

LE RESPONSABILITÀ DA PRODOTTO NELL'ATTIVITÀ DELLE AUTORIPARAZIONI (DECRETO LEGISLATIVO N. 172/2004)

ESPERIENZE ESTERE E ITALIANE

Dott. Maurizio Caprino
giornalista

Sommario:

1	QUADRO GENERALE	150
2	IL PROCESSO	150
3	LA DIRETTIVA	152

1 QUADRO GENERALE

Un meccanico che avvita male un bullone sa benissimo che, se al suo cliente capita un incidente causato da quel bullone, rischia di patire conseguenze civili e penali. Ma in genere la consapevolezza dei meccanici si ferma solo a questo caso: pochi sanno che esistono ulteriori rischi legati all'attività di un'officina. E proprio negli ultimi mesi questi rischi sono emersi, anche se pochi se ne sono accorti. Questa relazione ha quindi lo scopo di illustrarli.

I fatti nuovi degli ultimi mesi sono due:

- un processo penale che, sulla base delle regole generali del Codice penale, ha sancito le responsabilità penali di una casa costruttrice e di due sue concessionarie (e del relativo personale d'officina) per non essersi accertati che una vettura fosse stata regolarmente sottoposta a un richiamo;
- il recepimento in Italia (decreto legislativo n. 172/2004) di una nuova direttiva europea sulla sicurezza dei prodotti, la 2001/95/CE.

Nel primo caso, i rischi riguardano solo le officine che hanno un rapporto ufficiale con una casa costruttrice; nel secondo, non c'è ancora chiarezza, in quanto la norma di riferimento è nuova e non se ne registrano ancora casi di applicazione.

2 IL PROCESSO

La Opel, dopo una strenua battaglia legale, ha dovuto ammettere le proprie responsabilità assieme a due sue concessionarie pugliesi per le gravi ustioni provocate a una donna durante il rifornimento di benzina di un'Astra del 1995. Inizialmente la vicenda aveva avuto una eco nazionale, anche attraverso una trasmissione televisiva di prima serata; successivamente, il processo che ne era seguito non aveva trovato spazio sugli organi d'informazione. Quando gli imputati hanno offerto un cospicuo risarcimento (di entità rimasta riservata) alla danneggiata affinché rimettesse la querela, la notizia è stata riportata solo dalla stampa locale.

I fatti si riferiscono a una nota campagna di richiamo decisa dalla Opel proprio a cavallo tra il 1994 e il 1995. Fu una delle prime campagne ampiamente pubblicizzate, con la diramazione degli estremi degli esemplari coinvolti tramite le agenzie di stampa, poi riprese da vari quotidiani e dai periodici specializzati: fino a quel momento, i richiami in Italia erano stati gestiti quasi esclusivamente con raccomandate inviate ai proprietari dei veicoli. Ma ciò non è bastato a scagionare la Opel.

Il difetto che era stato oggetto della campagna era nel sistema di rifornimento: il tubo di rifornimento, in materiale plastico, risultava non efficacemente collegato alla carrozzeria, con il rischio che le cariche elettriche che si generano vicino al bocchettone non potessero essere scaricate a terra. In questo caso, le cariche avrebbero potuto innescare una scintilla in grado di accendere il carburante durante il rifornimento, con conseguente pericolo d'incendio. Il rimedio era semplice: applicare una fascetta metallica di collegamento, per garantire la messa a terra.

Alla prova dei fatti, meno semplice si è dimostrato garantire che la fascetta fosse installata su tutti gli esemplari coinvolti nel richiamo: l'Opel Astra sulla

quale viaggiava la danneggiata non aveva la fascetta e ha preso fuoco durante un rifornimento effettuato dal marito in un piccolo impianto di distribuzione del centro di Bari. Nell'incendio, avvenuto nel 1998, la signora riportò ustioni profonde su metà della superficie corporea, rimase per giorni in pericolo di vita e ancora oggi, nonostante le cure, risente dei postumi delle lesioni.

Normalmente i costruttori ammettono che non tutti gli esemplari da richiamare vengono sottoposti all'intervento di controllo e/o risanamento. Ma precisano che il problema è dovuto al fatto che non pochi clienti non danno alcuna risposta alla lettera di richiamo loro inviata. Nel caso in esame, invece, la vettura non era stata ancora venduta quando la campagna di richiamo fu decisa e, quindi, rientrava tra gli esemplari che il costruttore dispone di risanare prima della consegna al cliente finale. Quell'Astra, durante il periodo del richiamo, era passata dalla concessionaria che l'aveva in carico a un'altra (di una località diversa), che l'aveva richiesta per un proprio acquirente. Nessuna delle due organizzazioni di vendita aveva provveduto ad aggiungere la fascetta metallica sul bocchettone di rifornimento.

