

XVII CONVEGNO ANNUALE  
DELL' ASSOCIAZIONE ITALIANA DEI PROFESSORI UNIVERSITARI  
DI DIRITTO COMMERCIALE "ORIZZONTI DEL DIRITTO COMMERCIALE"

**"IL DIRITTO COMMERCIALE NELLA PROSPETTIVA EUROPEA:  
FRA OVERREGULATION E DEREGULATION, NORME IMPERATIVE ED  
AUTONOMIA PRIVATA, ARMONIZZAZIONE E FLESSIBILITÀ"**

Roma, 27-28 febbraio 2026

BERNARDO CALABRESE

PROFESSORE ASSOCIATO - UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI VERONA

**L'armonizzazione europea della riparazione dei prodotti secondo una  
prospettiva di diritto commerciale**

SOMMARIO: 1. Premessa: il diritto commerciale come sguardo sistematico sul tema della riparazione dei prodotti. - 2. Una panoramica sulla recente legislazione europea in materia di riparazione dei prodotti. - 3. Le singole riforme: norme comuni sulla riparazione dei prodotti ("*right to repair*"). - 4. (segue) progettazione ecocompatibile ("*ecodesign*"). - 5. (segue) responsabilità per danno da prodotto difettoso ("*product liability*"). - 6. (segue) comunicazione commerciale d'impresa ("*greenwashing*"). - 7. Spunti ricostruttivi oltre il diritto del consumatore: la riparazione dei prodotti come regolamentazione di mercato. - 8. (segue) la riparazione dei prodotti come implicante un mercato concorrenziale. - 9. Considerazioni finali.

*1. Premessa: il diritto commerciale come sguardo sistematico sul tema della riparazione dei prodotti.*

Se la riparazione può dirsi questione tanto antica quanto i prodotti stessi, il tema è andato assumendo di recente un'importanza rinnovata e diversa.

Da un lato, la riparazione si scontra oggi con l'aumentata complessità dei prodotti sul piano tecnologico, da cui discendono questioni non meno complesse sul piano giuridico<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Per una ricostruzione generale del tema nelle sue varie implicazioni v. A. PERZANOWSKI, *The right to repair: reclaiming the things we own*, Cambridge, CUP, 2022, p. 49 ss.

Dall'altro lato, la riparazione si eleva a strumento di contrasto degli eccessi dell'attuale sistema economico, improntato a ritmi di consumo incessanti<sup>2</sup>.

In tal senso, la possibilità di riparare i prodotti in proprio possesso ha assunto innanzitutto i toni di una vera e propria rivendicazione soggettiva, come reazione da parte dei singoli alle resistenze opposte dall'industria (attivamente o passivamente) a tale pratica individuale<sup>3</sup>. Ben presto però, anche sulla scia di un movimento diffusosi a livello internazionale, il c.d. "diritto alla riparazione" ("*right to repair*") è stato visto anche come una leva più strutturale: non solo, dunque, per riequilibrare le prerogative soggettive dell'utente nei rapporti con il produttore, ma anche per promuovere la riparazione quale pratica collettiva, che possa contribuire alla maggiore sostenibilità del sistema nel suo complesso<sup>4</sup>.

Ciò spiega perché il presente contributo sceglie di approcciarsi al tema da una prospettiva del pari sistematica. Più precisamente, il rapporto *inter partes* tra produttore e consumatore, per quanto indubbiamente resti fondamentale, non può esaurire la rilevanza del diritto alla riparazione dei prodotti. All'opposto, la riflessione deve essere inserita in una dimensione sovraindividuale, che tenga conto del suo impatto sul sistema di riferimento.

Da questo punto di vista, il diritto commerciale rappresenta un osservatorio privilegiato, in virtù di uno sguardo tipicamente rivolto all'impresa e al mercato che, come tale, è capace di abbracciare la realtà economica nel suo insieme<sup>5</sup>. Infatti, sebbene le ricadute generali dei termini negoziali di riparazione siano ben presenti alla riflessione civilistica, una

---

<sup>2</sup> Per una riflessione di taglio politico-economico rispetto alla c.d. "*throw-away culture*" v. V. GRAZIANO - K. TROGAL, *Repair matters*, in *Ephemera*, 2019, p. 203 ss.

<sup>3</sup> Sull'esperienza delle comunità di riparazione a livello internazionale, a partire dai c.d. *repair café*, v. J. WACKMAN - E. KNIGHT, *Repair revolution: how fixers are transforming our throwaway culture*, Novato, New World Library, 2020, p. 1 ss.

<sup>4</sup> Questa stessa impostazione, anche terminologica, si ritrova nell'agenda politica europea in materia di economia circolare (di cui si dirà): v. Comunicazione della Commissione, *Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare - Per un'Europa più pulita e più competitiva*, COM(2020) 98 final, allegato, p. 1; per una presentazione di casi studio a supporto di questo valore collettivo della riparazione v. K. BRADLEY - O. PERSSON, *Community repair in the circular economy - fixing more than stuff*, in *Local Environment*, 2022, p. 1321 ss.

<sup>5</sup> Ciò, sia chiaro, non per fomentare annose diatribe settoriali, ma nell'ottica di offrire un contributo di valore autonomo e aggiuntivo al tema, seguendo le più autorevoli esortazioni al dialogo interdisciplinare: v. per tutti M. LIBERTINI, *Passato e presente del diritto commerciale*, Torino, Giappichelli, 2023, p. 71 ss.

comprensione adeguata del tema non pare poter prescindere dall'apprezzamento delle dinamiche commerciali che ruotano attorno al mero ambito contrattuale<sup>6</sup>.

Pertanto, il presente contributo mira ad inquadrare il tema del diritto alla riparazione dei prodotti secondo un approccio di diritto commerciale, ma non attraverso considerazioni più analitiche sulla portata della nuova disciplina introdotta specificamente a supporto del c.d. *right to repair* (svolte in altra sede ed alle quali si rinvia)<sup>7</sup>. In questa sede, invece, l'obiettivo è quello di una ricostruzione più ampia che, passando in rassegna le diverse riforme che recentemente hanno caratterizzato l'azione del legislatore europeo in materia di riparazione, possa provare a fissare alcuni punti di riferimento, nonché a proporre possibili spunti di riflessione.

## 2. Una panoramica sulla recente legislazione europea in materia di riparazione dei prodotti.

Come noto, l'Unione europea ha intrapreso un ambizioso percorso politico di rinnovamento strutturale, secondo quel disegno di transizione ecologica - volto a coniugare crescita economica e sostenibilità ambientale - che va sotto il nome di "Green Deal Europeo"<sup>8</sup>.

Questo vastissimo programma di ripensamento del sistema economico-produttivo dell'Unione trova uno dei suoi "*building blocks*" nel modello dell'economia circolare<sup>9</sup>, quale nuovo paradigma che possa superare le criticità del corrente modello lineare - riassunto nella formula "*take-make-dispose*", o in prospettiva speculare "*buy-use-toss*" - attraverso pratiche di riuso, riciclo e rigenerazione delle risorse esistenti<sup>10</sup>.

---

<sup>6</sup> Solitamente, infatti, nella trattazione civilistica il tema della riparazione dei prodotti rimane confinato al suo ruolo nell'ambito della garanzia di conformità dei contratti di vendita, quand'anche declinato in chiave di sostenibilità: di recente v. p.es. R. FADDA, *La sostenibilità tra disciplina del contratto e tutela del consumatore*, Napoli, Esi, 2024, p. 120 ss.

<sup>7</sup> Sia così consentito il rinvio a B. CALABRESE, *Right to Repair Between Intellectual Property and Servitization*, in Id. (a cura di), *Legal Perspectives for a Sustainable Circular Economy*, Cham, Springer, 2026, p. 151 ss.

<sup>8</sup> V. Comunicazione della Commissione, *Il Green Deal europeo*, COM(2019) 640 final.

<sup>9</sup> La citazione proviene dalla stessa presentazione istituzionale della Commissione europea ([https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy\\_en](https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy_en)).

<sup>10</sup> Per una presentazione di tale modello, quasi a mo' di manifesto, v. Ellen MacArthur Foundation, *Towards the circular economy: an economic and business rationale for an accelerated transition*, 2013, p. 13 ss. (<https://www.ellenmacarthurfoundation.org/towards-the-circular-economy-vol-1-an-economic-and-business-rationale-for-an>).

Anche l'economia circolare costituisce un modello composito, che mette insieme azioni su più fronti, non esclusivamente collegate ad una gestione più efficiente - e finanche fruttifera - del ciclo dei rifiuti<sup>11</sup>. In tal senso, la riparazione rappresenta uno degli elementi centrali dell'economia circolare, per la sua capacità di incrementare la sostenibilità complessiva attraverso un allungamento della vita utile dei prodotti, diminuendo conseguentemente scarti e sprechi<sup>12</sup>.

A dire il vero, l'Unione europea non è l'unico attore internazionale impegnato sul fronte del *right to repair*, come pure nella promozione dell'economia circolare; ma, certamente, è tra i principali protagonisti<sup>13</sup>. Ciò, soprattutto, in ragione della traduzione in atto di molte delle proposte programmatiche previste dalla sua agenda politica<sup>14</sup>.

Infatti, nel contesto della citata transizione verso un'economia circolare, si registrano diverse novità normative che investono il tema della riparazione dei prodotti<sup>15</sup>. A ben guardare, emerge un insieme di riforme che interviene sul tema in maniera ampia, senza limitarsi al solo regime negoziale della riparazione nei contratti di vendita. In questa sede, seppur vi siano ulteriori novità normative che abbiano un impatto sulla riparabilità<sup>16</sup>, ci si concentrerà su quelle riforme che più direttamente

---

<sup>11</sup> Infatti, per quanto caratterizzante, il modello dell'economia circolare non si riduce affatto a questo profilo: per un approfondimento legato ad aspetti di diritto commerciale v. F. PRENESTINI, *Economia circolare e modelli organizzativi imprenditoriali: i consorzi per la gestione del fine vita dei prodotti*, in *Contr. imp.*, 2024, pp. 742.

<sup>12</sup> Come riportato dagli stessi documenti programmatici del legislatore europeo: v. Comunicazione della Commissione, *L'anello mancante - Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare*, COM(2015) 614 final, e successivamente Comunicazione della Commissione, *Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare - Per un'Europa più pulita e più competitiva*, COM(2020) 98 final.

<sup>13</sup> La riparazione dei prodotti trova già specifico riconoscimento tra le proposte di rinnovamento politico dell'Unione formalizzate nella sede istituzionale di *Conference on the Future of Europe*, maggio 2022, *Report on the final outcome* (<https://www.europarl.europa.eu/resources/library/media/20220509RES29121/20220509RES29121.pdf>); per un raffronto a livello internazionale v. C. CANDELMO, *Global Sustainability in the International Arena Beyond the EU Policy Agenda*, in B. Calabrese (a cura di), *Legal Perspectives for a Sustainable Circular Economy*, cit., p. 251 ss.

<sup>14</sup> V. ancora Comunicazione della Commissione, *Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare - Per un'Europa più pulita e più competitiva*, COM(2020) 98 final, allegato.

<sup>15</sup> Restano fuori dalla presente analisi le ulteriori iniziative che riguardano l'economia circolare ma che non concernono la riparazione dei prodotti, come l'annunciato "*EU Circular Economy Act*", che dovrebbe focalizzarsi soprattutto sul recupero e riuso di materie prime ([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14812-Normativa-sulleconomia-circolare\\_it](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14812-Normativa-sulleconomia-circolare_it)).

<sup>16</sup> Salvi gli opportuni richiami, non si tratterà qui di quelle riforme che, per quanto rilevanti,

investono la dimensione produttiva dell'impresa nel quadro paradigmatico dell'economia circolare: ossia, le norme comuni sulla riparazione dei prodotti (Dir. (UE) 1799/2024), la progettazione ecocompatibile (Reg. (UE) 1781/2024), la responsabilità per danno da prodotto difettoso (Dir. (UE) 2853/2024), fino alla comunicazione d'impresa in materia ambientale (Dir. (UE) 825/2024).

Sorge dunque l'opportunità di una ricostruzione generale di queste diverse linee di intervento, che tenti di ricomporre i frammenti di siffatto disegno riformatore, al fine di apprezzarne il rilievo generale e, con esso, di ragionare delle relative implicazioni sistematiche.

3. *Le singole riforme: norme comuni sulla riparazione dei prodotti ("right to repair")*.

Nella panoramica delle recenti novità normative in materia, non può che partirsi dalla Dir. (UE) 1799/2024, recante norme comuni che promuovono la riparazione dei beni. Infatti, questo atto è stato presentato dallo stesso legislatore europeo come la riforma chiave per il tema in questione, quale diretta realizzazione del c.d. *right to repair* nell'ordinamento dell'Unione<sup>17</sup>.

