderanno i 50 miliardi, sicuramente la più

grande della storia. Senza escludere la possibilità che qualche manager finisca in galera per truffa, frode in commercio o danni ambientali. Avrà anche 200 miliardi di fatturato e la protezione del land della Bassa Sassonia, ma le risorse del gruppo tedesco non sono infinite, cominciano a scrivere nei loro report le banche d'investimento internazionali.

Anche in Italia sono già pronti tre ricorsi collettivi promossi dal Codacons, dall'Adiconsum e da Altroconsumo, e così in una lunga serie di altri Paesi. La madre di tutte le *class action* mondiali costuirà probabilmente l'aspetto giudiziario più memorabile di questa vicenda, e anche il più innovativo. «Chiariamo: non ci sarà un'unica *class action* mondiale ma tante azioni nei singoli Paesi. Motivi identici ma cause separate, così come saranno separatamente valutati i rimborsi. Anche in America: un cittadino di uno stato più tollerante in tema ambientale non potrà andare a fare causa in un altro dove invece le punizioni siano più severe. Però in certe condizioni questi limiti si possono superare ed è talvolta possibile che anche un cittadino straniero possa aderire alla *class action* americana», spiega l'avvocato Daniele Vecchi, esperto di *class action* e socio dello studio Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli & Partners. «Sia negli Stati Uniti che in Italia basta che un solo consumatore dia l'incarico a uno studio legale per avviare l'azione collettiva». Peraltro in America lo studio legale ha tutto l'interesse a trovare rapidamente altre persone nelle stesse condizioni e avviare la procedura perché incassa fra il 30 e il 50% di quanto recuperato, infinitamente più che in Italia. Il che spiega la frequenza di azioni. «Un'altra peculiarità della legislazione Usa - prosegue Vecchi - è nei danni punitivi, cioè un ulteriore "indennizzo" che l'azienda deve pagare al di là dei danni materiali effettivi. Una specie di multa a favore dei privati. La Corte Suprema ha stabilito che quest'ulteriore indennizzo non può essere più di dieci volte maggiore del danno, ma spesso questa limitazione non basta per impedire effetti devastanti».

Non occorre neanche una dimostrazione aggiuntiva da parte

del *plaintiff* perché molti Tribunali riconoscendo che il comportamento dell'azienda è stato deliberato e fraudolento, stabiliscono autonomamente i danni punitivi. In America, se perde la *class action*, la Volkswagen dovrà automaticamente pagare anche chi, pur in possesso di un'auto incriminata, non aveva aderito all'iniziativa. In Italia a quest'ultimo proposito la situazione è più equilibrata. «Ha diritto al rimborso solo chi ha esplicitamente aderito alla *class action*», spiega Vecchi. Le *class action* esistono ormai quasi ovunque, e il caso Volkswagen sembra un perfetto esperimento da laboratorio. Da ricordare che in sede civile i danni possono essere riconosciuti anche se i manager usciranno assolti dai processi penali. Se per stabilire la responsabilità penale individuale occorre infatti la totale certezza di tutti gli elementi del reato, per cui l'ambito di prova è molto ampio, per i danni civili l'onere della prova è più basso. Insomma, al giudice basta una ragionevole probabilità, diciamo il 60% invece del 100% di certezza. «Va comunque osservato che, visto che è partita anche un'inchiesta dell'antitrust, in Italia come in altri Paesi europei, probabilmente sarebbe logico aspettarne gli esiti per gli elementi nuovi e precisi che questa farà emergere», aggiunge Vecchi. Anche dalle indagini penali peraltro potrebbero emergere elementi inoppugnabili o comunque più sicuri. Sarà in ogni caso una vicenda lunga, perché le *class action* sono procedure complesse e tanto più lo saranno in questo caso che sono in gioco decine di miliardi. Anche in Italia serve più tempo dei processi ordinari perché prima della fase di merito ce n'è una di certificazione (in cui il Tribunale decide se è ammissibile la *class*



action), che può portare anche all'appello e allora bisogna aspettare anche questo.

