



**TRIBUNALE ORDINARIO di PISA
SEZIONE CIVILE**

Il Tribunale in composizione collegiale nelle persone dei seguenti magistrati:

dott. FRANCO PIRAGINE
dott. ELEONORA POLIDORI
dott. TOMMASO MARIA GUALANO

Presidente
Giudice Relatore
Giudice

all'esito dell'udienza del 18/12/2012

nel procedimento per reclamo iscritto al n. r.g. **3354/2011** promosso da:

ALTROCONSUMO ASSOCIAZIONE (C.F. 97010850150), associazione indipendente di consumatori, iscritta nell'elenco delle associazioni dei consumatori e degli utenti rappresentative a livello nazionale di cui all'art. 137 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, con sede in Milano, Via Valassina, 22, (P.IVA 05867610965), in persona del Direttore, Dr.ssa Luisa Crisigiovanni nata a Domodossola il 30 marzo 1967, (C.F. CRSLSU67C70D332A), in forza dei poteri conferitile mediante procura notarile in atti del 21 gennaio 2008, rep. n. 46004, progr. n. 10598, Notaio Federico Guasti di Milano, rappresentata e difesa dall'Avv. PAOLO MARTINELLO (C.F. MRTPLA54L26F205Z) ed elettivamente domiciliata presso lo studio dell'Avv. ROBERTA BERNARDINI in 56025 Pontedera (PI), Piazza della Concordia n. 6, in virtù di delega a margine del ricorso introduttivo

RECLAMANTE

contro

PIAGGIO & C. SPA (C.F. 04773200011) con il patrocinio dell'avv. ILARIA PAGNI e dell'avv. LUCA MASTROMATTEO elettivamente domiciliato in VIA CIRO MENOTTI 6 50136 FIRENZE presso il difensore avv. PAGNI ILARIA

RECLAMATA

Ha emesso la seguente

ORDINANZA

(art. 140 codice del consumo)

Con ricorso *ex art. 669-bis* e 140 del Codice del Consumo (d.lgs. 06.09.2005 n.206) in data 12.05.2011, l'associazione Altroconsumo ha introdotto avanti al Tribunale di Pisa, Sez. Distaccata di Pontedera, azione inibitoria in sede cautelare nei confronti della Piaggio & C. S.p.A, produttrice del motoveicolo "Gilera Runner", lamentandone la pericolosità.

A sostegno del ricorso esponeva che:

- La pericolosità del motociclo Gilera Runner deriverebbe dalla presenza di un difetto di progettazione e costruzione (difetto seriale) consistente nella soluzione adottata per la realizzazione del sistema telaio-serbatoio (serbatoio in materiale plastico alloggiato e rigidamente vincolato – nella parte anteriore del mezzo - all'interno del telaio che compone un triangolo chiuso formato da un tubo montante, da un tubo obliquo collegati entrambi al tubo di sterzo – c.d. *culla ventrale*) per effetto della quale, in caso di urto frontale anche a moderata velocità, si determinerebbe la deformazione del telaio e quindi della "culla ventrale", lo schiacciamento e quindi il collasso del serbatoio, la fuoriuscita violenta di carburante in direzione del corpo del conducente e l'elevato rischio di incendio (e quindi di gravi ustioni);
- A conferma della pericolosità venivano allegate la dinamica e le risultanze di due sinistri stradali realmente occorsi e gli esiti di due successive prove tecniche di laboratorio (*crash test*) fatte realizzare dalla associazione stessa, in particolare:

a) Sinistro Gastaldi (1999) e successive risultanze processuali: a bordo di un Gilera Runner, il Gastaldi urtava a moderata velocità un muretto prospiciente la sede stradale e, ancora a bordo del veicolo, veniva investito da una nuvola di fuoco, con gravissime ustioni di 2°/3° grado che interessarono il 50% del corpo. Nel successivo giudizio civile introdotto nei confronti della Piaggio spa avanti il Tribunale di Pisa per il risarcimento del danno, il CTU Prof. Ing. Marco Boniardi in data 23.07.2008 concluse che "*3. [...] Per effetto dell'impatto, nel motoveicolo si è prodotta una significativa deformazione del telaio, che, a sua volta, ha provocato la lacerazione del serbatoio con proiezione all'intorno di miscela combustibile aria/benzina. La miscela combustibile ha quindi preso fuoco investendo il Gastaldi e provocando sullo stesso ustioni di varia entità e danni permanenti. 4. [...] L'incendio di un motoveicolo non è la conseguenza normale di un impatto o di un incidente [...] 5. La dinamica dell'evento (impatto,*

deformazione del telaio, lacerazione del serbatoio e incendio del veicolo) nonché gli effetti prodottisi dipendono certamente dalla specifica modalità d'urto (ossia da fatto che l'urto sia stato perfettamente frontale) ma anche e soprattutto dalle soluzioni costruttive adottate da Piaggio per la realizzazione del sistema telaio-serbatoio. 6. La soluzione costruttiva adottata da Piaggio per il telaio del Runner FX, unitamente alle modalità previste per l'alloggiamento del serbatoio (culla ventrale) ed alle sue caratteristiche costruttive (materiale HDPE), rende possibile il manifestarsi di un evento (incendio del motoveicolo) assolutamente non normale (ossia con incidenza statistica marginale), evento che risulta essere gravemente dannoso e pericoloso per il conducente del motoveicolo. 7. La soluzione costruttiva adottata da Piaggio, alla luce della disamina svolta, non è quindi coerente con la buona tecnica e il sinistro occorso è un'evidenza di tale conclusione. 8. Si propone al Giudice di esaminare la possibilità di una campagna di richiamo per prodotto difettoso...”. Con sentenza depositata in data 16.03.2011, il Tribunale Civile di Pisa, Sez. Dist. di Pontedera, in ragione dell'accertato difetto di progettazione del sistema telaio/serbatoio del Gilera Runner accertato a mezzo della CTU sopra richiamata, accolse la domanda del Gastaldi e condannò la Piaggio al risarcimento dei danni subiti dal conducente;

b) Sinistro Stella (2009): a bordo di un Gilera Runner lo Stella urtava a moderata velocità un autoveicolo (all'altezza della ruota posteriore sinistra) e, mentre si trovava ancora a bordo della moto, veniva investito dal carburante proiettato e anche vaporizzato all'esterno, che (a contatto con facili fonti di innesci: motore caldo, candela, parti elettriche, etc.) si incendiava repentinamente estendendosi alle parti del corpo del conducente (e, in misura inferiore, del passeggero retrostante), con una dinamica sostanzialmente analoga a quella del caso Gastaldi (cfr. i resoconti del sinistro Stella. Il CTP del Sig. Stella Prof. Ing. D'Errico svolse una perizia tecnica preliminare volta ad accettare le cause del sinistro giungendo a conclusioni identiche a quelle del CTU del caso Gastaldi: *“In estrema sintesi, si ritiene opportuno segnalare che: (a) in seguito ad un impatto frontale ad una moderata velocità di marcia, il modello di motoveicolo tipo Gilera Runner manifesta rilevanti carenze per quanto concerne la sicurezza passiva. Le criticità derivano dalla scelta mal ponderata di alloggiare un serbatoio (per di più realizzato in materiale fragile e poco resistente) all'interno della culla ventrale, che certamente tenderà a deformarsi durante un impatto subito dall'avantreno; (b) il posizionamento del serbatoio di un motoveicolo costituisce una parte essenziale della fase di progettazione dello stesso, sia sotto il profilo della*

sicurezza attiva sia sotto il profilo della sicurezza passiva del motoveicolo. La scelta di collocare il serbatoio del Gilera Runner in quella particolare posizione è difettosa e frutto di assenza di diligenza e di perizia nella fase di progettazione dello stesso e nel suo successivo assemblaggio. Il rischio di schiacciamento (e successiva lacerazione) del serbatoio ad opera della struttura telaio come conseguenza di un impatto frontale è un fatto intuitivo, anche per colui il quale abbia scarse nozioni di scienze ingegneristiche e tecnica di progettazione, ma manifesti buon senso ed osservazione critica. (c) Il modello Gilera Runner che adotta la soluzione del serbatoio in culla ventrale è da ritenersi pertanto difettoso nella progettazione della parte avantreno per la tipologia della geometria del telaio adottata, per il collocamento ed il fissaggio del serbatoio. (d) Riteniamo opportuno sollecitare affinché si provveda rapidamente ad una estesa campagna di richiamo di tutti i modelli Runner che adottino tali soluzioni costruttive [...]”.

