

N. 10689/2024 R.G.



TRIBUNALE ORDINARIO DI TORINO  
Sezione specializzata in materia di impresa

ORDINANZA  
art. 840sexdecies c.p.c.

Il Tribunale nella seguente composizione:

- |                          |                  |
|--------------------------|------------------|
| - dott.ssa Silvia Vitrò  | presidente       |
| - dott.ssa Chiara Comune | giudice          |
| - dott. Stefano Demontis | giudice relatore |

Sul ricorso proposto da:

**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 sede in Roma, Viale Giuseppe Mazzini n. 73, **ASSOCIAZIONE UTENTI DEI SERVIZI RADIOTELEVISIVI –APS**, C.F. 97251640583, con sede in Roma, Via Giuseppe Andreoli, n. 2, **ADUSBEP APS (ASSOCIAZIONE PER LA DIFESA DEGLI UTENTI DEI SERVIZI BANCARI E FINANZIARI)**, C.F. 03638881007, con sede in Via Bachelet n. 12 (p. 1° a) -00185 Roma, tutti rappresentati e difesi, unitamente e disgiuntamente, dagli avv.ti Carlo Rienzi, Marco Ramadori, Antonio Tanza, Giuseppe Sbriglio e Tiziana Sorriento

nei confronti di:

**Groupe PSA Italia S.p.A.**, C.F. e P.IVA: 00882090152, con sede legale in Via Plava, no. 80, 10135 - Torino (TO), rappresentata e difesa, anche disgiuntamente, dagli avvocati Natale Christian Emanuele Di Mauro, Elisa Rossi e Paolo Lani

a scioglimento della riserva assunta all’udienza del 24.9.2024, sentito il relatore nella camera di consiglio del 27.9.2024,

Osservato quanto segue

1) Le associazioni ricorrenti, tutte iscritte nell'elenco di cui all'art. 840bis co. 2 c.p.c., propongono azione inibitoria collettiva denunciando l'inadeguatezza della campagna di richiamo iniziata da PSA Italia, nel maggio del 2024, sui veicoli Citroen C3 e DS Automobiles DS 3 dotati di airbag prodotti dalla società Takata.

In particolare, le ricorrenti invocano la responsabilità di PSA a norma degli artt. 129, 114 e 18 Cod. del Consumo, lamentano l'inadeguatezza degli interventi effettuati rispetto all'esigenza di tutelare gli interessi degli utenti, sia sotto il profilo dell'integrità psico-fisica che sotto quello economico, e chiedono di ordinare a PSA Italia di effettuare immediatamente la riparazione di tutti i veicoli coinvolti, o in alternativa di sostituirli immediatamente con vettura simile, nonché di fissare una penale di € 20.000 per ogni giorno di ritardo nell'adempimento degli obblighi così imposti.

2) PSA Italia si costituisce eccependo in via preliminare il proprio difetto di legittimazione passiva, essendo essa il distributore italiano dei veicoli Citroen e DS, ma non il produttore (Stellantis) né il venditore (i singoli concessionari).

Nel merito, in ogni caso, rappresenta l'adeguatezza degli interventi effettuati nell'ambito della campagna di richiamo e la loro conformità agli obblighi di legge gravanti su produttore e/o venditore.

3) Prima di esaminare i fatti, occorre svolgere alcune considerazioni sulla natura e sui limiti dell'azione prevista dall'art. 840 sexdecies c.p.c.

Sul punto, è condivisibile quanto già affermato dal Tribunale di Milano (Ord. 3124/2023): *“L'azione inibitoria collettiva...si affianca all'azione di classe disciplinata dall'art. 840 bis e segg. c.p.c., costituendone un completamento in funzione di tutela rispetto al protrarsi di comportamenti lesivi. Il suo esperimento mira a ottenere un ordine di cessazione o il divieto di reiterazione di condotte omissive o commissive, idonee ad arrecare pregiudizio ad una pluralità di individui o enti. L'inibitoria si risolve dunque in un comando proiettato nel futuro, che presuppone un illecito e che tuttavia sembra prescindere da un danno, La possibilità per il Tribunale di “ordinare che la parte soccombente adotti le misure idonee ad eliminare o ridurre gli effetti delle violazioni accertate” induce infatti ad inquadrare il rimedio in questione tra le misure ripristinatorie o reintegratorie, le quali – come è stato notato – non sono finalizzate a reagire ad un illecito fonte di danno, ma ad assicurare la rimozione dell'alterazione di una situazione di fatto o di diritto e a ristabilire quella originaria. A differenza delle forme di tutela con funzione risarcitoria, la tutela ripristinatoria o reintegratoria si propone quindi di rimuovere l'alterazione della situazione di fatto o di*