Al netto delle dichiarazioni politiche, la Dir. (UE) 1799/2024 ha una struttura più composita, che affronta il tema della riparazione su diversi fronti. Se certamente non mancano gli interventi sulla disciplina dei contratti di vendita in modifica della generale Dir. (UE) 2019/711<sup>18</sup>, il suo

---

concernono aspetti più indiretti della riparazione dei prodotti, come i diritti di proprietà industriale sui disegni e modelli (e la relativa clausola di riparazione ora consolidata ai sensi del nuovo art. 20-bis, Reg. (CE) 6/2002, come aggiunto dall'art. 1, n. 18, Reg. (UE) 2822/2024, nonché in parallelo dall'art. 19, Dir. (UE) 2823/2024), o come la circolazione dei dati connessi ai prodotti (e i relativi obblighi di condivisione previsti dal c.d. "*Data Act*" ai sensi dell'art. 5, Reg. (UE) 2854/2023).

<sup>17</sup> In questi termini la relazione di apertura alla Proposta di Direttiva recante norme comuni che promuovono la riparazione dei beni, COM(2023) 155 final.

<sup>18</sup> Se detta disciplina già considerava l'importanza della riparazione per gli obiettivi di sostenibilità, quale rimedio astrattamente preferibile in caso di difetto di conformità (salve le critiche sulla sua efficacia: v. D.M. MATERA, *Difetto di conformità, gerarchia dei rimedi e sostenibilità ambientale nel nuovo art. 135-bis cod. cons. e nella Dir. 771/2019*, in *Riv. dir. priv.*, 2022, p. 453 ss.; nonché E. TERRY, *A Right to Repair? Towards Sustainable Remedies in Consumer Law*, in *Eur. Rev. Priv. Law*, 2019, p. 852 ss.), il suo regime applicativo risulta ora puntellato dall'estensione della medesima responsabilità del venditore per i beni che siano stati dallo stesso riparati per un periodo *una tantum* di ulteriori 12 mesi (v. art. 13, comma 2-bis, Dir. (UE) 771/2019, come aggiunto dall'art. 16, n. 3, Dir. (UE) 1799/2024). Inoltre, la riparazione rientrante nella "garanzia legale" da difetto di conformità è supportata dalla

valore aggiunto sta nell'andare oltre tale dimensione contrattuale, prefiggendosi esplicitamente l'obiettivo di intervenire "al di fuori" di siffatta responsabilità del venditore<sup>19</sup>.

In tal senso, la nuova Dir. (UE) 1799/2024 prevede una serie di misure specifiche per promuovere la riparazione dei prodotti come attività di mercato, a prescindere tanto dalla suddetta garanzia legale di conformità quanto da possibili garanzie commerciali di buon funzionamento.

La misura che fa più clamore è certamente la previsione di un obbligo di riparazione del prodotto a carico dei fabbricanti dietro semplice richiesta del consumatore<sup>20</sup>. Sebbene tale obbligo si applichi concretamente solo a talune categorie di beni<sup>21</sup>, la sua portata sistematica non deve essere sminuita. Sul piano giuridico, infatti, esso costituisce un obbligo che prescinde da un vizio del prodotto in senso proprio, e che quindi potrebbe dirsi sorgere per il solo fatto della produzione e commercializzazione del prodotto<sup>22</sup>. Cionondimeno, detto obbligo è pienamente vincolante per l'impresa<sup>23</sup>. Segnatamente, il fabbricante può sottrarsi solo in caso di impossibilità tecnica<sup>24</sup>, senza invece poter rifiutare la riparazione per il fatto

---

possibilità di offrire gratuitamente al consumatore beni sostitutivi in prestito (anche ricondizionati, in un'ottica di coerenza con il modello dell'economia circolare: v. art. 14, comma 1, Dir. (UE) 771/2019, come aggiunto dall'art. 16, n. 4, Dir. (UE) 1799/2024). Tali misure dovrebbero quindi incentivare il consumatore a optare per la riparazione del prodotto non conforme, rendendo maggiormente attrattiva per il singolo tale scelta di sostenibilità per il sistema: in tal senso v. più ampiamente M. FACCIOLI, *Economia circolare e sostenibilità ambientale nel diritto dei consumatori: prime note sulla Dir. 2024/1799/UE recante norme comuni che promuovono la riparazione dei beni*, in *Persona e mercato*, 2024, p. 945 ss., nonché R. CAROZZA, *Riflessioni a margine della direttiva 2024/1799/UE*, in *Rassegna dir. civ.*, 2024, p. 1141 ss.

<sup>19</sup> Così testualmente art. 1, comma 2, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>20</sup> V. art. 5, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>21</sup> Come elencati in ragione di apposite specifiche di riparabilità nel relativo allegato II alla Dir. (UE) 2024/1799, il cui insieme è limitato ma non trascurabile (p.es., oltre ai principali elettrodomestici, vi figurano telefoni cellulari, tablet, mezzi di trasporto leggeri a batteria, server e prodotti di archiviazione dati).

<sup>22</sup> In tal senso, v. R. CAROZZA, *Riflessioni a margine della direttiva 2024/1799/UE*, cit., p. 1118; a tale proposito, sull'obbligo di riparazione come applicabile anche in caso di semplice usura o di danni per negligenza del consumatore stesso v. M. FACCIOLI, cit., p. 960.

<sup>23</sup> Se il fabbricante non è stabilito nell'Unione europea, all'obbligo di riparazione è chiamato ad adempiere il suo rappresentante autorizzato o, in mancanza, l'importatore o, in ulteriore subordine, il distributore: v. art. 5, comma 3, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>24</sup> V. art. 5, comma 1, Dir. (UE) 1799/2024, escludendosi invece meri calcoli di convenienza economica secondo quanto precisato dal considerando 24; peraltro, in caso di tale impossibilità, il fabbricante può offrire al consumatore un bene sostitutivo ricondizionato, ai sensi dell'art. 5, comma 2, lett. d), Dir. (UE) 1799/2024 (la cui formulazione in termini di

che vi sia stato un intervento precedente da parte di altri riparatori non autorizzati o eventualmente anche dello stesso utente<sup>25</sup>.

Di più, il fabbricante non può opporre ostacoli contrattuali o tecnologici alla riparazione, in particolare legati all'uso di ricambi non originali, salva l'invocazione di "fattori legittimi e oggettivi", quali tipicamente - e criticamente - i diritti di proprietà industriale e intellettuale<sup>26</sup>. In via più generale, peraltro, l'impresa non può derogare contrattualmente agli obblighi così previsti, se non in maniera più favorevole per il consumatore<sup>27</sup>.

Non solo, tale obbligo di riparazione è altresì disciplinato nel suo contenuto. Più precisamente, il legislatore ne impone la prestazione in tempi e a prezzi ragionevoli<sup>28</sup>, con un criterio di ragionevolezza economica che si estende anche ai propri pezzi di ricambio e strumenti annessi<sup>29</sup>. Infine, finché dura l'obbligo di riparazione in oggetto<sup>30</sup>, vi è in parallelo l'obbligo per l'impresa di fornire le relative informazioni al consumatore in maniera gratuita e facilmente accessibile<sup>31</sup>.

---

facoltà, e non di obbligo, si risolve in una previsione programmatica di *best practice* commerciale).

<sup>25</sup> V. art. 5, comma 7, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>26</sup> V. art. 5, comma 6, Dir. (UE) 1799/2024; per un'analisi più approfondita sia consentito nuovamente il rinvio a B. CALABRESE, *Right to Repair Between Intellectual Property and Servitization*, cit., p. 162 ss.

<sup>27</sup> V. art. 14, comma 1, Dir. (UE) 1799/2024, secondo una previsione generalizzata di "imperatività" che vale per tutti gli obblighi della Direttiva; a tale proposito, si rammenta come tale atto normativo costituisca un intervento di armonizzazione assoluta, senza possibilità per gli Stati membri di prevedere disposizioni divergenti, ai sensi dall'art. 3, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>28</sup> V. art. 5, comma 2, Dir. (UE) 1799/2024; peraltro, ai sensi del successivo comma 5, i prezzi - idealmente gratuiti, ma appunto più verosimilmente "ragionevoli" - devono altresì essere trasparenti, in forza della possibilità per il consumatore di "accedere, tramite un sito web ad accesso libero, a informazioni relative ai prezzi indicativi applicati per la normale riparazione".

<sup>29</sup> V. art. 5, comma 4, Dir. (UE) 1799/2024, dove la ragionevolezza è qualificata come prezzo tale "che non scoraggi la riparazione"; per una critica all'eccessivo affidamento del legislatore europeo a tale criterio generale per la configurazione dell'obbligo di riparazione, foriero di grosse incertezze applicative, v. M. FACCIONI, cit., p. 965-966.

<sup>30</sup> La norma non prevede uno specifico limite di durata, che tuttavia pare desumersi implicitamente nei termini suggeriti dal considerando 25, Dir. (UE) 2024/1799, secondo cui "l'intera durata dell'obbligo di riparazione [...] potrebbe essere intesa come avente inizio al momento dell'immissione sul mercato fino alla scadenza delle specifiche di riparabilità"; per una critica in termini di tecnica legislativa v. L. BRANCUSI, *Not-so-great expectations of EU Directive 2024/1799 promoting repair and its nexus with IP protection*, in *JJPLP*, 2025, p. 645 ss.

<sup>31</sup> V. art. 6, Dir. (UE) 1799/2024.

Questo addentellato informativo funge da ponte con le ulteriori misure previste dalla Dir. (UE) 1799/2024 a sostegno della riparazione. Su questo piano si muove l'introduzione di un modulo europeo standard che esponga anticipatamente al consumatore le condizioni della riparazione<sup>32</sup>, incluse entità, modalità, prezzi e tempistiche dell'intervento proposto dal riparatore<sup>33</sup>.

La natura promozionale di questa misura è evidente, come dimostra la prescritta gratuità del modulo<sup>34</sup>. Al contempo, la sua natura facoltativa non deve trarre in inganno quanto all'assenza di effetti giuridici rilevanti. Infatti, sul piano più immediato del servizio, il modulo informativo vincola il riparatore alla prestazione così messa a "preventivo" per un periodo di almeno 30 giorni<sup>35</sup>. Ma soprattutto, sul piano della gestione dell'impresa, l'uso del modulo europeo standard costituisce *ex lege* corretto adempimento degli obblighi informativi precontrattuali posti in capo al riparatore<sup>36</sup>.

Risponde al medesimo approccio l'ulteriore previsione di una piattaforma europea *online* per la riparazione<sup>37</sup>. Tale misura si propone di costruire uno strumento informativo a supporto dei consumatori, ad uso gratuito e secondo criteri di ricerca *user-friendly*, che possa agevolare in concreto il ricorso a questi servizi<sup>38</sup>. La piattaforma è a partecipazione meramente volontaria, ma se ne caldeggia l'apertura sia ai riparatori professionali, sia ai punti di riparazione partecipativa (p.es. *repair café*), nonché alle imprese impegnate nel ricondizionamento, a riprova dello

---

<sup>32</sup> V. art. 4, comma 1, Dir. (UE) 1799/2024, secondo il modello di cui al relativo allegato I.

<sup>33</sup> V. art. 4, comma 4, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>34</sup> V. art. 4, comma 2 e 3, Dir. (UE) 1799/2024, salvi i necessari costi di diagnostica per stimare la riparazione stessa, i quali tuttavia devono essere previamente illustrati al consumatore; peraltro, ai sensi del relativo considerando 12, "se il consumatore sceglie di far riparare il bene, il riparatore dovrebbe poter dedurre tali costi dal prezzo della riparazione" (reiterando ancora la formulazione un po' ambigua in termini di possibilità, e non di obbligo).

<sup>35</sup> Termine minimo che ovviamente può essere allungato per accordo delle parti: v. art. 4, comma 5, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>36</sup> V. art. 4, comma 6, Dir. (UE) 1799/2024, con particolare riferimento agli obblighi di informazione riguardanti le caratteristiche principali del servizio di riparazione, l'identità e le informazioni di contatto del riparatore, nonché prezzo, modalità e tempi di esecuzione del servizio di riparazione, come variamente disciplinati dalla Direttiva (UE) 83/2011 sui diritti dei consumatori, dalla Direttiva (CE) 123/2006 relativa a servizi nel mercato interno e dalla Direttiva (CE) 31/2000 sul commercio elettronico (secondo quanto ivi richiamato).

<sup>37</sup> V. art. 7, comma 1, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>38</sup> V. più dettagliatamente sul piano operativo art. 7, comma 5 e 6, Dir. (UE) 1799/2024.

stretto collegamento di queste pratiche nell'ambito del più ampio disegno politico sull'economia circolare<sup>39</sup>.

In chiusura, la Dir. (UE) 1799/2024 impone agli Stati membri un impegno attivo per la realizzazione della riforma, al di là della mera trasposizione normativa<sup>40</sup>. In primo luogo, gli obblighi così previsti devono essere presidiati da sanzioni effettive<sup>41</sup>. Inoltre, si prescrive sia la predisposizione di adeguata pubblicità per l'informazione dei consumatori a proposito di questi nuovi diritti<sup>42</sup>, sia l'approntamento di misure di sostegno di tipo finanziario o non finanziario<sup>43</sup>.