Esponeva ancora l'associazione ricorrente che:

- alla luce delle risultanze dei due suddetti sinistri, Altroconsumo faceva realizzare presso un laboratorio accreditato per questo tipo di prove tecniche (CSI di Bollate) due crash test su due esemplari di Gilera Runner.

Nel primo, realizzato in data 02.12.2010, venne provocato un impatto frontale contro barriera rigida a tutta altezza alla velocità di circa 45 Km/h. Il serbatoio fu riempito con un liquido non infiammabile (Stoddard) avente la stessa viscosità e peso specifico della benzina. All'esito della prova è stato rilevato che “*a seguito dell'urto, si sono verificate perdite di combustibile con versamento continuo. Le perdite sono state localizzate in due punti. Il primo corrispondente ad una perforazione della zona anteriore del serbatoio, presumibilmente dovuta allo spostamento della punta di una vite. Il secondo corrispondente alla lacerazione di un tubo in gomma, strozzato contro il telaio dall'arretramento della ruota anteriore*”. Inoltre, è stata rilevata la deformazione del tubo montante alto del telaio del motociclo sotto prova.

Nel secondo test, realizzato in data 28.03.2011, per replicare ancor più fedelmente le circostanze fattuali dei sinistri Gastaldi e Stella, l'impatto fu provocato, ad una velocità di circa 55 Km/h, contro una barriera rigida con altezza di 50 cm (anziché a tutta altezza). L'esito di questo secondo test fu che “*a seguito dell'urto si sono verificate perdite di combustibile con versamento continuo. Dopo la prova, durante un primo esame visivo, la perdita di carburante è stata localizzata in corrispondenza di un*

inserto nel serbatoio [...]. E' inoltre stata rilevata una piega nel tubo superiore del telaio, in prossimità del cannotto di sterzo [...]”.

- Entrambi i *crash test* hanno quindi confermato che, come già riscontrato dai consulenti tecnici nei casi Gastaldi e Stella, il Gilera Runner era affetto da un difetto di progettazione e costruzione nella soluzione telaio/serbatoio, che provocava la rottura del serbatoio ed il suo svuotamento a seguito di urto frontale anche a moderata velocità. Il risultato di entrambe le prove fu infatti il “versamento continuo del carburante contenuto nel serbatoio” del Gilera Runner. In particolare nel secondo *crash test*, realizzato in condizioni del tutto simili a quelle dei sinistri occorsi nella realtà (urto contro ostacolo rigido e basso), il versamento continuo del carburante fu causato proprio dalla deformazione dei tubolari costituenti la “culla ventrale”, deformazione peraltro riscontrata anche nel primo *crash-test* con conseguente compressione e cedimento del serbatoio in plastica, che nel secondo test avvenne in corrispondenza del tappo del galleggiante;

- Benchè Piaggio abbia ormai cessato la produzione del motociclo Gilera Runner, nonché abbandonato la soluzione progettuale telaio/serbatoio di tale modello non più adottata in quelli successivi, risultava che erano stati commercializzati circa 300.000 esemplari dei quali una significativa percentuale – stimabile in almeno il 30% - tuttora in circolazione.

Tanto premesso, e a tutela del diritto primario ed assoluto alla salute (art. 32 Cost.) e dei diritti riconosciuti ai consumatori e in forza degli obblighi esistenti a carico del produttore in materia di sicurezza dei prodotti previsti dal Codice del Consumo (in specie dagli artt. 2, 102 e seguenti, 137 e seguenti) e attesa l'urgenza (*ex art.140, comma 8*), Altroconsumo chiedeva pertanto al Tribunale adito l'accoglimento delle seguenti conclusioni:

“adottare, in via provvisoria ed urgente, ogni provvedimento ritenuto necessario e di legge al fine di tutelare il diritto alla salute dei proprietari, possessori e utilizzatori dei motoveicoli modello GILERA RUNNER PRIMA SERIE ed in particolare:

1. Inibire, in via urgente, la prosecuzione dei comportamenti omissivi di Piaggio & C. S.p.A. consistenti

➤ *nella mancata adozione i) di provvedimenti diretti alla diffusione capillare di adeguata informazione ai proprietari, possessori e utilizzatori dei motoveicoli modello GILERA RUNNER PRIMA SERIE, circa l'esistenza del difetto e della*

conseguente sua pericolosità; ii) di ogni provvedimento idoneo al richiamo del prodotto Gilera Runner prima serie;

2. *Conseguentemente, ordinare a Piaggio & C. S.p.A.:*

- *l'invio di una comunicazione tramite lettera raccomandata A/R alle persone che risultino essere proprietarie (occorrendo previa richiesta al PRA del relativo elenco) dei motoveicoli modello GILERA RUNNER PRIMA SERIE, contenente l'espressa ed inequivoca precisazione*
- *della possibile esistenza del difetto del motoveicolo e, comunque, della sua potenziale pericolosità per la salute degli utilizzatori, derivante dalla soluzione costruttiva e progettuale adottata da Piaggio del sistema telaio/serbatoio del Gilera Runner prima serie, unitamente alle modalità previste per l'alloggiamento del serbatoio (installato all'interno della "culla ventrale") ed alle sue caratteristiche costruttive (materiale HDPE), che rende possibile il manifestarsi dell'incendio del motoveicolo in caso di urto frontale anche a basse velocità;*
- *del richiamo del motoveicolo dal mercato ed invito a consegnarlo presso le officine autorizzate o altro luogo da indicare a cura del produttore;*
- *adottare ogni altro provvedimento ritenuto opportuno e/o dovuto in relazione ai fatti di causa, anche diretto alla eliminazione degli effetti dannosi delle violazioni accertate;*
- *disporre la pubblicazione del provvedimento, a spese di Piaggio & C. S.p.A., su uno o più quotidiani a diffusione nazionale e una o più riviste specializzate nel settore dei motocicli, per almeno due volte in un formato non inferiore ad una pagina e caratteri doppi del normale, nonché il suo invio a tutte le Concessionarie e punti vendita con obbligo di affissione nei relativi locali".*

Si costituiva in giudizio Piaggio & C. S.p.A., chiedendo di respingere il ricorso di Altroconsumo perchè infondato, e in ogni caso privo del requisito del *periculum in mora*.

Con l'ordinanza oggetto dell'odierno reclamo (depositata in data 16 settembre 2011 e comunicata in data 22 settembre 2011), il Giudice respinse il ricorso, ritenendo insussistente il "fumus boni iuris" ("L'esame dei casi Stella e Gastaldi, pur nelle loro dolorose conseguenze, non consente di ritenere fondato il timore che tutti i Gilera Runner della prima serie espongano al rischio di incendio nell'ipotesi di urto frontale [...] Gli elementi forniti non consentono di affermare che tutti i Gilera Runner

subiscano per effetto di un urto frontale uno schiacciamento del telaio tale da ridurre il volume occupato dal serbatoio entro margini tali da superare l'indice di rottura del materiale. Nessuna delle prove di laboratorio, infatti, ha portato ad accettare tale ipotesi. [...] La semplice perdita di carburante ed il conseguente incendio del mezzo, infatti, stante il ridotto numero dei casi accertati, non evidenzia una ricorrenza del fenomeno abnorme rispetto alla statistica, specie considerando che sono stati prodotti oltre 100.000 mezzi della serie Gilera Runner. In assenza di tale prova il ricorso non può trovare accoglimento.”

Avverso tale provvedimento, con ricorso in data 5.10.2011, proponeva reclamo l'Associazione Altroconsumo, formulando i seguenti motivi di gravame:

1) Errata individuazione dei presupposti giuridici (normativa di riferimento): rilevava il reclamante che il Giudice di prime cure aveva richiamato il quadro normativo vigente in materia di azione inibitoria a tutela dei diritti dei consumatori (art.139 e 140 Cod. del Consumo) e di sicurezza dei prodotti (artt.102 e seguenti del Codice) affermando, correttamente, l'ammissibilità dell'azione e la legittimazione di Altroconsumo in caso di mancata conformazione da parte del produttore all'obbligo di *“adottare misure proporzionate in funzione delle caratteristiche del prodotto fornito per consentire al consumatore di essere informato sui rischi connessi al suo uso e di intraprendere iniziative opportune per evitare tali rischi, compreso il ritiro del prodotto dal mercato, il richiamo e l'informazione appropriata ad efficace dei consumatori”*,

Rilevava ancora la reclamante che il giudice, richiamata la definizione di *“prodotto pericoloso”* (ex art.103, lettere a e b del Codice), evidenziava che a tal fine non era richiesta *“l'assenza di rischi, ma la limitazione degli stessi entro margini di accettabilità”* e che la pericolosità del prodotto *“non deve essere valutata in assoluto, ma in considerazione dell'utilizzo normale che se ne possa fare o comunque dell'utilizzo ragionevolmente prevedibile”*, conseguendone che nella presente fase cautelare grava sul ricorrente l'onere di dimostrare, *“quanto meno a livello di fumus, che il ciclomotore in esame, nell'utilizzo ragionevolmente prevedibile, presenti delle caratteristiche tali da esporre chi vi circola a bordo ad un rischio che non possa ritenersi accettabile, per non essere state adottate tutte le soluzioni tecniche che, sulla base dello stato dell'arte, consentano di ridurre entro limiti il più possibile minimi il pericolo per l'incolumità di conducente e passeggero”*.

