

VERSO UNA DISCIPLINA CONSUMERISTICA
“SOSTENIBILE” DEL SETTORE AUTOMOTIVE?

*TOWARDS A “SUSTAINABLE” CONSUMER REGULATION
OF THE AUTOMOTIVE SECTOR?*

Actualidad Juridica Iberoamericana N° 18, febrero 2023, ISSN: 2386-4567, pp. 108-147



Emanuele
TUCCARI

ARTICOLO CONSEGNATO: 11 de octubre de 2022

ARTICOLO APPROBATO: 5 de diciembre de 2022

ABSTRACT: Lo studio delle dichiarazioni di sostenibilità nel settore automotive e dell'esemplare vicenda del "Dieselgate" induce a prender in considerazione, dapprima, le diverse soluzioni prospettate dalla giurisprudenza nell'ordinamento statunitense, tedesco ed italiano e, successivamente, l'evoluzione della disciplina consumeristica di matrice eurounitaria. Si rintracciano così dei margini – nonostante diversi profili rimediali ancor oggi incerti e parzialmente da rivedere – per una rilettura della normativa del settore automotive nel prisma della "sostenibilità".

PAROLE CHIAVE: Diritto dei consumatori, sostenibilità, Dieselgate, automotive, pratiche commerciali sleali, direttiva sulla vendita dei beni di consumo.

ABSTRACT: *The study of sustainability declarations in the automotive sector and of the exemplary case of "Dieselgate" suggests to consider, firstly, the different solutions put forward by case law in the US, German and Italian legal systems and, subsequently, the evolution of the European consumer law. In this way, it is possible to propose – notwithstanding various remedies that are still uncertain and partially to be reviewed – a new interpretation of the automotive sector regulations in the prism of "sustainability".*

KEY WORDS: *Consumer law, sustainability, Dieselgate, automotive, unfair business-to-consumer commercial practices, directive on sale of goods.*

SOMMARIO.- I. DAL PROBLEMA PIÙ GENERALE...- II. ...ALL'ESEMPLARE VICENDA DEL "DIESELGATE".- 1. Le stesse fattispecie.- 2. Le diverse soluzioni nazionali.- A) La soluzione statunitense.- B) La soluzione tedesca.- C) La soluzione italiana.- III. LA DISCIPLINA "LINEARMENTE PROBLEMATIC" DELLE PRATICHE COMMERCIALI SLEALI.- I. Una "lineare" qualificazione.- 2. Un apparato rimediale "problematico".- IV. OLTRE LA DISCIPLINA DELLE PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE: VERSO UNA RIETTURA "SOSTENIBILE" DELLA NORMATIVA DELLA FORNITURA DI BENI DI CONSUMO.- V. POSSIBILI PROSPETTIVE E NOTAZIONI CONCLUSIVE.

I. DAL PROBLEMA PIÙ GENERALE...

L'odierna evoluzione verso un ordinamento "multilivello" diretto a promuovere uno "sviluppo sostenibile" è generalmente dimostrata da una serie d'importanti testi di "soft law" sovranazionale (si pensi, *inter alios*, alla c.d. "Stockholm declaration"¹, al c.d. "Rapporto Brundtland"², alla c.d. "Rio Declaration"³ e alla c.d. "Agenda

- 1 La Conferenza di Stoccolma (16 giugno 1972) – che sancisce un vero e proprio obbligo in capo agli Stati d'intraprendere ogni azione possibile per la protezione dell'ambiente e per la prevenzione dell'inquinamento – si conclude con la redazione di un "Piano d'azione" (costituito da 109 raccomandazioni) e, per l'appunto, di una "Dichiarazione di principi". Tale Dichiarazione delle Nazioni Unite, recante 26 principi su diritti e responsabilità dell'uomo in relazione all'ambiente, individua l'obiettivo fondamentale del genere umano, a fronte della limitatezza delle risorse naturali, nella conservazione durevole degli equilibri ambientali, anche nell'interesse delle generazioni future. Per la prima volta, seppur in un documento di "soft law" (e, come tale, privo di efficacia vincolante), la tutela dell'ambiente diviene così parte integrante (e, in un certo senso, limite) del nuovo modo di intendere lo sviluppo.
I testi della *Stockholm Declaration on the Human Environment* e dell'*Action Plan* (nonché di tutti gli altri documenti relativi alla Conferenza di Stoccolma) sono liberamente disponibili *online* sul sito ufficiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite: <https://www.un.org/en/conferences/environment/stockholm1972>. Per un primo commento della *Stockholm Declaration*, cfr. SOHN, L.B.: "The Stockholm Declaration on the Human Environment", *Harvard Intern. Law*, 1973, p. 423. Nella nostra letteratura, cfr. PINESCHI, L.: "Tutela dell'ambiente e assistenza allo sviluppo: dalla Conferenza di Stoccolma (1972) alla Conferenza di Rio (1992)", *Riv. giur. amb.*, 1994, pp. 493 ss.; CATALDI, G.: voce "Ambiente (tutela dell)", *Il Diritto della Comunità Europea*, in *Enc. giur.*, Treccani, Roma, 2002, pp. 1 ss.
- 2 Il c.d. "Rapporto Brundtland", dal nome della presidente (Gro Harlem Brundtland) della *World Commission on Environment and Development* (WCED), è stato trasfuso nel documento "Our common future" (elaborato sempre dalla Commissione Mondiale dell'ONU su Ambiente e Sviluppo; v. WCED: *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford, 1987). Il Rapporto contiene la prima (e forse più nota) definizione di "sviluppo sostenibile": "Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs". Nell'ambito del "Rapporto Brundtland", la protezione dell'ambiente non viene più considerata un vincolo allo sviluppo, ma una condizione necessaria nell'ottica di una crescita duratura: lo sviluppo sostenibile – di cui vengono fornite, in verità, non soltanto una ma diverse definizioni – assunte così, per la prima volta, una dimensione realmente poliedrica.
- 3 La c.d. "Rio Declaration" (cioè la "Rio Declaration on Environment and Development") è adottata, per l'appunto, in occasione della Conferenza dell'Organizzazione delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo, svoltasi a Rio de Janeiro nel giugno del 1992. Questa Dichiarazione, a differenza del c.d. "Rapporto Brundtland", non contiene nessuna definizione dello sviluppo sostenibile, ma tratteggia un articolato quadro di principi che devono guidare l'azione futura: lo sviluppo sostenibile deve, in particolare, mantenere costante il patrimonio naturale rinnovabile ed utilizzare in modo prudente quello non rinnovabile. Nell'ambito della medesima Conferenza di Rio, si approva anche il documento per la sostenibilità a livello locale (c.d. "Agenda 21"), che, annesso alla suddetta Dichiarazione, si propone di operare verso lo sviluppo sostenibile attraverso un nuovo approccio che suggerisce di affrontare i problemi ambientali non più soltanto in una dimensione globale e planetaria, ma anche in ambito locale e territoriale (avvalendosi, fra l'altro, della partecipazione e della cooperazione delle autorità e delle comunità locali;

• Emanuele Tuccari

Ricercatore presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali. dell'Università di Pavia
emanuele.tuccari@unip.it

2030¹⁴), di diritto internazionale (come accordi e convenzioni)⁵ ed eurounitario (a partire dall'art. 3, paragrafi 3 e 5, e dall'art. 21, lett. d) e f), del Trattato dell'Unione Europea⁶ e dall'art. 11 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea⁷

c.d. "sviluppo partecipato e condiviso"). Tutti i documenti approvati nell'ambito della Conferenza di Rio (compresi chiaramente, fra gli altri, la "Rio Declaration" e la "Agenda 21") sono reperibili online sul sito ufficiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite: <https://www.un.org/en/conferences/environment/riol1992>. Per un primo commento della Conferenza di Rio, cfr., *ex multis*, LANZINGER, G.: "Rio de Janeiro: per un nuovo diritto dell'ambiente", *Democrazia e diritto*, 1992, pp. 207 ss.; MARCHISIO, S.: "Gli atti di Rio de Janeiro nel diritto internazionale", *Riv. dir. int.*, 1992, pp. 581 ss.; TREVES, T.: "Il diritto dell'ambiente a Rio e dopo Rio", *Riv. giur. amb.*, 1993, pp. 577 ss.; CHIUMMARIELLO, M.: "L'Europa e Rio. Riflessi della Conferenza di Rio sull'Europa", *Dir. ec.*, 1993, pp. 83 ss.; POLITI, M.: "Tutela dell'ambiente e sviluppo sostenibile: profili e prospettive di evoluzione del diritto internazionale alla luce della Conferenza di Rio del Janeiro", in *Scritti degli allievi in memoria di Giuseppe Barile*, Cedam, Padova, 1995, pp. 449 ss.

- 4 La c.d. "Agenda 2030" ("Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development") – adottata con una risoluzione dell'Assemblea Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015 a New York – individua diciassette obiettivi di sostenibilità (Sustainable Development Goals, SDG) che gli Stati s'impegnano a raggiungere nei quindici anni successivi (2015-2030). Il testo del documento ufficiale è anch'esso reperibile online sul sito dell'ONU: <https://sdgs.un.org/2030agenda>. Per un primo commento, cfr., *ex multis*, LENZI, I. - PAIS, I. - ZUCCA, A.: *Un patto globale per lo sviluppo sostenibile: processi e attori nell'agenda 2030*, FEEM Press, Milano, 2015, pp. 67 ss.; CHIUSI, L.: "The UN 2030 Agenda on Sustainable Development: Talking the Talk, Walking the Walk?", *Com. int.*, 2016, pp. 49 ss.; MEMOLI, R.: "Cultura, Mutamento e Sviluppo nell'Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile", *Culture e Studi del Sociale*, 2020, pp. 7 ss.; AA.Vv., *The Palgrave Handbook of Development Cooperation for Achieving the 2030 Agenda* (a cura di S. CHATURVEDI, H. JANUS, S. KLINGEBEL, L. XIAOYUN, A. DE MELLO E SOUZA, E. SIDIROPOULOS, D. WEHRMANN), Palgrave Macmillan, Cham, 2021; per una recente raccolta di scritti anche sull'argomento (specie di diritto comparato) cfr. AA.Vv., *Sostenibilità globale e cultura giuridiche comparate* (a cura di S. LANNI), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 3 ss., spec. 193 ss. Può risultare interessante pure la consultazione del report "Financing the Joint Implementation of Agenda 2030 and the European Green Deal" (2022), elaborato dal Sustainable Development Solutions Network e oggi reperibile online: https://legd-report.unsdsn.org/?_gl=1*btinlw*_ga*MTI4NzMTc3LjE2NzU3MDElOTk*_ga_S0FTLYCY58*MTY3NTcwMTU5OC4xLjAuMTY3NTcwMTU5OC4wLjAuMA.
- 5 Per alcuni riferimenti allo "sviluppo sostenibile" nell'ambito di accordi e convenzioni e per una sintesi del diritto internazionale dell'ambiente, cfr., *ex multis*, VOIGT, C.: *Sustainable Development as a Principle of International Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Boston, 2008, pp. 11 ss.; POZZO, B.: voce "Tutela dell'ambiente (diritto internazionale)", in *Enc. dir., Ann.*, III, Giuffrè, Milano, 2010, pp. 1158 ss.; MARCHISIO, S.: "Il diritto internazionale dell'ambiente", in CORDINI, G. - FOIS, P.E.M. - MARCHISIO, S.: *Diritto ambientale. Profili internazionali, europei e comparati*, 3ª ed., Giappichelli, Torino, 2017, pp. 1 ss.
- 6 Si riporta l'attuale testo (con i riferimenti allo "sviluppo sostenibile" in corsivo) dell'art. 3, paragrafi 3 e 5, e poi dell'art. 21, paragrafo 2, lett. d) e f) del Trattato sull'Unione Europea (TUE): "(3) L'Unione instaura un mercato interno. Si adopera per lo sviluppo sostenibile dell'Europa, basato su una crescita economica equilibrata e sulla stabilità dei prezzi, su un'economia sociale di mercato fortemente competitiva, che mira alla piena occupazione e al progresso sociale, e su un elevato livello di tutela e di miglioramento della qualità dell'ambiente. Essa promuove il progresso scientifico e tecnologico. L'Unione combatte l'esclusione sociale e le discriminazioni e promuove la giustizia e la protezione sociali, la parità tra donne e uomini, la solidarietà tra le generazioni e la tutela dei diritti del minore. Essa promuove la coesione economica, sociale e territoriale, e la solidarietà tra gli Stati membri. Essa rispetta la ricchezza della sua diversità culturale e linguistica e vigila sulla salvaguardia e sullo sviluppo del patrimonio culturale europeo"; "(5) Nelle relazioni con il resto del mondo l'Unione afferma e promuove i suoi valori e interessi, contribuendo alla protezione dei suoi cittadini. Contribuisce alla pace, alla sicurezza, allo sviluppo sostenibile della Terra, alla solidarietà e al rispetto reciproco tra i popoli, al commercio libero ed equo, all'eliminazione della povertà e alla tutela dei diritti umani, in particolare dei diritti del minore, e alla rigorosa osservanza e allo sviluppo del diritto internazionale, in particolare al rispetto dei principi della Carta delle Nazioni Unite"; "(2) L'Unione definisce e attua politiche comuni e azioni e opera per assicurare un elevato livello di cooperazione in tutti i settori delle relazioni internazionali al fine di: [...] d) favorire lo sviluppo sostenibile dei paesi in via di sviluppo sul piano economico, sociale e ambientale, con l'obiettivo primo di eliminare la povertà; [...] f) contribuire all'elaborazione di misure internazionali volte a preservare e migliorare la qualità dell'ambiente e la gestione sostenibile delle risorse naturali mondiali, al fine di assicurare lo sviluppo sostenibile [...]".
- 7 Sembra opportuno richiamare (con il riferimento allo "sviluppo sostenibile" sempre in corsivo) anche l'art. 11 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE): "Le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e azioni dell'Unione, in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile". Per una panoramica, v., per tutti, CATERINI, E.: "Sustainability and civil law", *Italian Law Journal*, 2018, pp. 289 ss., spec. 295. Le suddette disposizioni, contenute nei Trattati istitutivi dell'Unione Europea, sembrano rivolgersi al legislatore più che

nonché da rilevanti (e recenti) novità costituzionali nazionali (contenute, dopo l'approvazione della l. cost. 11 febbraio 2022, n. 1, rispettivamente nell'art. 9 e nell'art. 41 Cost.)⁸. Quest'evoluzione – rivolta ad assicurare, secondo la definizione forse più nota di “sviluppo sostenibile”, il soddisfacimento dei bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di realizzare i propri⁹ – sottolinea (a prescindere dalle diverse sfumature giustamente rilevate nel corso del tempo) l'esigenza di rendere compatibile sviluppo delle attività economiche e salvaguardia dell'ambiente, trovando un'interessante prospettiva di riflessione nell'analisi della disciplina (perfino contrattuale) del settore *automotive*.

L'analisi non può che muovere da una sintetica ricostruzione delle fondamentali problematiche derivanti dal ricorso ad attestazioni relative alla sostenibilità ambientale del bene compravenduto (solitamente documentate proprio

ai tribunali. Com'è stato giustamente rilevato, “le disposizioni ora richiamate, dunque, hanno il significato di orientare le azioni e le politiche dell'Unione, così da rilevare ed essere definibili, almeno in prima battuta, quali obblighi che i trattati impongono all'Unione Europea” (IMBRUGLIA, D.: “Mercato unico sostenibile e diritto dei consumatori”, *Pers. merc.*, 2021, p. 500).