*diritto che si sia verificata, a prescindere dal danno che possa essersi eventualmente prodotto. In questa ottica, la dottrina che si è occupata del tema a condivisibilmente segnalato come l'inibitoria collettiva abbia realizzato un arretramento della soglia di accesso alla tutela giurisdizionale al momento che precede il verificarsi del danno, si da rappresentare uno strumento di prevenzione proprio del danno ma non dell'illecito. L'inibitoria è allora un mezzo preordinato a garantire tutela nei confronti dei beni della vita che stanno subendo un pregiudizio, ma che non sono ancora andati perduti in quanto la condotta illecita è in essere, ma potrebbe non avere ancora arrecato un danno o potrebbe non avere ancora esaurito completamente i propri effetti nocivi”.*

Se questo è vero, ne deriva che l'operazione richiesta a questo Tribunale è, prima di tutto, di individuare quale sia la fonte dell'obbligo giuridico in capo alla resistente PSA Italia, poi valutare se la sua condotta omissiva o commissiva sia foriera di potenziali danni a beni della vita tutelati dall'obbligo giuridico a lei facente capo, infine determinare quali misure correttive possano essere idonee a prevenire tale danno.

E' evidente allora che le misure correttive dovranno essere tanto più incisive quanto più elevato è il rango dell'interesse da tutelare e più grave è il danno potenziale, mentre la tutela inibitoria potrà essere meno penetrante per interessi che attengono esclusivamente alla sfera economica, che per loro natura trovano adeguata soddisfazione anche attraverso la successiva tutela risarcitoria.

4) Fatta questa premessa, può ricostruirsi nel dettaglio la vicenda in esame, nei limiti di quanto rilevante ai fini della decisione.

Secondo le prospettazioni della stessa parte resistente, fin dal 2019 è emerso che gli airbag di marca Takata installati su alcune tipologie di veicoli Citroen e DS Automobiles hanno dei componenti soggetti a degradazione tale da comportare il rischio, in caso di incidente, che frammenti metallici del dispositivo siano scagliati ad alta velocità contro i passeggeri, alla stregua di proiettili.

Sulla base degli studi effettuati, il manifestarsi della degradazione sarebbe soggetto a molteplici variabili, quali tempo, temperatura dell'aria, livelli di umidità, dimensioni del veicolo, ed è stato stimato che il pericolo si manifesti tra i 6 e i 9 anni (nelle condizioni ambientali peggiori) e tra i 15 e 20 anni (nelle zone temperate).

Per questo, sono state individuate cinque aree geografiche differenziate in base al periodo stimato di insorgenza del rischio. In coordinamento con l'autorità francese di vigilanza del mercato automobilistico, nel 2020 il produttore ha lanciato una campagna di richiamo nella zona 1 (che non comprende paesi europei).

A seguito di alcuni incidenti verificatisi in aree geografiche rientranti nella Zona 1 (i.e. Réunion, Guadalupe e Martinica) che hanno coinvolto veicoli Citroën C3 e DS3, solo per precauzione e senza che si fossero verificati incidenti nelle Zone 2 (che include l'Italia), 3 e 4, è stata decisa l'adozione di alcune misure correttive volontarie all'interno della Zona 2.

In particolare, a partire dal 10.11.2023, PSA Italia, su incarico del produttore, ha inviato comunicazione scritta dei rischi associati all'airbag a 101.795 proprietari di Citroën C3 e a 12.387 proprietari di DS3, invitandoli 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.

Successivamente, con nota del 4 dicembre 2023, Stellantis ha richiesto a PSA Italia di attuare in Italia una campagna di richiamo da eseguirsi per lotti di veicoli, dando priorità ai veicoli più vecchi (il primo lotto ha coinvolto un totale di 9.388 veicoli Citroën C3 e di 1.022 veicoli DS3), invitando i proprietari dei veicoli interessati a fissare un appuntamento con i concessionari autorizzati per le necessarie operazioni di sostituzione degli airbag Takata. Nei mesi successivi sono state inviate le comunicazioni ai proprietari di altri 3 lotti di autovetture.

Nei primi mesi del 2024, *“a seguito di alcuni incidenti relativi a presunte rotture degli Airbag Takata, il Produttore è venuto a conoscenza del fatto che la Problematica Tecnica poteva interessare i veicoli Citroën C3 e DS3 anche nell'Europa meridionale”*, e il 21.2.2024 il competente organo interno ha deciso di *“chiedere ai proprietari dei veicoli Citroën C3 e DS3 situati nel sud della Francia, in Spagna, in Italia e in Portogallo (compresi tutti i veicoli identificati nella campagna precedente, che non erano ancora stati riparati) di sospenderne immediatamente la circolazione”*. Il 19.4.2024, è stato chiesto a PSA Italia di implementare in Italia la campagna di richiamo.