La Procura della Repubblica di Bari, sulla base di questi fatti, ha chiesto e ottenuto il rinvio a giudizio per otto persone, imputate di lesioni personali gravissime. Tra queste persone, oltre al presidente e al responsabile dell'assistenza tecnica del costruttore, c'erano:

- 1 i responsabili delle due concessionarie (intesi sia come amministratori, anche per procura speciale, sia come institori preposti alla società, secondo l'organizzazione delle due aziende);
- 2 i responsabili dell'officina (nel caso della più grande tra le due concessionarie, che ha un'organizzazione del personale piuttosto complessa, sono stati rinviati a giudizio sia il coordinatore del settore Officina e magazzino - poiché rientrava tra le sue mansioni l'attuazione delle direttive impartite con la campagna di richiamo - sia il capo officina del settore stesso - che avrebbe dovuto intervenire personalmente per eliminare il difetto).

Il principio giuridico che ha portato al rinvio a giudizio è quello della cosiddetta **colpa cosciente**. Spieghiamo brevemente in che cosa consiste. Nel diritto penale, generalmente i reati si considerano commessi (e quindi sono puniti) solo se il soggetto ha agito con dolo (cioè con la volontà di commetterli, prevedendo le conseguenze del reato e volendo che si verificino effettivamente). Ma alcuni reati hanno luogo anche con la semplice colpa (cioè senza volontà, ma con negligenza, imprudenza o imperizia), che è meno grave del dolo. La colpa cosciente è una figura intermedia, che **ricorre quando il soggetto attua una condotta colposa** (quindi agisce con negligenza, imprudenza e imperizia) **e ne prevede precisamente le conseguenze, anche se non ha la volontà che si verifichino**.

Tutti gli imputati potevano prevedere le conseguenze del loro comportamento: il fatto stesso che fosse stato deciso un richiamo denota che c'era la consapevolezza del potenziale pericolo. In particolare, tale consapevolezza derivava dai test del PTB, l'ente federale tedesco per la fisiotecnica: il richiamo era stato deciso proprio in base a questi test.

Nel caso in esame, i magistrati hanno ritenuto che gli imputati abbiano agito con colpa:

- i rappresentanti del costruttore per non aver predisposto un sistema di monitoraggio degli esemplari da richiamare, per capire quali fossero stati risanati e quali no, in modo da poterli "recuperare", evitando per quanto possibile che potessero circolare nonostante presentassero il difetto potenzialmente pericoloso;
- i rappresentanti delle concessionarie per non aver sottoposto al richiamo tutte le vetture coinvolte che si trovavano nella loro disponibilità.

In particolare, **per i rappresentanti della concessionaria che ha venduto l'Astra al cliente finale, la Procura ha ipotizzato che il comportamento colposo si sia ripetuto**: la prima volta sotto forma di **mancato controllo e mancato richiamo** prima della consegna, la seconda come **mancato intervento in occasione dei tagliandi o delle altre operazioni di assistenza** che il cliente aveva effettuato nell'officina della concessionaria stessa nei tre anni intercorsi tra l'acquisto e l'incendio del veicolo. Se ne deduce che **qualsiasi officina autorizzata** dovrebbe verificare la posizione (in relazione ai richiami decisi dal costruttore) di ogni veicolo che prende in carico. **Ciò a prescindere dal fatto che il costruttore abbia o no messo a punto un sistema di monitoraggio efficace: proprio il caso in esame dimostra che all'epoca dei fatti tale sistema non era stato predisposto dalla Opel.**

Il problema non dovrebbe porsi per le officine non affiliate alla rete di assistenza di alcun costruttore: esse non ricevono le comunicazioni ufficiali della casa sui richiami e le uniche fonti pubbliche in materia (i siti internet del Ministero delle infrastrutture e dell'UNRAE), essendo il frutto di un mero accordo volontario tra le parti (sottoscritto il 20 novembre 2000) non possono ritenersi esaustive (l'esperienza lo ha anche dimostrato). Per questo, appare azzardato argomentare che siano vincolanti.

La linea di difesa degli imputati era stata concordata tra loro in modo da scaricare sul cliente la presunta colpa di non essere stato lui a controllare di aver acquistato un esemplare già risanato. Per ottenere tale scopo, il costruttore ha anche chiamato a testimoniare giornalisti che confermassero di aver pubblicato la notizia del richiamo. Ma nel corso del dibattimento è apparso chiaro che tutto ciò non sarebbe stato necessario a evitare la condanna. Per questo, gli imputati hanno deciso di risarcire la vittima, in modo che ritirasse la querela (per il reato di lesioni personali gravissime si può procedere solo a querela di parte, per cui i magistrati non possono agire se non c'è una querela o si devono fermare se la querela viene ritirata). Qualora l'incendio avesse causato la morte della donna ustionata, gli imputati sarebbero stati condannati: l'omicidio colposo, a differenza delle lesioni, è un reato contro cui si procede d'ufficio e non a querela di parte.