- 8 Dopo l'approvazione della legge costituzionale 11 febbraio 2022, n. 1, l'art. 9, c. 3 (“[...] *Tutela dell'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali*”), e l'art. 41, c. 2 e 3 (“Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana. La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali e ambientali”), della Costituzione fanno, come noto, espressamente riferimento alla tutela dell'ambiente nell'interesse delle future generazioni, all'impossibilità di svolgere l'iniziativa economica privata in modo da recare danno all'ambiente e alla necessità d'indirizzare e coordinare l'attività economica pubblica e privata a fini sociali e ambientali. L'argomento è stato chiaramente molto trattato dalla dottrina giuspubblicistica (già prima della revisione costituzionale); cfr., *ex multis*, ROSSI, G.: “L'evoluzione del diritto all'ambiente”, *Riv. quadr. dir. amb.*, 2015, pp. 75 ss.; SAVIOLI, B.: “Ambiente e sviluppo sostenibile tra diritto internazionale e ricadute interne”, *Percorsi cost.*, 2016, pp. 589 ss.; GRASSI, S.: “Ambiente e Costituzione”, *Riv. quadr. dir. amb.*, 2017, pp. 4 ss.; DE LEONARDIS, F.: “Ambiente e Costituzione economica”, *Dir. ec.*, 2019, III, p. 1 ss.; ESPOSITO, G.M.: “Note minime sulla nozione giuridica di ambiente. Diritti soggettivi e poteri pubblici”, *Teoria st. dir. priv.*, 2019, p. 1 ss.; COLASANTE, P.: “La ricerca di una nozione giuridica di ambiente e la complessa individuazione del legislatore competente”, *federalismi.it*, 2020, XX, pp. 123 ss.; FRACCHIA, F.: “Il principio dello sviluppo sostenibile”, in AA.Vv.: *Diritto dell'ambiente*, 5ª ed. (a cura di G. ROSSI, aggiornamento a cura di A. FARI), Giappichelli, Torino, 2021, pp. 181 e ss.; e, più di recente, CECCHETTI, M.: “La revisione degli artt. 9 e 41 della Costituzione e il valore costituzionale dell'ambiente: tra rischi scongiurati, qualche virtuosità (anche innovativa e molte lacune”, *Forum quad. cost.*, 2021, pp. 285 e ss.; FRACCHIA, F.: “L'ambiente nell'art. 9 della Costituzione: un approccio in 'negativo'”, *Dir. ec.*, 2022, pp. 15 ss.; DE LEONARDIS, F.: “La riforma “bilancio” dell'art. 9 Cost. e la riforma “programma” dell'art. 41 Cost. nella legge costituzionale n. 1/2022: suggestioni a prima lettura”, *ApertaContra*, 2022. Nella letteratura giusprivatistica, cfr., *ex multis*, AA.Vv.: *Contratto e ambiente. L'analisi «ecologica» del diritto contrattuale* (a cura di M. PENNASILICO), Esi, Napoli, 2016, pp. 7 ss.; PENNASILICO, M.: “Contratto, ambiente e giustizia dello scambio nell'officina dell'interprete”, *Pol. dir.*, 2018, pp. 3 ss.; ALPA, G.: “Note sulla riforma della Costituzione per la tutela dell'ambiente e degli animali”, *Contr. impr.*, 2022, pp. 361 ss.; SANFILIPPO, P.M.: “Tutela dell'ambiente e “assetti adeguati” dell'impresa: compliance, autonomia ed enforcement”, *Riv. dir. civ.*, 2022, pp. 993 ss.; RENNA, MAR.: “Attività d'impresa, sostenibilità ambientale e bilanciamento tra diritto alla salute e iniziativa economica privata”, *Contr. impr.*, 2022, pp. 537 ss. Infine, per una riflessione di stampo sociologico, v. ALTOPIEDI, R.: “Ambiente, giustizia e diritto”, *Soc. dir.*, 2020, pp. 95 ss.
- 9 Si tratta della definizione di “sviluppo sostenibile” contenuta nel suddetto “Rapporto Brundtland” (cfr., *supra*, nt. 2). In realtà, com'è già stato sottolineato, “la nozione di sviluppo sostenibile risultante dal Rapporto – ancorché indubbiamente innovativa – non era esente da critiche in quanto risentiva ancora di una visione antropocentrica” (PELLEGRINO, F.: *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Giuffrè, Milano, 2009, p. 45). Si tratta però, ancor oggi, della formulazione forse più nota (seppur ormai affiancata anche da numerose altre) della nozione di “sviluppo sostenibile”.

nell'ambito del "certificato di conformità" del veicolo)¹⁰. Se, per un verso, risulta ormai ampiamente dimostrato che ciascun consumatore è condizionato nella sua determinazione negoziale finale dal grado di responsabilità sociale ed ambientale dell'operatore professionale con cui interagisce, per un altro, emerge, infatti, altrettanto chiaramente l'ampio divario informativo fra gli operatori sulle reali caratteristiche del veicolo ed il ricorso, spesso soltanto strumentale, alle dichiarazioni relative alla sostenibilità¹¹. Si tratta pertanto di vigilare sull'uso corretto delle suddette dichiarazioni così da stimolare, seppur indirettamente, la competitività tra le imprese anche sul fronte della sostenibilità senza permettere a nessuno, magari approfittando dell'asimmetria informativa fra gli operatori, di diffondere false attestazioni che finiscano per provocare, dapprima, una sfiducia generalizzata nell'attendibilità delle dichiarazioni stesse e, successivamente, una significativa diminuzione della propensione all'acquisto di veicoli ecosostenibili. Il rischio è che la diffusione di tali pratiche di c.d. "greenwashing" (che, presentando come ecosostenibili prodotti e attività, cercano di occultarne l'impatto ambientale negativo) – oltre a pregiudicare ogni aspirazione ad uno sviluppo sostenibile – finisca, a livello macroeconomico, per alterare anche il corretto funzionamento delle dinamiche concorrenziali¹².

10 Il c.d. "certificato di conformità auto" attesta la conformità di un veicolo comprato nell'Unione europea alle disposizioni dettate in materia di omologazione dei veicoli nell'ambito della direttiva 2007/46/CE (che istituisce un quadro generale per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli). Si mira così ad assicurare nell'intera Unione Europea il rispetto delle medesime regole ambientali, tecniche e di sicurezza.

11 Sul punto, cfr. BERTELLI, F.: «Dichiarazioni pubbliche fatte dal o per conto del venditore», conformità oggettiva e ed economia circolare», in AA.Vv.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, spec. pp. 226 ss. Per alcuni contributi che dimostrano la percezione da parte del consumatore del grado di responsabilità sociale e ambientale dell'operatore professionale, cfr., ex multis, AA.Vv.: *Comunicazione, marketing e sostenibilità ambientale* (a cura di M. TAVELLA), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 1 ss.; SETHNA, Z. - BLYTHE, J.: *Consumer behaviour*, 4^a ed., SAGE Publications, Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington DC, Melbourne, 2019, pp. 516 ss.; nonché "Behavioural Study on Consumers' Engagement in the Circular Economy" (redatto su incarico della Commissione Europea da LE Europe, VVA Europe, Ipsos, ConPolicy e Trinomics, 2018 e oggi facilmente reperibile online: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0779f275-f9d6-11e8-a96d-01aa75ed71a1/language-en>).

Si tratta di prospettive d'indagine in enorme espansione (alla luce proprio della volontà di approfondire gli attuali rapporti fra psicologia, sociologia, economia comportamentale e diritto dei consumatori). Per una prima analisi generale, v. AHMETOGLU, G. - FRIED, S. - DAWES, J. - FURNHAM, A.: *Pricing Practices: Their Effects on Consumer Behaviour and Welfare*, Mountainview Learning, London, 2010 (reperibile sul sito www.oft.gov.uk); ZURAWICKI, L.: *Neuromarketing: Exploring the Brain of the Consumer*, Springer, Berlin, Heidelberg, 2010; CATERINA, R.: "Modelli di razionalità e incompletezza del regolamento contrattuale", in AA.Vv.: *Oltre il soggetto razionale. Fallimenti cognitivi e razionalità limitata nel diritto privato* (a cura di G. ROJAS ELGUETA e N. YARDI), RomaTre-Press, Roma, 2014, pp. 47 ss.; GUEGUEN, N.: *Psicologia del consumatore*, Il Mulino, Bologna, 2016; SEMINARA, A.P.: "Libertà del consumatore e psicologia della pubblicità", *Contr. impr.*, 2020, pp. 493 ss.

12 Di recente, il fenomeno è stato così sinteticamente (ed efficacemente) tratteggiato: "La comunicazione aziendale sulla sostenibilità dei prodotti si pone al centro di un processo, per così dire, circolare: per un verso i consumatori si aspettano che le aziende producano beni compatibili con la tutela dell'ambiente così come dalle stesse dichiarato nella pubblicità commerciale e, per altro verso, le aziende spingono i consumatori verso l'acquisto di prodotti c.d. green servendosi, nel reclamizzare i loro beni, di asserzioni ambientali finalizzate alla creazione di un'immagine verde che, molto spesso, non corrisponde alla realtà. Da qui l'esigenza di tutelare i consumatori da claim green scorretti, generatori del c.d. greenwashing (letteralmente tinteggiatura verde), cioè asserzioni ambientali non veritiere o comunque non scientificamente verificabili, che implicano un'appropriazione indebita di virtù ambientaliste finalizzata alla creazione di una falsa 'immagine verde'" (RUMI, T.: "La tutela del consumatore dalle asserzioni ambientali ingannevoli", *Jus civile*, 2022, pp. 1408 ss., spec. 1410). Per alcune affascinanti riflessioni sui rapporti fra

Nell'intento d'iniziare a riflettere sulle problematiche – ricostruttive e rimediali – delle dichiarazioni di sostenibilità nel settore *automotive* sembra necessario considerare preliminarmente l'esemplare vicenda – divenuta ormai celebre (tanto presso gli studiosi quanto presso il grande pubblico) – del c.d. "Dieselgate"¹³.

II. ...ALL'ESEMPLARE VICENDA DEL "DIESELGATE".

Nell'ottica di considerare le principali problematiche relative alle dichiarazioni della sostenibilità nel settore *automotive*, sembra necessario pertanto richiamare le caratteristiche fondamentali (di fatto e di diritto) dello scandalo del c.d. "Dieselgate" (v., *infra*, §§ II, 1, 2, A), B), C)) prima di passare ad un'opportuna (ri) lettura sistematica della normativa consumeristica di matrice eurounitaria (v., *infra*, §§ III, 1, 2, IV, V).

Tale scandalo costituisce, infatti, una vicenda esemplare – seppure, com'è ovvio, non esaustiva¹⁴ – delle suddette problematiche e fornisce, al contempo, una prospettiva d'indagine privilegiata per almeno due ordini di ragioni.

Il primo è dato dall'assoluta centralità del "Dieselgate" nel dibattito giuridico del settore *automotive*. Ciò deriva non soltanto dall'impatto, più che significativo, della vicenda sul mercato automobilistico (con il coinvolgimento di numerosissimi contratti di compravendita di autoveicoli), ma anche dall'apparente portata pressoché inesauribile dello scandalo – tale da configurarlo come una sorta di

produzione, consumo e sostenibilità nella prospettiva del diritto privato europeo (e non solo), cfr., *ex multis*, MICKLITZ, H. VV.: "Squaring the Circle? Reconciling Consumer Law and the Circular Economy", in *EuCML*, 2019, pp. 229 ss.; HESSELINK, M.: "European Contract Law: A Matter of Consumer Protection, Citizenship, or Justice?", in *Eur. rev. priv. law*, 2007, pp. 323 ss. Per un inquadramento complessivo delle caratteristiche e delle problematiche delle dichiarazioni di sostenibilità e delle certificazioni ambientali, cfr. BERTELLI, F.: *Le dichiarazioni di sostenibilità nella fornitura di beni di consumo*, Giappichelli, Torino, 2022, pp. 1 ss.; BENEDETTI, A.: "Le certificazioni ambientali", in AA.VV.: *Diritto dell'ambiente* (a cura di G. Rossi, aggiornamento a cura di A. FARI), Giappichelli, Torino, 2021, pp. 207 ss.

13 Per i principali profili problematici della vicenda si rinvia ai contributi (rivolti ad approfondire, da prospettive diverse, le differenti soluzioni nazionali allo scandalo e) contenuti in AA.VV.: *The Dieselgate. A Legal Perspective* (a cura di M. FRIGESSI DI RATTALMA), Springer, Berlin, 2017, pp. 3 ss. e in AA.VV.: *Enforcing Consumer and Capital Markets Law. The Diesel Emissions Scandal* (a cura di B. GSELL e M.J. MÖLLERS), Intersentia, Cambridge, 2020, pp. 1 ss.

14 L'esemplarità della vicenda non esaurisce però il novero dei casi potenzialmente rilevanti. Anzi, le fattispecie di c.d. "greenwashing" sono, mai come adesso, diffuse e sollevano sempre più problemi (anche alla luce di un'opinione pubblica finalmente molto più sensibile all'argomento). Senza trascurare pertanto molte altre vicende significative può richiamarsi qui, ancor una volta a mero scopo esemplificativo, il caso c.d. "ENI Diesel+": la recente sentenza del Tar del Lazio 8 novembre 2021, n. 11419 ha confermato il provvedimento dell'AGCM (15 gennaio 2020, n. 28060), che aveva condannato l'ENI per "greenwashing" e pubblicità ingannevole in riferimento al *biodiesel* "Eni Diesel+", prescrivendo una sanzione pecuniaria pari a 5 milioni di euro. Per una ricostruzione della vicenda, cfr., per tutti, RUMI, T.: "La tutela del consumatore dalle asserzioni ambientali ingannevoli", cit., spec. pp. 1412-1413. Ancora, per un'interessante e recentissima indagine di carattere stavolta giornalistico (con riferimento ad un'importante truffa climatica internazionale), cfr. FISCHER, T. - KNUTH, H.: "Grün getarnt", *Die Zeit*, 18 Januar 2023 (reperibile online su https://www.zeit.de/2023/04/co2-zertifikate-betrug-emissionshandel-klimaschutz?utm_referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F e poi tradotto in italiano con il titolo *La truffa delle emissioni*, in *Internazionale*, 27 gen/2 feb, 2023, 39 ss.).

"neverending case" della materia – dimostrata dalla continua decisione (dal 2016 ad oggi) di casi riconducibili a fattispecie sostanzialmente simili.

Il secondo (e forse persino più decisivo) ordine di ragioni, che permette d'intravedere una prospettiva d'indagine privilegiata nella ricostruzione dei profili giuridici del "Dieselgate", riguarda, invece, un'opzione di metodo: l'analisi dello scandalo – e, in particolare, delle caratteristiche del caso e delle soluzioni – consente, infatti, di sottolineare come – a fronte delle medesime fattispecie concrete (che si ripetono, sostanzialmente uguali a se stesse, nel tempo e nello spazio) e della disciplina di matrice eurounitaria (applicabile, seppur all'esito spesso di atti nazionali distinti di recepimento, nei diversi Stati membri dell'Unione) – le soluzioni fornite, di volta in volta, dagli interpreti (e, *in primis*, dai giudici) nazionali nel corso del tempo divergano anche significativamente fra loro. Questa marcata disomogeneità delle soluzioni induce sicuramente ad un inevitabile *surplus* di riflessione sull'intera disciplina e, in particolare, su quella consumeristica di matrice eurounitaria.

I. Le stesse fattispecie.

La ricostruzione della vicenda del "Dieselgate" – e pertanto del caso (destinato a ripetersi poi, nel corso del tempo, in diversi Paesi ma con caratteristiche largamente, se non del tutto, sovrapponibili) – risulta, perlomeno nei suoi tratti fondamentali, piuttosto semplice¹⁵.

A seguito di un'indagine diretta a valutare emissioni e consumi di carburante su strada dei motori *diesel*, alcuni studiosi del *Center for Alternative Fuels Engines and Emissions* (CAFEE) della West Virginia University¹⁶, supportati dall'agenzia governativa della *California Air Resource Board* (CARB)¹⁷, notavano che diverse autovetture *Volkswagen* con alimentazione a gasolio producevano emissioni di gas di scarico inquinanti di gran lunga superiori (i) ai dati risultanti dalle rilevazioni effettuate durante i test di omologazione nonché (ii) ai valori soglia di ossido di azoto consentiti dalla legge. La fase investigativa portava ad accertare che, tra il 2009 e il 2015, su circa 11 milioni di veicoli *diesel* TDI a livello globale e su circa 500.000 a livello federale, era stato installato un dispositivo – e, in particolare,

15 Per un'analisi approfondita, tanto del caso quanto delle diverse soluzioni rimediali emerse nei diversi Paesi, del c.d. "Dieselgate", cfr., per tutti, BERTELLI, F.: *Profili civilistici del «Dieselgate». Questioni risolte e tensioni irrisolte tra mercato e sostenibilità*, Esi, Napoli, 2021, pp. 5 ss.

16 Per eventuali approfondimenti sulla composizione, sull'organizzazione, sulle pubblicazioni, sui progetti e, più in generale, sulle attività del centro di ricerca, si può accedere al sito: <https://www.cafee.wvu.edu/>.

17 Si tratta di un'agenzia governativa che opera, a sua volta, nell'alveo della "California Environmental Protection Agency" (CalEPA). Quest'ultima organizzazione dipende direttamente dall'Ufficio del Governatore nell'*Executive Branch* del Governo statale della California. Per ulteriori notizie sull'organizzazione, sulle funzioni e sull'attività della *California Air Resource Board* si rinvia al sito ufficiale dell'agenzia: <https://ww2.arb.ca.gov/>

un componente aggiuntivo – finalizzato ad eludere il sistema di rilevazione dei controlli relativi alle emissioni inquinanti ai fini dell'omologazione.

Tale dispositivo era capace di rilevare le sequenze di guida e di attivarsi autonomamente una volta riconosciuta l'esecuzione di un controllo di omologazione, così da rendere i livelli di gas nocivi prodotti (ed una serie di altri parametri) conformi alle prescrizioni di legge, salvo poi disattivarsi in condizioni normali di guida su strada, quando le emissioni diventavano decisamente (fino a 40 volte) superiori.

Lo scandalo del c.d. "Dieselgate" si è prontamente diffuso dagli Stati Uniti d'America in Europa. Qui sono emerse delle nuove questioni di fatto – derivanti tanto dalla scoperta di ulteriori impianti di manipolazione quanto dalle problematiche relative a riparazioni e sostituzioni realizzate, nel corso del tempo, dalla *Volkswagen* (spesso poi rivelatesi, almeno in parte, inefficaci)¹⁸ – senza però stravolgere le coordinate fondamentali dell'originaria fattispecie¹⁹.

2. Le diverse soluzioni nazionali.

Se le caratteristiche fondamentali dello scandalo risultano ormai piuttosto chiare (e destinate a riproporsi, sostanzialmente uguali a se stesse, nei diversi Paesi), le soluzioni fornite, nel corso del tempo, dai giudici nazionali sono state, invece, molto diverse fra loro.

Ciò risulta sicuramente più comprensibile nel raffronto delle controversie europee con l'esito della vicenda nell'ambito del sistema statunitense – caratterizzato, come noto, da differenze significative (a partire dalla funzione sanzionatoria, difficilmente estendibile senza limiti agli ordinamenti giuridici europei, del sistema di *tort law*) – ma solleva inevitabilmente maggiore curiosità nel confronto fra le diverse soluzioni fornite nell'ambito dei singoli Stati membri dell'Unione Europea – contraddistinti da una disciplina (tanto del settore *automotive* quanto dei consumatori) di matrice, per l'appunto, eurounitaria.

Non è possibile prescindere pertanto dall'analisi delle controversie relative al c.d. "Dieselgate" negli Stati membri dell'Unione Europea e, in particolare, nell'ambito dell'ordinamento tedesco²⁰.

18 Per un'accurata ricostruzione del caso anche nel contesto europeo – con un'adeguata sottolineatura anche delle problematiche emerse in un secondo tempo – v. BERTELLI, F.: *Profili civilistici del «Dieselgate»*. *Questioni risolte e tensioni irrisolte tra mercato e sostenibilità*, cit., 47 ss.