Pertanto, nel mese di maggio 2024, PSA Italia ha inviato una lettera raccomandata con ricevuta di ritorno ai proprietari di 154.482 veicoli Citroën C3 e 18.846 veicoli DS3, prodotti tra il 2009 e il 2019, contenente il seguente avviso: *“le sostanze chimiche contenute in questi dispositivi di gonfiaggio 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 gravi lesioni o morte. Per questo motivo, Citroen [/DS Automobiles] Le chiede di sospendere immediatamente la guida del Suo veicolo”*.

Con la medesima lettera, i clienti sono stati invitati ad accedere a un sito web dedicato dove effettuare una procedura di check-in online, finalizzato a raccogliere le informazioni necessarie per organizzare le operazioni di riparazione. La procedura successiva prevede che i clienti che completano il check-in online ricevano un'e-mail di conferma, e, in una seconda

fase, un voucher che li invita a contattare il concessionario o il riparatore selezionato durante il processo di check-in per prenotare l'intervento di riparazione gratuita.

A partire dall'inizio di agosto 2024, PSA Italia ha inviato una seconda lettera raccomandata a tutti i clienti che non avevano ancora effettuato il check-in, ribadendo la richiesta di sospendere la guida dei veicoli e di contattare PSA Italia al numero di assistenza clienti per ottenere un veicolo di cortesia, se necessario. Nella seconda metà di settembre 2024, la stessa lettera è stata inviata anche per posta ordinaria.

Con efficacia dal 2 settembre 2024, PSA Italia ha stipulato un accordo con Dekra, definita "la più grande organizzazione di esperti indipendenti al mondo nel campo dei test, delle ispezioni e delle certificazioni dei veicoli". L'accordo prevede che, qualora eventuali veicoli interessati dalla campagna di richiamo, e che non abbiano ancora effettuato il check-in, si rechino per un controllo presso un punto Dekra, siano individuati ed avvisati della necessità di intervento.

Ai clienti interessati, infine, sono stati offerte soluzioni di mobilità alternativa, tra cui veicoli di cortesia e voucher per accedere ai servizi di car-sharing nelle città ove tale servizio è presente.

Sulla base dei dati forniti da PSA Italia nella nota depositata il 23.9.2024, lo stato della campagna di richiamo è il seguente:

- il check-in è stato effettuato da poco più del 73% dei veicoli interessati (127.036 su 173.328);
- ha ricevuto il voucher il 95% dei veicoli per i quali è già stato effettuato il check-in;
- sono stati riparati 46.706 veicoli tra quelli che hanno effettuato il check-in;
- la capacità produttiva dei kit airbag è di 17.000 a settimana, dei quali circa 6.000 destinati al mercato italiano, e corrisponde alla capacità massima del fornitore;
- oggi sono riparati circa 1.000 veicoli al giorno;
- ad oggi i voucher sono inviati a pochi giorni dal check-in;
- il tempo medio tra l'invio del voucher e la data in cui il centro individuato per la loro riparazione avrà a disposizione il kit airbag è di 8 settimane;
- 15.800 clienti hanno richiesto un veicolo di cortesia, e 14.100 lo hanno ricevuto;
- delle due piattaforme che mettono a disposizione le vetture di cortesia, Drivalia non richiede deposito cauzionale né altri oneri a carico dei clienti, mentre Free2Move richiede un deposito cauzionale di € 150,00, che corrisponde al limite di responsabilità del cliente;
- PSA Italia stima che l'80% dei veicoli per i quali è già stato effettuato il check-in sarà riparato entro il 31 dicembre 2024 e che il restante 20% sarà riparato entro la fine di marzo 2025;

- dall'inizio della collaborazione, Dekra ha già individuato 1.200 proprietari di veicoli che non hanno ancora effettuato il check-in.

Tali dati possono essere considerati attendibili, posto che le parti ricorrenti non li contestano specificamente, e neppure hanno offerto elementi istruttori che inducano a dubitare di essi. Si consideri che le stesse parti hanno prodotto unicamente la mail di un associato che lamenta di non aver ricevuto comunicazione della campagna di richiamo (doc. 4), e la mail di 3 associati che lamentavano, a fine maggio 2024, di non aver ancora avuto appuntamento per la sostituzione, fatti irrilevanti sul piano statistico a fronte del numero di utenti complessivamente coinvolti.

Pertanto, i dati sopra citati possono essere assunti a base della decisione. Peraltro, come si osserverà, essi denotano già da soli l'insufficienza delle misure adottate da PSA Italia.