Si doleva la reclamante però che a questo punto il Giudice avesse ritenuto che *“il concetto di adeguatezza delle misure adottate deve quindi necessariamente essere*

valutato alla luce delle conoscenze scientifiche disponibili al momento della progettazione del prodotto, non potendosi richiedere al produttore un livello di perizia superiore a quella ottenibile da qualunque altro soggetto ”.

Sarebbe quindi errato a parere della reclamante il ragionamento posto dal Giudice a base della decisione e secondo il quale la sicurezza del prodotto andrebbe sondata in forza dello stato delle conoscenze esistente all'epoca della sua progettazione e realizzazione (*“In sostanza, ciò che si deve valutare è se la progettazione e realizzazione del prodotto sia avvenuta, per gli aspetti che abbiano incidenza sulla pericolosità del prodotto, secondo le regole di avvedutezza e diligenza che devono guidare l’”homo eiusdem condicionis ac profissionis” da valutare necessariamente ex ante, essendo evidente che un esame ex post dei sinistri consente nella maggioranza dei casi di individuare strumenti che avrebbero potuto evitarli”*).

Sarebbe errata in particolare la conclusione cui perveniva il Giudice di prime cure allorché affermava che: *“Ai fini dell'esercizio dell'inibitoria ex art.140 [...] è necessario dimostrare che il prodotto presenti, nel suo uso normale, un rischio generale per l'incolumità dei consumatori, che non fosse eliminabile utilizzando gli accorgimenti che sarebbe stato legittimo richiedere secondo gli standard di conoscenza scientifica all'epoca di produzione”*.

Rilevava la reclamante che nella definizione di prodotto pericoloso prevista dall'art. 103 del Codice non vi era alcun riferimento allo “stato dell’arte” e/o “alle conoscenze tecnico-scientifiche” al momento della produzione o immissione del prodotto sul mercato, ma, al contrario, era espressamente previsto che il ritiro/richiamo di un prodotto dal mercato debba essere disposto anche qualora esso *“si rivela, nonostante la conformità [alle normative comunitarie o nazionali in materia di sicurezza, di cui all'art. 105, comma 1, 2 e 3, vale a dire all' stato dell'arte], pericoloso per la salute e la sicurezza del consumatore”* (art.105, comma 4 del Codice); evidenziava che ciò era confermato anche dall'art.107 del Codice, che prevedeva che i controlli sulla sicurezza dei prodotti dovevano essere effettuati *“anche dopo che un prodotto è stato immesso sul mercato come prodotto sicuro”* (comma 2, lett.a).

Assumeva quindi come del tutto evidente, anche dal punto di vista logico, che, ove si riscontri la presenza sul mercato di un prodotto pericoloso, come definito ai sensi dell'art. 103 del Codice, di esso dovesse essere disposto il ritiro dal mercato a tutela dei consumatori e della loro salute (dei quali lo stesso art. 103 impone un livello di tutela “elevato”), essendo del tutto irrilevanti a tal fine le circostanze soggettive od oggettive

(quali lo stato dell'arte e/o le conoscenze tecnico/scientifiche) presenti al momento della produzione ed immissione in commercio (evidenziando le conseguenze paradossali ed inaccettabili che si verificherebbero seguendo il ragionamento dell'ordinanza alla luce del quale, ad esempio, un farmaco di cui fosse accertata la pericolosità, cosa che talvolta avviene dopo anni dalla immissione in commercio, non potrebbe essere ritenuto "pericoloso" e quindi ritirato dal mercato ove risultasse *ab origine* progettato e fabbricato secondo le conoscenze scientifiche all'epoca disponibili).

Riteneva poi la reclamante errato il provvedimento impugnato laddove aveva affermato anche che *"occorre verificare ... che il Gilera Runner presenti caratteristiche costruttive tali da generare un rischio per coloro che lo utilizzano superiore rispetto a quello che sarebbe legittimo attendersi da mezzi delle medesime caratteristiche"*: ad avviso della reclamante il giudice avrebbe confuso i presupposti per l'accertamento della difettosità del prodotto previsti in materia di responsabilità (risarcitoria) del produttore per danno da prodotto (ove è previsto appunto che *"un prodotto è difettoso se non offre la sicurezza offerta normalmente dagli altri esemplari della medesima serie* " ex art.117, comma 3 del Codice), con quelli necessari per l'accertamento della pericolosità del prodotto dalla normativa in materia di sicurezza dei prodotti (che non prevede a tal fine alcuna ipotesi di "comparazione" tra la sicurezza offerta dal prodotto in questione e quella degli altri aventi le medesime caratteristiche). Rilevava Altroconsumo al riguardo che per la normativa applicabile nella fattispecie (art. 102 e segg. del Codice) era necessario e sufficiente che il prodotto presentasse rischi, anche minimi, benché non accettabili, in condizioni di uso normali o ragionevolmente prevedibili (indipendentemente da qualsivoglia confronto con la sicurezza offerta da altri prodotti simili).

Anche in questo caso, peraltro, osservava la reclamante che le prove offerte consentivano di ritenere comunque accertata una specifica (e certamente non comune né tantomeno accettabile) pericolosità del prodotto per effetto del difetto seriale presente nel Gilera Runner, che si manifestava in condizioni di utilizzo normali o comunque prevedibili.

2) Errata individuazione dei presupposti di fatto e del contenuto della prova richiesta alla ricorrente. Con il secondo motivo di gravame, richiamava la ricorrente alcuni passaggi dell'ordinanza impugnata per evidenziarne l'erroneità: affermava infatti il g.d. che *"l'esame dei casi Stella e Gastaldi, pur nelle loro dolorose conseguenze, non consente di ritenere fondato il timore che tutti i Gilera Runner della prima serie*

espongano al rischio di incendio nell'ipotesi di urto frontale [...]. Gli elementi forniti non consentono di affermare che tutti i Gilera Runner subiscano per effetto di un urto frontale uno schiacciamento del telaio tale da ridurre il volume occupato dal serbatoio entro margini tali da superare l'indice di rottura del materiale... ”. Ciò in quanto, secondo il giudice, “nel caso in esame, per affermare che tutti i Gilera Runner della prima serie sono affetti da un medesimo difetto non è sufficiente affermare che in uno o due casi si è verificato l'inconveniente, ma occorre dimostrare che lo stesso si presenterebbe in ogni caso nelle medesime condizioni”. E ancora: “Ai fini dell'odierno giudizio, differentemente da quello espresso nel caso Gastaldi, ciò che rileva non è verificare se il singolo ciclomotore si sia incendiato per effetto dello scoppio del serbatoio, ma che ogni ciclomotore della stessa serie nelle medesime condizioni subirebbe la stessa sorte”. In mancanza di tale riscontro, “l'esplosione del serbatoio [...] ben potrebbe essere imputabile al difetto di costruzione del singolo esemplare, ovvero ad un problema di manutenzione, che potrebbe aver indebolito il telaio o il serbatoio, che da soli non consentono di estendere il giudizio di pericolosità all'intera serie prodotta”.

Al riguardo, Altroconsumo eccepiva che le citate argomentazioni contrastavano con il dato normativo: in particolare, sarebbe errata l'affermazione che la pericolosità di un prodotto possa essere accertata solo qualora un determinato evento indesiderato e anomalo si manifesti – o si possa manifestare - in “tutti” i prodotti della stessa serie e, tantomeno, che conseguentemente la prova richiesta alla ricorrente debba essere così estesa (e quindi sostanzialmente impossibile, se non testando tutti i prodotti in circolazione o, per assurdo, attendere che tutti gli incidenti presentino la stessa dinamica e le stesse infauste conseguenze).