19 Per un'analisi delle diverse soluzioni prospettate, con riferimento al c.d. "Dieselgate", negli Stati Uniti d'America e in Europa, cfr. BERTELLI, F.: "Dealing with the Dieselgate scandal in the US and EU", *Italian Law Journal*, 2021, pp. 619 ss.

20 Non sono mancate chiaramente diverse pronunce e decisioni interessanti in altri Paesi europei. Per esempio, in Spagna, cfr. Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Madrid, n. 36/2021, in <https://elpais.com/economia/2021-01-25/un-juez-condena-a-volkswagen-a-pagar-3000-euros-a-afectados-espanoles-por-el-escondalo-de-emisiones>.

Militano in tal senso, oltre agli argomenti già richiamati, altri ordini di ragioni più specifici.

Innanzitutto, la centralità del settore *automotive* nel sistema produttivo ed economico a lungo considerato "la locomotiva d'Europa" – peraltro comprovata dalla presenza ancor oggi di significativi gruppi industriali come *Volkswagen* (che, proprio in Germania, ha notoriamente la sua sede legale) – suggerisce di guardare con particolare attenzione all'evoluzione del dibattito giuridico tedesco sulla vicenda.

Inoltre, l'ordinamento tedesco – oltre a costituire da sempre, come noto, un imprescindibile modello per i sistemi giuridici dei Paesi dell'Europa continentale – richiede un *surplus* di riflessione poiché, ormai da tempo (perlomeno dalla *Schuldrechtsmodernisierung* del 2002), ha intrapreso un'interessante (e peculiare) via per il recepimento, direttamente nel corpo del Codice civile (e non di codici di settore e/o di leggi speciali), di talune novità della disciplina consumeristica di matrice eurounitaria – a partire dalla normativa sul difetto di conformità nella fornitura di beni di consumo (contenuta dapprima nella direttiva 1999/44/CE e poi nella successiva 2019/771/UE) – potenzialmente rilevanti nell'affrontare non soltanto la generale questione della disciplina delle dichiarazioni di sostenibilità, ma anche l'esemplare vicenda del c.d. "Dieselgate"²¹.

S'impone pertanto all'interprete – dopo avere sinteticamente tratteggiato l'esito del c.d. "Dieselgate" Oltreoceano (laddove, come si è visto, lo scandalo è dapprima emerso) (§ A) – di prender in considerazione l'evoluzione del dibattito nell'ordinamento tedesco (§ B) prima di passare, rilevate le principali differenze con il *decisum* delle nostre pronunce di merito e di legittimità (§ C), ad un'analisi critica, più generale, della disciplina consumeristica di matrice eurounitaria (§§ III ss.).

A) La soluzione statunitense.

Se è vero, come si è visto, che lo scandalo "Dieselgate" è scoppiato negli Stati Uniti d'America, non è meno vero che proprio l'ordinamento nordamericano ha

html (e richiamata anche dalla pronuncia del Tribunale di Venezia, v., *infra*, § II, 2, C), nt. 34); Tribunal de Valladolid, n. 291/2016, in <https://www.tuabogadodefensor.com/wp-content/uploads/2015/09/Sentencia-Volkswagen-25-oct-2016.pdf>. Le pronunce spagnole riconducono la fattispecie alla disciplina delle pratiche commerciali sleali (e, in particolare, delle pratiche ingannevoli), condannando la casa automobilistica tedesca al risarcimento del danno (talvolta anche morale).

21 Per una riflessione generale sulla costante riforma della disciplina tedesca del contratto di compravendita (e sulla sua influenza sullo sviluppo del diritto privato europeo), si rinvia a DE FRANCESCHI, A.: "Una proficua *Wahlverwandschaft*: *Schuldrechtsmodernisierung* e diritto privato europeo", in AA.VV.: *Dal "Fitness check" alla riforma del codice civile. Profili metodologici della ricodificazione* (a cura di P. SIRENA), Jovene, Napoli, 2019, pp. 351ss., spec. 356 ss.; e, a seguito della più recente riforma, a AZZARRI, F.: "Obbligazione di consegna, passaggio del rischio e trasferimento della proprietà nelle vendite B-to-C: il coordinamento delle nuove regole con le norme di attuazione della direttiva 2011/83/UE", in AA.VV.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 175 ss., spec. 210 ss.

fornito per primo una soluzione chiara, seppure necessariamente articolata, alla vicenda.

Tale soluzione merita di essere presa in considerazione sviluppando, seppur in modo estremamente sintetico, perlomeno due distinti ordini di riflessioni.

Il primo riguarda la natura stragiudiziale della soluzione della controversia. È stata, infatti, la sottoscrizione di 3 accordi – approvati dalla *US District Court for the Northern District of California* tra il 2016 e il 2017 – che sanciscono gli obblighi della casa automobilistica rispetto al Governo federale e agli acquirenti dei veicoli sui quali era installato il *software* di manipolazione a costituire lo strumento fondamentale della soluzione statunitense dello scandalo “Dieselgate”²². Peraltro, a latere della definizione relativa ai veicoli *diesel* 2.0 e 3.0 (oggetto dei primi due accordi, in ordine di tempo, approvati dalla *US District Court for the Northern District of California*), la *Federal Trade Commission (FTC)* ha concluso due ulteriori accordi transattivi, a composizione di un’azione collettiva²³, con i quali *Volkswagen* ha accettato di versare a beneficio della *FTC* una somma di circa 14 miliardi di dollari, destinata a risarcire il pregiudizio subito dagli appartenenti alle categorie di ricorrenti ammessi all’azione, per i comportamenti riconducibili allo scandalo delle emissioni. Non c’è dubbio pertanto che l’ampio ricorso ad accordi transattivi abbia consentito una soluzione rapida ed efficace della controversia, laddove un ruolo centrale (come di consueto nella tradizione di diritto processuale d’Oltreoceano) è stato giocato anche dallo strumento della c.d. “class action”.

Il secondo ordine di riflessioni non può che riguardare l’articolato contenuto della soluzione prospettata nell’ambito dei suddetti accordi stragiudiziali. Emerge così una “combinazione rimediale” frutto di una visione che – sebbene non pienamente replicabile nell’ambito europeo (si pensi, ancor una volta, al ruolo significativo riconosciuto all’aspetto sanzionatorio del sistema statunitense di *tort law*) – mira ad assicurare un’effettiva tutela nei confronti del pregiudizio subito non soltanto dagli acquirenti dei autoveicoli, ma anche, più genericamente, dall’ambiente. Questa “combinazione rimediale” si compone, a sua volta, di almeno cinque *species* d’interventi.

22 Tutta la documentazione – necessaria per una completa ricostruzione della soluzione statunitense al c.d. “Dieselgate” (a partire, com’è ovvio, dal testo dei tre accordi transattivi approvati dalla *Northern District of California*) – è rinvenibile sul sito ufficiale dell’*Environmental Protection Agency (EPA)*: www.epa.gov/enforcement/volkswagen-clean-air-act-civil-settlement#elements.

23 Non sono mancate le azioni individuali promosse da investitori e azionisti (dato che l’omessa informazione circa l’installazione del *software* ha chiaramente alterato le decisioni di investimento) nonché da consumatori (anche se queste ultime si sono poi consolidate al fine di evitare duplicazioni delle cause pendenti). La somma riconosciuta a ciascun ricorrente per il pregiudizio subito varia tra i 12.500 e i 44.000 dollari. Sul punto, cfr. SCHMITZ, A.J.: “Enforcing Consumer and Capital Markets Law in the United States”, in AA.VV.: *Enforcing Consumer and Capital Markets Law. The Diesel Emissions Scandal*, cit., p. 347.

La prima è data dall'irrogazione – a seguito dell'accertata e ripetuta violazione da parte del gruppo *Volkswagen* della normativa federale in materia di emissioni inquinanti contenuta nel c.d. "Clean Air Act" – di un'ingente pena pecuniaria, con evidente carattere sanzionatorio, pari a 1.45 miliardi di dollari.

La seconda *species* d'interventi riguarda, invece, specificamente il rapporto sinallagmatico, delineando strumenti rimediali – tanto di tipo manutentivo (modificazione, approvata dall'autorità competente, del *software* di manipolazione delle emissioni ed estensione della garanzia), quanto di tipo perentorio (operazione di c.d. "buyback", cioè di riacquisto del veicolo da parte della casa automobilistica, e risoluzione anticipata dei contratti di *leasing*) – a seconda della scelta discrezionale dell'acquirente²⁴.

La terza *species* d'interventi è costituita dai risarcimenti, di carattere compensativo (diretti a riparare il pregiudizio sofferto a seguito della scelta d'acquisto indotta dalla pratica commerciale sleale del gruppo *Volkswagen*), al fine d'integrare l'effetto del c.d. "buyback", della risoluzione del contratto e/o dell'adeguamento del *software*.

La quarta *species* d'interventi si compone poi di misure dirette a prevenire il verificarsi futuro di episodi analoghi al c.d. "Dieselgate" a partire dall'adozione, dalla revisione e dal rafforzamento di processi organizzativi e di controllo interni (si pensi, in particolare, all'imposizione di una ristrutturazione del *management*).

Infine, la quinta (ed ultima) *species* d'interventi riguarda azioni di ripristino e riparazione del danno ambientale prodottosi a causa dell'installazione del dispositivo così da imporre a *Volkswagen* l'obbligo di investire 2 miliardi di dollari nella ricerca e nello sviluppo di veicoli «a impatto zero» e nelle infrastrutture necessarie a tal fine, nonché la costituzione di due *Mitigation trust* finalizzati a consentire, attraverso l'attività del *trustee* incaricato, l'adempimento dell'obbligo di riparazione del danno ambientale²⁵.

La logica della soluzione statunitense, vista nel suo complesso, sembra muovere pertanto dall'ormai tradizionale "Polluter Pays Principle" ("principio del chi inquina paga")²⁶, espressione del c.d. "principio di precauzione" e riconducibile ad una

24 Si mira così a tutelare l'interesse del contraente danneggiato dalla condotta illecita della casa automobilistica all'ottenimento di un veicolo avente qualità, prestazioni e funzionalità corrispondenti, anche da un punto di vista di impatto inquinante, a quelle che era legittimo attendersi sulla base della normativa vigente e delle dichiarazioni rese dal produttore.

25 Si tratta rispettivamente del c.d. "State Trust" – che ha come beneficiari tutti gli Stati federati, il Porto Rico e la Colombia – e dell'*Environmental Mitigation Trust Agreement for Indian Tribe Beneficiaries* (c.d. "Indian Tribe Trust") – che ha come beneficiari le tribù indigene riconosciute a livello federale.

26 Il principio "chi inquina paga" si è consolidato, nell'ambito della tutela ambientale, già a partire dalla Conferenza di Rio del 1992. Nel caso di specie, sebbene all'interno degli accordi stragiudiziali conclusi da *Volkswagen* il principio "chi inquina paga" non sia mai espressamente richiamato, le soluzioni raggiunte

funzione preventiva della responsabilità civile, verso un approdo sistematico ispirato addirittura alla c.d. “Environmental Restorative Justice” (che, valorizzando le caratteristiche peculiari del bene-ambiente e la dimensione curativa e relazionale della giustizia, attiva processi di risposta all’illecito diretti a riparare le risorse naturali danneggiate attraverso una serie di misure di attenuazione e prevenzione poste a carico del danneggiante)²⁷.

B) La soluzione tedesca.

In Europa, a differenza degli Stati Uniti, non soltanto le indagini partono in ritardo, ma soprattutto le vicende processuali non hanno generalmente tempistiche brevi né conclusioni prevedibili e condivise.

Innanzitutto, la mancanza di un unico soggetto, deputato ad affrontare a livello europeo situazioni come lo scandalo “Dieselgate”, costringe i consumatori dei singoli Stati membri ad agire in modo autonomo davanti ai diversi giudici nazionali.

Inoltre, la condotta della casa automobilistica appare decisamente meno collaborativa nei confronti dei clienti europei senza che sia stata predisposta nessuna proposta risarcitoria a beneficio dei soggetti coinvolti. Quest’atteggiamento viene giustificato dalla casa tedesca sulla base di due principali argomentazioni: per un verso, il dispositivo di manipolazione sarebbe da considerarsi fondamentalmente legale al di fuori del Nord America, giacché, alla luce della meno stringente normativa eurolunitaria di settore (contenuta prevalentemente, ma non solo, nella direttiva 2007/46/CE, che istituisce un quadro per l’omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, e soprattutto nel regolamento 715/2007, relativo all’omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri e all’ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo) sarebbe sufficiente una semplice modifica del *software* per rispettare gli *standard* di legge (senza dover apportare modifiche anche all’*hardware* come negli Stati Uniti); per un altro, i clienti europei, sempre secondo *Volkswagen*, non avrebbero subito alcun pregiudizio, poiché l’impianto di manipolazione non avrebbe influenzato la scelta d’acquisto compiuta dal consumatore, e non avrebbero pertanto diritto ad

sembrano sottolineare, seppur in via indiretta, l’inadeguatezza di rimedi che si limitino ad imporre il risarcimento di un danno ambientale preventivamente ed analiticamente quantificato (specie laddove incentrato sulla sostanziale prevalenza della modalità per equivalente su attuazioni in forma specifica). Sul principio “chi inquina paga”, cfr., *ex multis*, MELI, M.: *Il principio comunitario «chi inquina paga»*, Giuffrè, Milano, 1996.

27 In particolare, secondo BERTELLI, F.: (*Profili civilistici del «Dieselgate»*). *Questioni risolte e tensioni irrisolte tra mercato e sostenibilità*, cit., pp. 21 ss., spec. 40), “la necessità di rispondere a fattispecie di danneggiamento dell’ecosistema in modo effettivo e la pluralità di soggetti e di interessi che sono inficiati dalle conseguenze dell’illecito ambientale rendono l’*environmental restorative justice* un sentiero percorribile per verificare se anche i settori della responsabilità civile e amministrativa – ad ora in buona misura estranei a pratiche di giustizia riparativa – possano accoglierne la metodologia”.

alcun risarcimento²⁸. Contrapposizioni e dispute giudiziali, derivanti dal medesimo scandalo "Dieselgate", si rivelano così mediamente più numerose, aspre e protratte nel tempo in Europa che negli Stati Uniti d'America.

Non stupisce pertanto – nonostante un accordo transattivo, siglato nel febbraio 2020, che ha coinvolto 430.000 acquirenti, sancendo l'obbligo a carico di Volkswagen di versare a ciascun aderente una somma compresa tra 1.350 e 6.257 euro, a seconda del modello e dell'anno d'immatricolazione dei rispettivi veicoli – l'elevato numero di domande giudiziali individuali presentate davanti ai giudici di merito anche in Germania così come non stupisce l'affermarsi – anche a seguito dell'elevato numero di singole controversie – di ricostruzioni e posizioni piuttosto diverse nel diritto vivente tedesco²⁹.

A provar a fare chiarezza – oltre ad alcuni interventi di stampo pubblicistico³⁰ – giunge, nella primavera del 2020, un'importante sentenza del *Bundesgerichtshof* chiamata a decidere una controversia derivante dalla compravendita fra privati cittadini di un'auto dotata di un dispositivo di manipolazione delle proprie prestazioni ambientali³¹.

Secondo la Corte di giustizia federale, ciascun proprietario può chiedere il risarcimento del danno, ai sensi dei §§ 823 e 826 BGB, per il comportamento doloso posto in essere dalla casa automobilistica – in evidente violazione della normativa eurounitaria di settore (e, in particolare, del regolamento 715/2007) – in occasione dell'installazione di un impianto di manipolazione delle emissioni. Il giudice di legittimità concentra l'attenzione soprattutto sul § 826 BGB, sottolineando il carattere «oggettivamente immorale» del comportamento tenuto

28 Sul punto, cfr., per tutti, SANTORO, P.: "Dieselgate italiano: (e)mission impossible. Il Tribunale di Venezia accoglie la *class action* e, in sintonia con i Tribunali di Avellino e Genova, riconosce il risarcimento dei danni da illecito antitrust e da pratiche commerciali scorrette", *Danno e responsabilità*, 2022, spec. p. 248.

29 Per un'analisi più completa della giurisprudenza tedesca sull'argomento, v. BERTELLI, F.: *Profili civilistici del «Dieselgate». Questioni risolte e tensioni irrisolte tra mercato e sostenibilità*, cit., pp. 67 ss.

30 Si può richiamare, a titolo meramente esemplificativo, una pronuncia della Procura tedesca di Braunschweig (nella forma di una "ordinanza-ingiunzione" non appellata), con cui è stata irrogata alla Volkswagen, sulla base di una previsione nazionale sulla "responsabilità amministrativa" delle persone giuridiche, un'ingente sanzione pecuniaria per negligente violazione dei propri obblighi di supervisione e controllo in relazione allo sviluppo e installazione di impianti di manipolazione delle emissioni. La vicenda – riportata, come si vedrà, anche nell'ambito di talune pronunce della giurisprudenza amministrativa italiana (v., in particolare, Tar Lazio, sede di Roma, Sez. I, sent. 31 maggio 2019, n. 6920) – può essere qui utilmente richiamata (e assume particolare rilievo) poiché è stata fatta oggetto di un rinvio pregiudiziale da parte del Consiglio di Stato (per valutare, fra l'altro, possibili interferenze fra le decisioni di carattere pubblicistico dei diversi Paesi, in materia di pratiche commerciali sleali, con il principio del "ne bis in idem"). Sul punto cfr., *infra*, § II, 2, C), nt. 32.