5) Preliminarmente, deve affrontarsi il tema della legittimazione passiva di PSA Italia, che essa contesta osservando di non essere né produttrice né venditrice, ma mera distributrice, dei veicoli Citroen e DS Automobiles.

Si consideri che il Codice del Consumo contempla già la responsabilità del distributore, sia all'art. 104 co. 6, imponendogli di non fornire prodotti di cui conosce o avrebbe dovuto conoscere la pericolosità e di partecipare ai controlli di sicurezza, sia all'art. 116, in cui è prevista la responsabilità del distributore per i danni cagionati da un prodotto di cui non sia individuato il produttore, se omette di indicarlo al cliente. Pertanto, il distributore è pienamente coinvolto nel processo di tutela del cliente, sia in fase preventiva che dopo l'emersione del danno.

Inoltre, nella vicenda in esame è un fatto che la resistente di sua iniziativa stia effettivamente svolgendo nel territorio italiano la campagna di richiamo dei veicoli, su mandato diretto del produttore Stellantis, sua controllante (cfr. docc. 1, 2 3, 6 e 9 di parte resistente). Pertanto, anche se si volesse ritenere che il rapporto tra Stellantis e PSA Italia non assuma rilevanza esterna e non obblighi in alcun modo la seconda verso i terzi (come evidentemente ritiene la resistente), non si ravvisano ostacoli ad applicare analogicamente la previsione dell'art. 116. La stessa ratio che prevede che il distributore risponda quando per sua scelta omette di indicare il produttore, ricorre quando per sua scelta il distributore si fa carico degli obblighi che gravano sul produttore stesso, tanto più quando tra i due soggetti sussiste un rapporto societario di controllo, come nella fattispecie.

Infatti, ciò che rileva è che PSA Italia stessa ha ingenerato negli utenti l'affidamento sul fatto di gestire la campagna di richiamo in luogo del produttore, così ponendo in essere un

comportamento concludente con il quale, nei confronti del singolo cliente, assume anche gli obblighi che gravano sul produttore stesso.

D'altra parte, il principio per cui chi, con il proprio comportamento, ingenera un affidamento in capo ai terzi debba poi tutelarlo è principio generale dell'ordinamento, che trova espressione in molteplici istituti.

Si pensi all'offerta o alla promessa al pubblico, o anche alla responsabilità da contatto sociale, categoria per certi versi applicabile alla fattispecie.

E' vero che, di regola, per tale forma di responsabilità si richiede *“la violazione di obblighi preesistenti di comportamento posti a carico di un soggetto dalla legge per la tutela di specifici interessi di coloro che entrano in contatto con l'attività di quel soggetto, che la legge stessa regola, tanto più ove il fondamento normativo della responsabilità in esame si individui - come da taluni si ritiene - nel riferimento, contenuto nell'art. 1173 cod. civ., agli altri atti o fatti idonei a produrre obbligazioni in conformità dell'ordinamento giuridico”* (cfr. Cass. 11642/2012), come appunto avviene nelle ipotesi in cui essa è stata tradizionalmente ravvisata, quali attività professionali protette, banche e insegnanti, nei quali lo statuto dell'attività prevede una serie di norme di comportamento finalizzate anche alla protezione dei terzi con cui si viene in contatto.

Ciò non di meno, analoga ratio di protezione sussiste quando un soggetto assume direttamente, con comportamenti concludenti ed inequivoci, e rilevanti quali fatti produttivi di obbligazioni ex art. 1173 c.c., un obbligo giuridico in origine gravante su un terzo, presentandosi come un suo mandatario. Questo perché così facendo ingenera nei consociati con cui entra in contatto l'affidamento sul fatto che egli adotti tutte le misure che graverebbero appunto sul soggetto obbligato. Ricorrono quindi le stesse esigenze di tutela della correttezza e buona fede nei rapporti sociali che sussistono, ad esempio, nel rapporto tra medico della struttura pubblica e paziente. Così come il cittadino può confidare nel fatto che il medico si conformi alle regole di comportamento proprie della professione, i proprietari dei veicoli, le autorità istituzionali e le stesse associazioni dei consumatori, poiché hanno ricevuto dalla stessa PSA Italia la comunicazione che essa sta attuando la campagna di richiamo, possono e devono fare affidamento sul fatto che lo faccia in modo tempestivo, corretto e completo.

6) Di conseguenza, gli obblighi gravanti su PSA Italia sono gli stessi gravanti sul produttore, e quindi quelli individuati dagli artt. 114 – 127 del d.lgs. 206/2005, e tra questi, prima di tutto, quello di garantire la sicurezza del prodotto, previsto dall'art. 117. Quest'obbligo, soprattutto laddove sussiste il pericolo di danni gravi alla salute dei clienti, non può limitarsi alla tutela

risarcitoria, ma deve aver ad oggetto anche l'adozione di tutte le misure necessarie ad evitare che il danno si realizzi.