#### 4. (segue) progettazione ecocompatibile ("ecodesign").

Come anticipato, la Dir. (UE) 1799/2024 sul *right to repair* non esaurisce l'opera riformatrice del legislatore europeo in materia di riparazione. Al contrario, vi sono plurime novità normative che meritano attenzione nel contesto dell'agenda politica per l'economia circolare. Tra queste, sovrviene subito il Reg. (UE) 1781/2024, che stabilisce il quadro per la definizione dei requisiti di progettazione ecocompatibile per prodotti sostenibili<sup>44</sup>.

La disciplina in materia di c.d. *ecodesign* risponde certamente ad una logica più ampia<sup>45</sup>, che mira a ripensare la conformità tecnica per la

---

<sup>39</sup> V. art. 7, comma 4, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>40</sup> Si ricorda il termine di scadenza per la trasposizione al 31 luglio 2026 *ex art. 22*, Dir. (UE) 1799/2024 (salvo invece l'ulteriore termine per l'avvio della piattaforma europea al 31 luglio 2027, *ex art. 7*, comma 2, Dir. (UE) 1799/2024).

<sup>41</sup> V. art. 15, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>42</sup> Anche - *ça va sans dire* - tramite appositi canali internet: v. art. 12, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>43</sup> V. art. 13, Dir. (UE) 1799/2024, dove il legislatore europeo prevede che gli Stati membri debbano porre in essere "almeno una" di queste misure tra finanziarie e non finanziarie (come p.es., quanto alle non finanziarie, "campagne di informazione", "spazi per laboratori di riparazione", oppure p.es., quanto alle finanziarie, "buoni o fondi per le riparazioni", "programmi di formazione", "misure fiscali", secondo il relativo considerando 36).

<sup>44</sup> Per un inquadramento generale v. J. CIANI SCIOLLA, *Ecodesign - Le sfide filosofico-giuridiche della progettazione sostenibile*, Milano, Mimesis, 2024, p. 279 ss.

<sup>45</sup> Con una certa enfasi v. considerando 6, Reg. (UE) 1781/2024, secondo cui "[i]l presente regolamento sosterrà modelli di produzione e di consumo in linea con gli obiettivi generali di sostenibilità dell'Unione, tra cui gli obiettivi relativi al clima, all'ambiente, all'energia, all'utilizzo delle risorse e alla biodiversità, rispettando al contempo i limiti del pianeta, istituendo un quadro legislativo che contribuisca a rendere i prodotti adatti a un'economia neutra dal punto di vista climatico, efficiente sotto il profilo delle risorse e circolare, a ridurre i rifiuti e ad assicurare che le prestazioni dei precursori della sostenibilità diventino progressivamente la norma".

commercializzazione dei prodotti in chiave di sostenibilità<sup>46</sup>, traducendo tale obiettivo in prescrizioni vincolanti per l'immissione e la circolazione sul mercato unico europeo<sup>47</sup>. Tuttavia, il tema della riparazione risulta rivestire un ruolo centrale anche in questo contesto.

Più precisamente, i requisiti di progettazione ecocompatibile devono essere tali da migliorare determinati "aspetti del prodotto" che risultano essenziali per la sostenibilità<sup>48</sup>. La definizione concreta di tali requisiti è rimessa al potere delegato della Commissione, così da poter considerare le specificità di ciascuna tipologia merceologica, ma deve muoversi secondo il quadro prefissato dal Reg. (UE) 1781/2024<sup>49</sup>. E non è un caso, allora, che tra i principali aspetti di attenzione per l'*ecodesign* dei prodotti figurino proprio la riparabilità, con anche espressione specifica dei relativi parametri tecnici<sup>50</sup>.

Da questo punto di vista, i requisiti di progettazione ecocompatibile si dividono in requisiti di prestazione<sup>51</sup> ed obblighi informativi<sup>52</sup>, ma entrambe le forme sono rilevanti per la riparazione. Quali possibili requisiti di prestazione, in particolare quelli di tipo non quantitativo, si richiama il divieto di ricorrere a soluzioni tecniche che pregiudichino la riparabilità del prodotto<sup>53</sup>. Quanto agli obblighi informativi, si menzionano espressamente le informazioni necessarie per la riparazione da mettersi a disposizione del pubblico<sup>54</sup>, come tali da riportarsi anche nel neointrodotta passaporto digitale del prodotto<sup>55</sup>, e addirittura si prevede un punteggio di riparabilità

---

<sup>46</sup> In generale, sul sistema di certificazione cogente che caratterizza l'ordinamento europeo in materia di conformità tecnica dei prodotti sia consentito il rinvio a B. CALABRESE, *La certificazione come impresa: mercato, marchio e indipendenza*, Napoli, Esi, 2021, p. 27 ss.

<sup>47</sup> V. art. 3, Reg. (UE) 1781/2024, a partire dalla sua previsione di principio di cui al comma 1, secondo cui "[i] prodotti sono immessi sul mercato o messi in servizio solo se conformi ai requisiti di progettazione ecocompatibile applicabili a tali prodotti".

<sup>48</sup> Così letteralmente l'art. 5, comma 1, Reg. (UE) 1781/2024.

<sup>49</sup> In dettaglio su tale potere delegato della Commissione v. art. 4, Reg. (UE) 1781/2024.

<sup>50</sup> V. art. 5, comma 1, lett. e), Reg. (UE) 1781/2024, nonché allegato I, lett. b), e) ed l).

<sup>51</sup> V. art. 6, Reg. (UE) 1781/2024.

<sup>52</sup> V. art. 7, Reg. (UE) 1781/2024.

<sup>53</sup> V. espressamente considerando 24, Reg. (UE) 1781/2024.

<sup>54</sup> V. art. 7, comma 2, punto ii), Reg. (UE) 1781/2024.

<sup>55</sup> V. art. 7, comma 7, Reg. (UE) 1781/2024; sul passaporto digitale di cui ai successivi artt. 9, 10 e 11, v. A. MITTWOCH, *The Digital Product Passport of the Ecodesign Regulation – Passport to a Successful Twin Transformation in Product Law?*, in *Business L. Rev.*, 2024, p. 62 ss.

(c.d. *reparability score*) destinato ai consumatori<sup>56</sup>, secondo una futura iniziativa armonizzata ad opera della Commissione stessa<sup>57</sup>.

Se è vero che, nell’attesa della regolamentazione delegata, la portata concreta del nuovo regime non può ancora apprezzarsi appieno, è altrettanto vero che la riparazione si presenta come uno degli elementi chiave dell’*ecodesign*, quale parametro che l’impresa è chiamata ad integrare sin dall’origine nella configurazione della propria offerta produttiva<sup>58</sup>. A riprova, la riparabilità non rileva solamente come profilo di progettazione da migliorarsi in sé, ma trova ulteriore valorizzazione anche sotto l’obiettivo specifico del contrasto all’obsolescenza precoce, qualora essa derivi da ostacoli frapposti (più o meno “maliziosamente”) alla fattibilità della riparazione<sup>59</sup>.

5. (segue) *responsabilità per danno da prodotto difettoso* (“product liability”).

Un’ulteriore novità normativa di rilievo è la Dir. (UE) 2853/2024, sulla responsabilità per danno da prodotti difettosi. Infatti, benché tale regime possa apparire di importanza secondaria per il tema in questione, la

---

<sup>56</sup> V. art. 7, comma 2, punto i), Reg. (UE) 1781/2024.

<sup>57</sup> V. considerando 30, Reg. (UE) 1781/2024; in termini tecnici v. M. CORDELLA, F. ALFIERI, J. SANFELIX, *Analysis and development of a scoring system for repair and upgrade of products – Final report* (EUR 29711 EN), Luxembourg, EU Publications Office, 2019; sulle iniziative nazionali già avviate, in particolare quella francese, v. V. JOURDAIN, *Labeling future markets: the making of the French repairability index*, in *J. Cultural Economy*, 2025, p. 1 ss., nonché A. PERZANOWSKI, *Mandating repair scores*, in *Berkeley Tech. L. J.*, 2022, p. 1123 ss.

<sup>58</sup> Tanto da introdursi anche una definizione normativa di “riparazione” come “una più azioni effettuate per ripristinare il prodotto difettoso o il rifiuto a una condizione in cui consegue la finalità cui è destinato” ex art. 2, n. 20, Reg. (UE) 1781/2024.

<sup>59</sup> V. art. 5, comma 2, Reg. (UE) 1781/2024; solitamente, il tema dell’obsolescenza programmata è analizzato sul diverso piano della garanzia legale di cui ai contratti di vendita: v. diffusamente M. D’ONOFRIO, *Obsolescenza programmata: qualificazione giuridica e rimedi alla luce della Direttiva 2019/771/UE e del diritto interno*, in *NLCC*, 2022, p. 516 ss.; G. MARINO, *Obsolescenza programmata, durabilità dei beni con elementi digitali e tutele del consumatore*, in *Persona e Mercato*, 2024, p. 157 ss.; tuttavia, le novità normative in materia di *greenwashing* di cui alla Dir. (UE) 2024/825 (v. *infra* par. 6) interessano anche le pratiche di obsolescenza programmata, come affrontate in questa diversa cornice da M. CIAN,  *Mercati “disinibiti” e norme “deboli*, in *Riv. dir. civ.*, 2024, p. 1105 ss.; a livello internazionale, sull’obsolescenza precoce v. T. PIHLAJARINNE, *Shifting normality – regulation of planned and premature obsolescence in Europe*, in O Rognstad, T. Pihlajarinne, J. Mähönen J (a cura di), *Promoting sustainable innovation and the circular economy*, London, Routledge, 2024, p. 183 ss.; D. PHILIPPE, *The battle against planned obsolescence – legal remedies*, in M. Santos Silva, A. Nicolussi, C. Wendehorst, P.S. Coderch, M. Clément, F. Zoll (a cura di), *Routledge Handbook of Private Law and Sustainability*, London, Routledge, 2024, p. 408 ss.

sua recente riforma ha toccato direttamente anche la riparazione dei prodotti.

Invero, trattasi di un riassetto normativo più ampio, tanto da abrogare la storica Direttiva (CEE) 85/374 che per prima armonizzò tale profilo<sup>60</sup>. In particolare, il fulcro della riforma ruota attorno alla trasformazione tecnologica nel mentre intervenuta, portando a definire l'applicazione di questo speciale regime di responsabilità all'ambito digitale<sup>61</sup>, in termini di prodotto (come il *software*, considerato in sé come prodotto intangibile quand'anche integrato in altro prodotto tangibile)<sup>62</sup> o di servizio correlato (qualora integrato o interconnesso al prodotto sotto il controllo del fabbricante e tale da incidere sulla sicurezza del prodotto stesso, al pari dei relativi componenti fisici o digitali)<sup>63</sup>.

Al contempo, come accennato, la riforma dedica uno specifico spazio alle nuove realtà dell'economia circolare<sup>64</sup>. Più precisamente, la Dir. (UE) 2853/2024 completa il regime speciale di c.d. *product liability* in caso di interventi successivi sul prodotto già messo in commercio, addossando la relativa responsabilità in capo all'operatore che ha effettuato "modifiche sostanziali", ed esonerando specularmente il fabbricante nei limiti dei difetti riconducibili a dette modifiche<sup>65</sup>. Da questo punto di vista, la novità non può considerarsi assoluta, nel senso che la disciplina previgente già poteva interpretarsi in tal senso, contemplando la possibilità di sottrarre tali ipotesi alla responsabilità del produttore, seppur in maniera più implicita e indiretta attraverso la prova contraria dell'insorgenza successiva del

---

<sup>60</sup> Storicamente sul regime europeo di responsabilità da prodotto difettoso v. G. ALPA, *Aspetti e problemi di diritto comunitario*, in Id. (a cura di), *La responsabilità del produttore*, Milano, Giuffrè, 2019, p. 187 ss.; per le più recenti frontiere applicative, v. S. BRATT, *The Development of the 'PFAS Injury' - Product Liability and the Concept of 'Personal Injury' in Swedish Law*, in *Giur. comm.*, 2025, I, p. 185 ss.

<sup>61</sup> Per un inquadramento della nuova riforma v. C. SARTORIS, *Responsabilità per danno da prodotto difettoso e tutela del consumatore di fronte alle sfide del prosumerismo*, in *Assicurazioni*, 2024, p. 563 ss.; R. PETRUSO, *La nuova direttiva UE sulla responsabilità per danno da prodotti difettosi: una prima lettura*, in *Riv. dir. econ.*, 2024, p. 545 ss.

<sup>62</sup> V. la nuova definizione di "prodotto" ai sensi dell'art. 4, n. 1, Dir. (UE) 2853/2024 (esclusi però i c.d. *software open source*, ai sensi dell'art. 2, comma 2, della Direttiva stessa).

<sup>63</sup> V. art. 4, n. 3, Dir. (UE) 2853/2024, come contestualizzato dal relativo considerando 17.

<sup>64</sup> Il richiamo ai "nuovi modelli dell'economia circolare" è espressamente contenuto nel considerando 3, Dir. (UE) 2853/2024.

<sup>65</sup> V. art. 8, comma 2, alla luce della definizione di cui all'art. 4, n. 18, Dir. (UE) 2853/2024.

difetto<sup>66</sup>. Ora, però, la Direttiva prende una posizione più netta sul punto, introducendo una specifica traslazione di responsabilità in senso inverso a seguito dell'altrui manipolazione del prodotto<sup>67</sup>.