Nel richiedere come necessario tale presupposto l'ordinanza, ad avviso della reclamante, contrasterebbe palesemente non solo con la *ratio* (che è quella di tutelare i consumatori e la loro salute a fronte della presenza sul mercato di prodotti pericolosi secondo un livello di protezione elevato) ma anche con la lettera dell'art. 103 del Codice circa la definizione di prodotto sicuro (cioè non pericoloso) che è quello che in condizioni di uso normali o ragionevolmente prevedibili, “*non presenti alcun rischio oppure presenti unicamente rischi minimi*” e “*accettabili* (lett.a), in mancanza dei quali requisiti il prodotto deve essere ritenuto pericoloso (lett.b).

Assumeva quindi la reclamante che la normativa in materia di sicurezza dei prodotti, quale tipica disciplina di carattere generale e preventivo, richiedeva soltanto che fosse

accerta l'esistenza di un rischio generalizzato di evento dannoso in determinate condizioni di utilizzo e quindi un rischio oggettivamente esistente in tutti i prodotti di una determinata serie che, come nella specie, possa comportare un evento dannoso (collasso del serbatoio con conseguente proiezione del carburante all'esterno, con conseguenze oltretutto di rilevante entità, quali devono ritenersi le ustioni estese e potenzialmente anche letali) seppure in un numero limitato di casi – poteva ben integrare, in presenza delle predette altre condizioni, il presupposto per l'accertamento di pericolosità del prodotto, senza che fosse necessaria la prova che tale rischio si traduca in un danno in tutti i casi (che in tal caso non sarebbe più un rischio ma una certezza), essendo invece sufficiente la dimostrazione che, per effetto del rischio, l'evento dannoso è possibile e che il predetto rischio, quand'anche ritenuto “minimo”, non sia accettabile.

In definitiva, a parere della reclamante, la prova della “quantità” dei possibili eventi dannosi in conseguenza di un difetto accertato sarebbe elemento irrilevante ai fini dell'accertamento di pericolosità del prodotto, essendo sufficiente la prova della sua possibile ripetitività in altri casi analoghi.

A parere della reclamante quindi, nell'ordinanza reclamata, il giudice, travisando la normativa applicabile, confonderebbe la prova del rischio generalizzato di un evento dannoso con la prova dell'evento dannoso generalizzato (che non atterrebbe alla qualificazione di pericolosità del prodotto, essendo sufficiente che l'evento dannoso sia possibile e ripetibile, indipendentemente dalla sua diffusività, tantomeno alla intera popolazione dei prodotti interessati e dei relativi possibili utilizzi).

Quanto poi all'affermazione fatta dal Giudice che, in mancanza del predetto riscontro probatorio sul fatto che “*ogni ciclomotore della stessa serie nelle medesime condizioni subirebbe la stessa sorte*”, cioè l'esplosione, l'evento dannoso potrebbe essere imputabile ad un difetto del singolo esemplare o addirittura a un “*problema di manutenzione*”, rilevava la reclamante trattarsi di deduzione del tutto ipotetica, contrastando con le risultanze probatorie (i sinistri Gastaldi e Stella e le relative relazioni tecniche avevano evidenziato un difetto di progettazione e quindi seriale, confermato dalle prove di laboratorio) e introducendo ipotetici fattori causali (difetto di costruzione del singolo esemplare) mai dedotti neppure da Piaggio né altrimenti ricavabili dalle risultanze di causa e persino illogici.

Rilevava ancora l'associazione reclamante che la considerazione, svolta dal primo giudice, circa la notoria possibilità a livello statistico dell'evento *di incendio di un*

cicломотore a seguito di un sinistro, doveva ritenersi del tutto inappropriata e fuori luogo, posto che il ricorso a valutazioni di ordine statistico sarebbe possibile solo ove mancasse la prova tecnico-scientifica della causalità dell'evento, onde la sua anomalia verrebbe ricavata attraverso l'esame della ricorrenza delle conseguenze "anomale" che caratterizzano una certa popolazione di beni o soggetti sotto esame in relazione alla frequenza dell'anomalia in una popolazioni di beni o soggetti di confronto (al riguardo richiamava l'esempio dei farmaci di cui è possibile stabilire la pericolosità – pur in mancanza di una prova scientifica sulle cause della sua pericolosità - attraverso l'esame statistico di due popolazioni di soggetti poste a confronto).

Nel caso di specie però, ad avviso della reclamante, tale metodologia di analisi risulterebbe del tutto inappropriata, e superflua, dal momento che esisterebbe una spiegazione e dimostrazione scientificamente valida e attendibile del difetto e delle sue possibili conseguenze.

Altrettanto, e forse ancor più, inappropriata risulterebbe quindi l'ordinanza laddove - sulla base degli errati presupposti sopra detti - giunge a considerare rilevante ai fini di escludere la pericolosità del Gilera Runner, il fatto che "*rimane pertanto esclusivamente l'incendio di due ciclomotori nell'arco di dieci anni*".

3) Con il terzo motivo di gravame, lamentava la reclamante l'errata valutazione degli elementi di prova sulla pericolosità del Gilera Runner offerti dalla ricorrente (sinistri Gastaldi e Stella, crash test di Altroconsumo) e acquisiti agli atti di causa (prova Dekra). Al riguardo, esponeva la ricorrente:

- a) Sul **sinistro Gastaldi**, dopo una dettagliata disamina delle risultanze tecniche e della CTU espletata, il giudice riconosceva che "*le conclusioni raggiunte dal CTU non possono pertanto ritenersi irragionevoli*", aggiungendo però che nel caso Gastaldi "*un incendio a seguito dell'esplosione del serbatoio*" sarebbe "*verosimile... seppure con un certo margine di incertezza*" (derivante da cosa non è precisato), ponendo così in dubbio, contro ogni evidenza del fatto, della sua dinamica e delle sue conseguenze (risultanti sia dalla CTU che dalla sentenza di primo grado), che il Gastaldi si trovasse a bordo del motociclo al momento dell'incendio (quando le ustioni subite sarebbero prova inequivocabile della circostanza).
- b) Sul **sinistro Stella**, il giudice affermava che "*non vi sono elementi per valutare in che misura la deformazione del telaio abbia determinato una compressione*

del serbatoio”, ponendosi così in contrasto con l’approfondita relazione tecnica del CTP Prof. D’Errico;

c) Sul **crash test** realizzato sul Gilera Runner presso la **Dekra** (Germania) su incarico del Ministero dei trasporti italiano (e invocato da Piaggio a sostegno della non pericolosità del Gilera Runner), il primo Giudice, pur dando atto che si era verificata all’esito della prova una rottura del serbatoio (foro passante e perdita di liquido), aveva ritenuto che “*a parte la suddetta rottura, il serbatoio è risultato integro ed è stato possibile sfilarlo dalla sua sede senza resistenza della struttura del telaio*”. L’assenza di pericolo di incendio veniva ricavata in questo caso dal giudice dal fatto che “il manichino non è stato investito dal liquido colorato utilizzato per riempire il serbatoio”, il quale manichino peraltro – ammetteva l’ordinanza subito dopo - durante il test “risulta essere stato disarcionato dal ciclomotore” (onde, rilevava la reclamante, non si vedeva come poteva essere investito dal liquido). Il giudice dava atto che anche in questo caso il “telaio del ciclomotore utilizzato per il test evidenzia una flessione ...” seppure “*sensibilmente inferiore a quella riscontrabile nel caso Gastaldi*” ma non annetteva alcun rilievo a tale circostanza né alle critiche mosse alla metodologia del test Dekra dal Prof D’Errico attinenti all’inappropriato utilizzo di un manichino che, disarcionandosi all’urto, non ha riprodotto neppure in parte le condizioni di impatto reali né le conseguenze della permanenza a bordo del conducente, sia sulla forza d’urto che sulla deformazione del telaio, oltre che ovviamente sulle conseguenze fisiche - critiche delle quali pure il giudice dà atto, ma senza trarne alcun elemento di valutazione.

