

Il diritto alla riparazione dei prodotti secondo una prospettiva di Diritto commerciale*

Right to repair under a Commercial Law perspective

Bernardo Calabrese**

DOI 10.17473/2282-667X-2026-1-5

ABSTRACT

Nel contesto del modello europeo di economia circolare, la riparazione dei prodotti ha recentemente riacquisito importanza. Tale nuovo quadro paradigmatico implica la necessità e l'opportunità di approcciarsi al tema secondo una prospettiva sistematica. Più precisamente, il tradizionale approccio soggettivo in termini di diritto del consumatore, per quanto rilevante, non può esaurire il significato della riparazione dei prodotti, in ragione di una dimensione sovraindividuale che ne caratterizza l'impatto sul sistema produttivo.

Da questo punto di vista, il Diritto Commerciale offre una prospettiva privilegiata, 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. Pertanto, seguendo un approccio di Diritto Commerciale, il presente contributo mira ad una ricostruzione sistematica che, passando in rassegna le diverse riforme dell'agenda legislativa europea in materia di riparazione, possa fissare alcuni punti di riferimento, nonché proporre possibili spunti di riflessione.

In the context of the EU model of circular economy, product repair has recently regained importance. Such a new paradigmatic framework implies the need and the opportunity to approach the issue from a systematic perspective. More specifically, the usual subjective approach in terms of consumer's rights, surely relevant, cannot fully capture the significance of product repair, because of the supra-individual dimension that characterizes its impact on the production system.

From this point of view, Commercial Law offers a privileged perspective, by virtue of its typically business and market-oriented approach, which, as such, is capable of embracing the economic reality as a whole. Therefore, following such a Commercial Law approach,

* La presente pubblicazione rientra nel progetto di ricerca PRIN22PNRR "Empowering Citizens for Circular Economy: a HUMAN-centred law model" (ECCE-HUMAN), CUP: B53D2303250001.

** Professore associato di Diritto commerciale, Università degli studi di Verona; email: bernardo.calabrese@univr.it.

this contribution aims to provide a systematic reconstruction which, by reviewing the various reforms of the EU legislative agenda in the field of product repair, can establish some reference points and offer further elements for reflection.

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. Progettazione ecocompatibile (“*ecodesign*”). – 5. Responsabilità per danno da prodotto difettoso (“*product liability*”). – 6. Comunicazione commerciale d’impresa (“*greenwashing*”). – 7. Spunti ricostruttivi oltre il diritto del consumatore: la riparazione dei prodotti come regolamentazione di mercato. – 8. 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 problema tanto antico 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 discende una maggiore difficoltà pratica nel riparare i prodotti stessi, anche per l’intricarsi di ulteriori questioni sul piano giuridico¹.

Dall’altro lato, la riparazione fuoriesce dalla sua portata prettamente concreta per elevarsi a strumento di contrasto degli eccessi dell’attuale sistema economico, improntato a ritmi di consumo incessanti e apparentemente ineludibili².

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 individuale³. 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

¹ Per una ricostruzione generale del tema della riparazione dei prodotti nelle sue varie implicazioni (giuridiche e non solo) v. A. Perzanowski, *The right to repair: reclaiming the things we own*, Cambridge University Press, 2022, 49 ss.

² Per una riflessione di taglio politico-economico rispetto alla c.d. “*throw-away culture*” v. V. Graziano, K. Trogal, *Repair matters*, in *Ephemeria*, 2019, 203 ss.

³ 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 throw-away culture*, Novato, New World Library, 2020, 1 ss.

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 complesso⁴.

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 centrale, 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 insieme⁵. Infatti, sebbene le ricadute generali dei termini negoziali di riparazione siano ben presenti alla riflessione civilistica, una comprensione adeguata del tema non pare poter prescindere dall'apprezzamento delle dinamiche economico-produttive che circondano – e, come si vedrà, tendenzialmente superano – il mero ambito contrattuale⁶.

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)⁷. 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.

⁴ 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, 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, 1321 ss.