Ciò non elimina alcuni margini di incertezza quanto alla qualificazione concreta di tale natura "sostanziale" delle modifiche, soprattutto con riferimento alle pratiche di rigenerazione<sup>68</sup>. Lo stesso apparentemente potrebbe dirsi per la riparazione, la cui disciplina è ricavabile solo *a contrario* da tale formulazione normativa: tuttavia, ogni dubbio viene subito fugato dallo stesso legislatore europeo, il quale si premura di precisare che la riparazione rimane esclusa dal campo di applicazione di questo nuovo regime, affermando espressamente che in capo al riparatore non possa derivare alcuna responsabilità da prodotto difettoso per il solo fatto della riparazione<sup>69</sup>.

Indubbiamente alcune questioni applicative restano da sbrogliare, per esempio qualora la riparazione implichi interventi "ripristinatori" alquanto invasivi sul prodotto<sup>70</sup>, o qualora il riparatore decida di

---

<sup>66</sup> Nell'ambito della disciplina previgente v. art. 7, lett. *b*), Dir. (CEE) 374/85 (come trasposto dall'art. 118, lett. *b*), cod. consumo); peraltro, tale ipotesi generale di esenzione da responsabilità è rimasta nel nuovo art. 11, comma 1, lett. *c*), Dir. (UE) 2853/2024.

<sup>67</sup> V. ancora art. 8, comma 2, Dir. (UE) 2853/2024, dove peraltro l'operatore che effettua una modifica sostanziale è direttamente qualificato a sua volta come "fabbricante"; al contempo, secondo quanto disposto dal successivo art. 11, comma 2, lett. *d*), l'esenzione da responsabilità non opera nonostante la modifica sostanziale qualora il prodotto rimanga comunque "sotto il controllo del fabbricante"; inoltre, l'inversione della presunzione di responsabilità non è assoluta, tanto che "[p]er garantire una giusta ripartizione del rischio nell'economia circolare, l'operatore economico diverso dal fabbricante originario che apporti una modifica sostanziale dovrebbe essere esentato dalla responsabilità se è in grado di provare che il danno riguarda una parte del prodotto non interessata dalla modifica", come precisato dal relativo considerando 39 della Direttiva stessa.

<sup>68</sup> Se la rigenerazione si intende negli stretti termini *ecodesign* del "ricondizionamento" come "le azioni effettuate per preparare, pulire, testare, mantenere e, ove necessario, riparare un prodotto o un prodotto di cui ci si è disfatti in modo da ripristinarne le prestazioni o la funzionalità nell'ambito dell'uso cui è destinato e della gamma di prestazioni previsti originariamente in sede di progettazione al momento dell'immissione del prodotto sul mercato" (v. art. 2, n. 18, Reg. (UE) 1781/2024), tale tipo di intervento non dovrebbe assurgere a modifica sostanziale a fini di *product liability*, la cui definizione pare basarsi sui pericoli di sicurezza derivanti da alterazioni prestazionali o comunque manipolazioni non meramente ripristinatorie (v. art. 4, n. 18, Dir. (UE) 2853/2024).

<sup>69</sup> V. *expressis verbis* considerando 39, Dir. (UE) 2853/2024: "[g]li operatori economici che effettuano riparazioni o altre operazioni che non comportano modifiche sostanziali non dovrebbero essere soggetti alla responsabilità prevista dalla presente direttiva".

<sup>70</sup> In particolare, qualora il riparatore debba intervenire sul relativo *software* del prodotto: da questo punto di vista, qualche indicazione pare trarsi dal considerando 40, Dir. (UE) 2853/2024, dove il legislatore precisa che "alle modifiche effettuate mediante un

contrassegnare la sua attività con il proprio marchio<sup>71</sup>. A ben guardare, però, la *ratio legis* di favore verso la riparazione pare sufficientemente netta da poter supportare un'interpretazione che tenda all'esonero presuntivo del riparatore, come da nuova regola generale desumibile, salvo casi eccezionali<sup>72</sup>.

Da questo punto di vista, è bene precisare che tale riforma riguarda solo lo speciale regime di *product liability*, lasciando impregiudicata la generale responsabilità del riparatore quale prestatore di servizio. Tuttavia, siffatta specificità non pare ridimensionare l'importanza sistematica di questa novella e del suo approccio di politica del diritto, nel contesto del più ampio disegno normativo a supporto delle attività di riparazione<sup>73</sup>.

6. (segue) *comunicazione commerciale d'impresa ("greenwashing")*.

---

aggiornamento o una miglioria del *software* dovrebbero applicarsi gli stessi principi applicati alle modifiche effettuate in altri modi", suffragando così l'esenzione di principio della riparazione – ivi inclusi i necessari interventi informatici – da tale regime di responsabilità, come indicato dal citato considerando 39 della Direttiva stessa.

<sup>71</sup> In via generale, l'apposizione del marchio tende a comportare l'assimilazione del relativo titolare al fabbricante *ex art. 4, n. 10, lett. c)*, Dir. (UE) 2853/2024, come ulteriormente precisato dal relativo considerando 36; a conferma di tale effetto di responsabilità del marchio v. A. MUSSO, *Ditta e insegna. Marchio. Brevetti. Disegni e modelli. Concorrenza*, in *Commentario al Codice Civile Scialoja-Branca-Galgano*, diretto da G. De Nova, Bologna, Zanichelli, 2012, p. 422; per un recente caso giurisprudenziale in estensione di detto principio v. Corte giust. UE, 19 dicembre 2024, causa C-157/23, *Ford Italia S.p.A. c. ZP, Stracciari S.p.A.*, ECLI:EU:C:2024:1045; tuttavia, a ben guardare, il riparatore che correttamente appone il proprio marchio lo farà comunicando la propria qualità di riparatore, il che esclude tendenzialmente che lo stesso possa essere percepito dal consumatore come "fabbricante" del prodotto, e che dunque si presenti come tale ai sensi della norma sopra citata: in tal senso v. già D. TONON, *Problematiche giuridiche relative al mercato del "rigenerato"*, in *Riv. dir. ind.*, 1991, I, p. 119; il discorso vale *mutatis mutandis* per gli operatori del riciclo creativo o *upcycling*, per i quali la leale apposizione del proprio marchio in via aggiuntiva è per certi versi doverosa per evitare contraffazione del marchio del produttore originario, ferma sempre la valutazione caso per caso del tipo di pratica in questione: su questi ultimi aspetti sia consentito il rinvio a B. CALABRESE, *Economia circolare e principio di esaurimento del marchio*, in *Rivista ODC*, 2023, p. 461 ss.

<sup>72</sup> Ciò soprattutto nella misura in cui trattasi di riparazione correttamente intesa, anche alla luce della nuova definizione in sede *ecodesign* di cui all'art. 2, n. 20, Reg. (UE) 1781/2024; tuttavia, è bene precisare che tale esonero da responsabilità non opera in via assoluta, ma resta una presunzione superabile qualora il produttore riesca a dimostrare – con onere della prova a suo carico – che il difetto deriva in via sopravvenuta all'attività del riparatore stesso, ai sensi dell'ipotesi generale *ex art. 11, comma 1, lett. c)*, Dir. (UE) 2853/2024.

<sup>73</sup> In tale ottica v. F. PONZÙ DONATO, *Danno da prodotto difettoso e diritto alla riparazione del bene*, in *Jus civile*, 2024, p. 301 ss.

Se le riforme finora passate in rassegna afferiscono più da vicino all'ambito produttivo, importanti novità normative in materia di riparazione si registrano anche nell'ambito della comunicazione commerciale d'impresa. In particolare, sovviene la Dir. (UE) 825/2024, per quanto riguarda la responsabilizzazione dei consumatori per la transizione verde mediante il miglioramento della tutela dalle pratiche sleali e dell'informazione<sup>74</sup>.

L'obiettivo di tale riforma è rafforzare la possibilità per i consumatori di compiere scelte d'acquisto consapevoli con specifico riferimento agli aspetti di sostenibilità dei prodotti, così da indurre le imprese a tendere competitivamente verso offerte di mercato più virtuose<sup>75</sup>. Ciò viene perseguito attraverso un aggiustamento dei regimi esistenti che regolano la comunicazione e l'informazione d'impresa verso il consumatore, in termini di pratiche commerciali sleali<sup>76</sup> e obblighi informativi precontrattuali<sup>77</sup>.

Detto di fini e mezzi della riforma, la sua portata è evidentemente più ampia del tema qui trattato. Infatti, essa affronta in maniera generalizzata il rischio di c.d. *greenwashing* che la crescente attenzione verso la sostenibilità ha scatenato nella realtà pubblicitaria<sup>78</sup>, ricomprendendo nel suddetto divieto - e dunque indirettamente disciplinando - le asserzioni

---

<sup>74</sup> In generale v. M. CIAN, *Educare (informando) il consumatore per educare le imprese: la direttiva UE 825/2024 sulla transizione verde*, in *Giur. comm.*, 2025, I, p. 61 ss.; G. CAPOBIANCO, "Claims" di sostenibilità tra divieto di pratiche commerciali scorrette, tutela della concorrenza e (nuove) prospettive di vigilanza europea sui mercati, in *Dir. banc. merc. fin.*, 2025, p. 55 ss.; A. RAINONE, *La Direttiva 'greenwashing': un 'common ground' per la sostenibilità in Europa*, in *Dir. ind.*, 2025, p. 13 ss.; L. ZOBOLI, *Il "greenwashing" e la tutela della corretta comunicazione d'impresa*, in *Riv. dir. banc.*, 2024, p. 271 ss.; L. BOTTI, "Greenwashing" e comunicazione d'impresa. L'ecologismo di facciata, in *Dir. ind.*, 2024, p. 496 ss., nonché da ultimo, a livello monografico, G. SPEDICATO, *Il corporate greenwashing come pratica commerciale sleale*, Milano, Giuffrè, 2025, p. 153 ss.

<sup>75</sup> V. considerando 1 e 3, Dir. (UE) 2024/825; su questa linea anche l'annunciata trasposizione della Direttiva stessa a livello interno: v. Comunicato stampa del Consiglio dei Ministri, 5 Novembre 2025, n. 148 (<https://www.governo.it/it/articolo/comunicato-stampa-del-consiglio-dei-ministri-n-148/30216>).

<sup>76</sup> V. art. 1, Dir. (UE) 2024/825 che modifica la Dir. (CE) 2005/29 relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori nel mercato interno.

<sup>77</sup> V. art. 2, Dir. (UE) 2024/825 che modifica la Dir. (CE) 2011/83 sui diritti dei consumatori.

<sup>78</sup> Per una ricostruzione dettagliata del fenomeno *greenwashing* v. più ampiamente G. SPEDICATO, *Il corporate greenwashing come pratica commerciale sleale*, cit., p. 10 ss.

ambientali generiche<sup>79</sup>, nonché la peculiare figura del marchio di sostenibilità<sup>80</sup>.

Tuttavia, la Dir. (UE) 825/2024 dedica uno spazio apposito alla riparabilità dei prodotti. Da questo punto di vista, le nuove previsioni possono distinguersi secondo i due ambiti suddetti che caratterizzano la riforma.

Quanto al divieto di pratiche commerciali sleali, viene valorizzata la riparabilità quale aspetto rilevante della sostenibilità del prodotto, *sub specie* di sua “circolarità”<sup>81</sup>. Ciò si traduce nell’esplicita qualificazione della riparabilità tra le “caratteristiche principali” del prodotto, a cui è ricollegata la natura ingannevole delle azioni imprenditoriali che sulle stesse caratteristiche insistono per alterare in modo scorretto la decisione dei consumatori<sup>82</sup>. Sulla stessa linea si colloca la parallela modifica delle omissioni ingannevoli, che riguarda più limitatamente la correttezza dei servizi di raffronto tra prodotti, ora espressamente valevole anche nel caso in cui abbiano ad oggetto la rispettiva riparabilità<sup>83</sup>. Infine, sono introdotte previsioni più specifiche ad integrazione dei divieti generali così modificati: in tal senso, se una pratica commerciale in punto di riparabilità può considerarsi vietata in forza della suddetta qualificazione di principio come azione ingannevole quanto al suo contenuto, si identificano alcune pratiche sempre vietate perché definite *ex lege* come sleali, vale a dire “presentare il bene come riparabile quando non lo è” oppure “non informare che la

---

<sup>79</sup> V. le nuove definizioni di “asserzione ambientale” e “asserzione ambientale generica” di cui all’art. 2, comma 2, lett. o) e p), Dir. (CE) 2005/29, come aggiunte dall’art. 1, n. 1), lett. b), Dir. (UE) 2024/825; questo primo nucleo normativo era pensato per essere integrato da un’ulteriore disciplina speciale sulle “asserzioni ambientali esplicite”, oggetto della c.d. Direttiva “*green claims*” (proposta allo stato bloccata); prescindendo dalle sue vicissitudini politiche, questa ulteriore riforma risulta comunque meno rilevante per il tema in oggetto, interessandosi della riparabilità solo in via indiretta ed eventuale (v. art. 21, comma 3, Proposta di Direttiva sulle asserzioni ambientali, COM(2023) 166 final).