31 La pronuncia, oltre ad essere presente nei repertori delle decisioni del *Bundesgerichtshof*, è stata chiaramente pubblicata (e annotata) in alcune fra le maggiori riviste giuridiche di lingua tedesca. Cfr. BGH, 25 maggio 2020, n. VI ZR 252/19, in *BGHZ*, 2020, 225, pp. 316 ss.; in *NJW*, 2020, pp. 1962 ss.; in *WM*, 2020, pp. 1078 s.; in *ZIP*, 2020, pp. 1179 s.; in *MDR*, 2020, p. 790; in *VersR*, 2020, pp. 988 ss., con nota di AHRENS, H.J.: "Erstes Dieselskandal - Urteil des BGH - Schadensersatz als Privatstrafe für sittenwidriges Handeln?"; in *BB*, 2020, pp. 1869 ss.; in *DB*, 2020, p. 1232; e in *JR*, 2021, pp. 154 ss. Per una traduzione in italiano del testo della pronuncia, cfr. BERTELLI, F.: *Profili civilistici del «Dieselgate». Questioni risolte e tensioni irrisolte tra mercato e sostenibilità*, cit., 233 ss.

dalla casa automobilistica poiché in assoluto contrasto con i principi fondamentali dell'ordinamento. La riconduzione della fattispecie nell'ambito dell'illecito extracontrattuale permette all'interprete di superare l'obiezione riconducibile all'assenza di una relazione qualificata tra casa produttrice e acquirente finale e legittima un'azione diretta nei confronti del produttore. Quest'ultimo risulta imputabile per l'installazione dell'impianto di manipolazione senza che rilevino la qualifica, professionale o consumeristica, dell'utente finale o le finalità sottostanti l'acquisto del veicolo.

Attraverso il richiamo del § 826 BGB il *Bundesgerichtshof* – dopo avere constatato l'oggettiva difficoltà di verificare l'esattezza di informazioni tecniche che condizionano in modo apprezzabile la decisione finale di acquistare il bene – mira ad offrire una tutela effettiva al diritto dell'individuo all'autodeterminazione economica, rimarcando implicitamente, al contempo, l'oggettiva inidoneità dei mezzi di protezione (di matrice eurounitaria) riconosciuti al consumatore a garantire una risposta parametrata alla gravità della specifica lesione. Non è difficile comprendere la *ratio* ispiratrice dell'individuazione del *quantum debeatur*: si mira a riportare la consistenza della sfera giuridica dell'acquirente, la cui libertà negoziale si ritiene lesa dalla condotta sleale della casa automobilistica, allo *status quo ante*. Ciò che non convince pienamente, sotto un profilo più strettamente tecnico, è l'*iter* argomentativo che – dopo avere ricondotto la fattispecie nell'alveo dell'illecito extracontrattuale – porta alla (confusa) combinazione della restituzione del veicolo al produttore (con il contestuale ritrasferimento della proprietà seppur al netto del valore di stima dei benefici derivanti dall'utilizzo del bene) e del risarcimento del danno, finendo per ammettere surrettiziamente un esito pratico molto simile peraltro all'operazione di *buyback* imposta a *Volkswagen* negli Stati Uniti d'America.

C) La soluzione italiana.

In Italia la prima risposta allo scandalo “Dieselgate” deve sicuramente riscontrarsi nell'importante decisione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) del 4 agosto 2016, n. 26137. Tale provvedimento condanna in solido le società *Volkswagen Group Italia S.p.A.* e *Volkswagen AG* al pagamento di una sanzione pecuniaria di Euro 5 milioni per aver posto in essere una pratica commerciale scorretta ai sensi degli artt. 20, comma 2, 21, comma 1, lettera b), e 23, comma 1, lettera d) del d.lgs. 206/2005 (c.d. “Codice del Consumo”) così come, nel corso del tempo, modificato (per aggiornare l'ordinamento italiano a tutte le novità della normativa consumeristica di matrice eurounitaria)³².

32 Il provvedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) del 4 agosto 2016, n. 26137, oltre ad intimare a *Volkswagen AG* e a *Volkswagen Italia* di interrompere le condotte contestate, delibera, ai sensi dell'art. 27, commi 9 e 13, cod. cons., l'applicazione della sanzione amministrativa massima pari a 5 milioni di euro. Il Tar Lazio respinge, dapprima, la domanda cautelare (sede di Roma, sez. I, ord., 7 dicembre 2016, n. 7872) e, poi, il gravame (sede di Roma, sez. I, 31 maggio 2019, n. 6920). Di recente, però, un'ordinanza del Consiglio di Stato (sez. VI, 7 gennaio 2022, n. 68) ritiene di procedere con un

Si tratta di una presa di posizione fisiologicamente non esaustiva nell'affrontare le conseguenze dello scandalo "Dieselgate" nel nostro Paese giacché si caratterizza, per un lato, per esser espressione soltanto del c.d. "public enforcement" senza preoccuparsi pertanto delle problematiche riguardanti le relazioni fra privati e, per un altro, per avere comminato una sanzione pecuniaria dall'importo (5 milioni di euro) decisamente limitato (se confrontato con l'entità delle sanzioni comminate in altri Paesi come gli Stati Uniti d'America)³³.

Questa prima decisione dell'AGCM – seppure non integralmente risolutiva di tutte le problematiche sottese alla vicenda del "Dieselgate" – risulta però senza dubbio tempestiva (giungendo già nell'estate del 2016) e capace d'influenzare (non poco) le successive ricostruzioni, specie giudiziali, dei profili più strettamente civilistici del fenomeno.

Anche secondo l'orientamento giurisprudenziale prevalente – formatosi grazie soprattutto ad una serie di pronunce (derivanti perlopiù da una serie di ricorsi individuali, ma anche da una "class action")³⁴ dei giudici di merito – l'installazione dell'impianto di manipolazione delle emissioni inquinanti integra, infatti, una pratica commerciale scorretta (in quanto ingannevole, ai sensi dell'art. 21, comma 1, lett.

rinvio pregiudiziale alla CGUE, formulando i seguenti quesiti: "a) se le sanzioni irrogate in tema di pratiche commerciali scorrette, ai sensi della normativa interna attuativa della direttiva 2005/29/Ce, siano qualificabili alla stregua di sanzioni amministrative di natura penale; b) se l'art. 50 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea vada interpretato nel senso che esso osta ad una normativa nazionale che consente di confermare in sede processuale e rendere definitiva una sanzione amministrativa pecuniaria di natura penale nei confronti di una persona giuridica per condotte illecite che integrano pratiche commerciali scorrette, per le quali nel frattempo è stata pronunciata una condanna penale definitiva a suo carico in uno stato membro diverso, laddove la seconda condanna sia divenuta definitiva anteriormente al passaggio in giudicato dell'impugnativa giurisdizionale della prima sanzione amministrativa pecuniaria di natura penale; c) se la disciplina di cui alla Direttiva 2005/29, con particolare riferimento agli articoli 3 paragrafo 4 e 13 paragrafo 2 lett. e), possa giustificare una deroga al divieto di "ne bis in idem" stabilito dall'art. 50 della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea (successivamente incorporata nel Trattato sull'Unione Europea dall'art. 6 TUE) e dell'art. 54 della convenzione di Schengen". La proposizione del suddetto rinvio pregiudiziale, su cui ad oggi non pare si sia ancora espressa la CGUE, pone l'accento sull'esigenza di chiarire il rapporto fra le sanzioni irrogate in uno Stato europeo in tema di pratiche commerciali scorrette con eventuali ulteriori sanzioni comminate da un altro Stato europeo per i medesimi fatti.

- 33 Ai sensi dell'art. 27, c. 9, cod. cons. (in attesa del definitivo, ma finalmente prossimo, recepimento anche in Italia della direttiva 2019/2161/UE): "Con il provvedimento che vieta la pratica commerciale scorretta, l'Autorità dispone inoltre l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000,00 euro a 5.000.000 euro, tenuto conto della gravità e della durata della violazione. Nel caso di pratiche commerciali scorrette ai sensi dell'art. 21, commi 3 e 4, la sanzione non può essere inferiore a 50.000,00". La sanzione configura(va) l'importo massimo consentito dalla cornice editale previsto dall'art. 27, c. 9, cod. cons., ma risulta(va) piuttosto limitata se confrontata con l'entità delle sanzioni pecuniarie comminate in altri Paesi come gli Stati Uniti d'America. Secondo quanto statuito dalla medesima AGCM, infatti, "l'importo della sanzione sopra indicata rappresenta una percentuale ampiamente inferiore all'1% dei rispettivi fatturati complessivi (per VW AG rappresenta lo 0,0068% del fatturato e per VW Italia lo 0,12%)".
- 34 Cfr., *ex multis*, Trib. Avellino, 10 dicembre 2020, in *Foro it.*, 2021, I, 1482 (e in *ForoNews*, 4 marzo 2021, con nota di BERTELLI, F.: "Dieselgate e tutela risarcitoria del consumatore"); Trib. Genova, 5 ottobre 2021, reperibile nella banca dati *One Legale*. Per la pronuncia chiamata a decidere sull'azione di classe (presentata da Altroconsumo), v. Trib. Venezia, 7 luglio 2021, in *Foro it.*, 2021, I, c. 4023, con note di DE SANTIS, A.D. e PALMIERI, A.; in *Danno e responsabilità*, 2022, pp. 243 ss., con nota di SANTORO, P.

b), e comma 2, lett. b), in quanto omissiva ai sensi dell'art. 22 e in quanto, in ogni caso, ingannevole ai sensi dell'art. 23, comma 1, lett. d) del cod. cons.)³⁵.

Come nell'ordinamento tedesco³⁶, si evita così di ricostruire l'intera vicenda alla luce della disciplina sul difetto di conformità contenuta nell'ambito della normativa, di matrice eurounitaria, sulla fornitura dei beni di consumo (a sua volta recepita in Italia nell'ambito del codice del consumo)³⁷, prevedendo l'obbligo a carico del gruppo *Volkswagen* di risarcire, a titolo di responsabilità extracontrattuale, il danno patrimoniale derivante dalla lesione della libertà negoziale dei consumatori.

Tale presunta lesione della libertà negoziale comporta però un esito significativamente diverso della vicenda in Italia e in Germania. In Italia, a differenza che in Germania, ai consumatori che hanno acquistato veicoli dotati di un dispositivo di manipolazione delle emissioni inquinanti è riconosciuta soltanto, a titolo di risarcimento del danno patrimoniale, una somma (destinata finora a variare da Tribunale a Tribunale)³⁸ pari al quindici o al venti per cento del prezzo (medio) di tali veicoli (da dimezzare per chi abbia acquistato un veicolo usato oppure l'abbia rivenduto nel periodo in cui si è protratta la pratica) e, a titolo di risarcimento dell'eventuale danno non patrimoniale, un eventuale importo pari al dieci per cento di quanto ottenuto a titolo di ristoro del danno patrimoniale. Questo danno non patrimoniale da violazione del diritto all'autodeterminazione è peraltro ammesso soltanto laddove la pratica commerciale scorretta finisca per integrare gli estremi del reato di frode in commercio (art. 515 c.p.)³⁹.

Il diritto vivente italiano prova così a coordinare diversamente gli strumenti di *public* e *private enforcement* nella prospettiva della disciplina sulle pratiche commerciali scorrette: si affianca alla sanzione pecuniaria di matrice pubblicistica soltanto il risarcimento diretto a compensare, avvalendosi anche di criteri di

35 Questa posizione è sostenuta, in particolare, dalle pronunce del Trib. Avellino, 10 dicembre 2020, cit.; Trib. Genova, 5 ottobre 2021, cit.; Trib. Venezia, 7 luglio 2021, cit. Sembra sostanzialmente in linea con l'astratta riconduzione della fattispecie alla disciplina delle pratiche commerciali scorrette pure la Corte di Cassazione (Cass., 14 ottobre 2021, n. 28037, reperibile nelle banche dati *De Jure* e *One Legale*), che, però, rigetta la richiesta di risarcimento perché non risultano provati, nel caso di specie, gli altri elementi dell'illecito (a partire dal danno).

36 V., *supra*, § II, 2, B).

37 Escludono la riconducibilità delle fattispecie del c.d. "Dieselgate" alla disciplina sul difetto di conformità nella fornitura di beni consumo, per come recepita nel nostro codice di consumo (seppure con argomenti, spesso processuali, leggermente diversi fra loro): Trib. Genova, 5 ottobre 2021, cit.; Trib. Monza, 28 gennaio 2020, n. 135, App. Bari, 4 febbraio 2021, n. 222, Trib. Trieste, 7 ottobre 2022, n. 490, tutte reperibili nella banca dati *One Legale*. Sulla disciplina del difetto di conformità nella fornitura dei beni di consumo (contenuta nella direttiva 771/2019/UE e recepita in Italia nel codice del consumo), v., *infra*, § IV.

38 In particolare, il Tribunale di Avellino stima il pregiudizio risarcibile nella misura del 20% del prezzo del veicolo (ovvero nel minor valore dell'autovettura in termini percentuali rispetto al prezzo sostenuto per l'acquisto; v. Trib. Avellino, 10 dicembre 2020, cit.), mentre il Tribunale di Venezia e il Tribunale di Genova stimano la percentuale nella misura del 15% (v. Trib. Venezia, 7 luglio 2021, cit.; Trib. Genova, 5 ottobre 2021, cit.).

39 Nel testo si riporta prevalentemente l'iter argomentativo (ed il criterio equitativo) del Tribunale di Venezia (sostanzialmente condiviso, almeno per il momento, dalla giurisprudenza di merito). La pronuncia sembra costituire, infatti, una sorta di "leading case" della materia, cfr. Trib. Venezia, 7 luglio 2021, cit.

valutazione equitativa del danno, la riduzione del valore dell'autovettura rispetto al prezzo sostenuto per l'acquisto senza nessuna conseguenza sul piano del rapporto contrattuale.

III. LA DISCIPLINA "LINEARMENTE PROBLEMATICA" DELLE PRATICHE COMMERCIALI SLEALI.

Nell'ottica di riflettere sul ruolo delle dichiarazioni di sostenibilità nel settore *automotive* nonché, più specificamente, sulle problematiche sottese al c.d. "Dieselgate", sembra ormai necessario – dopo avere sinteticamente ricostruito alcune significative esperienze nazionali – sviluppare un'analisi critica della disciplina consumeristica di matrice eurounitaria.

Si tratta di prender in considerazione, innanzitutto, la disciplina sulle pratiche commerciali "sleali" (definite poi, all'esito del recepimento nell'ambito dell'ordinamento italiano, "scorrette" nel codice del consumo)⁴⁰ che sembra poter costituire la soluzione, per così dire, più «immediata», suscitando però, al contempo, significative riflessioni circa i rapporti fra normativa nazionale ed eurounitaria nonché fra strumenti di *public* e *private enforcement*.

I. Una "lineare" qualificazione.

Scorrendo la normativa, di matrice eurounitaria, sulle pratiche commerciali sleali – contenuta, come noto, prevalentemente nell'ambito della direttiva 2005/29/CE (peraltro, di recente, modificata ed integrata dalla direttiva 2019/2161/UE)⁴¹

40 Sul punto, cfr., per tutti, DE CRISTOFARO, G.: voce "Pratiche commerciali scorrette", in *Enc. dir., Ann.*, V, Giuffrè Milano, 2012, pp. 1079 ss., spec. 1086. Secondo l'Autore, "non è chiaro per quale ragione il legislatore abbia preferito l'aggettivo «scorrette» all'aggettivo «sleali», che compariva invece nella versione italiana del testo della direttiva. È possibile che tale opzione sia stata ispirata dall'intento di evidenziare anche a livello lessicale la diversità di *ratio*, obiettivi di tutela e ambito di applicazione delle nuove disposizioni attuative della direttiva, rispetto alla disciplina generale della concorrenza sleale contenuta negli art. 2598 ss. c.c. Non si può dire tuttavia che la scelta sia caduta sul termine più idoneo ad assicurarne la piena realizzazione. Non soltanto perché, a norma dell'art. 2598 n. 3 c.c., compie atti di concorrenza «sleale» chiunque si avvalga di mezzi non conformi ai principi della «correttezza» professionale e idonei a danneggiare l'altrui azienda, ma anche e soprattutto perché, all'interno del codice del consumo, i termini «lealtà» e «correttezza» vengono utilizzati entrambi – ora isolatamente (art. 52 comma 2 c. cons.: lealtà; art. 18 lett. d e art. 67-*quater* comma 2 c. cons.: correttezza), ora congiuntamente (art. 1 lett. c-*bis* e art. 39 c. cons.) – sempre in combinazione con la nozione di «buona fede» (oggettiva), senza che appaia possibile e ragionevole attribuire all'uno un significato e una portata non pienamente corrispondenti a quelli propri dell'atto. Anche in considerazione di ciò, deve escludersi che la scelta di ricorrere all'aggettivo «scorrette» anziché all'aggettivo «sleali» possa avere ripercussioni di sorta, sia ai fini della ricostruzione e dell'inquadramento sistematico del nuovo corpus normativo, sia ai fini dell'interpretazione delle singole disposizioni che lo compongono" (corsivo aggiunto).

41 Per una panoramica recente sulla disciplina delle pratiche commerciali sleali/scorrette, si rinvia, senza nessuna pretesa di completezza, agli studi monografici di FACHECHI, A.: *Pratiche commerciali scorrette e rimedi negoziali*, Esi, Napoli, 2012, pp. 11 ss., 31 ss.; BERTANI, M.: *Pratiche commerciali scorrette e consumatore medio*, Giuffrè, Milano, 2016, pp. 79 ss.; LABELLA, E.: *Pratiche commerciali scorrette e autonomia privata*, Giappichelli, Torino, 2018, pp. 21 ss., 93 ss.; FEBBRAJO, T.: *Il private enforcement del divieto di pratiche commerciali scorrette*, Esi, Napoli, 2018, pp. 7 ss., 95 ss.; LEONARDI, F.: *Comportamento omissivo dell'impresa e pratiche commerciali scorrette*, Wolters Kluwer-Cedam, Milano, 2019, pp. 47 ss.; GUFFANTI PESENTI, L.: *Scorrettezza delle pratiche commerciali e rapporto di consumo*, Jovene, Napoli, 2020, pp. 1 ss., 191 ss.; nonché ai più recenti contributi di GRANELLI, C.: voce "Pratiche commerciali scorrette: le tutele", in *Enc. dir., I Tematici*, I (diretto da G.

