

2015 EUFJE CONFERENCE  
*The Protection Of The Environment Trough Criminal Law*  
BOLZANO – European Academy of Bolzano  
October 30<sup>th</sup> and 31<sup>st</sup> 2015

## IL CASO VOLKSWAGEN

*dr. Emanuele Corn*

0. Buongiorno a tutti. Come già fatto ieri, nelle parole del collega Giovanni Perilongo, desidero innanzitutto ringraziare a nome dell'Università di Trento l'EUFJE, in particolare nella persona del vicepresidente Grillo, per l'invito a partecipare a questo importante incontro.

1. Quando con il vicepresidente Grillo abbiamo stabilito forme e modi di presentazione dei risultati del Questionario, abbiamo pensato di collocare all'inizio della giornata di sabato un secondo e più breve intervento, da parte della cattedra di diritto penale dell'Università di Trento, per ridare avvio al dibattito.

Per questo motivo ho proposto al dottor Grillo di utilizzare un caso reale per mettere alla prova i risultati emersi dall'indagine presentata ieri pomeriggio. Quello scelto, per numerosi motivi, è il caso della casa automobilistica Volkswagen (di seguito «VW»).

Il mio intervento inizierà con una presentazione dei fatti e passerà poi a una loro personale lettura sulla base delle disposizioni della Direttiva 99/08. Nel terzo passaggio spiegherò perché il caso VW ha le caratteristiche per diventare un *leading case* europeo per il diritto penale dell'ambiente e chiuderò con alcune riflessioni in forma di conclusioni.

2. Per sommi capi la vicenda è nota a tutti noi perché ha riempito le pagine dei giornali di molti Paesi dalla fine di settembre fino ad oggi. Vale la pena, tuttavia, offrire maggiori dettagli rispetto a quanto pubblicato dai maggiori quotidiani.

La casa automobilistica VW, proprietaria anche di altri famosi marchi come Audi, Seat, Skoda, Porsche e Lamborghini, ha ammesso di aver usato un software per mantenere bassi i valori delle emissioni inquinanti dei motori diesel montati su alcune delle sue automobili, mentre questi venivano controllati. Una volta che i controlli erano terminati lo stesso programma informatico permetteva al motore di esprimere di nuovo tutta la potenza senza limitare le emissioni.

Di che emissioni stiamo parlando, però? Non quelle di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) perché i motori diesel usano il combustibile in modo più efficiente di quelli a scoppio, non solo riducendo i consumi, ma anche le emissioni di quel gas, così tristemente famoso. Ciò è tanto vero che le vetture diesel sono apprezzatissime dagli automobilisti europei, che sono molto più attenti degli americani alle spese per il

carburante, ed erano viste di buon occhio anche da diversi governi «verdi», al punto che il 50% dei veicoli europei monta questo motore.

L'efficienza dei motori diesel dipende dal fatto che bruciano il gasolio ad altissima temperatura. La conseguenza negativa è che i gas prodotti dalla combustione, combinandosi con l'azoto nell'aria, si trasformano in parte in diversi ossidi di azoto (noti come «NOx»).

Ebbene, i NOx hanno sul clima globale effetti meno estesi di quelli dell'anidride carbonica, ma peggiori a livello locale, perché generano smog e danneggiano le piante e i polmoni (tutti conosciamo il «fumo» che caratterizza i motori diesel, specie quelli più vecchi o con peggiore manutenzione).

La situazione è complicata dal fatto che le tecnologie attualmente usate per gestire i NOx emessi, anche se in misura minore, dai motori a benzina non sono adatte per i diesel. Le alternative sono più complesse e costose, ma soprattutto incidono sulle prestazioni, cosa senza conseguenze per camion ed autobus, ma determinante per le automobili.

I primi dubbi sulle emissioni di Nox della serie diesel T di VW a 4 cilindri risalgono a due anni fa, ma ciò che qui rileva sono due cose: a) il caso VW è scoppiato, ora, negli Stati Uniti perché là i livelli massimi di emissioni di questi gas sono più bassi rispetto all'Europa; b) anche se il 50% del mercato dei veicoli diesel negli USA è in mano a VW, quell'intero mercato raggiunge appena l'1% del totale del mercato dell'auto in Nordamerica.

L'EPA (ente governativo statunitense per la tutela dell'ambiente) ha ordinato a VW di ritirare circa mezzo milione di veicoli, che ci può sembrare un numero enorme, ma non lo è se pensiamo che altre case automobilistiche in passato sono dovute intervenire su numeri anche dieci volte superiori.

La partita per VW si gioca su altri «tavoli» e su altri «mercati». Il gruppo automobilistico il 22 settembre scorso ha ammesso che le vetture interessate dal problema del «sensibile scarto» tra le emissioni di NOx rilevate nei test ufficiali e quelle misurate su strada coinvolge ben 11 milioni di veicoli in tutto il mondo!