Irrilevante è invece il fatto che i kit airbag siano stati prodotti da Takata, pure dedotto da PSA Italia a propria difesa, posto che l'art. 115 definisce espressamente il produttore come *“il fabbricante del prodotto finito o di una sua componente”*, e quindi il primo risponde anche dei difetti delle componenti che commissiona ad altri ed incorpora nel prodotto finito.

7) Prima di entrare nel merito dell'adeguatezza degli interventi posti in essere dalla resistente, pare opportuno fare ancora due considerazioni preliminari.

La prima è che PSA Italia non può invocare a sua difesa, come invece fa, la previsione dell'art. 135bis del Codice del Consumo, nella parte in cui prevede che la riparazione o la sostituzione del bene difettoso debba avvenire in tempi *“ragionevoli”*. Questo non perché la norma riguardi la responsabilità del venditore, esprimendo essa un principio sicuramente applicabile anche all'intervento di ripristino messo in atto dal produttore, ma per una ragione ben più pregnante: il momento a partire dal quale deve essere adottata la misura correttiva non può essere lasciato alla scelta del produttore, ma decorre dal momento in cui viene scoperto il pericolo.

Nel caso in esame, il problema è noto almeno a partire dal 2019. La resistente, o la sua capogruppo, hanno scelto di non intervenire sulle vetture circolanti in Italia fino alla fine del 2023, sulla base di studi scientifici – citati al punto 4 – che per loro stessa natura sono controvertibili e che comunque, alla prova dei fatti, si sono rivelati inattendibili, per poi arrivare, nei primi mesi del 2024, ad imporre ai proprietari addirittura lo stop alla guida, pena il rischio di morte per conducente e passeggeri. Invece, se la campagna fosse iniziata tempestivamente, si sarebbe potuta svolgere gradualmente senza misure tanto penalizzanti per i clienti.

A questo punto, la resistente non può pretendere di fruire di un *“tempo ragionevole”*, e lo sforzo organizzativo ed economico che deve porre in essere è direttamente proporzionale al ritardo con cui ha iniziato la campagna.

Allo stesso tempo, però, deve tenersi in considerazione che l'organizzazione di interventi di riparazione su scala così vasta comporta grandi complessità, a partire dall'approvvigionamento dei kit airbag fino all'organizzazione della rete di officine sul territorio, e del fatto che questa procedura non ha funzioni sanzionatorie o risarcitorie, ma solo preventive.

Di conseguenza, si devono necessariamente individuare misure che tengano conto delle suddette complessità e siano concretamente esigibili dalla resistente.



8) Esaurite le premesse e le considerazioni di ordine generale, si deve passare all'esame dell'adeguatezza degli interventi posti in essere da PSA Italia.

Al riguardo, il segmento della campagna di richiamo che presenta maggiori profili di criticità è sicuramente quello della comunicazione, ai proprietari dei veicoli, del pericolo che affrontano mettendosi alla guida e della necessità dell'intervento di sostituzione.

Si consideri, infatti, che la stessa resistente riferisce che il check-in è stato effettuato da 127.036 su 173.328 veicoli interessati. Questo significa che circa 46.000 titolari di veicoli probabilmente continuano a circolare, ignari del pericolo che corrono, situazione che non è ovviamente accettabile, perché l'interesse in gioco è la salvaguardia della vita dei conducenti e dei passeggeri di quei veicoli.

Se è vero che l'intervento di riparazione richiede la collaborazione dei proprietari, che si devono registrare e dare corso alla procedura che porterà alla prenotazione dell'intervento, questo però richiede che essi tutti siano correttamente informati. La resistente invece, non ha offerto adeguata prova di averlo fatto, limitandosi a riferire che, dalle verifiche che ha effettuato, risulta che alcuni dei destinatari non avrebbero ritirato copia delle raccomandate. Se questo è normale, non è però noto quante raccomandate siano rimaste inesitate, perché i destinatari non erano reperibili a quell'indirizzo o per altri motivi, né risulta che l'invio sia stato preceduto da adeguate ricerche anagrafiche.

Pertanto, PSA Italia dovrà individuare in tempi rapidissimi i proprietari nei cui confronti la raccomandata non abbia avuto esito positivo, perché irreperibili o per altre ragioni, e svolgere le opportune ricerche anagrafiche, inviando poi, con raccomandata A/R all'indirizzo così accertato (o a un indirizzo PEC ove esistente), una nuova comunicazione dell'esigenza di interrompere la guida del veicolo e di avviare la procedura di check-in (oltre alle comunicazioni di cui al successivo punto 10). Si stima congruo per l'invio di tale comunicazione un tempo di 15 giorni dalla comunicazione del presente provvedimento.