<sup>80</sup> V. il nuovo art. 2, comma 2, lett. q), Dir. (CE) 2005/29, come aggiunto dall’art. 1, n. 1), lett. b), Dir. (UE) 2024/825; incidentalmente si noti come tale figura faccia leva su “sistemi di certificazione”, del pari definiti alla successiva lett. r), con un non semplice coordinamento con il marchio di certificazione di recente introduzione, ma che nondimeno dimostra la potenziale strategicità di questo istituto: per un’analisi specifica v. M. BERTANI, *Marchi di sostenibilità*, in *Dir. ind.*, 2024, p. 455 ss.; mentre più in generale sul rapporto tra marchio di certificazione e schemi certificativi si rinvia a B. CALABRESE, *La certificazione come impresa: mercato, marchio e indipendenza*, cit., p. 349 ss.

<sup>81</sup> V. espressamente considerando 3, Dir. (UE) 2024/825.

<sup>82</sup> V. art. 6, comma 1, lett. b), Dir. (CE) 2005/29, come modificato dall’art. 1, n. 2), lett. a), Dir. (UE) 2024/825.

<sup>83</sup> V. art. 7, comma 7, Dir. (CE) 2005/29, come aggiunto dall’art. 1, n. 3), Dir. (UE) 2024/825.

funzionalità di un bene sarà compromessa dall'utilizzo di materiali di consumo, pezzi di ricambio o accessori non forniti dal produttore originale, o asserire falsamente che tale compromissione si verificherà"<sup>84</sup>.

Quanto agli obblighi informativi precontrattuali, la riforma introduce previsioni non meno specifiche a carico dell'impresa. Innanzitutto, la novità normativa copre l'intero insieme dei contratti conclusi dal consumatore, e non solo gli specifici casi dei contratti a distanza o negoziati fuori dei locali commerciali<sup>85</sup>. In tutti i casi, dunque, la riforma ora impone al "professionista" di informare il consumatore dell'indice di riparabilità del prodotto<sup>86</sup>, rilanciando così quel progetto futuro di *repairability score* europeo già richiamato in sede di regolamentazione *ecodesign*<sup>87</sup>. Nell'attesa (o comunque in assenza) di tale indice armonizzato, l'obbligo precontrattuale si traduce nel fornire informazioni dettagliate sulla praticabilità della riparazione, in termini di costo e reperibilità dei pezzi di ricambio, disponibilità delle relative istruzioni tecniche, nonché presenza di eventuali restrizioni<sup>88</sup>.

A ben guardare, i toni perentori del legislatore nell'enunciare la tutela rafforzata dei profili di riparabilità del prodotto stridono con la sostanza delle relative previsioni, che si rivelano assai meno incisive. Senza entrare nel dettaglio delle singole questioni applicative, basti osservare, con riferimento alle pratiche commerciali sleali, che le ipotesi tipiche di condotte *ex lege* ingannevoli si risolvono nel divieto di dichiarare il falso, con il paradosso di avallare *a contrario* quelle pratiche che perseguono silenziosamente - eppure "lealmente" - l'irriparabilità del prodotto<sup>89</sup>. Potrebbe pensarsi che la lacuna di un dovere positivo di dichiarare il vero sia colmata

---

<sup>84</sup> V. rispettivamente allegato I, n. 23-*nonies* e 23-*undecies*, Dir. (CE) 2005/29, come aggiunti dall'allegato I, n. 4), Dir. (UE) 2024/825.

<sup>85</sup> V. implicitamente considerando 34, Dir. (UE) 2024/825.

<sup>86</sup> V. in parallelo art. 5, comma 1, lett. *i*) e art. 6, comma 1, lett. *u*), Dir. (CE) 2011/83, come aggiunti dall'art. 2, n. 2, lett. *c*) e n. 3, lett. *d*), Dir. (UE) 2024/825.

<sup>87</sup> V. la definizione di cui all'art. 2, n. 14-*quinquies*, Dir. (CE) 2011/83, come aggiunto dall'art. 2, n. 1, Dir. (UE) 2024/825; a proposito del richiamo in sede *ecodesign* di cui all'art. 7, comma 2, punto *i*), Reg. (UE) 2024/1781, vedi *supra* par. 4.

<sup>88</sup> V. ancora in parallelo art. 5, comma 1, lett. *j*) e art. 6, comma 1, lett. *v*), Dir. (CE) 2011/83, come aggiunti dall'art. 2, n. 2, lett. *c*) e n. 3, lett. *d*), Dir. (UE) 2024/825.

<sup>89</sup> V. p.es. il nuovo n. 23-*nonies*, allegato I, Dir. (CE) 2005/29, come aggiunto dall'allegato I, n. 4), Dir. (UE) 2024/825; sulla difficoltà di un approccio analogico che trasformi il divieto di comunicazione ingannevole in obbligo di comunicazione veritiera, tramite lo speculare divieto di omissione ingannevole *ex art. 7*, Dir. (CE) 2005/29, vedi le riflessioni di M. CIAN, *Educare (informando) il consumatore per educare le imprese: la direttiva UE 825/2024 sulla transizione verde*, cit., p. 64.

dai nuovi obblighi informativi precontrattuali circa la riparabilità del prodotto, ma detto obbligo sussiste “a condizione che il produttore metta le informazioni a disposizione”, finendo di fatto per essere rimesso alla discrezionalità dell’impresa<sup>90</sup>.

Queste criticità di fondo confermano come la questione della riparazione dei prodotti non possa prescindere da un approccio coordinato, dove gli obblighi informativi trovino sponda in veri e propri obblighi operativi. Il che per certi versi si riconnette al piano sistematico del discorso, mostrando l’importanza di una visione d’insieme che cerchi di ricomporre ad unità quella parcellizzazione normativa che invece risulta emergere dall’azione del legislatore europeo.

*7. Spunti ricostruttivi oltre il diritto del consumatore: la riparazione dei prodotti come regolamentazione di mercato.*

All’esito di questa rassegna delle novità normative che mirano a promuovere la riparazione dei prodotti nell’ordinamento europeo, possono tracciarsi alcuni spunti di interesse per contribuire al dibattito da una prospettiva di diritto commerciale.

Un primo spunto concerne la ricostruzione della riparazione dei prodotti come momento di regolamentazione del mercato, oltre il diritto del consumatore. Sebbene a livello divulgativo si tenda a privilegiare la formula enfatica del *right to repair*, il riconoscimento di prerogative individuali non esaurisce affatto la valenza di questa azione riformatrice. Ciò non solo per l’immediata notazione per cui ogni diritto del consumatore di per sé trova il suo contraltare in un obbligo imprenditoriale; ma, nello specifico, per lo stretto collegamento con la transizione di modello economico che investe tutto il sistema produttivo.

In tal senso, è lo stesso paradigma dell’economia circolare ad affermare che la riparazione deve integrarsi strutturalmente nelle abitudini di consumo, con l’obiettivo di allungare il ciclo di vita dei prodotti e, conseguentemente, di attenuarne il relativo impatto ambientale<sup>91</sup>. La possibilità del singolo utente finale di riparare il prodotto appare dunque

---

<sup>90</sup> Così testualmente in parallelo art. 5, comma 1, lett. j) e art. 6, comma 1, lett. v), Dir. (CE) 2011/83, come aggiunti dall’art. 2, n. 2, lett. c) e n. 3, lett. d), Dir. (UE) 2024/825.

<sup>91</sup> Sebbene la definizione dell’economia circolare sia alquanto variabile, la riparazione tende a rientrarvi sempre, o in via autonoma o sotto la più ampia voce del riuso: per una panoramica v. J. KIRCHHERR – D. REIKE – M. HEKKERT, *Conceptualizing the circular economy: an analysis of 114 definitions*, in *Resources, Conservation and Recycling*, 2017, p. 221 ss.

più mezzo che fine, essendo il sistema economico-produttivo il vero destinatario di questa azione politica<sup>92</sup>. Detto altrimenti, l'agenda politica sull'economia circolare mette in luce come la (carente) riparazione dei prodotti rappresenti un "fallimento" del mercato, che richiede una risposta anche a livello di regolamentazione<sup>93</sup>.

Pertanto, le novità normative in materia devono leggersi alla luce di questa prospettiva più ampia, dove appunto l'orizzonte di sistema pare preminente su quello soggettivo del singolo. Ecco perché guardare alla questione della riparazione solamente dal lato del consumatore non pare sufficiente.

Lo dimostra innanzitutto la Dir. (UE) 1799/2024 sulle norme comuni per la riparazione dei prodotti. Tale riforma, nella sua asserita centralità per l'introduzione di un *right to repair* in favore dei consumatori, trova la sua parte più significativa nell'imposizione di un "obbligo di riparazione" in capo ai produttori<sup>94</sup>. Ma non fermandosi al dato formale di questo ribaltamento nell'impostazione soggettiva della norma, anche il suo contenuto sostanziale conferma quanto qui osservato: basti considerare che il legislatore consente al fabbricante di adempiere tale obbligo di riparazione anche tramite subappalto, avallando così quelle modalità di esternalizzazione ormai radicate nella realtà industriale, a dimostrazione del rilievo imprenditoriale di questa regolamentazione<sup>95</sup>.

Non meno significativo è il Reg. (UE) 1781/2024 sulla progettazione ecocompatibile. Pur mantenendo l'attenzione su quanto rilevante in materia di riparazione, la portata di tale riforma supera *ictu oculi* la

---

<sup>92</sup> Tale prospettiva pare emergere implicitamente dallo stesso disegno politico che guida l'azione del legislatore europeo, dove si afferma che "[i]l piano d'azione per l'economia circolare comprenderà inoltre misure volte a incoraggiare le imprese a offrire, e a consentire ai consumatori di scegliere, prodotti riutilizzabili, durevoli e riparabili" (v. Comunicazione della Commissione, *Il Green Deal europeo*, COM(2019) 640 final) p. 8).

<sup>93</sup> Secondo l'idea per cui "*the market will not fix it*", come evidenziato da H.W. MICKLITZ – V. MEHNERT – L. SPECHT-RIEMENSCHNEIDER – C. LIEDTKE – P. KENNING, *Right to repair – policy brief*, Berlin, SVRV, 2022, p. 15.

<sup>94</sup> Così testualmente la rubrica dell'art. 5, Dir. (UE) 2024/1799.

<sup>95</sup> La possibilità di subappaltare la riparazione vale anche per gli ulteriori obbligati nella catena commerciale qualora il fabbricante sia stabilito al di fuori dell'Unione europea, ossia il rappresentante autorizzato, l'importatore e il distributore: v. rispettivamente art. 5, comma 1 e 3, Dir. (UE) 2024/1799; più ampiamente sul superamento del modello di impresa verticalmente integrata v. A. MUSSO, *La subfornitura*, in *Commentario al Codice Civile Scialoja-Branca*, diretto da F. Galgano, Bologna, Zanichelli, 2012, p. 1 ss.

dimensione consumeristica<sup>96</sup>. Infatti, per quanto il consumatore trovi specifica considerazione nella parte riguardante gli obblighi informativi, non è certo tale soggetto il fulcro di questa novella normativa: all'opposto, è evidente che sia l'impresa il soggetto centrale della disciplina sull'*ecodesign*<sup>97</sup>. Lo dimostra l'altra componente obbligatoria (e decisamente più caratterizzante per la riparabilità) dei requisiti di prestazione, i quali intervengono direttamente sui parametri produttivi<sup>98</sup>. Lo dimostra la scansione soggettiva degli obblighi in questione lungo tutta la filiera degli operatori economici rilevanti<sup>99</sup>. Lo dimostra, soprattutto, la struttura di questo nuovo regime, che dichiaratamente fa perno sull'imposizione di barriere tecniche all'immissione in commercio e alla libera circolazione dei prodotti, esprimendo dunque in maniera inequivocabile la sua natura di regolamentazione del mercato dal lato dell'offerta<sup>100</sup>.

Se poi non bastasse, vale la pena ricordare che la Direttiva citata sul *right to repair* è legata al Regolamento *ecodesign* per la definizione dei relativi obblighi di riparazione come sopra richiamati<sup>101</sup>: lungi dall'essere casuale, questo collegamento, se sul piano applicativo sconta attualmente una certa limitatezza dei settori coinvolti, sul piano sistematico appare invece una riprova ulteriore di come questo disegno riformatore debba apprezzarsi quale imposizione di regole per chi produce, in aggiunta a – se non prima ancora di – tutele per chi acquista.

Emerge così il significato della prospettiva di diritto commerciale che qui si intende tracciare. Se la riparabilità dei prodotti si configura come momento di regolamentazione del mercato, il discorso si allarga al contemperamento tra libertà economiche e interesse collettivo. Nel bene e nel male, questo è un fattore di cui occorre tener conto.

---

<sup>96</sup> Questa prospettiva è avvalorata da altri obblighi della riforma *ecodesign*, i quali si rivolgono sintomaticamente solo alle imprese, come p.es. la disciplina sul divieto di distruzione dei prodotti: v. artt. 23-26, Reg. (UE) 2024/1781.