– emerge, fin da subito, l'ampiezza della definizione di «pratica commerciale» (“qualsiasi azione, omissione, condotta o dichiarazione, comunicazione commerciale ivi compresi la pubblicità e il marketing, posta in essere da un professionista, direttamente connessa alla promozione, vendita o fornitura di un prodotto ai consumatori”; art. 2, sub d) direttiva 2005/29/CE).

Il divieto generale è riferito a tutte le condotte contrarie alla diligenza professionale e idonee a «falsare in misura rilevante il comportamento economico», in relazione al prodotto, del consumatore medio che raggiungono o al quale sono dirette (art. 5). Sono poi specificamente considerate “sleali” (e, quindi, vietate) – laddove non fosse ritenuta già risolutiva la previsione del suddetto divieto generale – le pratiche commerciali “ingannevoli” (artt. 6 e 7; e “aggressive”, artt. 8 e 9) tali da ricomprendere tutti quei comportamenti del professionista capaci di determinare scelte d'acquisto difformi da quelle che si sarebbero potute configurare liberamente in loro assenza⁴².

Lo scandalo “Dieselgate” – derivante, come si è visto, dall'abuso delle dichiarazioni di sostenibilità (contenute, a loro volta, nei “certificati di conformità” dei veicoli *Volkswagen* e capaci d'influenzare la scelta d'acquisto dei consumatori)⁴³ – sembra pertanto linearmente riconducibile, senza particolari difficoltà, nell'ambito applicativo della disciplina – così come poi recepita nei diversi Stati membri – sulle pratiche commerciali “sleali”.

2. Un apparato rimediabile “problematico”.

Ciò che desta maggiori perplessità è, invece, l'apparato rimediabile a fronte della riconduzione del problema dell'abuso delle dichiarazioni di sostenibilità – e, in particolare, dello scandalo “Dieselgate” – alla normativa delle pratiche commerciali sleali.

D'AMICO), Giuffrè, Milano, 2021, pp. 825 ss.; Id.: “L'art.11-bis della direttiva 2005/29/CE: *ratio*, problemi interpretativi e margini di discrezionalità concessi agli Stati membri ai fini del recepimento”, *Jus civile*, 2022, pp. 256 ss.; PAGLIANTINI, S.: “I rimedi non risarcitori: esatto adempimento, riduzione del prezzo e risoluzione del contratto”, *Jus civile*, 2022, pp. 304 ss.; MAUGERI, M.: “Invalidità del contratto stipulato a seguito di pratica commerciale sleale?”, *Jus civile*, 2022, pp. 316 ss.

42 Peraltro, la direttiva 2019/2161/UE ha integrato l'elenco delle “azioni ingannevoli”, di cui all'art. 6 (così risulta “ingannevole”, ai sensi del nuovo paragrafo 2, lett. c, “una qualsivoglia attività di marketing che promuova un bene, in uno Stato membro, come identico a un bene commercializzato in altri Stati membri, mentre questo bene ha una composizione o caratteristiche significativamente diverse, salvo laddove ciò sia giustificato da fattori legittimi e oggettivi”) e arricchito il novero delle informazioni precontrattuali da considerarsi “rilevanti” in sede di formulazione di un “invito all'acquisto” ai fini della valutazione di una pratica commerciale come “omissione ingannevole”, ai sensi dell'art. 7 (v. spec. attuali paragrafi 4, 4-bis, 6). Anche l'Allegato I alla direttiva 2005/29/CE – che riporta l'elenco delle pratiche commerciali considerate in ogni caso sleali – è stato recentemente integrato sempre dalla direttiva 2019/2161/UE (v. n. 11-bis, n. 23-bis, n. 23-ter, n. 24-quarter). Sul punto, v., per tutti, DE CRISTOFARO, G.: “Legislazione italiana e contratti dei consumatori nel 2022: l'anno della svolta. Verso un diritto “pubblico” dei (contratti dei) consumatori?”, *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, pp. 40-41.

43 Cfr., *supra*, §§ I e II.

Se, infatti, la formulazione potenzialmente "onnicomprendiva" della nozione di pratica commerciale sleale (e del relativo divieto) non pone particolari problemi ricostruttivi, decisamente più complessa risulta, invece, la c.d. "questione rimediale".

Qui si devono considerare necessariamente le fondamentali interferenze fra strumenti di *public* e *private enforcement*⁴⁴.

Nell'ambito del c.d. "public enforcement", emerge l'assoluta centralità delle (complesse) combinazioni di interventi volti all'inibizione della condotta qualificata come pratica commerciale sleale e di misure sanzionatorie (seppur a volte, come si è visto, non adeguate) di carattere pecuniario⁴⁵.

Nell'ambito del c.d. "private enforcement" sorgono, però, problemi forse perfino più complessi a fronte della mancanza, ancor oggi, di una puntuale definizione normativa – di carattere eurounitario – dei rimedi privatistici esperibili. Si rischiano così pericolose aporie derivanti dall'introduzione di strumenti di tutela non uniformi per i consumatori dell'Unione danneggiati dalla medesima condotta illecita perpetrata da operatori professionali che operano in più Paesi membri.

Tali considerazioni hanno purtroppo trovato puntuale riscontro nell'analisi delle soluzioni prospettate dalla giurisprudenza nazionale degli Stati membri dell'Unione Europea a proposito della vicenda "Dieselgate". Tralasciando (solo per il momento) i rimedi propriamente sinallagmatici, non poche problematiche, come si sarà intuito, sono emerse soprattutto nella determinazione del risarcimento del danno dovuto ai consumatori. Come si è visto, la soluzione della giurisprudenza tedesca diverge parecchio sul punto da quella italiana: il *Bundesgerichtshof* non ha esitato, infatti, a configurare una sorta di operazione di "buyback" (con il contestuale ritrasferimento della proprietà del bene alla casa automobilistica) e a quantificare l'entità del danno – derivante dalla significativa lesione del diritto all'autodeterminazione negoziale – in una somma sostanzialmente coincidente con il prezzo d'acquisto del veicolo (al netto del valore di stima dei benefici derivanti dall'utilizzo del bene); la giurisprudenza italiana, lasciando la proprietà del veicolo in capo all'acquirente, riconosce, invece, la risarcibilità del danno patrimoniale (per un importo pari alla riduzione del valore dell'autovettura rispetto al prezzo sostenuto per l'acquisto) e solo eccezionalmente del danno non patrimoniale (laddove la condotta della casa automobilistica configuri anche gli estremi del reato di frode in

44 Secondo un'autorevole (e condivisibile) dottrina, infatti, è giunto a "definitivo compimento il processo, avviato agli inizi del secondo millennio, di 'pubblicizzazione' del diritto dei rapporti contrattuali dei consumatori, del quale ormai sono parte integrante, accanto alle disposizioni squisitamente privatistiche concernenti la formazione, il contenuto e gli effetti privatistici dei contratti dei consumatori, anche le disposizioni concernenti le «pratiche commerciali» (artt. 18 ss. cod. cons.)" (DE CRISTOFARO, G.: "Legislazione italiana e contratti dei consumatori nel 2022: l'anno della svolta. Verso un diritto "pubblico" dei (contratti dei) consumatori?", cit., p. 4).

45 Cfr., *supra*, § II, 2, C).

commercio). Ne derivano, com'è chiaro ed evidente, significative differenze (non soltanto teoriche ma anche) pratiche.

Se però l'evoluzione giurisprudenziale nell'ambito dei singoli Stati membri dell'Unione Europea non appare univoca (specie, ma non solo, nell'identificare criteri risarcitori chiari e condivisi), l'evoluzione normativa non sembra, almeno finora, rasserenare maggiormente.

Dev'essere salutata con favore la recente valorizzazione – grazie soprattutto all'emanazione della direttiva 2019/2161/UE – della tutela pubblicistica (tramite un inasprimento generale delle sanzioni pecuniarie), mentre decisamente minore apprezzamento meritano le novità di stampo privatistico. Come noto, infatti, la direttiva 2019/2161/UE ha introdotto nell'originario testo della direttiva 2005/29/CE anche un nuovo art. 11-bis: «[i] consumatori lesi da pratiche commerciali sleali devono avere accesso a rimedi proporzionati ed effettivi, *compresi il risarcimento del danno subito dal consumatore e, se pertinente, la riduzione del prezzo o la risoluzione del contratto. Gli Stati membri possono stabilire le condizioni per l'applicazione e gli effetti di tali rimedi.* Gli Stati membri possono tener conto, se del caso, della gravità e della natura della pratica commerciale sleale, del danno subito dal consumatore e di altre circostanze pertinenti. 2. *Detti rimedi non pregiudicano l'applicazione di altri rimedi a disposizione dei consumatori a norma del diritto dell'Unione o del diritto nazionale*»⁴⁶. Purtroppo però l'ampia formulazione della norma, che lascia significativi margini di discrezionalità (da esercitarsi in sede di recepimento) ai singoli legislatori nazionali, e le rilevanti differenze di *modus operandi* dei diversi Stati membri non sembrano lasciare molte speranze circa l'applicazione di regole uniformi ad eventuali casi futuri⁴⁷. Si tratta di comprendere pertanto se la disciplina nazionale dei singoli Paesi dell'UE sarà capace di fornire risposte adeguate soprattutto sul fronte privatistico. Nell'ordinamento italiano (che, seppure tardivamente, ha ormai praticamente recepito la direttiva 2019/2161/UE)⁴⁸, la via intrapresa dal legislatore nazionale – a

46 Già diversi anni fa un autorevole studioso rilevava: “Tra le numerose innovazioni contemplate, la più importante e “rivoluzionaria”, sul piano sistematico, è certamente rappresentata dall'introduzione, nella dir. 2005/29/CE, di una nuova disposizione (art. 11 bis) che impone agli Stati membri di mettere a disposizione dei consumatori, nei confronti dei quali vengano poste in essere pratiche commerciali sleali, rimedi contrattuali ed extracontrattuali idonei ad eliminare gli effetti pregiudizievoli prodotti dalla pratica sleale, rimedi che debbono (quantomeno) consistere nel diritto di porre fine unilateralmente al rapporto contrattuale instaurato dal consumatore destinatario di pratiche commerciali sleali e nel diritto di pretendere il risarcimento dei danni che ne siano derivati” (DE CRISTOFARO, G.: “40 anni di diritto europeo dei contratti dei consumatori: linee evolutive e prospettive future”, *Contr.*, 2019, pp. 177 ss., spec. 189).

47 Può risultar utile, al riguardo, riflettere criticamente sul differente recepimento della normativa eurounitaria sulle pratiche commerciali sleali nei diversi Stati membri dell'Unione Europea; v., per tutti, DE CRISTOFARO, G.: “Le conseguenze privatistiche della violazione del divieto di pratiche commerciali sleali: analisi comparata delle soluzioni accolte nei diritti nazionali dei Paesi UE”, *Rass. dir. civ.*, 2010, pp. 880 ss. L'Autore è tornato sull'argomento – sempre con un approccio molto completo e puntuale – in occasione dell'esigenza sopravvenuta di recepire la direttiva 2019/2161/UE: Id.: “Rimedi privatistici “individuali” dei consumatori e pratiche commerciali scorrette: l'art. 11-bis dir. 2005/29/UE e la perdurante (e aggravata) frammentazione dei diritti nazionali dei Paesi UE”, *Jus civile*, 2022, pp. 269 ss.

48 Il Governo italiano non fa mistero del ritardo nel recepire la direttiva 2019/2161/UE nella relazione illustrativa finalmente trasmessa nel dicembre 2022, assieme allo schema di decreto legislativo, al Parlamento (per il

fronte dell'ampio margine discrezionale lasciato dalla formulazione dell'art. 11-bis – risulta, per usare un eufemismo, "minimalista"⁴⁹, limitandosi sostanzialmente a riportare, nell'ambito del nuovo art. 27, c. 15-bis del codice del consumo, le stesse parole dell'art. 11-bis della direttiva 2005/29/CE senza sciogliere nessuno dei nodi gordiani relativi ai presupposti e ai reciproci rapporti dei diversi rimedi prospettati dall'originaria formulazione eurounitaria⁵⁰.

L'esigenza di un coordinamento più efficace fra i diversi rimedi della disciplina – dapprima, a livello eurounitario e, poi, nazionale – sulle pratiche commerciali sleali sembra pertanto non solo opportuno, ma perfino doveroso: solo così sarà possibile affiancare alla lineare riconduzione dell'abuso delle dichiarazioni di sostenibilità e, in particolare, della vicenda del c.d. "Dieselgate" nell'ambito applicativo della disciplina un apparato rimediabile finalmente meno problematico e più condiviso dell'attuale.

IV. OLTRE LA DISCIPLINA DELLE PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE: VERSO UNA RILETTURA "SOSTENIBILE" DELLA NORMATIVA DELLA FORNITURA DI BENI DI CONSUMO

Queste problematiche rimediali della disciplina sulle pratiche commerciali sleali hanno sicuramente contribuito ad agevolare l'ascesa – anche grazie alla più recente giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea⁵¹ – di un'ipotesi ricostruttiva (compatibile ma) diversa.

rilascio del suo parere finale): "L'attuazione della direttiva in questione riveste carattere di urgenza, in ragione della procedura di infrazione avviata da parte della Commissione europea (n. 2022/0107) per ritardo nel recepimento, giunta alla fase di parere motivato" (tutti i documenti richiamati sono facilmente reperibili *online*; per esempio, sul sito ufficiale del Senato della Repubblica: www.senato.it).

- 49 Sul "minimalismo legislativo" dell'Italia, recentemente emerso in sede di recepimento delle direttive comunitarie, si rinvia, da ultimo, all'analisi (sviluppata soprattutto a partire dalla disciplina sulla fornitura dei beni di consumo) di COPPINI, P.: "Armonizzazione massima e minimalismo legislativo nel "nuovo" difetto di conformità dei beni di consumo", in corso di pubblicazione in questo stesso fascicolo della Rivista (e consultato in anteprima grazie alla cortesia dell'Autore).
- 50 Lascia letteralmente senza parole il raffronto del testo dell'art. 11-bis della direttiva 2005/29/CE (come introdotto dalla direttiva 2019/2161/UE) con quello (futuro) dell'art. 27, c. 15-bis del codice del consumo (frutto dell'attività di recepimento, a dir poco "minimalista", del Governo italiano a seguito dell'approvazione della legge di delegazione europea (2021) del 4 agosto 2022, n. 127): "Articolo 11-bis. (1) I consumatori lesi da pratiche commerciali sleali devono avere accesso a rimedi proporzionati ed effettivi, compresi il risarcimento del danno subito dal consumatore e, se pertinente, la riduzione del prezzo o la risoluzione del contratto. Gli Stati membri possono stabilire le condizioni per l'applicazione e gli effetti di tali rimedi. Gli Stati membri possono tener conto, se del caso, della gravità e della natura della pratica commerciale sleale, del danno subito dal consumatore e di altre circostanze pertinenti. (2) Detti rimedi non pregiudicano l'applicazione di altri rimedi a disposizione dei consumatori a norma del diritto dell'Unione o del diritto nazionale"; "Articolo 27, c. 15-bis. I consumatori lesi da pratiche commerciali sleali possono altresì adire il giudice ordinario al fine di ottenere rimedi proporzionati ed effettivi, compresi il risarcimento del danno subito e, ove applicabile, la riduzione del prezzo o la risoluzione del contratto, tenuto conto, se del caso, della gravità e della natura della pratica commerciale sleale, del danno subito e di altre circostanze pertinenti. Sono fatti salvi ulteriori rimedi a disposizione dei consumatori".
- 51 La giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea (CGUE) svolge, come noto, un ruolo decisivo nell'interpretazione generale della disciplina eurounitaria (e, in particolare sono davvero numerose le pronunce aventi ad oggetti singole previsioni della normativa sulle pratiche commerciali sleali e sul difetto di conformità nella fornitura di beni di consumo). Se già la pronuncia del 17 dicembre

L'intento è di riportare la questione nell'ambito della disciplina, sempre di matrice consumeristica ed eurounitaria, del difetto di conformità nella vendita (o, meglio, nella fornitura) dei beni di consumo⁵².

Tale disciplina – contenuta dapprima nella direttiva 1999/44/CE e poi nella più recente 2019/771/UE (stavolta peraltro dichiaratamente, ai sensi dell'art. 4, di "armonizzazione massima")⁵³ – è stata differentemente recepita nei diversi Stati membri dell'Unione Europea: mentre la Germania, per esempio, ha scelto d'inserire le novità nel codice civile (di fatto riformulando per intero la disciplina nazionale della vendita ed estendendo le soluzioni rimediale della normativa eurounitaria, a prescindere dalla presenza o meno di un professionista e di un consumatore, alla

2020, C-693/18 – vertente "sull'interpretazione dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo" – aveva riscontrato la natura illecita dei dispositivi di manipolazione delle emissioni installati da Volkswagen, le pronunce più recenti – oltre a confermare un'interpretazione estensiva delle disposizioni di settore (contenute prevalentemente, com si è visto, nel regolamento regolamento n. 715/2007) – sembrano avallare una rilettura "sostenibile" della direttiva 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, su taluni aspetti della vendita e delle garanzie dei beni di consumo (in vigore all'epoca dei fatti e successivamente abrogata dalla direttiva 771/2019/UE; cfr. CGUE 14 luglio 2022, C-128/20; 134/20; 145/20; CGUE 8.11.2022, C-874/19). Si dichiara, in altri termini, che i veicoli dotati di dispositivi di manipolazione vietati non presentano la qualità abituale dei beni dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi e quindi non sono conformi al contratto. Si tratta peraltro, sempre secondo la CGUE, di un difetto di conformità che non può essere qualificato come «minore» e pertanto la risoluzione del contratto non può essere per principio esclusa (v. spec. CGUE 14 luglio 2022, C-145/20).