Nelle more, al fine di assicurare la più ampia diffusione della notizia, analogo avviso dovrà essere pubblicato sia a tutta pagina su tre quotidiani tra quelli con maggiore diffusione nazionale in versione cartacea (da fonti aperte: Corriere della Sera, La Repubblica, Gazzetta dello Sport) sia nella home page di siti di informazione tra quelli con maggior numero di visualizzazioni (da fonti aperte: TGCOM 24, Fanpage, Corriere della Sera), per due volte: la prima per due giorni consecutivi a decorrere dal quinto giorno successivo alla comunicazione del presente provvedimento, la seconda per due giorni consecutivi dopo 15 giorni dalla prima pubblicazione.

9) Per quanto riguarda i tempi degli interventi di sostituzione dei kit airbag, l'attuale ritmo operativo, pari a 1000 interventi al giorno, in termini assoluti è sicuramente importante. A questo Tribunale non sono stati offerti dalle parti elementi di fatto per affermare che PSA Italia possa ulteriormente incrementare questo ritmo, né in generale che i tempi complessivi possano essere ridotti in modo significativo. Pertanto, non vi sono ragioni per ordinare alla resistente di aumentare il numero degli interventi quotidiani, tenuto conto del fatto che comunque ciascun utente potrà eventualmente essere compensato del ritardo in sede risarcitoria.

Piuttosto si può pretendere che tale ritmo, corrispondente alle capacità operative della resistente, sia mantenuto costante nei prossimi mesi.

In questo modo, potranno essere effettuati circa 20.000 interventi al mese, considerando appunto 1000 interventi al giorno per 20 giorni lavorativi, e quindi devono essere corrette le previsioni di PSA Italia di esaurire nel mese di marzo del 2025 gli interventi sui veicoli che hanno già effettuato il check-in. Considerando che circa 46.000 veicoli sono stati già riparati, a questo ritmo i restanti 80.000 possono essere completati entro gennaio 2025. Pertanto, tale data può essere individuata come termine ultimo per le riparazioni dei veicoli che hanno già eseguito il check-in.

Per quanto riguarda gli altri veicoli che non lo hanno ancora effettuato, non è ovviamente possibile stabilire tempi predefiniti, non essendo noto quando lo eseguiranno. Quello che si può però pretendere da PSA è che mantenga la stessa capacità operativa anche nel periodo successivo al 31.1.2025, fino ad esaurimento della campagna.

10) Infine, per quanto riguarda l'offerta di strumenti alternativi di mobilità, PSA Italia osserva che né il Codice del Consumo né il Reg. UE 859/2018 prescrivono al produttore o al venditore di fornire veicoli di cortesia. Se questo è vero, bisogna però evidenziare che tale obbligo, più in generale, è compreso nel dovere di adottare tutte le misure necessarie a evitare o ridurre il danno cagionato dal prodotto difettoso, soprattutto quando i beni della vita messi a rischio hanno rango primario o comunque elevato, come avviene nel caso di specie.

Accertato questo, deve allora rilevarsi una certa inadeguatezza delle misure poste in essere dalla resistente.

Secondo i dati a disposizione, 15.800 clienti hanno richiesto un veicolo di cortesia, e 14.100 lo hanno ricevuto. Già questo denota che non tutte le richieste sono state soddisfatte.

Inoltre, è circostanza di comune esperienza che la scelta di ricorrere a un veicolo sostitutivo può dipendere da molte variabili, quali l'uso che si fa dell'automobile, la disponibilità di altri veicoli in famiglia, l'efficienza del trasporto pubblico nel territorio di residenza, e infine

anche il livello personale di diffidenza e resistenza rispetto agli eventuali adempimenti, costi e rischi associati alla presa in possesso di un veicolo altrui. Nella scelta, incide inevitabilmente anche la consapevolezza del tempo per cui non si potrà disporre del proprio veicolo.

Per questo, appare irrealistica e quasi provocatoria l'opzione più volte evocata dalle parti ricorrenti in udienza, di imporre a PSA Italia di dotarsi di una flotta di veicoli di cortesia pari al numero delle macchine coinvolte nel richiamo. E' chiaro che non tutti i clienti ne vorranno usufruire.

Allo stesso tempo, però, sul piano statistico il fatto che solo una percentuale di circa il 12,5% dei clienti (15.800 su 127.000) abbia chiesto un'auto sostitutiva è un dato anomalo, che induce a pensare che le modalità con cui la stessa viene offerta non sia adeguatamente incentivante.