⁵ Ciò, sia chiaro, non per fomentare annose diatribe settoriali, ma nell'ottica di offrire un contributo utile al tema di valore autonomo e aggiuntivo rispetto al dibattito esistente, seguendo le più autorevoli esortazioni al dialogo interdisciplinare: v. per tutti M. Libertini, *Passato e presente del diritto commerciale*, Giappichelli, 2023, 71 ss.

⁶ 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. per es. R. Fadda, *La sostenibilità tra disciplina del contratto e tutela del consumatore*, *ESI*, 2024, 120 ss.

⁷ Sia consentito il rinvio a B. Calabrese, *Right to Repair Between Intellectual Property and Servitization*, in B. Calabrese (ed.), *Legal Perspectives for a Sustainable Circular Economy*, Springer, 2026, 151 ss.

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”⁸.

Questo vastissimo programma di ripensamento del sistema economico-produttivo dell'Unione trova uno dei suoi “*building blocks*” nel modello dell'economia circolare⁹, 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 esistenti¹⁰.

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 rifiuti¹¹. In tal senso, la riparazione rappresenta uno degli elementi essenziali dell'economia circolare, per la sua capacità di incrementare la sostenibilità complessiva attraverso l'allungamento (*rectius*: il non accorciamento) della vita utile dei prodotti, diminuendo conseguentemente scarti e sprechi¹².

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 protagonisti¹³. Ciò, soprattutto, in ragione della

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

⁹ La citazione proviene dalla stessa presentazione istituzionale della Commissione europea (*environment.ec.europa.eu*).

¹⁰ 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, 13 ss. (*ellenmacarthurfoundation.org*).

¹¹ 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. Prentini, *Economia circolare e modelli organizzativi imprenditoriali: i consorzi per la gestione del fine vita dei prodotti*, in *Contr. impr.*, 2024, 742 ss.

¹² 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.

¹³ 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* (*europarl.europa.eu*); per un raffronto a livello internazionale v. C. Candelmo, *Global Sustainability in the International Arena Beyond the EU Policy Agenda*, in B. Calabrese (ed.), *Legal Perspectives for a Sustainable Circular Economy*, cit., 251 ss.

traduzione in atto di molte delle proposte programmatiche previste dalla sua agenda politica¹⁴.

Infatti, nel contesto della citata transizione verso un'economia circolare, si registrano diverse novità normative che investono il tema della riparazione dei prodotti¹⁵. 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 riparabilità¹⁶, ci si concentrerà su quelle riforme che più direttamente investono la dimensione produttiva dell'impresa nel quadro paradigmatico dell'economia circolare: ossia, le norme comuni sulla riparazione dei prodotti (direttiva UE 1799/2024), la progettazione ecocompatibile (reg. UE 1781/2024), la responsabilità per danno da prodotto difettoso (direttiva UE 2853/2024), fino alla comunicazione d'impresa in materia ambientale (direttiva 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 direttiva 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 *right to repair* nell'ordinamento dell'Unione¹⁷.

Al netto delle dichiarazioni politiche, la direttiva UE 1799/2024 ha una struttura più articolata, che affronta il tema della riparazione su diversi fronti. Se certamente

¹⁴ 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.

¹⁵ 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 (*ec.europa.eu*).

¹⁶ Salvi gli opportuni richiami, non si tratterà qui di quelle riforme che, per quanto rilevanti, 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, direttiva 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).

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

non mancano gli interventi sulla disciplina dei contratti di vendita in modifica della generale direttiva UE 711/2019¹⁸, il suo valore aggiunto sta nell'andare oltre tale dimensione contrattuale, prefiggendosi esplicitamente l'obiettivo di intervenire "al di fuori" di siffatta responsabilità del venditore¹⁹.

In tal senso, la nuova direttiva 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 consumatore²⁰. Sebbene tale obbligo si applichi concretamente solo a talune categorie di beni²¹, 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 prodotto²². Cionondimeno, detto obbligo è pienamente vincolante per l'impresa²³. Segnatamente, il fabbricante può sottrarsi solo in

¹⁸ 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, 453 ss.; nonché E. Terryn, *A Right to Repair? Towards Sustainable Remedies in Consumer Law*, in *Eur. Rev. Priv. Law*, 2019, 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, co. 2 *bis*, direttiva UE 771/2019, come aggiunto dall'art. 16, n. 3, direttiva UE 1799/2024). Inoltre, la riparazione rientrando nella garanzia legale da difetto di conformità è supportata dalla 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, co. 1, direttiva UE 771/2019, come aggiunto dall'art. 16, n. 4, direttiva 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 *Pers. merc.*, 2024, 945 ss., nonché R. Carozza, *Riflessioni a margine della direttiva 2024/1799/UE*, in *Rass. dir. civ.*, 2024, 1141 ss.