- 52 Così, a margine dell'art. 3 della direttiva 771/2019/UE, ADDIS, F. ("Spunti esegetici sugli aspetti dei contratti di vendita di beni regolati nella nuova direttiva (UE) 2019/771", in *Nuov. dir. civ.*, 2019, p. 12): "Oltre che della vendita, questa è infatti disciplina anche di altri contratti, che il legislatore «equipara» alla prima dandosi cura di nominarne quattro singolarmente (permuta, somministrazione, appalto e contratto d'opera) e di consentire di individuarne altri non espressamente menzionati, concretamente determinabili sulla base del criterio inclusivo dell'appartenenza alla categoria dei contratti – per riportare l'espressione testuale – «finalizzati alla fornitura di beni di consumo da fabbricare o produrre» [...] anche con la direttiva (UE) 19/771 è offerta una disciplina generale delle garanzie relative a tutti i contratti a prestazioni corrispettive traslativi di un bene di consumo o che ne possono determinare il trasferimento". Questa ricostruzione è stata poi confermata dal recepimento della direttiva nell'ambito dell'art. 128, c. 1, dell'odierno decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 (c.d. "codice del consumo"): "Il presente capo disciplina taluni aspetti dei contratti di vendita conclusi tra consumatore e venditore fra i quali la conformità dei beni al contratto, i rimedi in caso di difetto di conformità, le modalità di esercizio di tali rimedi e le garanzie convenzionali. A tali fini, ai contratti di vendita sono equiparati i contratti di permuta e di somministrazione nonché quelli di appalto, d'opera e tutti gli altri contratti comunque finalizzati alla fornitura di beni da fabbricare o produrre".
- 53 Secondo l'art. 4 della direttiva 771/2019/UE, "salvo altrimenti disposto dalla presente direttiva, gli Stati membri non mantengono o adottano nel loro diritto nazionale disposizioni divergenti da quelle stabilite dalla presente direttiva, incluse le disposizioni più o meno severe per garantire al consumatore un livello di tutela diverso" (livello di c.d. "armonizzazione massima"). Tuttavia, "in concreto appare impressionante (e significativo, mi pare, delle difficoltà in cui si dibatte oggi il processo legislativo europeo), trattandosi di una direttiva che cerca nell'armonizzazione massima il suo profilo qualificante, la quantità di deroghe che vengono introdotte al principio" (BARENGHI, A.: "Osservazioni sulla nuova disciplina delle garanzie nella vendita di beni di consumo", in *Contr. impr.*, 2020, p. 808). Si è così rinvenuta piuttosto una "armonizzazione massima parziale e temperata" (PAGLIANTINI, S.: "Contratti di vendita di beni: armonizzazione massima, parziale e temperata della Dir. UE 2019/771", cit., p. 220) oppure una "armonizzazione massima selettiva" (ADDIS, F.: "Spunti esegetici sugli aspetti dei contratti di vendita di beni regolati nella nuova direttiva (UE) 2019/771", cit., p. 7). Per una ricostruzione più articolata e complessa rispetto all'apparente semplice formulazione dell'art. 4 della direttiva 771/2019/UE, cfr. BERTELLI, F.: "L'armonizzazione massima della direttiva 2019/771 UE e le sorti del principio di maggior tutela del consumatore", in *Eur. dir. priv.*, 2019, pp. 953 ss., pp. 957 ss., pp. 971 ss.

generalità dei contratti di compravendita)⁵⁴, l'Italia ha preferito non intervenire sul codice civile (se non in una prima e temporanea fase)⁵⁵, limitandosi a novellare il Capo I, del Titolo III, della Parte IV del codice di consumo⁵⁶.

Non v'è dubbio, in effetti, che la disciplina eurounitaria sulla fornitura dei beni di consumo possa fornire – perlomeno in alcuni casi – nuovi ed interessanti spunti di riflessione sulla vicenda “Dieselgate” nonché sull'abuso delle dichiarazioni di sostenibilità. A tal fine, sarà sufficiente soffermarsi – seppure sinteticamente – sulla nozione di conformità e sul sistema rimediabile nel caso di difetto di conformità del bene venduto⁵⁷.

Già nell'ambito della direttiva 1999/44/CE (astrattamente applicabile, seppur all'esito dei diversi atti di recepimento da parte dei singoli Stati membri, al tempo dei fatti del c.d. “Dieselgate”)⁵⁸ “si presume che i beni di consumo siano conformi al contratto se [...] presentano la qualità e le prestazioni abituali di un bene dello stesso

54 Cfr., *supra*, § II, 2.

55 In origine, il decreto legislativo 2 febbraio 2002, n. 24 (“Attuazione della direttiva 1999/44/CE su taluni aspetti della vendita e delle garanzie di consumo”) aveva inserito le previsioni, di matrice eurounitaria, direttamente nel codice civile (cfr. ZACCARIA, A. - DE CRISTOFARO, G.: *La vendita di beni di consumo. Commento agli artt. 1519-bis - 1519-nonies del codice civile*, Cedam, Padova, 2002). Tali norme sono state poi abrogate dall'art. 143, lett. s), del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 (c.d. “codice del consumo”) ed il loro contenuto è stato trasfuso nel Capo I del Titolo III della Parte IV del medesimo “codice del consumo” (artt. 128-135).

56 Il decreto legislativo 4 novembre 2021, n. 170 (“Attuazione della direttiva (UE) 2019/771 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2019, relativa a determinati aspetti dei contratti di vendita di beni, che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva 2009/22/CE, e che abroga la direttiva 1999/44/CE”) ha recepito le nuove previsioni nell'ordinamento italiano sostituendo il precedente Capo I del Titolo III della Parte IV del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 (c.d. “codice del consumo”).

57 Senza nessuna pretesa (né di completezza né) di prendere posizione su una disputa dottrinale, che, com'è già stato rilevato, ha assunto (già all'indomani dell'emanazione della direttiva 44/1999/CE) i toni di una vera e propria “guerra di religione” (ADDIS, F.: “Spunti esegetici sugli aspetti dei contratti di vendita di beni regolati nella nuova direttiva (UE) 2019/771”, cit., p. 15), si vuole qui soltanto ricordare l'accesso dibattito fra chi riconduce la disciplina della vendita dei beni di consumo al sistema delle garanzie della vendita (v. NICOLUSSI, A.: “Diritto europeo della vendita di beni di consumo e categorie dogmatiche”, in *Eur. dir. priv.*, 2003, pp. 525 ss.; CASTRONOVO, C.: “Il diritto di regresso del venditore finale nella tutela del consumatore”, in *Eur. dir. priv.*, 2004, pp. 957 ss.; NIVARRA, L.: “I rimedi specifici”, in *Eur. dir. priv.*, 2011, pp. 157 ss.) e chi, invece, ricorre al concetto di obbligazione per spiegare la responsabilità del venditore in caso di difetto di conformità del bene di consumo (AMADIO, G.: “La «conformità al contratto» tra garanzia e responsabilità”, in *Contr. impr. Eur.*, 2001, pp. 2 ss., 10 ss.; SCHLESINGER, P.: “Le garanzie nella vendita di beni di consumo”, in *Corr. giur.*, 2002, pp. 561 s.; FADDA, R.: “Il contenuto della Direttiva 1999/44/CE: una panoramica”, in *Contr. impr. Eur.*, 2000, pp. 410 ss., pp. 418 ss.; EAD.: *La riparazione e la sostituzione del bene difettoso nella vendita (dal codice civile al codice del consumo)*, Jovene, Napoli, 2007, pp. 216 ss.). Per una panoramica, v. ADDIS, F.: “Potere di disposizione e regole di disposizione dei beni”, in *Studi in onore di Giovanni Gabrielli* (a cura di L. PELLEGRINI), I, Esi, Napoli, 2018, pp. 1 ss., pp. 10 ss., spec. p. 15, nt. 26 e 27. Tale contrapposizione si è sostanzialmente riproposta, seppure con alcune differenze argomentative (derivanti dalla nuova formulazione normativa), pure nell'analisi della direttiva 771/2019/UE (schierato, per esempio, per la tesi della garanzia, c.d. “garanzia pura”, è PIRAINO, F.: “La violazione della vendita di beni al consumatore per difetto di conformità: i presupposti della c.d. responsabilità del venditore e la distribuzione degli oneri probatori”, in AA.Vv.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 125 ss., spec. 136 ss.; predilige, invece, la tesi dell'obbligazione FADDA, R.: “Il diritto al ripristino della conformità negli artt. 135-bis e 135-ter cod. cons.: tendenze conservatrici e profili innovativi”, in AA.Vv.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 281 ss., pp. 286 ss.).

58 Per una riflessione completa già sulla direttiva 99/44/CE, v., per tutti, DE CRISTOFARO, G.: *Difetto di conformità al contratto e diritti del consumatore. L'ordinamento italiano e la direttiva 99/44/CE sulla vendita e le garanzie dei beni di consumo*, Cedam, Padova, 2000.

tipo, che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, tenuto conto della natura del bene e, se del caso, delle dichiarazioni pubbliche sulle caratteristiche specifiche dei beni fatte al riguardo dal venditore, dal produttore o dal suo rappresentante, in particolare nella pubblicità o sull'etichettatura" (art. 2, par. 2, lett. d). Tale presunzione, specie nell'ambito *automotive*, sembra(va) poter operare, infatti, con riferimento ad ipotesi di prodotto non conforme rispetto a parametri ambientali specificamente convenuti nella normativa di settore nonché attesi all'esito di processi omologazione e di certificazioni rilasciate da soggetti terzi. Difficile, pertanto, dubitare dell'applicabilità nel caso di autoveicoli dotati di un impianto di manipolazione delle emissioni già dell'originaria disciplina di matrice eurounitaria – per come poi recepita nella normativa dei diversi Stati membri – sulla difformità nella vendita dei beni di consumo⁵⁹. Ancora più difficile sembra, però, sfuggire all'applicazione della nuova disciplina eurounitaria derivante dal recepimento nei diversi Stati membri della direttiva 771/2019/UE⁶⁰. Quest'ultima riformula, infatti, la nozione stessa di "conformità" (dei beni al contratto), delineando, in luogo dell'articolato sistema delle presunzioni di cui all'art. 2 della direttiva 1999/44/CE, precisi requisiti soggettivi (art. 6) e oggettivi (art. 7). E, proprio nell'ambito dei requisiti oggettivi, si legge testualmente che il bene è conforme laddove "è della quantità e possiede le qualità e altre caratteristiche, anche in termini di durabilità, funzionalità, compatibilità e sicurezza, normali in un bene del medesimo tipo e che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, tenuto conto della natura del bene e delle dichiarazioni pubbliche fatte dal o per conto del venditore, o da altre persone nell'ambito dei passaggi precedenti della catena di transazioni commerciali, compreso il produttore, in particolare nella pubblicità o nell'etichetta" (art. 7, par. 1, lett. d)). Tale riconoscimento normativo della centralità sistematica delle dichiarazioni pubbliche (e, quindi, delle dichiarazioni di sostenibilità) consente di apprezzare, ancora più facilmente ed immediatamente, l'eventuale distanza tra le caratteristiche del bene compravenduto rispetto alle dichiarazioni sostenibili rese prima dell'acquisto. Se tale distanza può rilevare come violazione – oltre che del suddetto divieto di pratiche commerciali sleali – dell'obbligo di fornire al consumatore beni conformi, le conseguenze pratiche più significative non possono che riguardare, ancor una volta, l'apparato rimediabile. Il consumatore, in caso di difetto di conformità del bene, ha diritto al ripristino (mediante riparazione o sostituzione) oppure, in subordine, alla riduzione proporzionale del prezzo o alla risoluzione del contratto (come previsto oggi dall'art. 13 della direttiva 2019/771/

59 Decisamente più facile, secondo la giurisprudenza, è semmai escludere l'applicazione della disciplina sul difetto di conformità perché, per esempio, il contratto di compravendita non è direttamente stipulato dal produttore o non coinvolge, in uno dei Paesi dove la normativa è stata recepita soltanto con riferimento ai contratti *business-to-consumer*, un professionista e un consumatore (cfr., *supra*, § II, 2, C), nt. 37 e, *infra*, § IV).

60 Per alcuni studi sulla direttiva, v., *ex multis*, DE CRISTOFARO, G.: "Verso la riforma della disciplina delle vendite mobiliari B-To-C: l'attuazione della dir. UE 2019/771", *Riv. dir. civ.*, 2021, pp. 205 ss.; AA.VV., *La vendita di beni mobili* (a cura di T. DALLA MASSARA), Pacini Editore, Pisa, 2020, pp. 171 ss.; e, nella letteratura straniera, VANHERPE, J.: "White Smoke, but Smoke Nonetheless: Some (Burning) Questions Regarding the Directives on Sale Goods and Supply of Digital Content", in *Eur. rev. priv. law*, 2020, pp. 251 ss.

UE e, in passato, dall'art. 3 della direttiva 1999/44/CE)⁶¹: s'individuano così rimedi individuali che – compatibilmente con il dettato del nuovo art. 11-bis della direttiva 2005/29/CE – consentono di ovviare, almeno in parte, ai limiti di tutela sottesi alla disciplina delle pratiche commerciali sleali⁶².

Nemmeno l'ipotesi ricostruttiva dell'abuso delle dichiarazioni di sostenibilità e, in particolare, del c.d. "Dieselgate" nella prospettiva della disciplina del difetto di conformità del bene compravenduto manca però di criticità.

Innanzitutto, la mancata gerarchizzazione delle tutele idonee a ripristinare la conformità del bene non convince del tutto: non c'è dubbio, infatti, che in una prospettiva rimediale pienamente "sostenibile" la preferenza legislativa (pur accennata) per la riparazione (a discapito della sostituzione del bene) sarebbe potuta risultare più marcata⁶³. Peraltro, la recente previsione di ulteriori fattispecie, ai sensi dell'art. 13, par. 4, dir. 2019/771/UE, in cui il difetto di conformità fa sorgere per il consumatore il diritto di chiedere direttamente la riduzione proporzionale del prezzo in conformità o la risoluzione del contratto di vendita ha finito per

61 Tralasciando le (pur esistenti) differenze fra le discipline rimediali delle due direttive (nonché i problemi legati al loro recepimento nei diversi Stati membri dell'Unione Europea; v., per tutti, FADDA, R.: "Il diritto al ripristino della conformità negli artt. 135-bis e 135-ter cod. cons.: tendenze conservatrici e profili innovativi", cit., pp. 281 ss.; OLIVIERO, F.: "La nuova disciplina dei c.d. rimedi "secondari": riduzione del prezzo e risoluzione del contratto", in AA.Vv.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 313 ss.; VENTURELLI, A.: "I rimedi esperibili dal consumatore: il risarcimento del danno e l'*exceptio inadimpleti contractus*", in AA.Vv.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 357 ss.), si rileva qui soltanto come la disciplina italiana dei rimedi, in caso di difetto di conformità, sia attualmente contenuta – a seguito dell'emanazione del decreto legislativo 4 novembre 2021, n. 170 – nell'ambito degli artt. 135-bis ss. del codice del consumo.

62 Sul punto, cfr. IMBRUGLIA, D.: "Mercato unico sostenibile e diritto dei consumatori", cit., pp. 504-505. Nell'ipotesi di pratiche commerciali sleali – secondo lo stesso art. 11-bis, paragrafo 2, della direttiva 2019/2161/UE – i rimedi individuali "non pregiudicano l'applicazione di altri rimedi a disposizione dei consumatori a norma del diritto dell'Unione o del diritto nazionale".

63 Criticano decisamente l'assenza di un'espressa gerarchia interna ai rimedi di primo grado (diretti a conseguire il ripristino del bene) TERRY, E.: "A Right to Repair? Towards Sustainable Remedies in Consumer Law", in *Eur. rev. priv. law*, 2019, p. 857; MÖLLERS, T. M. J.: "The Weaknesses of the Sale of Goods Directive – Dealing with Legislative Deficits", in *Jus civile*, 2020, pp. 1165 ss., 1186; e, nella letteratura italiana, IMBRUGLIA, D.: "Mercato unico sostenibile e diritto dei consumatori", cit., p. 505. Tuttavia, com'è stato rilevato (v. BERTELLI, F.: "«Dichiarazioni pubbliche fatte dal o per conto del venditore», conformità oggettiva e ed economia circolare", cit., spec. p. 244), non mancano elementi (seppur impliciti) da cui intuire una preferenza normativa per la riparazione (a svantaggio della sostituzione) del bene. Si sottolinea soprattutto l'enfasi posta dalla disciplina eurounitaria sulla durabilità del bene quale requisito oggettivo di conformità (v. artt. 5 e 7, par. 1, lett. d) della direttiva 771/2019/UE), riprendendo e valorizzando, al contempo, la lettera del Considerando 48 (che, non a caso, gli studiosi più critici ritengono stridere con la formulazione dell'art. 13 della medesima direttiva): "[...] consentire al consumatore di chiedere la riparazione dovrebbe incoraggiare un consumo sostenibile e contribuire a una maggiore durabilità dei prodotti. La scelta del consumatore tra riparazione e sostituzione dovrebbe essere limitata solo nei casi in cui l'opzione scelta sia impossibile dal punto di vista giuridico o pratico o imponga al venditore costi che sarebbero sproporzionati, rispetto all'altra opzione disponibile". Sull'apparato rimediale delineato dalla direttiva 2019/771/UE, v., ex multis, DE CRISTOFARO, G.: "Verso la riforma della disciplina delle vendite mobiliari B-To-C: l'attuazione della dir. UE 2019/771", cit., pp. 228 ss.; PAGLIANTINI, S.: "Contratti di vendita di beni: armonizzazione massima, parziale e temperata della Dir. UE 2019/771", in *Giur. it.*, 2020, pp. 230 ss.; ADDIS, F.: "Spunti esegetici sugli aspetti dei contratti di vendita di beni regolati nella nuova direttiva (UE) 2019/771", cit., pp. 20 ss.

ridurre l'ambito applicativo proprio dei rimedi diretti ad assicurare il ripristino della conformità⁶⁴.