Non si tratta del tipo di automobile o dei costi che il cliente deve affrontare, in quanto, in una situazione così complessa, si può chiedere all'utente di adattarsi anche ad una tipologia di automobile diversa e di pagare un deposito cauzionale contenuto (come i 150 euro richiesti da Free2Move).

Piuttosto, c'è stato probabilmente un deficit di informazione sia sui tempi della campagna sia sui costi del veicolo di cortesia, circostanze che non hanno consentito agli utenti di adottare delle scelte perfettamente consapevoli al riguardo. A questo deve porsi rimedio, a prescindere dalla possibile riparazione in futuro del danno economico subito dagli utenti, perché nelle more non tutti possono affrontare la spesa necessaria per dotarsi di un mezzo di trasporto alternativo, perché la mancanza di questo pregiudica in modo significativo la qualità della vita, compromettendo le relazioni sociali, il lavoro, le attività ricreative, le esigenze quotidiane, infine, e soprattutto, perché sussiste il rischio che chi non ha alternative e ha bisogno dell'automobile per esigenze inderogabili (quali andare al lavoro, accompagnare i figli a scuola, andare in ospedale, etc.), non abbia altra scelta che continuare a usare quella difettosa, mettendo a rischio la vita propria e dei passeggeri.

Per questo, PSA Italia, entro 10 giorni dalla comunicazione del presente provvedimento, dovrà inviare a tutti gli utenti che hanno già effettuato il check-in comunicazione scritta, al recapito mail o al recapito telefonico che hanno fornito, in cui dovrà informarli sia della possibilità di fare richiesta di un'auto sostitutiva (o di optare per voucher di car-sharing dove il servizio è presente) e di ottenerla entro 7 giorni dalla richiesta, senza costi o al massimo con un deposito cauzionale di € 150 che corrisponde al limite di responsabilità del cliente, sia del fatto che – ove non sia già individuata la data programmata per l'intervento di riparazione del loro veicolo – questo potrà avvenire al più tardi entro il 31.1.2025.

Identica comunicazione dovrà essere inviata ai clienti che non hanno ancora effettuato il check-in, con la medesima lettera raccomandata A/R di cui al punto 8), con la differenza che,

trattandosi di autovetture che verosimilmente saranno processate dopo il 31.1.2025, dovrà essere comunicato loro che ragionevolmente la riparazione sarà effettuata in data successiva al 31.1.2025.

L'auto sostitutiva, infine, dovrà essere messa a disposizione del cliente entro 7 giorni dalla sua richiesta, presso un centro di consegna sito nel Comune di residenza se capoluogo di Provincia, oppure compreso nel territorio della Provincia di residenza.

11) Al fine di rendere effettivi i comandi sin qui delineati, devono essere previste adeguate penali ex art. 614bis c.p.c., commisurate al valore della controversia, agli interessi giuridici coinvolti, alle dimensioni della resistente, all'esigenza di fungere da adeguato deterrente rispetto all'inadempimento, nei limiti della domanda di parte ricorrente, che è di "euro 20.000 per ogni giorno di ritardo nell'esecuzione dell'emanando provvedimento inibitorio".

Pertanto, si stimano congrue le seguenti misure:

- a) € 20.000 per ogni giorno di omessa o incompleta pubblicazione su giornali e siti di informazione degli avvisi di cui al punto 8);
- b) € 50 per ogni giorno di ritardo nell'invio di ogni singola comunicazione individuale di cui al punto 8);
- c) € 20.000 al giorno per ogni giorno di ritardo rispetto al termine del 31.1.2025 di cui al punto 9);
- d) € 50 al giorno per ogni giorno di ritardo nell'invio di ogni singola comunicazione individuale di cui al punto 10);
- e) € 50 al giorno per ogni giorno di ritardo nella messa a disposizione di ogni singola vettura sostitutiva rispetto al termine di cui al punto 10).

In particolare, mentre le penali di cui ai punti a) e c) presidiano l'impegno organizzativo e operativo richiesto a PSA Italia, e quindi possono essere stabilite in misura onnicomprensiva, a prescindere dal numero delle violazioni individuali, per le penali di cui ai punti b), d) ed e) appare preferibile applicare la penale per ogni ritardo che sarà maturato rispetto al singolo cliente. Questo perché ovviamente la penale tutela la fornitura dell'auto sostitutiva, e quindi deve avere per l'obbligata un costo maggiore di quello che essa dovrebbe affrontare per la fornitura stessa.