¹⁹ Così testualmente art. 1, co. 2, direttiva UE 1799/2024.

²⁰ V. art. 5, direttiva UE 1799/2024.

²¹ Come elencati in ragione di apposite specifiche di riparabilità (collegate al regime *ecodesign*, come si vedrà) nel relativo allegato II alla direttiva UE 1799/2024, il cui insieme è limitato ma non trascurabile: per es., oltre ai principali elettrodomestici, vi figurano telefoni cellulari, tablet, mezzi di trasporto leggeri a batteria, server e prodotti di archiviazione dati.

²² In tal senso, v. R. Carozza, *Riflessioni a margine della direttiva 2024/1799/UE*, cit., 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, *Economia circolare e sostenibilità ambientale nel diritto dei consumatori*, cit., 960.

²³ Peraltro, se il fabbricante non è stabilito nell'Unione europea, all'obbligo di riparazione è

caso di impossibilità tecnica²⁴, senza invece poter rifiutare la riparazione per il fatto che vi sia stato un intervento precedente da parte di altri riparatori non autorizzati o eventualmente anche dello stesso utente²⁵.

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 intellettuale²⁶. In via più generale, peraltro, l'impresa non può derogare contrattualmente agli obblighi così previsti, se non in maniera più favorevole per il consumatore²⁷.

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 ragionevoli²⁸, con un criterio di ragionevolezza economica che si estende anche ai propri pezzi di ricambio e strumenti annessi²⁹. Infine, finché dura l'obbligo di riparazione in oggetto³⁰, vi è in parallelo l'obbligo per l'impresa di fornire le

chiamato ad adempiere il suo rappresentante autorizzato o, in mancanza, l'importatore o, in ulteriore subordine, il distributore: v. art. 5, co. 3, direttiva UE 1799/2024.

²⁴ V. art. 5, co. 1, direttiva 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, co. 2, lett. d), direttiva UE 1799/2024 (la cui formulazione in termini di facoltà, e non di obbligo, si risolve in una previsione programmatica di *best practice* commerciale).

²⁵ V. art. 5, co. 7, direttiva UE 1799/2024.

²⁶ V. art. 5, co. 6, direttiva 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., 162 ss.

²⁷ V. art. 14, direttiva 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, direttiva UE 1799/2024.

²⁸ V. art. 5, co. 2, direttiva UE 1799/2024; peraltro, ai sensi del successivo co. 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".

²⁹ V. art. 5, co. 4, direttiva 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. Faccioli, *Economia circolare e sostenibilità ambientale nel diritto dei consumatori*, cit., 965-966.

³⁰ La norma non prevede uno specifico limite di durata, che tuttavia pare desumersi implicitamente nei termini suggeriti dal considerando 25, direttiva UE 1799/2024, 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 *J. Intell. Prop. Law & Pract.*, 2025, 645 ss.

relative informazioni al consumatore in maniera gratuita e facilmente accessibile³¹.

Questo addentellato informativo funge da ponte con le ulteriori misure previste dalla direttiva (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 riparazione³², incluse entità, modalità, prezzi e tempistiche dell'intervento proposto dal riparatore³³.

La natura promozionale di questa misura è evidente, come dimostra la prescritta gratuità del modulo³⁴. 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 giorni³⁵. 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 riparatore³⁶.

Risponde al medesimo approccio l'ulteriore previsione di una piattaforma europea *online* per la riparazione³⁷. 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 servizi³⁸. 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 stretto collegamento di queste pratiche nell'ambito del più ampio disegno politico sull'economia circolare³⁹.

In chiusura, la direttiva UE 1799/2024 impone agli Stati membri un impegno

³¹ V. art. 6, direttiva UE 1799/2024.