3 LA DIRETTIVA

Il decreto legislativo 21 maggio 2004, n. 172, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale del 16 luglio ed entrato in vigore il 31 luglio, riguarda la sicurezza ge-

nerale dei prodotti (regolata dalla direttiva europea 2001/95/CE, recepita dal decreto in esame) e si applica anche a tutti i beni di consumo anche usati (tranne a quelli d'antiquariato o da rimettere a nuovo, se il cliente ne viene informato dal venditore), aggiungendosi alle direttive specifiche già in vigore per ciascuna particolare categoria di prodotti (senza sostituirle).

L'articolo 6 di tale decreto prevede che le amministrazioni pubbliche cui è demandata la vigilanza sulla sicurezza dei prodotti abbiano una serie di poteri:

- a disporre adeguate verifiche sulla sicurezza, anche dopo l'immissione del prodotto sul mercato;
- b esigere tutte le informazioni necessarie dalle parti interessate;
- c quando si sappia che il prodotto presenta rischi in particolari condizioni, chiedere l'apposizione di etichette di avviso sui rischi o condizionare la vendita a particolari precauzioni;
- d quando si sappia che un prodotto è pericoloso per determinati soggetti, imporre che essi siano avvisati;
- e vietare la commercializzazione di un prodotto che si sospetta pericoloso, fino a quando le verifiche non abbiano fugato i dubbi;
- f disporre entro un termine perentorio l'adeguamento del prodotto o dei lotti difettosi del prodotto stesso, se non c'è un rischio imminente;
- g vietare l'immissione sul mercato di un prodotto di cui sia accertata la pericolosità;
- h se un prodotto di pericolosità accertata è stato già immesso sul mercato, ordinarne il ritiro o il richiamo a spese del costruttore.

Tutte queste azioni possono riguardare sia il produttore sia il distributore sia - recita il comma 7, lettera b) art. 6 - *"qualsiasi altro detentore del prodotto, qualora ciò sia necessario al fine di collaborare alle azioni intraprese per evitare i rischi derivanti dal prodotto stesso"*. Tra i detentori del prodotto si potrebbero considerare anche le officine, quando i veicoli vengono loro affidati per riparazioni, manutenzioni o, talvolta revisioni.

La norma non ha ancora avuto applicazioni pratiche, per cui non si è ancora posto il problema di interpretarla. Ce ne sarebbe bisogno, perché la norma, come tutte le direttive che si applicano indistintamente a vari beni di consumo, presenta serie difficoltà di adattamento a beni particolari come possono essere i veicoli. Nell'intervento successivo, comunque, il giudice di tribunale, dottor Francesco Cortesi, ipotizzerà una possibile interpretazione.

Tutti i poteri sanciti dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 172/2004 somigliano molto a quelli che già da anni negli Usa ha la NHTSA (*National highway transport safety administration*, l'ente federale che cura la sicurezza stradale sia a livello di veicoli sia a livello di strade). Analoga esperienza è stata fatta in Canada. Possiamo quindi dire che anche in Europa stia per nascere una rete di enti statali in grado di tutelare la sicurezza stradale? La risposta la lasciamo alla tabella che segue, impietosa: indica gli stanziamenti del governo Usa per il bilancio NHTSA degli ultimi due anni e le richieste dell'ente per il 2005. Aldilà delle cifre assolute (che non sono paragonabili, a causa della diversità tra le strutture), fa impressione la tendenza all'aumento dei fondi, se confrontata con i tagli che annualmente il nostro DTT subisce a ogni legge finanziaria.

Azioni	Stanziamenti 2003	Stanziamenti 2004	Richiesta 2005
Preparazione di norme di regolazione	21.973.000	23.547.000	23.846.000
Vigilanza sull'applicazione delle norme	30.558.000	33.256.000	33.507.000
Ricerca e sviluppo	68.839.000	77.770.000	86.656.000
Spese di amministrazione generale	6.656.000	7.261.000	8.434.000
Spese della presidenza	4.203.000	4.533.000	5.167.000
<i>NB: cifre in dollari</i>			

Andamento delle dotazioni finanziarie dell'ente statunitense per la sicurezza stradale (NHTSA)

Fonte: NHTSA