

Roma, 3 Novembre 2016

ASS16247

SM

Oggetto: class action nei confronti di alcuni costruttori di mezzi pesanti. Aggiornamento.

Com'è noto, con un comunicato stampa del 19 Luglio 2016, la Commissione Europea ha accertato che i costruttori di autocarri di alcune marche (MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco e DAF), di massa non inferiore alle 6 ton, hanno posto in essere un cartello sui prezzi negli anni dal 1997 al 2011, in violazione della normativa antitrust dell'U.E; per questo motivo, le predette case costruttrici sono state condannate al pagamento di un'ammenda di circa 3 mld €.

La Confrtrasporto ha chiesto parere ad un autorevole studio legale (Studio Legale Calleri e Associati) circa la fattibilità di una "class action" da parte delle singole imprese che, nel periodo summenzionato, hanno acquistato dei mezzi pesanti delle citate case. Il testo del parere è stato pubblicato nella sezione "Primo piano" del sito confederale lo scorso 27 Settembre, e prevede quanto segue:

"Trasmetto in allegato il comunicato stampa della Commissione CE che annuncia la somministrazione di ammende pari a 2,93 miliardi a costruttori di autocarri europei, per aver partecipato ad "operazioni di cartello".

Pur non essendo ancora disponibile il testo di tale provvedimento, frutto di un accordo transattivo tra la Commissione e le imprese costruttrici sanzionate (reg. Antitrust 1/2003), la Commissione anticipa che il cartello sanzionato avrebbe ad oggetto il coordinamento dei prezzi nei listini all'ingrosso degli autocarri medi e pesanti nello spazio economico europeo (SEE), la tempistica nella introduzione delle tecnologie di riduzione delle emissioni e del conseguente trasferimento sui clienti dei relativi costi.

La Commissione ricorda altresì che Parlamento e Consiglio Europei hanno già approvato la Direttiva 2014/104/UE finalizzata ad agevolare le eventuali azioni di risarcimento danno che i "soggetti danneggiati" da tale cartello volessero intentare nei confronti dei costruttori "autori delle violazioni". Questo perché, anche nel recente passato, le azioni proposte, dinanzi alle Corti di appello competenti per materia (con i relativi costi processuali), soprattutto da non consumatori, hanno avuto esito quasi nullo, a causa della asimmetria delle informazioni tra ricorrenti e convenuti.

La Direttiva sopra citata è stata oggetto di delega legislativa da parte della legge 9.7.2015 n. 114 (come la Dir. 2014/67/UE, sul distacco intercomunitario degli autisti, ad esempio), ma non mi risulta che il Governo italiano abbia già attuato tale delega (diversamente da quanto avvenuto con il Decr. Lgs. 17.7.2016 n. 136, in materia di distacco).

Allo stato degli atti, riteniamo pertanto prematuro andare a sollecitare gli associati a partecipare ad una class action nei confronti delle imprese autrici della violazione in esame, poiché le imprese di autotrasporto associate potrebbero essere qualificate come "acquirente indiretto", ai sensi della



Direttiva sopra citata e, conseguentemente, ciascun attore, asseritamente danneggiato dai sovra costi trasferiti a suo carico dall'impresa aderente al cartello avrebbe, seppur in via semplificata "l'onere di dimostrare l'esistenza e la portata di tale trasferimento"(art. 14).

Resta infine da considerare la propaganda di questi giorni effettuata da uno studio legale marchigiano, attraverso un'associazione di categoria ed una società di servizi appositamente costituita per gestire questo business: si tratta di un meccanismo (peraltro illecito, da punto di vista deontologico professionale) adottato in altre circostanze (ad es. anatocismo bancario), per "comperare" il diritto di azione del soggetto danneggiato, senza costi, ma senza garanzia di risultato. A prescindere dall'effetto commerciale di tale proposta, il meccanismo regge nella misura in cui i costi dell'eventuale soccombenza dell'attore che ha sottoscritto la delega all'avvocato oblante, siano garantiti da parte della società che ha intermediato il servizio. Laddove ciò non accadesse, l'attore è tenuto al pagamento di tali spese, salva rivalsa sull'intermediario (ovvero sull'avvocato, nel caso in cui quest'ultimo avesse gestito malamente il caso)."

Tenuto conto delle iniziative intraprese da alcune associazioni di categoria, secondo le quali le imprese di autotrasporto acquirenti possono avviare una class action nei confronti dei costruttori con elevatissime possibilità di successo, la Confrtrasporto ha di nuovo consultato lo Studio legale Calleri per capire se, nel frattempo, fossero intervenute delle novità. Lo Studio legale ha risposto **confermando integralmente il parere sopra riportato**, aggiungendo peraltro che *"quando si parla di class action in Italia, ci si dovrebbe riferire alla sola azione prevista dall'art. 140 bis cpc a favore dei consumatori, dalla quale, evidentemente, le nostre imprese di autotrasporto sarebbero escluse"*.

Di conseguenza, rimane valido quanto ha dichiarato il Presidente Confederale Paolo Uggé, nelle sue comunicazioni del 23 Settembre u.s:

"La questione è delicata e poiché non è mai stata una modalità di comportamento della nostra realtà quella di utilizzare simili iniziative per fare campagne associative, si è scelto di approfondire la questione mediante verifiche da parte dei nostri giuristi per evitare di coinvolgere imprese in azioni che, pur se non sembrano determinare costi per assistenza legale, (rimane pur sempre la quota associativa) potrebbero generare, di fronte al pur sempre possibile fallimento, nocumento alla credibilità del mondo della rappresentanza. Questo non significa che imprese o le associazioni singolarmente non possano attivarsi in tal senso e, con i propri legali, sostenere le richieste tendenti ad ottenere il risarcimento di danni. La nostra realtà associativa nazionale attende i risultati degli approfondimenti e solo allora deciderà di dar corso alle iniziative opportune. Questa non è certamente una critica alla professionalità di altre realtà, ma intendiamo essere prudenti e seri verso le tante imprese che hanno sempre avuto fiducia nei nostri confronti."

Cordiali saluti