<sup>97</sup> V. art. 27, Reg. (UE) 2024/1781, significativamente rubricata "obblighi dei fabbricanti".

<sup>98</sup> Per la rispettiva portata dei requisiti di prestazione e degli obblighi informativi, secondo quanto osservato *supra* par. 4, v. ancora artt. 6 e 7, Reg. (UE) 2024/1781.

<sup>99</sup> Per gli obblighi di matrice *ecodesign* riguardanti nell'ordine gli importatori, i distributori, i rivenditori, i fornitori di servizi di logistica, i fornitori dei mercati *online* e dei motori di ricerca *online*, v. rispettivamente art. 29, 30, 31, 33, 35, Reg. (UE) 2024/1781.

<sup>100</sup> V. ancora art. 3, Reg. (UE) 2024/1781.

<sup>101</sup> V. espressamente considerando 8, 9, e 21, Dir. (UE) 2024/1799; in tal senso v. J. CIANI SCIOLLA, *Ecodesign – Le sfide filosofico-giuridiche della progettazione sostenibile*, cit., p. 314-315.

Da un lato, risulta eccessivamente ingenua ogni rivendicazione consumeristica che prescindendo dalle concrete dinamiche dell'impresa. All'opposto, la definizione degli obblighi produttivi così derivanti è opportuno avvenga nel dialogo con i produttori interessati, in ragione delle esigenze tecniche ed aziendali che solo gli stessi possono portare all'attenzione del legislatore. Di più, l'affermazione soggettiva del *right to repair* deve essere accompagnata dalla consapevolezza che l'aumentata riparabilità dei prodotti potrebbe tradursi in un costo maggiore per gli utenti, qualora ciò sia compensato sul piano dei benefici collettivi<sup>102</sup>.

Dall'altro lato, è inevitabile che gli interessi dell'impresa potranno essere compressi al fine di questo obiettivo superiore. Trattasi quasi di un dato "fisiologico" del *right to repair*, in ragione della suddetta natura di rimedio regolamentare ad un fallimento del mercato. Pertanto, il punto diviene non respingere *a priori* la possibilità di qualsiasi pregiudizio agli interessi imprenditoriali, ma che tale pregiudizio sia funzionale e giustificato rispetto all'interesse generale<sup>103</sup>.

Una conferma si ritrova nelle limitazioni che la libertà d'impresa viene ora a conoscere in termini di organizzazione produttiva, imponendosi di fatto ai fabbricanti interessati la gestione di un "reparto" aziendale di riparazione, quanto a servizi post-vendita e relativo magazzino<sup>104</sup>. Per altro verso, un'ulteriore riprova deriva dallo scrupolo che il legislatore manifesta verso le piccole e medie imprese, per le quali sono previste misure

---

<sup>102</sup> Ancorché l'equazione non sia sempre vera (essendovi anzi la tendenza delle imprese produttrici ad attuare pratiche di ostacolo alla riparazione per monetizzare il relativo plusvalore), non possono assecondarsi ragionamenti di pura convenienza economica per il consumatore, i quali a ben guardare sono alla base della stessa tendenza "insostenibile" a preferire la sostituzione del prodotto guasto rispetto alla riparazione: a conferma della non necessaria gratuità del *right to repair* v. considerando 16, Dir. (UE) 1799/2024.

<sup>103</sup> Secondo invece la posizione criticabile nel rapporto tra riparazione e diritti di privativa *ex art. 5, comma 6, Dir (UE) 1799/2024*, su cui più ampiamente si rinvia a B. CALABRESE, *Right to Repair Between Intellectual Property and Servitization*, cit., p. 170 ss.; per una recente conferma giurisprudenziale di tale approccio di principio, anche a livello di "diritti fondamentali" dell'impresa, v. Corte giust. UE, 13 novembre 2025, causa C-563/24, *Verband Sozialer Wettbewerb c. PB Vi Goods*, ECLI:EU:C:2025:887.

<sup>104</sup> In aggiunta agli obblighi principali di riparazione già menzionati e salve le possibilità di *outsourcing*, si consideri l'obbligo ulteriore in sede *ecodesign* di garantire la disponibilità di pezzi di ricambio per evitare l'obsolescenza precoce del prodotto *ex art. 5, comma 2, Reg. (UE) 1781/2024*; pertanto, non può più dubitarsi che il legislatore possa imporre obblighi siffatti, come argomentava entro la cornice normativa precedente P. PETTITI, *Concorrenza, marchio e brevetto: nella disciplina dei pezzi di ricambio*, Milano, Giuffrè, 2004, p. 39 ss.

orientative e di sostegno al fine di agevolare questa nuova dimensione di *compliance*<sup>105</sup>.

L'imposizione di obblighi non è però l'unica cifra di questo intervento regolatore. In senso opposto, sovviene l'approntamento di un regime di favore verso i riparatori indipendenti in termini di *product liability* nell'ambito della Dir. (UE) 2853/2024<sup>106</sup>. Nella medesima prospettiva qui tracciata, l'alleggerimento da tali oneri imprenditoriali non può che leggersi se non come l'intento di tutelare questa attività d'impresa, e dunque di incentivare questa categoria di operatori economici maggiormente allineati agli obiettivi dell'economia circolare<sup>107</sup>.

Non solo, tale frangente normativo rivela in maniera emblematica la parzialità di una visione limitata al consumatore, che non prenda in considerazione la dimensione dell'impresa e del mercato: solamente così si spiega l'apparente paradosso per cui il regime sistematico di favore per la riparazione in punto di *product liability* si traduce in una diminuzione di tutela del singolo acquirente<sup>108</sup>.

L'importanza di una prospettiva giuscommercialistica si apprezza anche rispetto alle altre forme di intervento normativo che caratterizzano il disegno riformatore di supporto alla riparazione. La disciplina di tipo "informativo", sia come misure propositive sia come divieti protettivi, pare riferirsi come beneficiario immediato al consumatore, ma, a ben guardare, si spiega sempre con il riferimento mediato dell'impresa e del mercato<sup>109</sup>.

---

<sup>105</sup> Per quanto riguarda le PMI e i nuovi obblighi di riparazione v. art. 10, Dir. (UE) 1799/2024, e del pari per gli obblighi di *ecodesign* v. art. 22, Reg. (UE) 2024/1781.

<sup>106</sup> V. *supra* par. 5.

<sup>107</sup> Significativamente, il riferimento promozionale all'economia circolare rappresenta la premessa della posizione di favore del legislatore europeo verso i riparatori nel relativo considerando 39, Dir. (UE) 2024/2853.

<sup>108</sup> Infatti, essendo il riparatore in linea di principio esentato da tale responsabilità, il consumatore si ritrova con un operatore economico "in meno" verso cui poter agire, sulla scorta della regola generale di solidarietà in suo favore *ex art. 12*, Dir. (UE) 2024/2853.

<sup>109</sup> In particolare, il consumatore appare nella sua strumentalità di controparte economica la cui fiducia nei servizi di riparazione deve essere rafforzata, così da stimolare per reazione le condotte delle imprese nell'incrementare un'offerta di mercato capace di rispondere a questa domanda. Ciò vale per il "preventivo" standardizzato e per la piattaforma *online*, con un approccio peraltro legato a doppio filo all'ulteriore dimensione della riparazione come mercato concorrenziale di cui subito si dirà (v. considerando 23, Dir. (UE) 2024/1799); Ciò vale pure per le pratiche ingannevoli di contrasto al *greenwashing*, con l'idea di salvaguardare il valore aggiunto delle iniziative imprenditoriali in punto di riparabilità (v. considerando 3, Dir. (UE) 825/2024).

Questo filone normativo richiama una delle critiche generalmente mosse all'azione del legislatore, ossia il voler affidarsi troppo alla "mano invisibile" del mercato (spinta idealmente dall'azione di consumatori più educati) per imporre obblighi effettivi alle imprese<sup>110</sup>. Può allora notarsi, in termini di principio, come tali critiche finiscano per supportare quella dimensione regolatoria del mercato che caratterizza anche la riparazione, secondo lo spunto qui proposto<sup>111</sup>.

Non solo, sussiste un'ulteriore criticità più generale che può contestarsi all'azione legislativa europea, ossia la carenza di sistematicità. Come per altri profili legati alla sostenibilità, infatti, anche in questo ambito le diverse misure normative risultano troppo frammentate e scollegate per comporre un quadro armonico che possa perseguire con efficacia gli obiettivi prefissi<sup>112</sup>.

Valga per tutti il problema del diverso campo di applicazione delle due riforme principali - *ecodesign* e *right to repair* - come sopra richiamate. Infatti, se il Reg. (UE) 1781/2024 si rivolge direttamente alle imprese, la Dir. (UE) 1799/2024 prende come riferimento soggettivo il consumatore<sup>113</sup>. Ciò crea un evidente disallineamento normativo, considerando come gli obblighi imprenditoriali di cui alle due misure siano strettamente collegati. Ma allora, anche senza chiamare in causa le specifiche esigenze di riparazione che possono legittimamente essere invocate da controparti imprenditoriali<sup>114</sup>, ne discende una differenziazione artificiosa che non trova sponda sul piano produttivo: nello specifico, l'obbligo per l'impresa

---

<sup>110</sup> Espressamente in questi termini critici v. M. CIAN, *Educare (informando) il consumatore per educare le imprese: la direttiva UE 825/2024 sulla transizione verde*, cit., p. 76-77.

<sup>111</sup> Se è vero che gli obblighi produttivi sopra citati valgano a compensare un po' questo difetto, è altrettanto vero che un approccio analogo si ritrova anche in sede *ecodesign* con riguardo ai relativi obblighi informativi, incluso il *repairability score*: v. considerando 30, Reg. (UE) 2024/1781.

<sup>112</sup> V. p.es. F. LÓPEZ-BERMÚDEZ - X. VENCE, *A critical assessment of the European Directive proposal on the common rules promoting the repair of goods*, in *Resources, Conservation & Recycling*, 2025, 107996, p. 1 ss.

<sup>113</sup> Cfr. rispettivamente gli obblighi del fabbricante in sede *ecodesign*, valevoli come veri e propri requisiti per l'immissione in commercio dei prodotti, ex artt. 1, comma 1, e 27, comma 1, lett. a), Reg. (UE) 2024/1781, con invece l'obbligo di riparazione operante "su richiesta del consumatore" ex art. 5, comma 1, Dir. (UE) 2024/1799.

<sup>114</sup> A tale proposito, uno degli esempi storici della "battaglia" per il *right to repair* è quello degli imprenditori agricoli contro gli impedimenti tecnologico-informatici posti dai produttori di trattori per evitare interventi di riparazione non autorizzati dalla casa madre: per un resoconto aggiornato v. M. RIMMER, *Tractor rage: intellectual property, agriculture, competition policy, and the right to repair*, in *IIC*, 2025, p. 115 ss.

di mantenere disponibili pezzi di ricambio e strumenti di riparazione, per quanto impostata a favore dei soli consumatori, presuppone un'organizzazione industriale che prescinde dall'utente finale, come tale non certo "separabile" qualora i prodotti siano venduti nei rapporti *business-to-business*<sup>115</sup>.

La prospettiva di diritto commerciale qui prescelta pare utile per affrontare questa criticità. In particolare, una visione d'insieme che collochi il consumatore e la sua necessaria controparte imprenditoriale nel contesto sistematico del mercato può aiutare a pensare al tema della riparazione in maniera più unitaria, anche a costo di ridimensionare un po' la "retorica" del *right to repair*<sup>116</sup>, per ragionare più compiutamente di un quadro normativo che vada a comporre diritti dei consumatori e obblighi delle imprese. Al di là della provocazione, resta il concetto di spronare il legislatore a quello sforzo sistematico al momento carente, magari partendo proprio dalla ricostruzione di un approccio normativo che possa slegarsi dal vincolo soggettivo del consumatore per disciplinare con maggior consapevolezza ed effettività le ricadute applicative ed economiche della riparazione, secondo la suddetta riflessione che ne apprezza i profili di regolamentazione del mercato, a prescindere da che la si voglia guardare più come diritto (del consumatore) che come obbligo (dell'impresa).

8. (segue) *la riparazione dei prodotti come implicante un mercato concorrenziale.*

Un secondo spunto ricostruttivo, strettamente legato al primo, riguarda il modello di mercato in cui la riparazione viene a promuoversi in chiave regolamentare.

---

<sup>115</sup> A riprova, basti menzionare che nell'ulteriore contesto normativo della c.d. "responsabilità estesa del produttore" e della gestione "preventiva" dei rifiuti, sempre parte del disegno politico sull'economia circolare, si prevede che gli Stati membri si adoperino per incoraggiare lo sviluppo di prodotti e componenti adatti alla riparazione: v. art. 8, comma 2, art. 9, comma 1, lett. b), d), ed e), e art. 11, comma 1, Dir. (CE) 2008/98, come modificati dall'art. 1, nn. 8, 10 e 12, Dir. (UE) 2018/851.