d) Quanto al **primo crash test svolto a cura di Altroconsumo**, il giudice si sarebbe limitato a rilevare che, pur essendosi verificate “perdite di carburante da due punti del serbatoio” (a causa di una perforazione e di una lacerazione di un tubo in gomma), neppure in questo caso si era verificata “*l’esplosione del serbatoio, né viene evidenziata una deformazione significativa del telaio*” (pag.16). Inoltre, “la semplice rottura del serbatoio non appare di per sé un fatto significativo, posto che nessun ciclomotore può garantire una protezione assoluta del serbatoio in caso di urto così grave”. Al riguardo, rilevava Altroconsumo che, se con il termine “esplosione” (mai utilizzato in sede di CTU e di CTP, ove si parla invece di collasso meccanico del serbatoio a seguito delle concorrenti azioni di: a) schiacciamento indotto dalla deformazione del telaio a

seguito dell'urto frontale b) innalzamento della pressione del liquido incomprimibile all'interno del serbatoio; ovverossia le tipiche condizioni di "scoppio" di un serbatoio) il giudice intendeva riferirsi ad un fenomeno di disintegrazione del serbatoio causato dalla combustione improvvisa del carburante (incendio), tale evento non poteva verificarsi oggettivamente per il semplice motivo che nel corso dei crash test – come si è visto – viene utilizzato un liquido simile al carburante ma non infiammabile. Soprattutto, anche nei casi reali occorsi, il fenomeno che si sviluppato non è mai stato configurato, né tantomeno potrebbe mai esserlo, come un fenomeno di "esplosione" (rilevava in proposito che l'esplosione, per definizione, si manifesta sempre e soltanto con la seguente fenomenologia: a) presenza di una sostanza combustibile; b) innesco della miscela combustibile; c) innalzamento della temperatura e aumento repentino ed improvviso della pressione che genera un onda d'urto (tipico fenomeno osservabile in qualsiasi esplosione) che investe violentemente l'ambiente circostante e istantaneamente diffonde ulteriore miscela incendiata tutto interno). Se il Gastaldi e Stella fossero realmente stati coinvolti nell'esplosione del motorino, le conseguenze sarebbero state sicuramente mortali. Invece sia il Gataldi che lo Stella subirono gli effetti di uno "scoppio" del serbatoio, secondo queste altre chiare e distinte modalità: a) il serbatoio ha ceduto per effetto di una sovrapressione interna del liquido generata dalla riduzione del volume ospitante il serbatoio (fase di scoppio del serbatoio); b) la miscela – pre-compressa all'interno del serbatoio deformato – è stata quindi proiettata nell'ambiente, investendo i conducenti Stella e Gastaldi, inzuppando anche i loro vestiti; c) la miscela altamente infiammabile aria/benzina proiettata è stata innescata d) la miscela combustibile innescata prende fuoco, overrossia si incendia propagando le fiamme dell'incendio all'ambiente inzuppato di miscela combustibile, compresi gli abiti e la pelle dei due conducenti.

Inoltre, il giudice non avrebbe considerato che lo scopo del test era propriamente quello di verificare il comportamento del telaio in caso di urto frontale e le sue conseguenze sul serbatoio, al fine di verificare il possibile effetto (rischio) di schiacciamento e rottura dello stesso.

e) Quanto al **secondo crash test di Altroconsumo**, il giudice dava atto che "si sono verificate perdite di combustibile con versamento continuo" (pag.17), ma aggiungeva che "neanche in questo caso, però, si è verificata un'esplosione del

serbatoio del tipo ipotizzato dal CTU del caso Gastaldi”. Ciò in quanto “viene evidenziata una piega del tubo superiore del telaio, in prossimità del canotto di sterzo [cioè in posizione analoga a quanto riscontrato nel caso Gastaldi e Stella e negli altri test] che però, già da un semplice esame visivo, appare notevolmente più contenuta di quella riscontrabile nei casi Gastaldi e Stella e certamente non è stata di entità tale da determinare la compressione del serbatoio fino alla sua esplosione”. Al riguardo, la reclamante, ribadite le suddette osservazioni critiche, aggiungeva che la valutazione circa il fatto che la deformazione del telaio non sarebbe sufficiente a determinare il collasso meccanico del serbatoio risulterebbe palesemente errata, in quanto la pur limitata (rispetto al caso Gastaldi e Stella) deformazione del telaio in prossimità del canotto di sterzo era stata sufficiente a provocare la compressione e cedimento del serbatoio e conseguente fuoriuscita del carburante in prossimità del tappo del galleggiante (vale a dire una dinamica del tutto simile a quella verificatasi nei sinistri realmente accaduti).

In realtà, rilevava, la compressione del serbatoio aveva preceduto e causato il cedimento del medesimo; tale cedimento nel secondo crash test era stato chiaramente identificato e localizzato in corrispondenza della soluzione di continuità esistente sulla superficie del serbatoio necessaria per l’alloggiamento del (tappo) galleggiante. Questa particolare zona di cedimento, specificamente per quanto riguarda la sua localizzazione (parte superiore del serbatoio situata a circa metà lunghezza del tubo montante alto a partire dal canotto di sterzo), aveva permesso di spiegare la natura delle ustioni riportate nei casi Gastaldi e Stella: il trafileamento del carburante era avvenuto per cedimento del tappo galleggiante, determinando una violenta proiezione del liquido compresso a partire da questa posizione e verso l’alto. Immaginando quindi un ipotetico conducente a bordo del Gilera Runner impiegato nel secondo crash test, il liquido fuoriuscito dal tappo-galleggiante sarebbe stato inevitabilmente proiettato verso la parte inferiore del bacino (dalla cintola in giù), la parte sottostante degli arti superiori e, dipendentemente dalle specifiche condizioni di pressione generate all’interno del serbatoio, avrebbe potuto risalire sino al petto.

Al reclamo resisteva Piaggio & C. S.p.A. contestandone la fondatezza e chiedendone il rigetto.

In particolare, rilevava che, seguendo il ragionamento svolto da Altroconsumo, qualunque domanda inibitoria basata su un supposto pericolo per la salute dovrebbe essere accolta, perché così si eviterebbe ogni rischio per la collettività.

Rilevava ancora che Piaggio, che ha investito da sempre nella salute e sicurezza dei propri clienti e la cui attenzione al tema della responsabilità sociale dell'impresa era dimostrata dal modello di Corporate Social Responsibility che la società persegue (un modello confluito, nel 2004, nella definizione di un Codice Etico di Gruppo e nella previsione, nel 2008, di un comitato, il Business Ethics Committee, appositamente istituito per coordinare l'intero processo: v. doc. 3 del fascicolo di prime cure), meritava, almeno, che si parta dalla considerazione che la Società è stata la prima, una volta verificatisi i due incidenti dei quali si discute, a chiedere ai propri tecnici e ad esperti esterni, di valutare nuovamente la sicurezza del prodotto, e solo all'esito di tale valutazione si era determinata a non avviare la campagna di richiamo oggi richiesta. Evidenziava anche che neppure il Ministero dei Trasporti, sollecitato dal Giudice nella causa Gastaldi, aveva ritenuto di imporre alcuna campagna di richiamo, una volta giudicato, sulla base dei risultati della prova di impatto condotta in modo autonomo, che non vi fosse necessità alcuna di procedere al ritiro del Gilera Runner.

Quanto alla sicurezza del Gilera Runner, rilevava la resistente che il serbatoio, in realtà, era solo in minima parte interno al telaio; per la gran parte, il serbatoio era in realtà situato all'esterno; rilevava ancora come il serbatoio non era convesso, ma presentava numerose concavità così da essere in grado di espandersi in certe zone, in modo da compensare eventuali schiacciamenti.

Riepilogava poi le risultanze dei vari test effettuati sul motociclo in questione (presso i laboratori DEKRA e EVU (European Association for Accident Research and Analysis)), risultanze che consentivano di escludere la pericolosità del motoveicolo.

Rilevava che gli eventi dannosi del genere di quelli descritti da Altroconsumo, occorsi **nell'arco dei quattordici anni** da quando il Gilera Runner era in circolazione sul mercato, **erano stati due in tutto** (su un numero di 300.000 scooter immessi in circolazione dal 1997 fino al momento della cessazione della produzione, avvenuta nel 2005), circostanza che dimostrerebbe ad avviso della resistente che non vi è affatto quel *“rischio generalizzato di evento dannoso in determinate condizioni di utilizzo”*, che possa collegarsi ad un preso difetto di progettazione e che perciò imponga la campagna di richiamo richiesta dall'Associazione. Rilevava che il numero di due incidenti era un numero infinitesimale, soprattutto se misurato sui diecimila casi di

incendi di scooter delle marche più varie che erano occorsi nell'arco di dieci anni, dal 1999 al 2009, che hanno separato il caso Gastaldi dal caso Stella. Richiamava in proposito il più recente e completo studio statistico sugli incidenti riguardanti veicoli a due ruote motorizzati, il MAIDS 2.0, redatto a cura della *Association of European Motorcycle Manufacturers* (ACEM), con il supporto della Commissione Europea.