Mentre la casa tedesca si prepara a finire alla sbarra in più corti di mezzo mondo, i suoi avvocati sono impegnati anche su altri fronti, interni ed esterni. Dentro la casa è cominciata la caccia al colpevole, che ha portato finora all'identificazione e al licenziamento di due dirigenti, Ulrich Hackenberg, un executive della Audi che era a capo del "technical development" di quel marchio, e Wolfgang Hatz, un manager della Porsche che era uno dei responsabili per i motori e i sistemi di trasmissione dell'intero gruppo. Non è finita: gli agguerriti legali di Wolfsburg sono impegnati anche in un lavoro di *counterintelligence* che fa assomi-

gliare questa storia a un romanzo di Frederick Forsyth: la caccia ai mandanti. Se l'Epa si è mossa, è la tesi della casa, lo ha fatto su precise "soffiate" di qualcuno. Finora la principale "imputata" era la famiglia Piech sconfitta nella battaglia per la guida dell'azienda a favore di Martin Winterkorn, il Ceo che poi è stato travolto dallo scandalo e ha dovuto dare le dimissioni. Un'ipotesi che deve essere ovviamente provata. Ma tante altre se ne aggiungono, perfino una pista che porterebbe verso i produttori di auto elettriche che avrebbero "imbeccato" l'International Council on Clean Transportation, la Ong che a sua volta ha portato alle agenzie ambientali le prove dell'inghippo. Tutto da verificare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[COLLABORAZIONE]

In arrivo il maxi-sconto dai "watchdog" dell'Epa

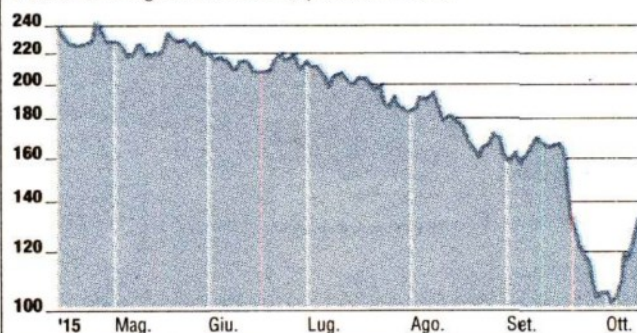


Su un solo fronte la Volkswagen finirà con il risparmiare qualcosa nel bagno di sangue finanziario che la sta per travolgere: la multa della Environmental Protection Agency (a sinistra il logo), l'agenzia che - su denuncia di alcune Ong - ha "incastrato" la casa di Wolfsburg, inizialmente doveva essere di 18 miliardi di dollari. A questa somma si arriva semplicemente moltiplicando la multa massima prevista in 37.500 dollari per auto fuorilegge, con le 486mila vetture incriminate. Senonché, sembra che lo spirito di totale e contrita collaborazione dimostrato dall'azienda abbia fatto breccia nel duro cuore dell'Epa. Per premiarlo si parla di un maxi sconto sulla pena. Fermo restando il mare di class action già avviate, per l'Epa sembra che la Vw se la caverà con 1-2 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

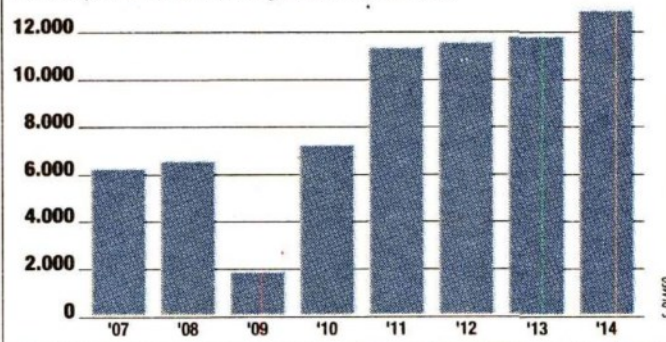
IL CROLLO IN BORSA

Il titolo Volkswagen a Francoforte, quotazioni in euro



L'ASCESA DEGLI UTILI

Profitti operativi della Volkswagen, in milioni di euro





[[PERSONAGGI]]



Martin Winterkorn (1), il Ceo della Volkswagen che si è dimesso il 23 settembre travolto dallo scandalo che era scoppiato cinque giorni prima; il suo successore **Mathias Mueller** (2), già a capo della divisione Porsche; il Ceo, dimessosi anch'esso, della Vw Usa, **Michael Horn** (3) durante la sua testimonianza giurata al Congresso di Washington