³² V. art. 4, co. 1, direttiva UE 1799/2024, secondo il modello di cui al relativo allegato I.

³³ V. art. 4, co. 4, direttiva UE 1799/2024.

³⁴ V. art. 4, co. 2 e 3, direttiva 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).

³⁵ Termine minimo che può essere allungato per accordo delle parti: v. art. 4, co. 5, direttiva UE 1799/2024.

³⁶ V. art. 4, co. 6, direttiva 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 dir. (CE) 123/2006 relativa a servizi al mercato interno e dalla dir. (CE) 31/2000 sul commercio elettronico (secondo quanto ivi richiamato).

³⁷ V. art. 7, co. 1, direttiva UE 1799/2024.

³⁸ V. più dettagliatamente sul piano operativo art. 7, co. 5 e 6, direttiva UE 1799/2024.

³⁹ V. art. 7, co. 4, direttiva UE 1799/2024.

attivo per la realizzazione della riforma, al di là della mera trasposizione normativa⁴⁰. In primo luogo, gli obblighi così previsti devono essere presidiati da sanzioni effettive⁴¹. Inoltre, si prescrive sia la predisposizione di adeguata pubblicità per l'informazione dei consumatori a proposito di questi nuovi diritti⁴², sia l'approntamento di misure di sostegno di tipo finanziario o non finanziario⁴³.

4. Progettazione ecocompatibile (“ecodesign”)

Come anticipato, la direttiva 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 regolamento UE 1781/2024, che stabilisce il quadro per la definizione dei requisiti di progettazione ecocompatibile per prodotti sostenibili⁴⁴.

La disciplina in materia di c.d. *ecodesign* risponde certamente ad una logica più ampia⁴⁵, che mira a ripensare la conformità tecnica per la commercializzazione dei prodotti in chiave di sostenibilità⁴⁶, traducendo tale obiettivo in prescrizioni vincolanti per l'immissione e la circolazione sul mercato unico europeo⁴⁷. Tuttavia, il tema della riparazione risulta rivestire un ruolo centrale anche in questo contesto.

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

⁴¹ V. art. 15, direttiva UE 1799/2024.

⁴² Anche – *ça va sans dire* – tramite appositi canali internet: v. art. 12, direttiva UE 1799/2024.

⁴³ V. art. 13, direttiva 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 per es., quanto alle non finanziarie, “campagne di informazione”, “spazi per laboratori di riparazione”, oppure per es., quanto alle finanziarie, “buoni o fondi per le riparazioni”, “programmi di formazione”, “misure fiscali”, secondo il relativo considerando 36).

⁴⁴ Per un inquadramento generale v. J. Ciani Sciolla, *Ecodesign – Le sfide filosofico-giuridiche della progettazione sostenibile*, Mimesis, 2024, 279 ss.

⁴⁵ Con una certa enfasi sugli (amplissimi) obiettivi di sostenibilità v. considerando 6, reg. UE 1781/2024.

⁴⁶ La riforma di cui al reg. UE 1781/2024 va a sostituire la precedente direttiva in materia, estendendo il campo di applicazione della progettazione ecocompatibile al di là dei “prodotti connessi all'energia” cui la precedente disciplina era sostanzialmente limitata (v. art. 1, co. 1, direttiva (CE) 125/2009).

⁴⁷ V. art. 3, reg. UE 1781/2024, a partire dalla sua previsione di principio di cui al co. 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”; in generale, sul sistema di certificazione cogente europeo in materia di conformità tecnica dei prodotti sia consentito il rinvio a B. Calabrese, *La certificazione come impresa: mercato, marchio e indipendenza*, ESI, 2021, 27 ss.

Più precisamente, i requisiti di progettazione ecocompatibile devono essere tali da migliorare determinati “aspetti del prodotto” che risultano essenziali per la sostenibilità⁴⁸. 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 1781/2024⁴⁹. 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 tecnici⁵⁰.

