



Maggiore consumo di carburante, anomalie e perdita di potenza al motore: quasi la metà di 10.500 automobilisti europei intervistati ha notato alcuni di questi peggioramenti nella sua vettura coinvolta dal dieselgate, dopo la sostituzione del software irregolare da parte di Volkswagen. Lo dicono i risultati dell'indagine condotta in quattro Paesi: oltre all'Italia, Spagna, Belgio e Portogallo. Facciamo un passo indietro: tutto ha inizio con lo scandalo che ha interessato oltre 8,5 milioni di automobili del gruppo

IN SINTESI

- I risultati dell'indagine sulle esperienze di oltre 10mila automobilisti europei dopo lo scandalo Dieselgate
- Panoramica sui cambiamenti subiti dalle auto coinvolte
- Il punto sulla nostra class action

Volkswagen in Europa. L'installazione di un "defeat device" (un software irregolare) nella centralina del motore permetteva alle vetture della casa automobilistica tedesca di rilevare quando era in esecuzione un test di omologazione e di limitare automaticamente le emissioni inquinanti. Dopo lunghe battaglie da parte dei consumatori coinvolti (per noi tuttora in corso), Volkswagen ha disposto una serie di misure correttive per il richiamo delle auto difettate. Obiettivo: eliminare il software che modificava il funzionamento dei motori ►

dalle auto interessate, riportando i livelli di emissioni di ossidi d'azoto (NOx) entro i limiti europei. Cosa è successo dopo?

Chi aggiorna il software e chi no

Un'indagine a tappeto, condotta insieme alle principali associazioni di consumatori europee, ci ha consentito di raccogliere dati ed esperienze tra automobilisti in Belgio, Portogallo, Spagna e Italia possessori di auto su cui era stato installato il "defeat device". Nel caso dell'Italia ci siamo rivolti a un campione di 3.849 nostri soci, molti dei quali aderenti alla nostra class action (vedi box a pagina 29). L'indagine è stata condotta a novembre 2017, oltre un anno e mezzo dopo l'annuncio di Volkswagen relativo al richiamo delle auto per l'aggiornamento del software difettato. Non tutti gli automobilisti interessati hanno accettato le misure correttive proposte: in Italia solamente il 68% dei partecipanti aveva già effettuato l'aggiornamento al momento della nostra indagine. L'11% ha risposto di non aver ancora aggiornato il software, ma

che avrebbe provveduto a farlo, mentre il 22% ha dichiarato di non volerlo effettuare. Le motivazioni di queste scelte sono state diverse: la mancanza di tempo è il principale motivo di rinvio per il 37% di chi ha momentaneamente rimandato l'aggiornamento. Tuttavia, è la paura di un peggioramento delle prestazioni generali dell'auto a frenare la maggior parte degli italiani partecipanti all'indagine: lo ha dichiarato il 44% tra chi ha detto di non voler rimuovere il software.

Cambiamenti prevedibili

Il 43% dei nostri soci ha dichiarato di aver notato cambiamenti a seguito della rimozione del "defeat device". A livello europeo, nella

classifica delle marche di auto che hanno presentato le differenze più importanti dopo gli aggiustamenti c'è al primo posto Seat, seguita da Skoda, Volkswagen e Audi. Il 55% degli automobilisti europei, di cui in maggioranza proprietari di un'auto Seat, ha risposto di aver notato un incremento di consumi del carburante. Il 52%, invece, ha affermato di aver notato una perdita di potenza del motore. Non sono mancati anche altri cambiamenti che gli automobilisti intervistati hanno fatto presente durante l'indagine. È significativo che il 37% di loro abbia notato una maggiore rumorosità del motore, mentre il 17% ha detto di aver riscontrato problemi di tipo meccanico. Per la maggior parte degli automobilisti, inoltre, i cambiamenti sono apparsi meno di un mese dopo aver fatto l'aggiornamento del software.