### 3. I possibili profili penali di questa vicenda sono numerosi.

Si è parlato molto della truffa subita dai clienti, suppostamente ingannati rispetto a una caratteristica fondamentale del prodotto acquistato e in diversi tribunali europei sono già state presentate denunce da parte soprattutto di associazioni di consumatori.

Ancora di più si è detto e scritto sulle sanzioni pecuniarie, che negli Stati Uniti, in base alla legislazione anti-inquinamento raggiungerebbero come massimo i 37.500 dollari per veicolo, arrivando così a ipotizzare come massimo teorico totale la cifra astronomica di 18 miliardi di dollari.

Ma noi siamo qui in questi giorni per parlare della Direttiva 99/08 e per questo vi invito a prestare attenzione al contenuto dell'art. 3 lett. a):

«Ciascuno Stato membro si adopera affinché le seguenti attività, qualora siano illecite e poste in essere intenzionalmente o quanto meno per grave negligenza, costituiscano reati:

a) lo scarico, l'emissione o l'immissione illeciti di un quantitativo di sostanze [...] nell'aria [...] che provochino o possano provocare il decesso o lesioni gravi alle persone o danni rilevanti alla qualità dell'aria, [...] ovvero [...] alla flora».

Se proviamo a vestire i panni della pubblica accusa e analizziamo la condotta risulta evidente, anche con le sommarie informazioni ad oggi disponibili e limitandoci a quanto ha dichiarato la stessa casa automobilistica, che la VW ha messo in circolazione in tutta Europa una grande quantità di prodotti che scaricavano nell'ambiente sostanze cancerogene.

Secondo Legambiente, grande e storica associazione ambientalista italiana, nelle grandi città italiane, a causa delle concentrazioni di particolato sottile, muoiono oltre ottomila persone ogni anno. E uno dei principali responsabili dell'inquinamento da Pm10 è il traffico urbano: i trasporti stradali, infatti, producono più di un quarto del totale delle emissioni e la metà circa degli ossidi di azoto, del monossido di carbonio e del benzene presenti nell'aria delle città (anche la DG Ambiente, nei suoi documenti ufficiali, scrive chiaramente e senza giri di parole che l'aria inquinata uccide).

L'immissione di inquinanti è certamente «illecita» in base al testo della stessa direttiva perché secondo l'art. 2 lettera a) punto i), così si definisce ciò che viola gli atti legislativi adottati ai sensi del Trattato CE ed indicati nell'allegato A. Ebbene, nell'allegato, fin dalla prima fonte citata, troviamo tutte o quasi le normative emanate dalle istituzioni comunitarie per ridurre l'inquinamento del traffico veicolare.

Ma oltre alla condotta, alla corrispondenza del requisito dell'illiceità e al danno, fin da ora risulta evidente come VW abbia agito intenzionalmente. Il software che truccava i risultati dei controlli non può che essere stato realizzato da ingegneri che hanno agito rispondendo a una richiesta del *management* dell'impresa ai più alti livelli. Essi, in un contesto «normale», avrebbero dovuto invece lavorare per trovare soluzioni tecniche adeguate alle norme antinquinamento che, nell'interesse di tutti noi, sono sempre più severe.

Si badi che, secondo una fonte citata dal settimanale *The economist*, la VW sarebbe stata in grado di rispettare le norme, come del resto lo sono state (salvo prova contraria) le altre case automobilistiche. La casa di Wolfsburg, infatti, è l'azienda del settore che più spende in ricerca e sviluppo (13,1 miliardi di euro nel 2014).

L'unica risposta sensata è che non abbia voluto farlo, per non erodere il margine di profitto che l'impresa ha su ogni veicolo che – badate bene – non è molto alto, aggirandosi attorno al 2% del prezzo di vendita.

3.1 E ora, come punire? E ora, chi punire? Queste domande sono tanto più forti se leggiamo la Risoluzione del Parlamento europeo approvata pochi giorni fa sull'argomento (27.10.2015 – 2015/2865(RSP)). Si tratta di un documento piuttosto corposo (9 pagine) che dà ancora più dettagli di fatto e di diritto di questa vicenda rispetto a quanti io qui abbia il tempo di fornire.

La risoluzione:

4. [...] mette in evidenza che il prezzo da pagare per la manipolazione della misurazione delle emissioni non deve ricadere in ultima istanza sui dipendenti;

5. sottolinea che prima di prendere in considerazioni qualsiasi licenziamento i produttori devono utilizzare le proprie risorse finanziarie, anche trattenendo gli utili invece di distribuire i dividendi, al fine di coprire per quanto possibile i costi derivanti dalla violazione della legislazione applicabile;

Così, dopo aver indirettamente messo in guardia dall'idea di utilizzare sanzioni che possano essere facilmente scaricate sugli incolpevoli operai, nel documento leggiamo che il Parlamento europeo:

2. ritiene che, laddove l'atto illecito sia dimostrato, i mezzi di ricorso a disposizione del consumatore debbano essere debitamente comunicati e attuati rapidamente, senza causare ulteriori danni ai consumatori;