Da questo punto di vista, i requisiti di progettazione ecocompatibile si dividono in requisiti di prestazione⁵¹ ed obblighi informativi⁵², 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 prodotto⁵³. Quanto agli obblighi informativi, si menzionano espressamente le informazioni necessarie per la riparazione da mettersi a disposizione del pubblico⁵⁴, come tali da riportarsi anche nel neointrodotta passaporto digitale del prodotto⁵⁵, e addirittura si prevede un punteggio di riparabilità (c.d. *repairability score*) destinato ai consumatori⁵⁶, secondo una futura iniziativa armonizzata ad opera della Commissione stessa⁵⁷.

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*⁵⁸, quale parametro che l'impresa è chiamata ad integrare sin dall'origine nella configurazione

⁴⁸ Così letteralmente l'art. 5, co. 1, reg. UE 1781/2024.

⁴⁹ In dettaglio su tale potere delegato della Commissione v. art. 4, reg. UE 1781/2024.

⁵⁰ V. art. 5, co. 1, lett. e), reg. UE 1781/2024, nonché allegato I, lett. b), e) ed l).

⁵¹ V. art. 6, reg. UE 1781/2024.

⁵² V. art. 7, reg. UE 1781/2024.

⁵³ V. espressamente considerando 24, reg. UE 1781/2024.

⁵⁴ V. art. 7, co. 2, punto ii), reg. UE 1781/2024.

⁵⁵ V. art. 7, co. 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 *BLR*, 2024, 62 ss.

⁵⁶ V. art. 7, co. 2, punto i), reg. UE 1781/2024.

⁵⁷ 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, 1 ss., nonché A. Perzanowski, *Mandating repair scores*, in *Berkeley Tech. L. J.*, 2022, 1123 ss.

⁵⁸ 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.

della propria offerta produttiva⁵⁹. 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 riparazione⁶⁰.

5. Responsabilità per danno da prodotto difettoso ("product liability")

Un'ulteriore novità normativa di rilievo è la direttiva (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 sua recente riforma ha toccato direttamente anche la riparazione dei prodotti.

Invero, trattasi di un riassetamento normativo più ampio, tanto da abrogare la storica direttiva (Cee) 85/374 che per prima armonizzò tale profilo⁶¹. 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 digitale⁶², in termini di prodotto (come il *software*, considerato in

⁵⁹ Ciò anche nella prospettiva concreta delle catene globali di fornitura, quale realtà produttiva sempre più articolata e specializzata, di cui il legislatore europeo dimostra di tener conto: v. considerando 61, reg. UE 1781/2024.

⁶⁰ V. art. 5, co. 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 *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 516 ss.; G. Marino, *Obsolescenza programmata, durabilità dei beni con elementi digitali e tutele del consumatore*, in *Pers. merc.*, 2024, 157 ss.; tuttavia, le novità normative in materia di *greenwashing* di cui alla direttiva UE 825/2024 (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, 1105 ss.; a livello internazionale, sull'obsolescenza precoce v. T. Pihlajarinne, *Shifting normality – regulation of planned and premature obsolescence in Europe*, in in O. Rogstad, T. Pihlajarinne, J. Mähönen (eds.), *Promoting sustainable innovation and the circular economy*, Routledge, 2024, 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 (eds.), *Routledge Handbook of Private Law and Sustainability*, Routledge, 2024, 408 ss.

⁶¹ Storicamente sul regime europeo di responsabilità da prodotto difettoso v. G. Alpa, *Aspetti e problemi di diritto comunitario*, in G. Alpa (a cura di), *La responsabilità del produttore*, Giuffrè, 2019, 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, 185 ss.

⁶² 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, 563 ss.; R. Petruso, *La nuova direttiva UE sulla responsabilità per danno da prodotti difettosi: una prima lettura*, in *Riv. dir. econ.*, 2024, 545 ss.

sé come prodotto intangibile quand'anche integrato in altro prodotto tangibile)⁶³ 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)⁶⁴.

Al contempo, come accennato, la riforma dedica uno specifico spazio alle nuove realtà dell'economia circolare⁶⁵. Più precisamente, la direttiva 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 modifiche⁶⁶. 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 difetto⁶⁷. 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 prodotto⁶⁸.