<sup>116</sup> Uno spunto in tal senso si ritrova nell'ordinamento australiano, dove significativamente la promozione politica della riparabilità dei prodotti è portata avanti in una chiave istituzionale di "produttività": v. Australian Government Productivity Commission, *Right to Repair, Inquiry Report no. 97*, Canberra, 2021 (<https://www.pc.gov.au/inquiries/completed/repair/report/repair.pdf>); per una ricostruzione specifica v. M. RIMMER, *Shane Rattenbury, the Productivity Commission, and the Right to Repair: Intellectual Property, Consumer Rights, and Sustainable Development in Australia*, in *Berkeley Tech. L. J.*, 2022, p. 989 ss.

Anche da questo punto di vista, la prospettiva di diritto commerciale consente di integrare i limiti di un approccio solo consumeristico. Per quanto sia importante guardare al singolo soggetto ai fini della diffusione di tali pratiche, è evidente che un diritto individuale alla riparazione in capo all'utente finale rimarrebbe totalmente ineffettivo senza un sostrato commerciale di riferimento. Se così non fosse, il diritto alla riparazione si risolverebbe nella mera libertà del "fai-da-te", ossia in concreto ad atti di rilievo più marginale<sup>117</sup>. Di più, nel quadro dell'economia circolare, la riparazione supera per definizione tale dimensione individuale, assurgendo a tassello di un nuovo paradigma economico-produttivo che, per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità, deve operare su larga scala<sup>118</sup>.

Servono, dunque, veri e propri operatori professionali cui l'individuo possa rivolgersi per effettuare la riparazione: *rectius*, servono operatori non solo specializzati, ma anche indipendenti<sup>119</sup>, così da poter supportare la scelta autonoma di voler riparare il prodotto a prescindere dalla (storicamente poco incline) disponibilità delle industrie produttrici<sup>120</sup>.

Ma allora, ciò postula l'esistenza di un vero e proprio mercato della riparazione, dove la prestazione di tali servizi (unitamente alla fornitura dei

---

<sup>117</sup> Il che non significa che non siano pratiche di per sé lodevoli e comunque non trascurabili sul piano culturale: per un insieme di riflessioni sul punto v. diffusamente M. JONAS – S. NESSEL – N. TRÖGER, (a cura di), *Repair, Do-It-Yourself and Circular Economy: Alternative Practices for Sustainable Consumption*, Wiesbaden, Springer, 2023.

<sup>118</sup> Su questa necessità di "upscale" della riparazione perché possa assurgere a fattore rilevante per gli obiettivi di sostenibilità del sistema economico-produttivo v. espressamente S. SVENSSON-HOGLUND ET AL., *Barriers, enablers and market governance: A review of the policy landscape for repair of consumer electronics in the EU and the U.S.*, in *Journal of Clean Production*, 2021, 125488, p. 1 ss.

<sup>119</sup> Da notare come in sede *ecodesign* sia prevista una definizione apposita sia di "riparatore professionista" sia di "operatore indipendente" (v. art. 2, nn. 47-48, Reg. (UE) 2024/1781); sull'importanza dei riparatori indipendenti nel contesto del diritto alla riparazione v. M. VAN DER VELDEN – E. MAITRE-EKERN – D.K. WANJA, *The Role of Independent Repair in a Circular and Regenerative Economy*, in *Circ. Econ. Sust.*, 2024, p. 2981 ss.

<sup>120</sup> A titolo di precedente storico, basti citare v. Cass. civ, sez. III, 14 gennaio 1935, in *Riv. dir. ind.*, 1952, V, 223 ss., secondo cui "non si può dubitare che la libertà di commercio protegge l'industria ed il commercio dei prodotti rinnovati adoperati benché contrasti con gli interessi delle industrie costruttive, le quali naturalmente presuppongono, come elemento della loro economia, il logorio derivante dall'uso e che costringe al rinnovo, a tal punto che esse oggi cercano di anticipare il rinnovo stesso offrendo a favorevoli condizioni la sostituzione della macchina vecchia con la macchina nuova»; enfaticamente su tali politiche aziendali v. S.K. MONTELLO, *The Right to Repair and the Corporate Stranglehold over the Consumer: Profits over People*, in *Tul. J. Tech. & Intell. Prop.*, 2020, p. 165 ss.

prodotti “strumentali” annessi) possa intercettare la domanda dei consumatori interessati, e innescare i conseguenti benefici di sistema.

Da questo punto di vista, la tradizionale riconduzione della riparazione ai “mercati secondari” o “*aftermarkets*” parrebbe supportare tale visione, ma l’applicazione di questa nozione nella prassi *antitrust* risulta più ambigua di quanto possa sembrare<sup>121</sup>. Ecco che allora, nel momento in cui si riconosce la riparazione come mercato, diviene fondamentale, per coerenza con gli obiettivi sistematici suddetti, ricostruirne il modello in termini di apertura concorrenziale<sup>122</sup>.

Ciò può sostenersi, in via teorica, perché la concorrenza resta il modello di principio per le attività economiche di libera iniziativa privata, in virtù della sua capacità di stimolare – secondo il suo teorema fondativo – la costruzione di un’offerta imprenditoriale progredita ed efficiente<sup>123</sup>. Anche sul piano concreto, un modello concorrenziale aperto risulta preferibile in ragione dello sbilanciamento del mercato della riparazione (che per certi versi fa il paio con il relativo “fallimento”) verso un regime di chiusura in capo agli stessi produttori<sup>124</sup>. Ma soprattutto, sul piano teleologico, ciò vale perché la concorrenza ha la sua cifra nell’indipendenza d’azione sul mercato degli operatori economici, rispecchiando così quella corrispettiva esigenza tipica del *right to repair*<sup>125</sup>. Senza contare che la

---

<sup>121</sup> A livello di mercato rilevante, i prodotti e servizi annessi vengono variamente ricostruiti in maniera unitaria o separata rispetto al prodotto principale, con conseguente diverso apprezzamento delle restrizioni concorrenziali riguardanti il relativo *aftermarket*: v. Comunicazione della Commissione, *Sulla definizione del mercato rilevante ai fini dell'applicazione del diritto dell'Unione in materia di concorrenza*, C/2024/1645, § 4.5; in tal senso v. L. SCHULZ, *The Economics of Aftermarkets*, in *J. Eur. Comp. Law & Practice*, 2015, p. 123 ss., nonché il documento OECD, *Competition Issues in Aftermarkets*, DAF/COMP(2017)2, ([https://one.oecd.org/document/DAF/COMP\(2017\)2/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP(2017)2/en/pdf)).

<sup>122</sup> Ossia, come mercato “aperto” ai riparatori indipendenti e non “chiuso” al solo produttore originario, secondo la terminologia invalsa: in tal senso, supportando tale visione proconcorrenziale, v. L. GRINVALD – O. TUR-SINAI, *Intellectual property law and the right to repair*, in *Fordham Law Review*, 2019, p. 63 ss.

<sup>123</sup> Per una ricostruzione teorica più profonda quanto al nostro sistema di riferimento v. M. LIBERTINI, *Diritto della concorrenza dell'Unione europea*, Milano, Giuffrè, 2014, p. 57 ss.

<sup>124</sup> Questi i riscontri dell’indagine ricostruttiva di S. SVENSSON-HOGLUND ET AL., *Barriers, enablers and market governance: A review of the policy landscape for repair of consumer electronics in the EU and the U.S.*, cit., p. 12-13.

<sup>125</sup> In giurisprudenza, per la qualificazione delle imprese come soggetti di diritto *antitrust* in quanto “operatori economici indipendenti” v. p.es. Corte giust. UE, 11 settembre 2008, causa C-279/06, *CEPSA Estaciones de Servicio SA c. LV Tobar e Hijos SL*, ECLI:EU:C:2008:485; per un’ulteriore conferma autoritativa, tale per cui “[s]econdo il principio fondamentale della concorrenza, ciascuna impresa determina in modo indipendente il proprio comportamento economico sul mercato rilevante”, v. p.es. Comunicazione della

presenza di un ambiente competitivo siffatto, dove il produttore debba fronteggiare la concorrenza di operatori alternativi cui il consumatore può rivolgersi per la riparazione del medesimo prodotto, dovrebbe spingere il produttore stesso a impegnarsi anche in tali servizi, a tutto vantaggio del risultato di sistema<sup>126</sup>.

Questa ricostruzione trova puntuale corrispondenza nell'ambito delle riforme passate in rassegna. Vi sono molteplici riscontri normativi in tal senso: su tutti, basti citare l'art. 5, comma 8, Dir. (UE) 1799/2024, il quale, nel contesto della disciplina degli obblighi di riparazione del fabbricante, sancisce quasi a mo' di principio la piena libertà dei consumatori di "rivolgersi a qualsiasi riparatore di loro scelta per la riparazione"<sup>127</sup>. Ma ciò si ritrova ben oltre l'insieme normativo qui considerato, potendosi apprezzare anche in altre recenti riforme una conferma – quanto meno sul piano degli obiettivi politici – di questa impostazione proconcorrenziale<sup>128</sup>.

Questa dimensione competitiva di principio ha delle ricadute importanti nella considerazione della riparazione come mercato.

Innanzitutto, il principio concorrenziale deve rimanere la bussola per la relativa regolamentazione. Ciò non significa estremizzarne la portata fino a perdere di vista la salvaguardia di altri interessi generali, come quello alla sicurezza dei prodotti. In tal senso, è senz'altro corretto affermare che anche i riparatori indipendenti, per quanto liberi prestatori di servizi, dovranno assicurare determinati standard tecnici fissati dall'ordinamento a tale

---

Commissione, *Linee direttrici sull'applicabilità dell'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea agli accordi di cooperazione orizzontale*, C(2023) 4752 final, § 374.

<sup>126</sup> Idealmente v. considerando 18, Dir. (UE) 1799/2024, secondo cui il regime in questione "dovrebbe di conseguenza incoraggiare la concorrenza e apportare benefici ai consumatori grazie a servizi migliori e a prezzi di riparazione più bassi".

<sup>127</sup> Ciò al netto di alcune criticità applicative che si possono rilevare nella struttura della Direttiva stessa, che potrebbero rischiare di rafforzare in concreto la posizione di mercato dei fabbricanti rispetto ai riparatori indipendenti (oltre a B. CALABRESE, *Right to Repair Between Intellectual Property and Servitization*, cit., p. 162 ss., v. p.es. F. LÓPEZ-BERMÚDEZ – X. VENCE, *A critical assessment of the European Directive proposal on the common rules promoting the repair of goods*, cit., p. 6); criticità che però, per certi versi, non rinnegano ma comprovano l'importanza del principio concorrenziale ai fini in questione.

<sup>128</sup> Gli obiettivi politici di apertura del mercato della riparazione si ritrovano – anche qui, al netto delle criticità applicative – testualmente a sostegno della c.d. "repair clause" in materia di disegni e modelli ex art. 20-bis, Reg. (CE) 6/2002, come aggiunto dall'art. 1, n. 18, Reg. (UE) 2822/2024, nonché in parallelo dall'art. 19, Dir. (UE) 2823/2024 (v. rispettivamente considerando 33 e 35 della citata Direttiva, e considerando 19 e 20 del nuovo Regolamento), nonché del diritto dell'utente di condivisione dei dati di cui al prodotto connesso anche verso terzi ai sensi del c.d. "Data Act" ex art. 5, Reg. (UE) 2854/2023 (v. considerando 30 e 32 del Regolamento stesso).

scopo<sup>129</sup>. Ma questo non rinnega l'esistenza di un mercato presupposto al *right to repair*<sup>130</sup>: anzi, vale a confermare che un'eventuale regolamentazione a scopi di sicurezza deve rimanere modellata sul principio di libera riparabilità del prodotto, ivi inclusa l'alternativa concorrenziale tra fabbricante e operatori indipendenti (eventualmente "qualificati" a tal fine). Ciò porta a concludere che gli eventuali limiti posti dall'ordinamento dovranno collocarsi in questo contesto di principio, per esempio attraverso norme tecniche "certificabili" e, come tali, potenzialmente aperte ad ogni operatore che dimostri la propria conformità<sup>131</sup>. Per converso, tali esigenze di tutela "collettiva" non potranno invece tradursi in una fallace pretesa "egoistica" di monopolio a favore del produttore rispetto ai servizi di riparazione<sup>132</sup>.

Questo spunto ricostruttivo non può certo esaurire tutte le questioni legate alla regolamentazione concorrenziale del mercato della riparazione. In particolare, definire come questo modello di principio debba poi tradursi in concreto alla luce degli obiettivi di sostenibilità, secondo il grado di *workable competition* complessivamente desiderabile rispetto al canone di concorrenza perfetta, è discorso assai più complesso che non può essere compiutamente affrontato in questa sede<sup>133</sup>. Tuttavia, deve quanto meno farsi un accenno alle problematiche che ruotano attorno alla regolamentazione *antitrust* degli accordi verticali<sup>134</sup>.

---

<sup>129</sup> V. p.es. la disciplina in materia di sicurezza degli ascensori, la cui manutenzione può essere affidata solo a operatori specializzati dotati di apposita certificazione: v. art. 15, d.P.R. 30 aprile 1999, n. 162, in attuazione della Direttiva (UE) 2014/33 vigente in materia: per la presentazione di un caso storico di intesa anticoncorrenziale su tale mercato v. P PETITTI, *Concorrenza, marchio e brevetto: nella disciplina dei pezzi di ricambio*, cit., p. 10 ss.