12) Per quanto riguarda le residue domande delle ricorrenti:

- la pubblicazione del presente provvedimento appare superflua, e assorbita dalla pubblicazione dell'avviso di cui al punto 8);

- deve essere disposta la pubblicazione nell'Area Pubblica del Portale dei Servizi Telematici, prevista dall'art. 840quinques ult.co. c.p.c., applicabile anche alla procedura ex art. 840sexdecies per effetto del richiamo operato dal co. 4 di tale norma.

13) Le spese di lite devono porsi a carico di parte resistente, secondo soccombenza, e sono liquidate in dispositivo in prossimità ai valori medi previsti per i procedimenti cautelari di valore indeterminabile ed elevata complessità, con la maggiorazione prevista per il numero delle parti ricorrenti.

#### P.Q.M.

Il Tribunale, visto l'art. 840sexdecies c.p.c., condanna GROUPE PSA ITALIA S.p.A. a cessare le condotte omissive poste in essere in pregiudizio dei clienti, ed ordina alla stessa di adottare le seguenti misure idonee ad eliminarne gli effetti:

- a) individuare i proprietari nei cui confronti la raccomandata già inviata non abbia avuto esito positivo, perché irreperibili o per altre ragioni, e, prelieve le opportune ricerche anagrafiche, inviare entro 15 giorni dalla comunicazione del presente provvedimento, con raccomandata A/R all'indirizzo così accertato o con PEC ove possibile, una nuova comunicazione dell'esigenza di interrompere la guida del veicolo e di avviare la procedura di check-in on line o via telefono, con tutti i dati necessari a tal fine;
- b) pubblicare per due volte, la prima per due giorni consecutivi a decorrere dal quinto giorno successivo alla comunicazione del presente provvedimento, la seconda per due giorni consecutivi dopo 15 giorni dalla prima pubblicazione, a tutta pagina sui quotidiani cartacei Corriere della Sera, La Repubblica, Gazzetta dello Sport, e nella home page dei siti internet TGCOM 24, Fanpage, Corriere della Sera, avviso contenente notizia della campagna di richiamo, descrizione del pericolo e comunicazione dell'esigenza di avviare la procedura di check-in on line o via telefono, con tutti i dati necessari a tal fine;
- c) completare entro il 31.1.2025 le operazioni di sostituzione kit-airbag sui 127.036 veicoli che al 23.9.2024 hanno eseguito il check-in;
- d) inviare, entro 10 giorni dalla comunicazione del presente provvedimento, a tutti gli utenti che hanno già effettuato il check-in comunicazione, via mail o sms, contenente l'avviso sia della possibilità di fare richiesta di un'auto sostitutiva (o di optare per voucher di car-sharing dove il servizio è presente) e di ottenerla entro 7 giorni dalla richiesta, senza costi o al massimo con un deposito cauzionale di € 150 che corrisponderà al limite di responsabilità del cliente, sia del fatto che – ove non sia già

individuata la data programmata per l'intervento di riparazione del loro veicolo – questo potrà avvenire al più tardi entro il 31.1.2025;

- e) inviare identica comunicazione ai clienti che non hanno ancora effettuato il check-in, nella stessa comunicazione di cui al punto a), con l'avviso che l'intervento di riparazione sarà effettuato con tutta probabilità in data successiva al 31.1.2025.
- f) mettere l'autovettura sostitutiva, o il voucher per il servizio di car-sharing, a disposizione del cliente entro 7 giorni dalla sua richiesta, presso un centro di consegna sito nel Comune di residenza se capoluogo di Provincia, oppure compreso nel territorio della Provincia di residenza.

Visto l'art. 614bis c.p.c., fissa le seguenti somme a titolo di penale:

- 1) € 50 per ogni giorno di ritardo nell'invio di ogni singola comunicazione individuale di cui al punto a) ed e);
- 2) € 20.000 per ogni giorno di ritardo nell'adempimento degli obblighi di cui al punto b);
- 3) € 20.000 per ogni giorno di ritardo rispetto al termine del 31.1.2025 di cui al punto c);
- 4) € 50 per ogni giorno di ritardo nell'invio di ogni singola comunicazione individuale di cui al punto d);
- 5) € 50 per ogni giorno di ritardo nella messa a disposizione della singola soluzione di mobilità alternativa di cui al punto f).

Condanna GROUPE PSA ITALIA S.p.A. al pagamento in favore delle ricorrenti delle spese del giudizio, che liquida in € 19.000, oltre spese generali, CPA e IVA.

Dispone la pubblicazione della presente ordinanza, entro 15 giorni, nell'Area Pubblica del Portale dei Servizi Telematici gestito dal Ministero della Giustizia.

Si comunichi.

Torino, 7.10.2024

Il Giudice rel.

Stefano Demontis

Il Presidente

Silvia Vitro