12. chiede che, nei casi in cui siano individuati impianti di manipolazione, le autorità degli Stati membri adottino tutte le misure necessarie per porre rimedio alla situazione e applicare le sanzioni appropriate, a norma dell'articolo 30 della direttiva 2007/46/CE e dell'articolo 10 del regolamento (CE) n. 715/2007;

Ma ho l'impressione che rispetto all'ambiente il più forte riferimento sia semplicemente questo:

3. si rammarica del fatto che le emissioni in eccesso comportino morti premature, effetti nocivi per la salute umana e danni ambientali;

Io non sono un politico, ma personalmente credo che dopo tutto quello che è scritto in quelle 9 pagine sarebbe stato opportuno aggiungere una frase come:

«il Parlamento ritiene che, laddove l'atto illecito sia dimostrato, le autorità giudiziarie degli Stati membri provvedano affinché i responsabili dei danni alla vita e alla salute dei cittadini nonché all'ambiente siano sanzionati in base al diritto vigente»

Ebbene, il Parlamento europeo non solo non ha scritto questo, ma io finora non ho trovato nel documento alcun riferimento alla direttiva 2008/99/CE.

Io personalmente ritengo che chi debba sedere sul banco degli imputati per questo non sia semplicemente l'impresa VW in quanto tale, ma anche (e vista l'intenzionalità prima ancora di essa) i dirigenti dell'impresa.

#### 4. Perché *leading case* europeo?

Tornate per un attimo con la mente alla violazione dell'art. 3 della Direttiva 2008/99.

La VW è una multinazionale che si articola in una serie di società controllate con sede nei diversi Paesi dove vende automobili, ognuna delle quali è dotata di una propria dirigenza.

Prestate attenzione ora al fatto che questo caso è quasi un *unicum*, uno di quegli esempi che possono uscire solo dalla fantasia di un docente universitario e che mai si realizzeranno: uno stesso soggetto (o un suo clone, come sono le varie sedi di VW nei diversi Paesi) commette la stessa condotta, nello stesso momento, in luoghi diversi che si trovano in Stati diversi.

Avremo la stessa pena?

Probabilmente no – diremmo noi – ricordando le mappe mostrate nella presentazione di ieri sera.

Ma le varie sentenze su questo caso nei vari Paesi ci daranno la possibilità di studiare in maniera sincronica il livello di protezione della salute e dell'ambiente in tutti o quasi i Paesi europei.

Per un accademico è un'occasione che capita una volta nella vita, ma credo che lo sia anche per un *prosecutor* o un poliziotto o un giudice, desiderosi di sapere come si muovono, rispetto a un certo caso, i rispettivi colleghi di un altro Paese. E – perché no? – per un membro della Commissione europea interessato a capire a che livello si trova l'implementazione della normativa comunitaria nei vari Paesi.

5. Mi avvio alla conclusione con una domanda: se in tutti i Paesi fosse comminata la stessa pena, dovremmo esserne felici? Dovremmo ritenerlo un successo dell'integrazione?

La direttiva 2008/99 ci propone una direzione e degli obiettivi pretendendo l'uso di uno strumento che è la sanzione penale, ma – è una considerazione banale ma in questi giorni non l'ho ancora sentito dire – il Diritto penale è, tra i rami dell'ordinamento, quello più condizionato dall'elemento nazionale. Il Diritto penale non è il diritto commerciale, vocato fin dal medioevo ad assumere una dimensione sovranazionale e internazionale. Ogni Diritto penale ha una rete di regole, non solo legate alla procedura penale ma direttamente al Diritto penale, che trasformano i limiti edittali nel momento in cui si trasformano in una pena eseguita.

Ci sono regole diverse di sospensione condizionale. Ci sono regole diverse sul tentativo. Ci sono regole diverse sulla prescrizione. (In Italia il delitto tentato inidoneo non è punito, mentre in Germania può essere punito a discrezione del giudice come se il fatto fosse stato commesso!).

Per non parlare, purtroppo, del fatto che scontare una pena detentiva in un carcere norvegese o spagnolo non è lo stesso che scontarla in un penitenziario italiano o greco.

Sulla base di queste frasi potreste pensare che io veda di buon occhio queste probabili differenze di pena. Forse, ma non ne sono sicuro.

Ho l'impressione di stare consumando una pietanza cucinata senza un ingrediente importante: una ricca cena senza sale.

Il fatto è che nel ragionamento ho l'impressione che manchi qualcosa di fondamentale come il principio di uguaglianza.

E badate, ce lo ricorda la scrittrice Harper Lee in un bellissimo passaggio de: «Il buio oltre la siepe» (*To Kill a Mockingbird*) l'uguaglianza davanti alla legge è l'unica vera uguaglianza, che dobbiamo difendere con tutte le forze.

Come posso avere, davvero, un reato europeo se non ho una pena europea?

Credo che con l'avanzare dell'integrazione questo problema si porrà sempre di più e questo caso VW solo ci permette di cominciare a vederlo.

Forse i nostri figli faranno dei convegni per discutere di questi problemi (e credo ci andranno con delle automobili elettriche).

Grazie