Riparazioni successive

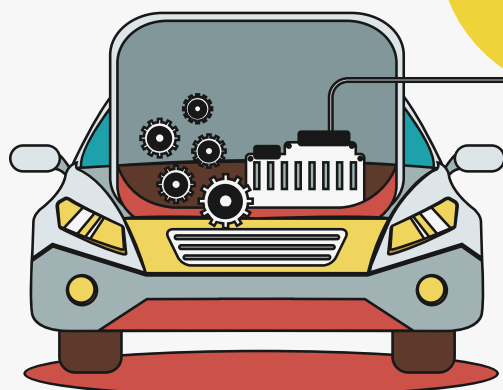
L'11% dei nostri soci dell'indagine ha dichiarato che è stato necessario provvedere ad alcune riparazioni dell'auto dopo la rimo-

Il 65% degli intervistati ha speso mediamente 745 euro in riparazioni

L'INDAGINE IN QUATTRO PAESI EUROPEI

Un questionario è stato sottoposto in Spagna, Belgio, Portogallo e Italia a oltre 10.500 possessori di un'auto tra quelle richiamate da Volkswagen (tra cui anche 3.849 nostri soci). Ecco alcuni dati che fanno riflettere.

SCELTA DELL' AGGIORNAMENTO



21%
DEGLI ITALIANI
non ha fatto
l'aggiornamento
e non lo farà

68%
ha già aggiornato
il software

11% ha
intenzione
di aggiornarlo

zione del software difettato. In generale, le auto che maggiormente hanno richiesto un intervento aggiuntivo fanno parte ancora una volta del brand Seat, con problemi legati soprattutto alla valvola EGR, deputata al ricircolo dei gas di scarico.

Altri tipi di riparazioni, come quelle che hanno interessato il filtro particolato del diesel, gli iniettori di carburante oppure addirittura la riattivazione del "defeat device" - c'è un 10% che lo ha fatto, visti i problemi riscontrati dopo la sua rimozione - hanno interessato anche le automobili di tutti i brand coinvolti nel Dieselgate.

Non sempre le case automobilistiche hanno dimostrato un atteggiamento conciliante davanti a questi problemi sorti dopo il primo intervento sul software. Nonostante il 25% dei nostri soci abbia raccontato che la casa automobilistica ha riconosciuto il problema come effettivamente legato all'aggiornamento del software, solo l'11% ha dichiarato di aver ricevuto la proposta di un rimborso totale per questo tipo di riparazioni. ■

LA NOSTRA CLASS ACTION

Il primo ottobre 2017 si è conclusa la raccolta di adesioni con numeri da record. Adesso non rimane che aspettare.

In attesa di avere giustizia

Oltre 90mila form scaricati dal sito di Altroconsumo, più di 3mila adesioni giornaliere: la nostra class action Dieselgate ha registrato un vero e proprio boom senza precedenti. La raccolta di adesioni ha avuto inizio il primo luglio 2017, dopo l'ammissione del Tribunale di Venezia della nostra class action contro Volkswagen, e si è conclusa il primo ottobre scorso. A novembre 2017 è stato smantellato l'ultimo ostacolo: la Corte d'Appello di Venezia ha respinto il reclamo di Volkswagen, confermando l'ammissibilità della class action di Altroconsumo. Il giudice ha ribadito che la pratica commerciale ingannevole è stata la stessa per tutte le auto

del Gruppo Volkswagen che montano i motori EA 189 diesel, con emissioni inquinanti superiori a quelle omologate. L'ordinanza, inoltre, ha sottolineato che il danno non può essere escluso, neanche dopo l'intervento tecnico relativo alla rimozione del "defeat device" eseguito dalla casa automobilistica.

Buone notizie, quindi, per le decine di migliaia di aderenti alla class action, ovvero consumatori che hanno acquistato in Italia dal 2009 al 2015 un'auto Volkswagen, Audi, Seat e Skoda con motore EA189 Euro 5, per i quali abbiamo chiesto un risarcimento del 15% del prezzo d'acquisto dell'auto. Adesso non rimane altro che attendere che l'iter giudiziario faccia il proprio corso.

CAMBIAMENTI



45%

Ha notato cambiamenti dopo l'aggiornamento del software

43% dato italiano

55% Aumento di consumo di carburante

52% Perdita di potenza del motore

37% Anomalie nel motore

RIPARAZIONI

12%

È dovuto ricorrere a riparazioni dopo l'aggiornamento

11% dato italiano



34% Valvola EGR

22% Filtro particolato

23% Iniettori del carburante

10% Riattivazione del software irregolare

28% Altro

15% Non so

LAMENTELE

36%

I soci che hanno contattato le case produttrici dopo l'aggiornamento

17% dato italiano

25% dei produttori considera il problema legato all'aggiornamento. Per l'11% la riparazione è stata gratuita



4% ha ottenuto la riparazione gratuita anche se il problema è stato attribuito ad altro

71% altre risposte

dati italiani