Emergono però – nonostante gli indubbi passi in avanti fatti sul fronte dei rimedi sinallagmatici individuali (nonché l'apparente volontà delle istituzioni dell'Unione Europea di puntare sullo sviluppo di un diritto dei consumatori sempre più sostenibile)⁶⁵ – altre criticità, di carattere tecnico e sistematico, nell'ottica di provar a delineare finalmente un'adeguata tutela eurounitaria del fenomeno.

Continua a risultare di difficile soluzione, in particolare, la questione relativa alla determinazione del danno risarcibile: se l'individuazione del *quantum* risarcibile risulta complesso (e foriero, come si è visto, di conseguenze pratiche molto diverse fra loro nei diversi Stati membri dell'UE) all'esito della qualificazione della fattispecie come pratica commerciale sleale (e/o, più genericamente, come illecito), la situazione non sembra destinata, infatti, ad essere risolta definitivamente dalla riconduzione, laddove possibile, dell'abuso di dichiarazioni sostenibili – e, in particolare, dell'esemplare vicenda del “Dieselgate” – alla disciplina del difetto di conformità nella fornitura di beni di consumo. Si tratta piuttosto di comprendere se, nell'attuale contesto europeo, si è pronti (o meno) per adottare una nuova e

64 Risulta pertanto tutt'altro che azzerato l'ambito applicativo della risoluzione del contratto. Sul punto, cfr. SARTORIS, C.: “La risoluzione della vendita di beni di consumo nella dir. n. 771/2019 UE”, in *Nuov. giur. civ. comm.*, 2020, pp. 702 ss.; e, nell'ambito (più specifico) dell'ordinamento italiano, DALLA MASSARA, T.: “Art. 135 septies cod. cons.: il coordinamento tra codice del consumo e codice civile in tempi di armonizzazione massima”, in AA.VV.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. De Cristofaro), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 485 ss., spec. 496 ss.

65 In tal senso, sull'apparente volontà politica europea (in particolare, della Commissione), cfr. MÖLLERS, T. M. J.: “The Weaknesses of the Sale of Goods Directive – Dealing with Legislative Deficits”, cit., 1186 (“With the start of the Commission under President von der Leyen, the European Union has now committed itself to sustainability. This covers not only climate change, but also the life cycle of goods. The destruction of returned goods is also to be avoided”). Questa volontà sembra potersi rintracciare, per esempio, nella Risoluzione del Parlamento europeo del 25 novembre 2020 sul tema “Verso un mercato unico più sostenibile per le imprese e i consumatori” (2020/2021(INI)) (reperibile online sul sito ufficiale del Parlamento europeo: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0318_IT.html). Qui si tratta di richiamare soprattutto gli artt. 30 e 31 della Risoluzione, laddove il Parlamento europeo: “(30). sottolinea che i consumatori ricevono dichiarazioni fuorvianti sulle caratteristiche ambientali dei prodotti e dei servizi, sia online che offline; raccomanda pertanto che prima dell'immissione sul mercato di un prodotto o servizio sia effettuato un monitoraggio efficace delle dichiarazioni ambientali presentate dai produttori e dai distributori e che la direttiva 2005/29/CE, recentemente modificata, sia applicata mediante misure proattive per contrastare le pratiche ingannevoli; invita la Commissione a elaborare orientamenti aggiornati per l'attuazione omogenea di detta direttiva a riguardo delle dichiarazioni ambientali e a fornire orientamenti per le attività di sorveglianza del mercato; (31). chiede l'elaborazione di orientamenti e norme chiari per le dichiarazioni e gli impegni verdi che si traducano in un rafforzamento delle certificazioni del marchio di qualità ecologica e si compiace dell'annunciata proposta legislativa sulla giustificazione delle dichiarazioni ecologiche; raccomanda di vagliare l'eventuale necessità di istituire un registro pubblico europeo che elenchi le dichiarazioni ambientali autorizzate e vietate, nonché le condizioni e le misure da adottare per valutare una dichiarazione; aggiunge che offrendo informazioni trasparenti, affidabili e accurate i consumatori avranno più fiducia nei prodotti e nei mercati, il che condurrà infine a un consumo più sostenibile”. Sul punto, cfr. IMBRUGLIA, D.: “Mercato unico sostenibile e diritto dei consumatori”, cit., pp. 506 ss.; BERTELLI, F.: “«Dichiarazioni pubbliche fatte dal o per conto del venditore», conformità oggettiva ed economia circolare”, cit., pp. 242 ss.

condivisa visione del risarcimento del danno nell'ipotesi di abuso di dichiarazioni di sostenibilità ambientale⁶⁶.

Anche l'ambito di applicazione della disciplina sul difetto di conformità solleva poi perplessità giacché, per un verso, non è lo stesso nei diversi Stati membri dell'Unione Europea (con alcuni Paesi, come l'Italia, che ne limitano l'applicazione soltanto ai contratti dei consumatori ed altri, come la Germania, che finiscono per estenderne l'applicazione anche ad altri contratti di compravendita) e, per un altro, non assicura sempre (perlomeno secondo la giurisprudenza) un'efficace tutela nel caso di produttore non coinvolto direttamente nella (controversia sulla) compravendita del veicolo⁶⁷.

V. NOTAZIONI CONCLUSIVE

All'esito dell'analisi delle principali problematiche delle dichiarazioni della sostenibilità nel settore *automotive* – e, più specificamente, delle caratteristiche fondamentali (di fatto e di diritto) dell'esemplare vicenda del c.d. "Dieselgate" – poste dalla giurisprudenza dei diversi Stati membri dell'Unione Europea sembra ormai possibile, muovendo proprio dalla (ri)lettura critica della normativa consumeristica di matrice eurounitaria, formulare delle notazioni conclusive.

Nell'ambito del settore *automotive*, risulta ormai chiaro, più che altrove, l'odierna duplice tendenza normativa, sottesa alla disciplina eurounitaria, derivante dall'aspirazione di coltivare, assieme alla libera concorrenza, l'ideale della sostenibilità.

Decisamente più confuse risultano, invece, le modalità concrete per assicurare un efficace (e coerente) perseguimento dell'*intentio legis* tramite la combinazione, a livello nazionale ed eurounitario, di strumenti di *public* e *private enforcement*.

66 A tal fine, suggeriscono un *surplus* di riflessione anche le numerose considerazioni dottrinali svolte con riferimento alle peculiari caratteristiche del c.d. "danno ambientale" (con interessanti spunti di diritto sostanziale e processuale): LECCESE, E.: *Danno all'ambiente e danno alla persona*, Franco Angeli, Milano, 2011, pp. 58 ss., 63 ss.; POZZO, B.: "Modelli notevoli e circolazione dei modelli giuridici in campo ambientale: tra imitazione e innovazione", in *Un giurista di successo - Studi in onore di Antonio Gambaro* (a cura di U. MATTEI, A. CANDIAN, B. POZZO, A. MONTI e C. MARCHETTI), Giuffrè, Milano, 2017, pp. 335 ss.; EAD.: "La tutela dell'ambiente tra strumenti di diritto privato e strumenti di diritto pubblico: le grandi epoche del diritto all'ambiente", in *Il declino della distinzione tra diritto pubblico e diritto privato, Atti del IV Congresso nazionale SIRD, Trento 24-26 settembre 2015* (a cura di G.A. BENACCHIO e M. GRAZIADEI), Esi, Napoli, 2016, pp. 291 ss., spec. 318 ss.; SALANITRO, U.: "Il danno ambientale tra interessi collettivi e interessi individuali", *Riv. dir. civ.*, 2018, pp. 246 ss.; CECCHERINI, G.: "Danno all'ambiente e garanzia dell'accesso alla giustizia: una questione aperta", *Riv. dir. civ.*, 2021, pp. 347 ss. Per un esercizio interessante (seppur ormai risalente) di riflessione (anche comparata) sulle diverse possibili tecniche rimediali a fronte di un danno ambientale, si rinvia anche ai diversi contributi raccolti in AA.Vv.: *Principi europei e illecito ambientale* (a cura di A. D'ADDA, I. NICOTRA e U. SALANITRO), Giappichelli, Torino, 2013, pp. 1 ss., spec. 39 ss., 81 ss., 102 ss., 196 ss., 246 ss.

67 Cfr., *supra*, § II, 2, C), nt. 37.

Sembra necessario, a tal fine, segnalare perlomeno tre ordini di notazioni conclusive.

Il primo riguarda poteri e ruolo delle autorità amministrative indipendenti nei diversi Stati membri dell'Unione. Sembrano emergere tanto problemi di coordinamento dei vari poteri esercitati dalle diverse autorità nazionali, quanto problemi derivanti dall'esigenza di riconoscere spesso poteri maggiori alle singole *authorities* già esistenti (come dimostrato, per esempio, dall'AGCM che ha dovuto sottostare, anche nel caso "Dieselgate", ad una cornice edittale che prevedeva come sanzione pecuniaria massima 5 milioni di euro). Con la direttiva (UE) 2019/2161 sono state rimodulate a livello europeo, come si è visto, le sanzioni pecuniarie nel caso di pratiche commerciali sleali. Tali novità provano ad agire tanto sul fronte del necessario coordinamento fra i poteri pubblicistici esercitati dalle diverse autorità nazionali quanto sul fronte dell'innalzamento complessivo delle cornici edittali nel caso di accertamento di pratiche commerciali sleali: si tratterà adesso di veder alla prova tali novità normative (riflettendo magari, al contempo, sull'opportunità di esercitare tali poteri con una maggior attenzione ai principi non soltanto della concorrenza, ma anche della sostenibilità nonché sull'opportunità d'istituire una specifica autorità, magari sovranazionale, diretta a promuovere e ad assicurare uno sviluppo sostenibile anche tramite la tutela dell'ambiente)⁶⁸.

Il secondo ordine di notazioni attiene, invece, alle problematiche legate al recepimento della rinnovata disciplina eurounitaria sulle pratiche commerciali sleali (rappresentata, come si è visto dalla direttiva 2005/29/CE così come successivamente modificata, fra l'altro, dalla direttiva (UE) 2019/2161). Non è detto che che la normativa nazionale dei diversi Stati membri – anche a prescindere dall'auspicata maggior armonizzazione – sarà capace di fornire risposte adeguate tanto sul fronte pubblicistico (ove sono state finalmente apportate significative modifiche ed integrazioni all'originaria disciplina sanzionatoria) quanto soprattutto (all'esito delle più recenti modifiche riguardanti proprio l'introduzione, compatibilmente con gli altri strumenti a disposizione dei consumatori a norma del diritto dell'Unione o del diritto nazionale, dei rimedi individuali nei confronti delle pratiche commerciali sleali) sul fronte privatistico. La prima impressione – tra formulazioni generiche eurounitarie e "minimalismo" legislativo nazionale – non è delle migliori⁶⁹.

Un terzo ed ultimo ordine di notazioni riguarda la ricostruzione "sostenibile" della normativa sul difetto di conformità nella fornitura di beni di consumo.

68 Si tratta soltanto di un invito alla riflessione: non è detto, infatti, che il conseguimento di un'efficace tutela pubblicistica dell'ambiente, fermo restando la necessaria espressione di una (ad oggi non evidente) *voluntas legis* al riguardo, debba necessariamente passare per l'istituzione (a livello nazionale e sovranazionale) di una nuova autorità amministrativa indipendente.

69 Cfr., *supra*, § III, spec. 2.

Quest'interpretazione – almeno in parte avallata dalla recente giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea – continua però a porre criticità riconducibili, come si è visto, soprattutto all'incerta determinazione del danno risarcibile e all'ambito di applicazione della disciplina⁷⁰. Tanto la normativa sulle pratiche commerciali sleali quanto quella sul difetto di conformità nella fornitura dei beni di consumo devono poi essere coordinate non soltanto con le diverse discipline (anche processuali) nazionali, ma anche con il recepimento della direttiva (UE) 2020/1828 relativa alle azioni rappresentative a tutela degli interessi collettivi dei consumatori (che abroga la precedente direttiva 2009/22/CE)⁷¹.

Alle notazioni critiche dev'essere affiancata, però, un'incoraggiante chiosa in ottica futura: lo sforzo ricostruttivo della normativa del settore *automotive* nel prisma della "sostenibilità" – nonostante alcuni profili rimediali ancor oggi incerti e parzialmente da rivedere – appare finalmente avviato. Tale prospettiva "sostenibile" risulta, infatti, rintracciabile, al fianco dell'originaria matrice (ed ispirazione) concorrenziale, nell'ordito normativo eurounitario seppur all'esito d'ipotesi ricostruttive (e di "strade" argomentative) diverse – ma convergenti – fra loro.

⁷⁰ Cfr., *supra*, § IV.

⁷¹ Sono dedicati specificamente al ruolo della "class action" nella vicenda del c.d. "Dieselgate" in Italia e negli Stati Uniti gli studi di CAPONI, R.: "Ultime dall'Europa sull'azione di classe (con sguardo finale sugli Stati Uniti e il "Dieselgate")", *Foro it.*, 2019, pp. 332 ss.; SELINI, V.: "Emissioni di ossido d'azoto della Volkswagen e vaglio di ammissibilità della "class action" in Italia", *Danno e responsabilità*, 2018, pp. 219 ss. L'aspetto del necessario coordinamento con la nuova disciplina di matrice eurounitaria è stato poi giustamente sottolineato, di recente, da DE PAMPHILIS, M.: "Dalla *Class Action* alla *Multidistrict Litigation*: il caso "Dieselgate" tra U.S.A. e Italia", *Jus civile*, 2022, pp. 1174 ss., spec. 1193: "è doveroso dar conto del prossimo recepimento (entro la fine del 2022) della direttiva 2020/1828/UE relativa alle azioni rappresentative a tutela degli interessi collettivi dei consumatori. Sebbene tale disciplina concerna le azioni collettive inibitorie e risarcitorie relative al rapporto tra consumatori e professionisti (mentre, come si è detto, la riforma della *Class Action* italiana le ha conferito natura di rimedio generale), il suo recepimento richiederà di apportare alcuni correttivi alla disciplina vigente soprattutto con riguardo alle azioni collettive transfrontaliere, ai requisiti di competenza e indipendenza degli enti rappresentativi legittimati a proporle e alla trasparenza delle fonti di finanziamento delle azioni, in prevenzione dei conflitti di interessi". Nella stessa direzione delle considerazioni svolte nel testo sembrano muoversi anche le notazioni di DE CRISTOFARO, G.: "Azioni "rappresentative" e tutela degli interessi collettivi dei consumatori. La "lunga marcia" che ha condotto all'approvazione della dir. 2020/1828/UE e i profili problematici del suo recepimento nel diritto italiano", *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, pp. 1010 ss., spec. 1033-1034; Id.: "Legislazione italiana e contratti dei consumatori nel 2022: l'anno della svolta. Verso un diritto "pubblico" dei (contratti dei) consumatori?", *cit.*, spec. pp. 44-45 (laddove sottolinea, a proposito della disciplina sulle pratiche commerciali scorrette, "l'importanza e la delicatezza di questi nuovi rimedi, che saranno inevitabilmente esperibili non soltanto nell'ambito di giudizi instaurati da un singolo consumatore nei confronti del professionista responsabile della pratica commerciale scorretta, ma anche (e verosimilmente soprattutto) nell'ambito dei giudizi 'di classe' inibitori e risarcitori che verranno disciplinati dalle disposizioni di attuazione della dir. 2020/1828/UE sulle azioni rappresentative a tutela degli interessi collettivi dei consumatori").

BIBLIOGRAFIA

AA.Vv., *Sostenibilità globale e cultura giuridiche comparate* (a cura di S. LANNI), Giappichelli, Torino, 2022.

AA.Vv.: *Comunicazione, marketing e sostenibilità ambientale* (a cura di M. TAVELLA), Giappichelli, Torino, 2022.

AA.Vv., *La vendita di beni mobili* (a cura di T. DALLA MASSARA), Pacini Editore, Pisa, 2020.

AA.Vv., *The Palgrave Handbook of Development Cooperation for Achieving the 2030 Agenda* (a cura di S. CHATURVEDI, H. JANUS, S. KLINGEBIEL, L. XIAOYUN, A. DE MELLO E SOUZA, E. SIDIROPOULOS, D. WEHRMANN), Palgrave Macmillan, Cham, 2021.

AA.Vv.: *Enforcing Consumer and Capital Markets Law. The Diesel Emissions Scandal* (a cura di B. GSELL e M.J. MÖLLERS), Intersentia, Cambridge, 2020.

AA.Vv.: *The Dieselpgate. A Legal Perspective* (a cura di M. FRIGESSI DI RATTALMA), Springer, Berlin, 2017.

AA.Vv.: *Contratto e ambiente. L'analisi «ecologica» del diritto contrattuale* (a cura di M. PENNASILICO), Esi, Napoli, 2016.

AA.Vv.: *Principi europei e illecito ambientale* (a cura di A. D'ADDA, I. NICOTRA e U. SALANITRO), Giappichelli, Torino, 2013.

ADDIS, F.: "Spunti esegetici sugli aspetti dei contratti di vendita di beni regolati nella nuova direttiva (UE) 2019/771", in *Nuov. dir. civ.*, 2019, pp. 5 ss.

ADDIS, F.: "Potere di disposizione e regole di disposizione dei beni", in *Studi in onore di Giovanni Gabrielli* (a cura di L. PELLEGRINI), I, Esi, Napoli, 2018, pp. 1 ss.

AHMETOGLU, G. - FRIED, S. - DAWES, J. - FURNHAM, A.: *Pricing Practices: Their Effects on Consumer Behaviour and Welfare*, Mountainview Learning, London, 2010.

ALPA, G.: "Note sulla riforma della Costituzione per la tutela dell'ambiente e degli animali", *Contr. impr.*, 2022, pp. 361 ss.

ALTOPIEDI, R.: "Ambiente, giustizia e diritto", *Soc. dir.*, 2020, pp. 95 ss.

AMADIO, G.: "La «conformità al contratto» tra garanzia e responsabilità", in *Contr. impr. Eur.*, 2001, pp. 3 ss.