Il Tribunale, con ordinanza 6.3.2012, rilevato che i consulenti delle parti erano pervenuti a conclusioni diametralmente opposte in ordine alla pericolosità del motoveicolo in questione e ritenuto necessario, a fronte di tale emergenze documentali, disporre specifica consulenza tecnica d'ufficio, nominava all'uopo C.T.U. il Prof. Giuseppe Cantore, Preside della Facoltà di Ingegneria "Enzo Ferrari" di Modena, al quale affidava il seguente quesito:

“Letti gli atti di causa, tenuto conto della dinamica dei due sinistri stradali indicati dalla reclamante (casi Stella e Gastaldi), esaminate e specificamente descritte le risultanze dei crash test e degli altri studi cui è stato sottoposto il motociclo GILERA RUNNER e compiuto ogni più opportuno accertamento, accerti il C.T.U. se, a causa di difetto di progettazione o costruzione del motoveicolo GILERA RUNNER ed in particolare del sistema telaio serbatoio, lo stesso motoveicolo presenti, rispetto alla generalità dei motoveicoli dello stesso genere o simili ed in base allo stato attuale delle conoscenze tecniche e scientifiche di settore, un maggior rischio di incendio in caso di urto frontale e una conseguente maggiore pericolosità per l'incolumità dell'utente in caso di urto frontale. In caso di risposta affermativa, quantifichi il C.T.U. in termini percentuali la maggiore pericolosità del motoveicolo intesa come maggiore probabilità di andare incontro all'incendio in caso di urto frontale e di provocare conseguenti lesioni per ustioni al conducente del mezzo.”;

Il CTU incaricato dal Collegio, Prof. Giuseppe Cantore, ha innanzitutto analizzato la dinamica dei due sinistri indicati da Altroconsumo

A) Dinamica incidente Stella

Sulla base del verbale della Polizia Municipale della Città di Imperia, esponeva il CTU che a seguito di repentina inversione ad U dell'auto Rover, il motociclo guidato dal sig. Stella che aveva in sella anche la giovane Crocetta Giorgia, urtava l'autovettura in corrispondenza della fiancata posteriore sinistra. Dalle testimonianze riportate a verbale, rilevava il CTU che, a seguito dell'urto, gli occupanti il motociclo venivano

sbalzati per terra ed entrambi erano avvolti da fiamme in varie parti del corpo, principalmente il sig. Stella e, in misura minore, la sig.na Crocetta.

B) Dinamica incidente Gastaldi

Rilevava il CTU che il sinistro avvenne sulla via Aurelia e, a seguito di una perdita di aderenza, il motoveicolo guidato dal sig. Gastaldi urtava contro il muretto che costeggiava la carreggiata e si incendiava.

Dalle risultanze della relazione della CTU Boniardi, dalle consulenze medico-legali nonché dalla sentenza emessa dal Tribunale di Pisa, sez. dist. di Pontedera, deduceva il CTU che il sig. Gastaldi si trovava ancora in sella al veicolo al momento dell'innesto dell'incendio e che dalla fotografia del telaio del motoveicolo dopo il sinistro, era visibile una deformazione del tubo inferiore del telaio stesso occorsa in seguito all'incidente.

Dall'analisi dei reperti dei telai dei motocicli incidentati, evidenziava il CTU la deformazione del tubo inferiore del telaio. Pur tenendo in considerazione i rilievi del CT Piaggio, deduceva il CTU di condividere in pieno le osservazioni del CT di Altroconsumo soprattutto per quanto concerne l'effetto delle alte temperature delle fiamme.

Procedeva poi il CTU, come da quesito, ad esaminare le risultanze dei crash test eseguiti dalle parti.

A) Risultanze crash test eseguito da PIAGGIO presso DEKRA

Esponeva il CTU: "Agli atti, su carta intestata Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con data 22/6/2010 è riportato il verbale prova di crash del motoveicolo Gilera Runner nel quale sono indicati i dati di fabbrica, la descrizione della prova, le condizioni di prova e i relativi risultati. Al paragrafo 5 di questo verbale, alla voce conclusioni, si riassume che la prova è stata effettuata su un motociclo Piaggio Gilera Runner 125, con a bordo un manichino antropomorfo del peso di 130 kg, riproducendo le condizioni di urto frontale contro un ostacolo fisso e rigido, alla velocità di impatto iniziale di 50,4 km/h.

Gli esiti della prova hanno consentito di constatare che: "... il telaio ha subito lievi deformazioni che hanno interessato sia il montante superiore che quello inferiore ...", "... il serbatoio è rimasto integro, indeformato e libero nel suo alloggiamento all'interno dei due tubolari del telaio. L'unico danno al serbatoio si è riscontrato in corrispondenza del bullone di fissaggio anteriore

serbatoio-telaio. Il foro formatosi ha determinato la fuoriuscita di una modesta quantità di liquido ...”, “ ... il manichino, in tutta la dinamica dell’urto e anche nella sua posizione post-urto, non è stato investito dal liquido colorato utilizzato per riempire il serbatoio ...””.

Precisava il CTU che il serbatoio del motociclo in tale crash test era stato riempito al 50% della sua capacità.

B) Risultanze crash test eseguito da Altroconsumo presso CSI di Bollate

Altroconsumo ha fatto eseguire 2 prove di crash test presso il CSI di Bollate, la prima in data 2/12/2010 alla velocità di 45 km/h all’impatto, la seconda in data 28/3/2011 alla velocità di 55,02 km/h all’impatto.

In entrambi i casi il peso del guidatore era stato simulato mediante zavorre fissate al manubrio e appoggiate alle pedane ed il serbatoio era stato interamente riempito di liquido. Nella prima prova il tipo di barriera era: rigida, fissa, con inclinazione 0° e sovrapposizione 100%; nel secondo caso, la barriera aveva caratteristiche identiche ma con altezza 50 cm.

In entrambi i casi, rilevava il CTU, i risultati mostrarono “perdite di combustibile con versamento continuo”. Nel primo caso tali perdite furono localizzate in corrispondenza di una perforazione nella zona anteriore del serbatoio, presumibilmente dovuta allo spostamento di una vite, e in corrispondenza della lacerazione di un tubo di gomma. Nella seconda prova la perdita di carburante era stata localizzata in corrispondenza di un inserto nel serbatoio in prossimità del tappo del galleggiante, come documentato da fotografie indicate al verbale di prova. Sempre con riferimento alla seconda prova, continuava il CTU, si erano evidenziate anche deformazioni del tubo inferiore del telaio.

Quanto alle relazioni tecniche di parte, osservava il CTU quanto segue:

- Con riferimento a quanto esposto nella prima memoria tecnica di parte Altroconsumo, nella relazione veniva descritta in dettaglio la sequenza degli eventi che potevano aver determinato l’insorgere degli incendi in seguito all’urto nei casi Gastaldi e Stella. La sequenza descritta era ritenuta dal CTU plausibile, a parte i motivi che l’ing. D’Errico e la dott.ssa Bollani individuavano come causa di innescio della flessione del tubo inferiore del telaio: infatti, la flessione del tubo inferiore, secondo il CTU, difficilmente poteva essere causata dalla flessione della forcella la quale presentava “un punto debole” all’attacco con la piastra dello sterzo

inferiore e quindi cedeva prima di essere in grado di trasmettere una coppia sufficiente a plasticizzare il tubo inferiore. Ancora meno probabile era per il CTU l'ipotesi che a provocare la flessione fosse stato il momento generato dal conducente che, irrigidendosi, rimase ancorato al manubrio. La forza necessaria risulta, secondo il CTU, decisamente superiore a quella trasmissibile dalla presa umana. Una possibile causa di innesto del fenomeno poteva invece essere ricercata nella presenza dell'elemento di rinforzo che collegava la parte estremale del canotto sterzo con il tubo inferiore. Nel caso in cui un urto frontale coinvolgesse direttamente questa parte, la forza generata dall'urto si scaricherebbe direttamente sul tubo inferiore provocandone la deformazione, la cui entità, ovviamente, sarebbe dipesa dal tipo di urto e dalla sua intensità.