<sup>130</sup> Semmai conferma ulteriormente quella dimensione regolatoria tratteggiata *supra* par. 7.

<sup>131</sup> Il requisito di certificazione obbligatoria per l'esercizio di attività di riparazione qualificata è invalso nel sistema europeo, nell'ottica di coniugare conformità tecnica e apertura concorrenziale: analogamente a quanto sopra citato in materia di ascensori, per quanto riguarda prodotti e apparecchiature contenenti gas fluorurati a effetto serra v. artt. 7 e 8, d.P.R. 16 novembre 2018, n. 146, in esecuzione del Reg. (UE) 2014/517; in generale, sulle caratteristiche strutturali del modello europeo di conformità cogente si rinvia a B. CALABRESE, *La certificazione come impresa: mercato, marchio e indipendenza*, cit., p. 79 ss.

<sup>132</sup> Timori tutt'altro che astratti, alla luce dell'esperienza concreta a livello internazionale: v. A. PERZANOWSKI, *The right to repair: reclaiming the things we own*, cit., p. 232 ss.

<sup>133</sup> Per un esempio della problematica declinazione del modello concorrenziale rispetto alle nuove esigenze della sostenibilità v. A. DE PRÀ, *Sostenibilità e divieto di intese restrittive della concorrenza alla luce della recente normativa europea*, in *NLCC*, 2023, p. 736 ss.

<sup>134</sup> Per una riflessione più ampia sulle ultime tendenze sistematiche in tale cornice normativa v. A. ZANARDO, *Il «consumer welfare approach» nei recenti documenti della Commissione europea in materia di antitrust*, in *Rivista ODC*, 2023, p. 739 ss.

In tale quadro normativo, se da un lato storicamente vi sono sempre stati presidi a tutela delle attività di riparazione rispetto ai vincoli contrattuali che vanno a comporre le catene distributive, dall'altro lato la recente riforma di tale regime di esenzione per categoria non ha previsto alcun intervento sul punto<sup>135</sup>. Al contempo, nello stesso ordinamento europeo è previsto un esempio più avanzato di apertura concorrenziale verso la riparabilità, secondo la disciplina speciale degli accordi verticali nel settore automobilistico<sup>136</sup>.

Senza entrare nel dettaglio delle previsioni specifiche e del pari senza entrare nel merito di valutazioni più ampie sulla dialettica competitiva *intra-brand* e *inter-brand*<sup>137</sup>, non ci si può esimere dalla seguente riflessione.

---

<sup>135</sup> In tal senso, anche l'ultima versione del regolamento di esenzione per categoria sugli accordi verticali riporta puntuale ed immutata la previsione di una restrizione fondamentale ("*hardcore*") verso clausole limitative della facoltà del fornitore di vendere componenti di ricambio a utenti finali, riparatori, grossisti o altri prestatori di servizi non incaricati dall'acquirente della riparazione o della manutenzione dei propri beni: v. art. 4, lett. f), Reg. (UE) 2022/720; in aggiunta v. Comunicazione della Commissione, *Orientamenti sulle restrizioni verticali*, 2022/C 248/01, § 245.

<sup>136</sup> Sempre secondo il modello dell'esenzione per categoria, dove però il legislatore europeo afferma in maniera esplicita la necessità di un modello maggiormente aperto alla concorrenza nella riparazione: "[g]li accordi verticali per la distribuzione di pezzi di ricambio e per la fornitura di servizi di riparazione e di manutenzione devono pertanto beneficiare di un'esenzione per categoria soltanto se soddisfano, oltre alle condizioni per l'esenzione previste dal regolamento (UE) n. 330/2010, anche i requisiti più severi relativi a determinati tipi di restrizioni gravi della concorrenza che possono limitare la fornitura e l'uso di pezzi di ricambio nel mercato dei servizi di assistenza post-vendita per gli autoveicoli" (v. considerando 13 e 15, Reg. (UE) 461/2010); peraltro, si noti come questa speciale disciplina *antitrust* avrebbe dovuto parimenti essere oggetto di riforma, la quale però è stata rinviata per la difficile transizione tecnologica che questo settore sta attraversando anche per la nuova agenda politica europea sulla sostenibilità (v. Reg. (UE) 2023/822, che proroga il periodo di applicazione dell'esistente regolamento di *block exemption* sopra citato); se un ulteriore rafforzamento delle istanze concorrenziali per la riparazione indipendente può comunque ravvisarsi in sede di *guidelines* (quanto all'accesso ai c.d. "fattori di produzione essenziali", secondo la più recente Comunicazione della Commissione, *Modifiche alla comunicazione della Commissione - Orientamenti aggiuntivi in materia di restrizioni verticali negli accordi per la vendita e la riparazione di autoveicoli e per la distribuzione di pezzi di ricambio per autoveicoli*, 2023/C 133 I/01), il futuro delle nuove riforme pare ancora tutto da decifrare, il che ci porta alle considerazioni politiche di chiusura (v. subito *infra* par. 9).

<sup>137</sup> Con riferimento allo stesso settore automobilistico v. p.es. G.F. SIMONINI, *L'assistenza post vendita delle autovetture: le singolari problematiche di un piccolo costruttore*, in *Riv. dir. ind.*, 2015, I, p. 152 ss.; tuttavia, occorre ribadire che la libertà concorrenziale dei riparatori indipendenti è il necessario contraltare di una promozione effettiva e sistematica delle pratiche di riparazione, rispetto a meccanismi tipicamente "leganti" come le nuove formule contrattuali di servitizzazione nella fornitura dei prodotti, su cui si rinvia a oltre a B. CALABRESE, *Right to Repair Between Intellectual Property and Servitization*, cit., p. 174 ss.

In termini di coerenza politica, un disegno promotore dell'economia circolare avrebbe richiesto un rafforzamento delle istanze concorrenziali di supporto al tanto proclamato *right to repair*. Ciò, a maggior ragione, quando lo stesso ordinamento dispone di un'esperienza consolidata da cui attingere, quale appunto quella offerta dal settore *automotive*<sup>138</sup>. Tuttavia, il legislatore europeo non solo non ha mosso passi verso questo modello tendenziale<sup>139</sup>, ma nemmeno ha offerto a livello *antitrust* un minimo di raccordo con i nuovi obblighi imprenditoriali che emergono dal (già di per sé disarmonico) quadro di riforma sopra analizzato<sup>140</sup>.

Al di là della questione in sé, questo dato richiama, e per certi versi conferma, quanto qui osservato in prospettiva giuscommerciale, ossia l'importanza di un opportuno coordinamento normativo tra diritti individuali, obblighi imprenditoriali e libertà concorrenziali per l'effettivo perseguimento del diritto alla riparazione.

## 9. Considerazioni finali.

---

<sup>138</sup> Quale riprova di tale approccio proconcorrenziale nel settore *automotive* v. Corte giust. UE, 5 dicembre 2024, causa C-606/23, *Tallinna Kaubamaja Grupp e KIA Auto c. Konkurences padome*, ECLI:EU:C:2024:1004; ancora, per un caso applicativo concreto in favore dei riparatori indipendenti v. Corte giust. UE, 9 novembre 2023, causa C-319/23, *Gesamtverband Autoteile-Handel c. Scania*, ECLI:EU:C:2023:837; in generale sul tema v. A.C. WEGNER – B. SCHWENKER, *The automotive industry under scrutiny: Competition law development in Europe*, in *J. Eur. Comp. Law & Practice*, 2020, p. 104 ss.

<sup>139</sup> Nonostante le esortazioni in questo senso avanzate in sede di lavori preparatori alla stessa Dir. (UE) 1799/2024: v. Parere del Comitato economico e sociale europeo (2023/C 293/11), punto 1.6; peraltro, ora come ora, il regime di riparazione del settore automobilistico è stato negato nella sua estensione analogica in ragione della sua specialità, lasciando dunque maggiore margine di manovra per restrizioni anticompetitive in punto di riparazione nel contesto di accordi di distribuzione selettiva: v. Trib. UE, 23 ottobre 2017, causa T-712/14, *Confédération européenne des associations d'horlogers-réparateurs (CEAHR) c. Commissione europea*, ECLI:EU:T:2017:748; a livello italiano sulla stessa linea v. Trib. Milano, 27 settembre 2022, n. 7389, in *giurisprudenzadelleimprese.it*.

<sup>140</sup> Pur riconoscendo che, per certi versi, la logica della progettazione *ecodesign* punta a scavalcare direttamente sul piano tecnico il problema delle limitazioni contrattuali di tipo anticompetitivo, un opportuno coordinamento con il profilo *antitrust* sarebbe comunque auspicabile per dare maggiore effettività alla libertà (concorrenziale) di riparazione: a riprova, valga l'esempio dello stesso settore automobilistico, dove il legislatore europeo in sede di *guidelines* sulle intese verticali richiama direttamente la disciplina normativa di cui al Reg. (UE) 2018/858 e relativo Reg. deleg. (UE) 2021/1244, per quanto riguarda l'accesso standardizzato alle informazioni diagnostiche di bordo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli a motore (v. Comunicazione della Commissione, *Modifiche alla comunicazione della Commissione – Orientamenti aggiuntivi in materia di restrizioni verticali negli accordi per la vendita e la riparazione di autoveicoli e per la distribuzione di pezzi di ricambio per autoveicoli*, 2023/C 133 I/01, punto 24).

In chiusura, sia consentito ribadire il senso della presente riflessione: non si intende certo offrire una risposta esaustiva a tutte le specifiche questioni applicative, bensì evidenziare come un diritto alla riparazione dei prodotti possa essere fondato e costruito in termini effettivi solo in un'ottica sistematica. Ciò significa, in primo luogo, guardare alla riparazione come profilo di regolamentazione del mercato che ne rimedi il relativo fallimento circa la carente riparabilità dei prodotti; e, in secondo luogo, configurare la riparazione come mercato competitivo che possa offrire quella sponda imprenditoriale necessaria per dare seguito alla scelta individuale più "sostenibile" di riparare il prodotto stesso. Solo così lo stesso consumatore può rivestire realmente quel ruolo di partecipante attivo del nuovo modello di economia circolare, secondo il disegno politico di riferimento.

Da questo punto di vista, la presente riflessione viene svolta alla luce dell'orizzonte paradigmatico attuale, ma evidentemente non può astrarsi dallo stesso. Pertanto, vi è la consapevolezza di possibili inversioni di rotta, a maggior ragione in tempi burrascosi quali quelli che sta attraversando l'ordinamento europeo<sup>141</sup>.

Tuttavia, al netto degli scenari politici futuri e salva la condivisibilità degli obiettivi di fondo che sostengono il diritto alla riparazione, resta l'importanza di un approccio sistematico alla questione, anche in chiave critica<sup>142</sup>. A tale riguardo, può solo aggiungersi che, se il legislatore intende veramente perseguire un cambiamento di sistema, l'azione normativa deve sempre considerare la realtà fattuale su cui interviene: così, per essere efficaci, riforme siffatte – come quelle che promuovono pratiche più "sostenibili" e "circolari" – non possono focalizzarsi sulle sole dinamiche sociali in termini individuali, ma devono tener conto anche della struttura

---

<sup>141</sup> Che tutto il disegno politico europeo sulla sostenibilità sia in fase di ripensamento lo si registra già sullo stesso piano legislativo (v. p.es. Dir. (UE) 794/2025, in termini di "stop-the-clock" per quanto riguarda gli obblighi di rendicontazione societaria e diligenza in materia di sostenibilità); su questo specifico tema v. A. GENOVESE, *Corporate Sustainability Reporting and Commitments: Effectiveness and Enforceability from EU to National Law*, in B. Calabrese (a cura di), *Legal Perspectives for a Sustainable Circular Economy*, cit., p. 29 ss.; in tale prospettiva, per una ricostruzione critica del disegno politico dell'economia circolare nel suo sviluppo storico v. Z. KOVACIC – R. STRAND – T. VÖLKER, *The circular economy in Europe: critical perspectives on policies and imaginaries*, Oxon, Routledge, 2020, p. 31.

<sup>142</sup> In tal senso, con specifico riferimento al tema della sostenibilità, v. le autorevoli riflessioni a più voci di V. DI CATALDO – P. MONTALENTI – R. SACCHI, *Spunti per ricerche future in materia di sostenibilità*, in *Rivista ODC*, 2025, p. 2 ss.

economica che plasma le dinamiche stesse<sup>143</sup>. Il che, da ultimo, comprova come il tema della riparazione dei prodotti, anche in questa nuova cornice normativa, non possa prescindere da una prospettiva che abbracci per intero consumatori, imprese e mercato, quale quella propria del diritto commerciale.

---

<sup>143</sup> A tale proposito v. le considerazioni sociologiche di M. MARZULLI, *'Ubi societas ibi ius': Centering a Sustainable Circular Economy from a Sociological Perspective*, in B. Calabrese (a cura di), *Legal Perspectives for a Sustainable Circular Economy*, cit., p. 7 ss.