AZZARRI, F.: "Obbligazione di consegna, passaggio del rischio e trasferimento della proprietà nelle vendite B-to-C: il coordinamento delle nuove regole con le norme di attuazione della direttiva 2011/83/UE", in AA.Vv.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 175 ss.

BARENGHI, A.: "Osservazioni sulla nuova disciplina delle garanzie nella vendita di beni di consumo", in *Contr. impr.*, 2020, pp. 806 ss.;

BENEDETTI, A.: "Le certificazioni ambientali", in AA.Vv.: *Diritto dell'ambiente* (a cura di G. ROSSI, aggiornamento a cura di A. FARÌ), Giappichelli, Torino, 2021, pp. 207 ss.

BERTANI, M.: *Pratiche commerciali scorrette e consumatore medio*, Giuffrè, Milano, 2016.

BERTELLI, F.: *Le dichiarazioni di sostenibilità nella fornitura di beni di consumo*, Giappichelli, Torino, 2022.

BERTELLI, F.: "«Dichiarazioni pubbliche fatte dal o per conto del venditore», conformità oggettiva e ed economia circolare", in AA.Vv.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 219 ss.

BERTELLI, F.: "Dealing with the Dieselgate scandal in the US and EU", *Italian Law Journal*, 2021, pp. 619 ss.

BERTELLI, F.: *Profili civilistici del «Dieselgate». Questioni risolte e tensioni irrisolte tra mercato e sostenibilità*, Esi, Napoli, 2021.

BERTELLI, F.: "L'armonizzazione massima della direttiva 2019/771 UE e le sorti del principio di maggior tutela del consumatore", in *Eur. dir. priv.*, 2019, pp. 953 ss.

CAPONI, R.: "Ultime dall'Europa sull'azione di classe (con sguardo finale sugli Stati Uniti e il "Dieselgate")", *Foro it.*, 2019, pp. 332 ss.

CASTRONOVO, C.: "Il diritto di regresso del venditore finale nella tutela del consumatore", in *Eur. dir. priv.*, 2004, pp. 957 ss.

CATALDI, G.: voce "Ambiente (tutela dell)", *Il Diritto della Comunità Europea*", in *Enc. giur.*, Treccani, Roma, 2002, pp. I ss.

CATERINA, R.: "Modelli di razionalità e incompletezza del regolamento contrattuale", in AA.Vv.: *Oltre il soggetto razionale. Fallimenti cognitivi e razionalità*

limitata nel diritto privato (a cura di G. ROJAS ELGUETA e N. VARDI), RomaTre-Press, Roma, 2014, pp. 47 ss.

CATERINI, E.: "Sustainability and civil law", *Italian Law Journal*, 2018, pp. 289 ss.

CECCHERINI, G.: "Danno all'ambiente e garanzia dell'accesso alla giustizia: una questione aperta", *Riv. dir. civ.*, 2021, pp. 347 ss.

CECCHETTI, M.: "La revisione degli artt. 9 e 41 della Costituzione e il valore costituzionale dell'ambiente: tra rischi scongiurati, qualche virtuosità (anche) innovativa e molte lacune", *Forum quad. cost.*, 2021, pp. 285 e ss.

CHIUMMARELLO, M.: "L'Europa e Rio. Riflessi della Conferenza di Rio sull'Europa", *Dir. ec.*, 1993, pp. 83 ss.

CHIUSSI, L.: "The UN 2030 Agenda on Sustainable Development: Talking the Talk, Walking the Walk?", *Com. int.*, 2016, pp. 49 ss.

COLASANTE, P.: "La ricerca di una nozione giuridica di ambiente e la complessa individuazione del legislatore competente", *federalismi.it*, 2020, XX, pp. 123 ss.

COPPINI, P.: "Armonizzazione massima e minimalismo legislativo nel "nuovo" difetto di conformità dei beni di consumo", in corso di pubblicazione in questo stesso fascicolo della Rivista.

DALLA MASSARA, T.: "Art. 135 *septies* cod. cons.: il coordinamento tra codice del consumo e codice civile in tempi di armonizzazione massima", in AA.Vv.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. De Cristofaro), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 485 ss.

DE CRISTOFARO, G.: "Rimedi privatistici "individuali" dei consumatori e pratiche commerciali scorrette: l'art. 11-bis dir. 2005/29/UE e la perdurante (e aggravata) frammentazione dei diritti nazionali dei Paesi UE", *Jus civile*, 2022, pp. 269 ss.

DE CRISTOFARO, G.: "Azioni "rappresentative" e tutela degli interessi collettivi dei consumatori. La "lunga marcia" che ha condotto all'approvazione della dir. 2020/1828/UE e i profili problematici del suo recepimento nel diritto italiano", *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, pp. 1010 ss.

DE CRISTOFARO, G.: "Legislazione italiana e contratti dei consumatori nel 2022: l'anno della svolta. Verso un diritto "pubblico" dei (contratti dei) consumatori?", *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, pp. 1 ss.

DE CRISTOFARO, G.: "Verso la riforma della disciplina delle vendite mobiliari B-To-C: l'attuazione della dir. UE 2019/771", *Riv. dir. civ.*, 2021, pp. 205 ss.

DE CRISTOFARO, G.: "40 anni di diritto europeo dei contratti dei consumatori: linee evolutive e prospettive future", *Contr.*, 2019, pp. 177 ss.

DE CRISTOFARO, G.: voce "Pratiche commerciali scorrette", in *Enc. dir., Ann.*, V, Giuffrè Milano, 2012, pp. 1079 ss.

DE CRISTOFARO, G.: "Le conseguenze privatistiche della violazione del divieto di pratiche commerciali sleali: analisi comparata delle soluzioni accolte nei diritti nazionali dei Paesi UE", *Rass. dir. civ.*, 2010, pp. 880 ss.

DE CRISTOFARO, G.: *Difetto di conformità al contratto e diritti del consumatore. L'ordinamento italiano e la direttiva 99/44/CE sulla vendita e le garanzie dei beni di consumo*, Cedam, Padova, 2000.

DE FRANCESCHI, A.: "Una proficua Wahlverwandschaft: Schuldrechtsmodernisierung e diritto privato europeo", in AA.VV.: *Dal 'Fitness check' alla riforma del codice civile. Profili metodologici della ricodificazione* (a cura di P. SIRENA), Jovene, Napoli, 2019, pp. 351ss.

DE LEONARDIS, F.: "La riforma "bilancio" dell'art. 9 Cost. e la riforma 'programma' dell'art. 41 Cost. nella legge costituzionale n. 1/2022: suggestioni a prima lettura", *ApertaContrada*, 2022.

DE LEONARDIS, F.: "Ambiente e Costituzione economica", *Dir. ec.*, 2019, III, p. 1 ss.

DE PAMPHILIS, M.: "Dalla Class Action alla Multidistrict Litigation: il caso "Dieselgate" tra U.S.A. e Italia", *Jus civile*, 2022, pp. 1174 ss.

ESPOSITO, G.M.: "Note minime sulla nozione giuridica di ambiente. Diritti soggettivi e poteri pubblici", *Teoria st. dir. priv.*, 2019, p. 1 ss.

FACHECHI, A.: *Pratiche commerciali scorrette e rimedi negoziali*, Esi, Napoli, 2012.

FADDA, R.: "Il diritto al ripristino della conformità negli artt. 135-bis e 135-ter cod. cons.: tendenze conservatrici e profili innovativi", in AA.VV.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 281 ss.

FADDA, R.: *La riparazione e la sostituzione del bene difettoso nella vendita (dal codice civile al codice del consumo)*, Jovene, Napoli, 2007.

FADDA, R.: "Il contenuto della Direttiva 1999/44/CE: una panoramica", in *Contr. impr. Eur.*, 2000, pp. 410 ss.

FEBBRAJO, T.: *Il private enforcement del divieto di pratiche commerciali scorrette*, Esi, Napoli, 2018.

FISCHER, T. - KNUTH, H.: "Grün getarnt", *Die Zeit*, 18 Januar 2023.

FRACCHIA, F.: "L'ambiente nell'art. 9 della Costituzione: un approccio in 'negativo'", *Dir. ec.*, 2022, pp. 15 ss.

FRACCHIA, F.: "Il principio dello sviluppo sostenibile", in *AA.Vv.: Diritto dell'ambiente*, 5ª ed. (a cura di G. ROSSI, aggiornamento a cura di A. FARI), Giappichelli, Torino, 2021, pp. 181 e ss.

GRANELLI, C.: voce "Pratiche commerciali scorrette: le tutele", in *Enc. dir., I Tematici*, I (diretto da G. D'AMICO), Giuffrè, Milano, 2021, pp. 825 ss.

GRANELLI, C.: "L'art.11-bis della direttiva 2005/29/CE: ratio, problemi interpretativi e margini di discrezionalità concessi agli Stati membri ai fini del recepimento", *Jus civile*, 2022, pp. 256 ss.

GRASSI, S.: "Ambiente e Costituzione", *Riv. quadr. dir. amb.*, 2017, pp. 4 ss.

GUEGUEN, N.: *Psicologia del consumatore*, Il Mulino, Bologna, 2016.

GUFFANTI PESENTI, L.: *Scorrettezza delle pratiche commerciali e rapporto di consumo*, Jovene, Napoli, 2020.

HESSELINK, M.: "European Contract Law: A Matter of Consumer Protection, Citizenship, or Justice?", in *Eur. rev. priv. law*, 2007, pp. 323 ss

IMBRUGLIA, D.: "Mercato unico sostenibile e diritto dei consumatori", *Pers. merc.*, 2021, pp. 495 ss.

LABELLA, E.: *Pratiche commerciali scorrette e autonomia privata*, Giappichelli, Torino, 2018.

LANZINGER, G.: "Rio de Janeiro: per un nuovo diritto dell'ambiente", *Democrazia e diritto*, 1992, pp. 207 ss.

LECCESE, E.: *Danno all'ambiente e danno alla persona*, Franco Angeli, Milano, 2011.

LENZI, I. - PAIS, I. - ZUCCA, A.: *Un patto globale per lo sviluppo sostenibile: processi e attori nell'agenda 2030*, FEEM Press, Milano, 2015.

LEONARDI, F.: *Comportamento omissivo dell'impresa e pratiche commerciali scorrette*, Wolters Kluwer-Cedam, Milano, 2019.

MARCHISIO, S.: "Il diritto internazionale dell'ambiente", in CORDINI, G. - FOIS, P.E.M. - MARCHISIO, S.: *Diritto ambientale. Profili internazionali, europei e comparati*, 3^a ed., Giappichelli, Torino, 2017, pp. 1 ss.

MARCHISIO, S.: "Gli atti di Rio de Janeiro nel diritto internazionale", *Riv. dir. int.*, 1992, pp. 581 ss.

MAUGERI, M.: "Invalidità del contratto stipulato a seguito di pratica commerciale sleale?", *Jus civile*, 2022, pp. 316 ss.

MELI, M.: *Il principio comunitario «chi inquina paga»*, Giuffrè, Milano, 1996.

MEMOLI, R.: "Cultura, Mutamento e Sviluppo nell'Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile", *Culture e Studi del Sociale*, 2020, pp. 7 ss.

MICKLITZ, H. W.: "Squaring the Circle? Reconciling Consumer Law and the Circular Economy", in *EuCML*, 2019, pp. 229 ss.

MÖLLERS, T. M. J.: "The Weaknesses of the Sale of Goods Directive – Dealing with Legislative Deficits", in *Jus civile*, 2020, pp. 1165 ss.

NICOLUSSI, A.: "Diritto europeo della vendita di beni di consumo e categorie dogmatiche", in *Eur. dir. priv.*, 2003, pp. 525 ss.

OLIVERO, F.: "La nuova disciplina dei c.d. rimedi "secondari": riduzione del prezzo e risoluzione del contratto", in AA.Vv.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 313 ss.

PAGLIANTINI, S.: "Contratti di vendita di beni: armonizzazione massima, parziale e temperata della Dir. UE 2019/771", in *Giur. it.*, 2020, pp. 217 ss.

PAGLIANTINI, S.: "I rimedi non risarcitori: esatto adempimento, riduzione del prezzo e risoluzione del contratto", *Jus civile*, 2022, pp. 304 ss.

PELLEGRINO, F.: *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Giuffrè, Milano, 2009.

PENNASILICO, M.: "Contratto, ambiente e giustizia dello scambio nell'officina dell'interprete", *Pol. dir.*, 2018, pp. 3 ss.

PINESCHI, L.: "Tutela dell'ambiente e assistenza allo sviluppo: dalla Conferenza di Stoccolma (1972) alla Conferenza di Rio (1992)", *Riv. giur. amb.*, 1994, pp. 493 ss.

PIRAINO, F.: "La violazione della vendita di beni al consumatore per difetto di conformità: i presupposti della c.d. responsabilità del venditore e la distribuzione degli oneri probatori", in AA.VV.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 125 ss.

POLITI, M.: "Tutela dell'ambiente e sviluppo sostenibile: profili e prospettive di evoluzione del diritto internazionale alla luce della Conferenza di Rio del Janeiro", in *Scritti degli allievi in memoria di Giuseppe Barile*, Cedam, Padova, 1995, pp. 449 ss.

POZZO, B.: "Modelli notevoli e circolazione dei modelli giuridici in campo ambientale: tra imitazione e innovazione", in *Un giurista di successo - Studi in onore di Antonio Gambaro* (a cura di U. MATTEI, A. CANDIAN, B. POZZO, A. MONTI e C. MARCHETTI), Giuffrè, Milano, 2017, pp. 335 ss.

POZZO, B.: "La tutela dell'ambiente tra strumenti di diritto privato e strumenti di diritto pubblico: le grandi epoche del diritto all'ambiente", in *Il declino della distinzione tra diritto pubblico e diritto privato, Atti del IV Congresso nazionale SIRD, Trento 24-26 settembre 2015* (a cura di G. A. BENACCHIO e M. GRAZIADEI), Esi, Napoli, 2016, pp. 291 ss.

POZZO, B.: voce "Tutela dell'ambiente (diritto internazionale)", in *Enc. dir., Ann.*, III, Giuffrè, Milano, 2010, pp. 1158 ss.

RENNA, MAR.: "Attività d'impresa, sostenibilità ambientale e bilanciamento tra diritto alla salute e iniziativa economica privata", *Contr. impr.*, 2022, pp. 537 ss.

ROSSI, G.: "L'evoluzione del diritto all'ambiente", *Riv. quadr. dir. amb.*, 2015, pp. 75 ss.

RUMI, T.: "La tutela del consumatore dalle asserzioni ambientali ingannevoli", *Jus civile*, 2022, pp. 1408 ss.

SALANITRO, U.: "Il danno ambientale tra interessi collettivi e interessi individuali", *Riv. dir. civ.*, 2018, pp. 246 ss.

SANFILIPPO, P.M.: "Tutela dell'ambiente e "assetti adeguati" dell'impresa: compliance, autonomia ed enforcement", *Riv. dir. civ.*, 2022, pp. 993 ss.

SANTORO, P.: "Dieselgate italiano: (e)mission impossible. Il Tribunale di Venezia accoglie la *class action* e, in sintonia con i Tribunali di Avellino e Genova, riconosce il risarcimento dei danni da illecito antitrust e da pratiche commerciali scorrette", *Danno e responsabilità*, 2022, pp. 243 ss.

SARTORIS, C.: "La risoluzione della vendita di beni di consumo nella dir. n. 771/2019 UE", in *Nuov. giur. civ. comm.*, 2020, pp. 702 ss.

SAVIOLI, B.: "Ambiente e sviluppo sostenibile tra diritto internazionale e ricadute interne", *Percorsi cost.*, 2016, pp. 589 ss.

SCHLESINGER, P.: "Le garanzie nella vendita di beni di consumo", in *Corr. giur.*, 2002, pp. 561 s.

SCHMITZ, A.J.: "Enforcing Consumer and Capital Markets Law in the United States", in AA.VV.: *Enforcing Consumer and Capital Markets Law. The Diesel Emissions Scandal*, (a cura di B. GSELL e M.J. MÖLLERS), Intersentia, Cambridge, 2020, pp. 339 ss.

SELINI, V.: "Emissioni di ossido d'azoto della Volkswagen e vaglio di ammissibilità della "class action" in Italia", *Danno e responsabilità*, 2018, pp. 219 ss.

SEMINARA, A.P.: "Libertà del consumatore e psicologia della pubblicità", *Contr. impr.*, 2020, pp. 493 ss.

SETHNA, Z. - BLYTHE, J.: *Consumer behaviour*, 4^a ed., SAGE Publications, Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington DC, Melbourne, 2019.

SOHN, L.B.: "The Stockholm Declaration on the the Human Environment", *Harvard Intern. Law*, 1973, pp. 423 ss.

TERRY, E.: "A Right to Repair? Towards Sustainable Remedies in Consumer Law", in *Eur. rev. priv. law*, 2019, pp. 851 ss.

TREVES, T.: "Il diritto dell'ambiente a Rio e dopo Rio", *Riv. giur. amb.*, 1993, pp. 577 ss.

VANHERPE, J.: "White Smoke, but Smoke Nonetheless: Some (Burning) Questions Regarding the Directives on Sale Goods and Supply of Digital Content", in *Eur. rev. priv. law*, 2020, pp. 251 ss.

VENTURELLI, A.: "I rimedi esperibili dal consumatore: il risarcimento del danno e l'*exceptio inadimpleti contractus*", in AA.VV.: *La nuova disciplina della vendita mobiliare nel codice del consumo* (a cura di G. DE CRISTOFARO), Giappichelli, Torino, 2022, pp. 357 ss.

VOIGT, C.: *Sustainable Development as a Principle of International Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Boston, 2008.

ZACCARIA, A. - DE CRISTOFARO, G.: *La vendita di beni di consumo. Commento agli artt. 1519-bis – 1519-nonies del codice civile*, Cedam, Padova, 2002.

ZURAWICKI, L.: *Neuromarketing: Exploring the Brain of the Consumer*, Springer, Berlin, Heidelberg, 2010.