A prescindere, comunque, dalla ricostruzione proposta da Altroconsumo delle forze che si erano trasmesse al tubo inferiore del telaio, in conseguenza dell'urto verificatosi nei due incidenti, evidenziava il CTU che il tubo inferiore si era deformato in conseguenza dell'urto. Tale affermazione era a suo avviso suffragata sia dall'analisi dei reperti delle moto incidentate, sia dai risultati delle prove di crash test eseguite presso il CSI di Bollate.

A questo punto faceva rilevare il CTU che comunque anche le prove di crash test effettuate presso DEKRA avevano evidenziato sia pur "lievi deformazioni del telaio".

La successiva dinamica dell'innesto dell'incendio, così come rappresentata da Altroconsumo doveva ritenersi a parere del CTU come del tutto plausibile: se il serbatoio, infatti, subisce una improvvisa variazione (diminuzione) di volume, a seguito della sua compressione provocata dalla deformazione del telaio, è lecito supporre che si generi una variazione della pressione del liquido all'interno del serbatoio stesso. Se questa pressione assume valori critici, è possibile che avvengano sfiati da eventuali punti deboli dell'involucro (in forza del noto principio fisico per il quale ogni sistema fisico evolve seguendo la "via della minima resistenza"). Quindi, se l'onda di pressione incontra meno resistenza nello "sfiatare" dal tappo del galleggiante piuttosto che dilatare le pareti (peraltro deformabili) del serbatoio stesso, è plausibile che possa essersi verificata una fuoriuscita di vapore/benzina che abbia investito il guidatore, anche se le prove DEKRA, effettuate con manichino antropomorfo, lo escludono. Ciò è, molto probabilmente per il CTU, quello che è avvenuto nel caso dell'incidente Gastaldi, considerate le risultanze delle perizie medico/legali e le ustioni riportate nella parte antero-inferiore del corpo. Più difficile,

a parere del CTU, affermare la stessa cosa nel caso dell'incidente Stella, laddove, dal verbale dell'incidente risulta che entrambi gli occupanti del motoveicolo furono sbalzati dal mezzo al momento dell'urto o subito dopo. Resta il fatto che entrambi subirono ustioni significative.

Evidenziava ancora che i consulenti di parte Altroconsumo avevano sottolineato il fatto che, in seguito alla deformazione del serbatoio, era venuta a mancare la tenuta tra le pareti del serbatoio stesso ed il tappo del galleggiante. Questo fatto risultava anche dai riscontri del secondo crash test commissionato da Altroconsumo presso il CSI di Bollate. Questa circostanza, assieme all'aumento di pressione provocato dallo schiacciamento del serbatoio, secondo il CTU, potrebbe effettivamente portare allo sfialo di vapori e benzina verso il conducente.

Pertanto, pur condividendo alcune delle osservazioni critiche proposte dal CTP di parte Piaggio in merito alle modalità di esecuzione delle prove di crash svolte per conto di Altroconsumo presso il CSI di Bollate e, nonostante si trattasse di prove volutamente mirate a sottoporre il motoveicolo Gilera Runner ad una sollecitazione significativa, rilevava il CTU che tali prove avevano evidenziato ***una certa predisposizione del serbatoio a “perdere” attraverso il tappo del galleggiante.***

Faceva inoltre rilevare il Prof. Cantore che, comunque, le pur gravose prove di crash test condotte presso il CSI di Bollate, pur evidenziando perdite, avevano mostrato che il serbatoio del motociclo manteneva la sua integrità strutturale, come peraltro confermavano le prove eseguite da DEKRA e che risultava, comunque, evidente che il posizionamento del serbatoio nella parte anteriore del motoveicolo ed, in particolare, nella culla compresa tra il tubo superiore ed il tubo inferiore del telaio, poteva comportare, in caso di urto frontale, una serie di sollecitazioni al serbatoio stesso che avrebbero potuto causare la fuoriuscita di benzina o di vapori con conseguente incendio.

E ciò ad avviso del CTU renderebbe il motoveicolo Gilera Runner più pericoloso di altri in caso di urto frontale, anche se occorre far presente che, da quanto riportato nelle relazioni tecniche di parte indicate, non vengono forniti dai CT né sono disponibili in letteratura risultati di crash test così severi come quelli svolti dalle parti (ed in particolare da Altroconsumo) su altri motoveicoli di tipologia analoga al Gilera Runner né sono stati individuati parametri o grandezze quantitative da utilizzare come dati comparativi.

In assenza di dati derivanti da prove di crash su altri motoveicoli dello stesso genere o simili che diano risultati utili ai fini di un confronto, il CTU faceva riferimento ai dati statistici, forniti dai CT di parte nelle loro relazioni tecniche, ed in particolare a quelli forniti dal prof. Guiggiani nella sua seconda memoria di replica. Tali dati, in quanto documentati, erano ritenuti dal CTU attendibili, pur evidenziando che mancavano dati relativi alla percentuale di incidenti con urto frontale, come il quesito del Tribunale richiedeva. Pertanto, concludeva il CTU che gli incendi che si verificarono in occasione dei due incidenti Gastaldi e Stella potevano derivare dalle scelte progettuali adottate da Piaggio nel disegnare il sistema telaio/serbatoio del Gilera Runner che apparivano singolari ed erano peculiari del motoveicolo in esame. Infatti, le analisi approfondite condotte da Altroconsumo portavano a ritenere che, a seguito di urto frontale, il telaio si deformasse così da provocare una compressione del serbatoio e una conseguente possibile fuoriuscita di vapori dalla zona deformata in prossimità del tappo del galleggiante. Ciò porta il CTU a ritenere che il motoveicolo Gilera Runner sia per questo motivo più pericoloso degli altri motoveicoli della stessa categoria perché più facilmente incendiabile a seguito di urto frontale, anche se, precisava, non è assolutamente possibile quantificare la maggior pericolosità in assenza di dati di confronto e sulla base di soli dati statistici.

Dall'indagine compiuta, per il CTU doveva ritenersi indubbio che a seguito di un urto frontale, nel Gilera Runner, il telaio si deformi, in particolare il tubo inferiore: ciò comporta una compressione del serbatoio che ha, a sua volta, evidenziato un punto debole nella zona limitrofa al tappo del galleggiante in corrispondenza della quale, almeno secondo i risultati delle prove effettuate da Altroconsumo, si è evidenziato un trafileamento di vapori. A parere del CTU va, pertanto, riconosciuto ad Altroconsumo il merito di aver individuato una plausibile spiegazione del meccanismo sequenziale che può avere innescato l'incendio, cosa che peraltro Piaggio non ha potuto o voluto fare. Condivide pertanto il CTU la sequenza fattuale individuata da Altroconsumo come quella più probabile che ha portato agli eventi verificatisi negli incidenti Stella e Gastaldi.

Tanto premesso, rilevava il CTU che la soluzione progettuale adottata da Piaggio per il sistema telaio/serbatoio dei motoveicoli Gilera Runner può comportare un maggior grado di pericolosità dei veicoli stessi per incendio derivante da fuoruscite di benzina dal serbatoio in caso di urti frontali, anche se affermava che non era possibile

quantificare in nessun modo la maggiore pericolosità del motoveicolo intesa come maggiore probabilità di andare incontro all'incendio in caso di urto frontale, in assenza di prove così stressanti condotte per motoveicoli dello stesso genere o simili e di dati di confronto.

Precisava poi che il punto debole del sistema telaio/serbatoio era stato individuato e con esso la probabile causa della fuoriuscita di benzina dal serbatoio che ha provocato gli incendi nei due incidenti occorsi, senza che ciò volesse dire che altre soluzioni, adottate in motoveicoli dello stesso genere o simili, che prevedono serbatoi posizionati diversamente, possano avere altri punti deboli ed essere altrettanto "facilmente incendiabili" nel caso di incidenti con altre tipologie di impatto.

Concludeva quindi affermando che "*il motoveicolo Gilera Runner presenta un maggior rischio di incendio solamente in caso di urto frontale rispetto alla generalità dei motoveicoli dello stesso genere o simili ma non si è in grado di quantificare in termini percentuali la maggiore pericolosità.*"

Rileva il Tribunale che la norma di riferimento e quindi il parametro normativo alla luce del quale verificare la legittimità del motoveicolo in esame è l'art. 103 del codice del consumo che così definisce il prodotto sicuro:

1. Ai fini del presente titolo si intende per:

a) **prodotto sicuro**: qualsiasi prodotto, come definito all'articolo 3, comma 1. lettera e), che, in condizioni di uso normali o ragionevolmente prevedibili, compresa la durata e, se del caso, la messa in servizio, l'installazione e la manutenzione, *non presenti alcun rischio oppure presenti unicamente rischi minimi, compatibili con l'impiego del prodotto e considerati accettabili nell'osservanza di un livello elevato di tutela della salute e della sicurezza delle persone* in funzione, in particolare, dei seguenti elementi:

- 1) delle caratteristiche del prodotto, in particolare la sua composizione, il suo imballaggio, le modalita' del suo assemblaggio e, se del caso, della sua installazione e manutenzione;
- 2) dell'effetto del prodotto su altri prodotti, qualora sia ragionevolmente prevedibile l'utilizzazione del primo con i secondi;
- 3) della presentazione del prodotto, della sua etichettatura, delle

eventuali avvertenze e istruzioni per il suo uso e la sua eliminazione, nonche' di qualsiasi altra indicazione o informazione relativa al prodotto;

4) delle categorie di consumatori che si trovano in condizione di rischio nell'utilizzazione del prodotto, in particolare dei minori e degli anziani;

b) **prodotto pericoloso**: qualsiasi prodotto che non risponda alla definizione di prodotto sicuro di cui alla lettera a);

Tanto premesso e alla luce della approfondita ed esaustiva indagine tecnica compiuta nel presente grado del procedimento, il reclamo deve ritenersi fondato e deve essere accolto.

Deve innanzitutto premettersi che appaiono condivisibili e devono essere accolti i motivi di gravame svolti dall'associazione di consumatori reclamante nei riguardi della motivazione dell'ordinanza impugnata.

Ed invero, alla stregua della normativa richiamata e prima ancora dei principi costituzionali, la pericolosità ovvero la sicurezza di un prodotto deve essere riguardata e vagliata alla stregua delle conoscenze tecnico-scientifiche disponibili al momento dell'esame stesso e senza che al riguardo possa assumere rilievo alcuno la circostanza che il prodotto, al momento nel quale fu prodotto o posto in commercio, presentasse un livello di sicurezza ritenuto affidabile sulla base delle conoscenze all'epoca disponibili.

La tutela dei consumatori nei confronti dei prodotti c.d. pericolosi si pone infatti come obiettivo primo della norma richiamata e deve chiaramente prescindere da ogni possibile rilievo in merito alla eventuale colpa del produttore che ha messo in commercio il prodotto. L'elemento soggettivo della produzione e diffusione del prodotto pericoloso sarà infatti rilevante ad altri fini, ma non certo al fine di precludere o comunque condizionare la tutela inibitoria nei confronti di prodotti che siano fin dall'origine ovvero si scoprano in seguito, pericolosi per la salute dei consumatori.

Chiarito tale aspetto, Il Collegio non può che condividere e far propri i rilievi e le conclusioni assunte dal C.T.U. nella sua relazione e quindi non può che ritenersi che il Gilera Runner presenti, per la sua conformazione caratteristica, una pericolosità intesa come maggiore rischio per il conducente di ustioni per incendio dovuto a fuoruscite di benzina dal serbatoio in caso di urto frontale, evento questo verificatosi nei casi Stella e Gastaldi.

Il fatto che i sinistri accertati, nei quali l'incendio si è verificato e nei quali il consumatore è rimasto gravemente leso, siano stati soltanto due non esclude l'accertata pericolosità del veicolo, posto che l'elemento che deve guidare l'interprete nel giudicare il prodotto come sicuro ovvero pericoloso non è certamente il banco di prova del suo generale utilizzo da parte dei consumatori (perché all'evidenza, se così fosse, la tutela inibitoria perderebbe gran parte della sua utilità), ma piuttosto l'esame tecnico-scientifico delle caratteristiche del prodotto stesso e delle conseguenze che, sulla base della miglior scienza ed esperienza, dall'uso del prodotto possono derivare per il consumatore.

Deve pertanto essere accordata la tutela inibitoria richiesta nei termini di cui al dispositivo.

Le spese legali seguono la soccombenza e devono essere liquidate come da dispositivo, equitativamente in mancanza di notula e in conformità al disposto di cui agli artt. 7 e 4, commi II, III e IV D.M. 140/2012, trattandosi di *“class action”* di cui all'art. 140 bis del codice del consumo e valutata positivamente l'opera prestata, i risultati del giudizio e i vantaggi, anche non patrimoniali, conseguiti dai consumatori.

Le spese di consulenza tecnica d'ufficio, liquidate come da separato provvedimento in data odierna, devono essere poste definitivamente a carico della reclamata soccombente.

P.Q.M.

Il Tribunale di Pisa, in accoglimento del reclamo proposto da Altroconsumo Associazione nei confronti di Piaggio & C. S.p.A. e in riforma dell'ordinanza impugnata, così provvede:

- 1) Dichiara il motoveicolo modello **GILERA RUNNER PRIMA SERIE** prodotto **PERICOLOSO** ai sensi dell'art. 103 codice del consumo e, per l'effetto,
- 2) Ordina alla Piaggio & C. S.p.A. di provvedere senza indugio ad una capillare e adeguata informazione della pericolosità dello stesso ai proprietari dei motoveicoli modello **GILERA RUNNER PRIMA SERIE** mediante invio di lettera raccomandata A/R alle persone che risultino essere

proprietarie dei motoveicoli modello GILERA RUNNER PRIMA SERIE, contenente l'espressa ed inequivoca precisazione della pericolosità per la salute degli utilizzatori;

- 3) Ordina alla Piaggio & C. S.p.A. di provvedere senza indugio al richiamo del prodotto GILERA RUNNER PRIMA SERIE mediante invio di lettera raccomandata contenente l'espresso invito al proprietario a ricondurre il motoveicolo presso la sede centrale Piaggio ovvero presso le concessionarie autorizzate Piaggio;
- 4) Ordina la pubblicazione per due volte non consecutive - delle quali almeno una nella giornata di sabato - a spese di Piaggio & C. S.p.A., in un formato non inferiore a metà pagina e con caratteri doppi del normale,
 - sui seguenti quotidiani a diffusione nazionale: La Stampa, Il Corriere della Sera, La Repubblica
 - sulle seguenti riviste specializzate: Due Ruote e Motociclismo.

del seguente estratto della presente ordinanza:

“



**TRIBUNALE ORDINARIO di PISA
SEZIONE CIVILE**

Il Tribunale in composizione collegiale nelle persone dei Signori Magistrati:

dott. Franco Piragine	Presidente
dott. Eleonora Polidori	Giudice Relatore
dott. Tommaso Maria Gualano	Giudice

nel procedimento per reclamo iscritto al n. r.g. **3354/2011** promosso da:

ALTROCONSUMO ASSOCIAZIONE, rappresentata e difesa dall'Avv. PAOLO MARTINELLO

CONTRO

PIAGGIO & C. SPA rappresentata e difesa dall'Avv. ILARIA PAGNI e dall'Avv. LUCA MASTROMATTEO

Ha emesso la seguente

ORDINANZA

omissis

- 1) Dichiara il motoveicolo modello **GILERA RUNNER PRIMA SERIE** prodotto **PERICOLOSO** ai sensi dell'art. 103 codice del consumo e, per l'effetto,
- 2) Ordina alla Piaggio & C. S.p.A. di provvedere senza indugio ad una capillare e adeguata informazione della pericolosità dello stesso ai proprietari dei motoveicoli modello **GILERA RUNNER PRIMA SERIE**
omissis
- 3) Ordina alla Piaggio & C. S.p.A. di provvedere senza indugio al richiamo del prodotto GILERA RUNNER PRIMA SERIE

Così deciso in Pisa nella camera di consiglio del 29.1.2013 su relazione del Giudice dott.ssa Eleonora Polidori.

Il Presidente

dott. Franco Piragine”

-

- 5) Visto l'art. 140 codice del consumo, fissa il termine del 31.3.2013 per l'adempimento degli obblighi suddetti e dispone, in caso di inadempimento, il pagamento di Euro 1.032 per ogni giorno di ritardo.
- 6) Pone le spese di consulenza tecnica d'ufficio a carico di Piaggio & C. S.p.A.
- 7) Condanna Piaggio & C. S.p.A. a rifondere le spese di costituzione e rappresentanza in favore di Altroconsumo Associazione, spese che liquida in Euro 20.000,00 per compensi ai difensori, oltre CPA e IVA se dovuta e sulle somme soggette come per legge.

Così deciso in Pisa nella camera di consiglio del 29.1.2013 su relazione del Giudice dott.ssa Eleonora Polidori.

Il Presidente

dott. Franco Piragine