Ciò non elimina alcuni margini di incertezza quanto alla qualificazione concreta di tale natura "sostanziale" delle modifiche, soprattutto con riferimento alle pratiche di rigenerazione⁶⁹. Lo stesso apparentemente potrebbe dirsi per la riparazione,

⁶³ V. la nuova definizione di "prodotto" ai sensi dell'art. 4, n. 1, direttiva UE 2853/2024 (esclusi però i c.d. *software open source*, ai sensi dell'art. 2, co. 2, della direttiva stessa).

⁶⁴ V. art. 4, n. 3, direttiva UE 2853/2024, come contestualizzato dal relativo considerando 17.

⁶⁵ Il richiamo ai "nuovi modelli dell'economia circolare" è espressamente contenuto nel considerando 3, direttiva UE 2853/2024.

⁶⁶ V. art. 8, co. 2, alla luce della definizione di cui all'art. 4, n. 18, direttiva UE 2853/2024.

⁶⁷ Nell'ambito della disciplina previgente v. art. 7, lett. b), direttiva (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, co. 1, lett. c), direttiva UE 2853/2024.

⁶⁸ V. ancora art. 8, co. 2, direttiva 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, co. 2, lett. d), l'esenzione da responsabilità non opera nonostante la modifica sostanziale qualora il prodotto rimanga comunque "sotto il controllo del fabbricante"; inoltre, ai sensi del considerando 39, 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".

⁶⁹ 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

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 da detta traslazione, affermando espressamente che in capo al riparatore non possa derivare alcuna responsabilità da prodotto difettoso per il solo fatto della riparazione⁷⁰.

Indubbiamente alcune questioni applicative restano da sbrogliare, come nel caso in cui la riparazione implichi in realtà interventi “ripristinatori” più invasivi sul prodotto⁷¹, o qualora il riparatore decida di contrassegnare la sua attività con il proprio marchio⁷². A ben guardare, però, la *ratio legis* di favore verso la riparazione risulta sufficientemente netta: sebbene la sottrazione della riparazione al regime di *product liability* possa dirsi astrattamente conforme al nuovo criterio della modifica sostanziale del prodotto, il risultato concreto di tale precisazione normativa è tutt’altro che trascurabile in termini probatori, deducendosene un esonero presuntivo di principio da tale responsabilità per i riparatori, salva l’eccezionalità della prova contraria⁷³.

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, direttiva UE 2853/2024).

⁷⁰ V. *expressis verbis* il considerando 39, direttiva 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”.

⁷¹ Oltre alla suddetta ipotesi di rigenerazione, per es. qualora il riparatore debba intervenire sul relativo *software* del prodotto: da questo punto di vista, un’indicazione a conferma del medesimo approccio di principio pare trarsi dal considerando 40, direttiva UE 2853/2024.

⁷² In via generale, l’apposizione del marchio tende a comportare l’assimilazione del relativo titolare al fabbricante ex art. 4, n. 10, lett. c), direttiva 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, Zanichelli, 2012, 422; per un recente caso giurisprudenziale in estensione di detto principio v. CGUE 19 dicembre 2024, causa C-157/23, *Ford Italia S.p.A. c. ZP, Stracciari S.p.A.*, ECLI:EU:C:2024:1045, con rispettiva conferma a livello nazionale in Cass. civ., sez. III, 15 dicembre 2025, n. 32673, in banca dati *DeJure*; 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, 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 originario, ferma sempre la valutazione caso per caso: su questi ultimi aspetti sia consentito il rinvio a B. Calabrese, *Economia circolare e principio di esaurimento del marchio*, in questa *Rivista*, 2023, 461 ss.

⁷³ Ciò soprattutto nella misura in cui trattasi di riparazione correttamente intesa, anche alla luce

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 riparazione⁷⁴.

6. Comunicazione commerciale d'impresa (“greenwashing”)

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 direttiva UE 825/2024, per quanto riguarda la responsabilizzazione dei consumatori per la transizione verde mediante il miglioramento della tutela dalle pratiche sleali e dell'informazione⁷⁵.

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 virtuose⁷⁶. Ciò viene perseguito attraverso un aggiustamento dei regimi esistenti che regolano la comunicazione e l'informazione d'impresa

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 – come detto, con onere della prova a suo carico circa la portata “eccezionale” o comunque ultronea dell'intervento di riparazione – che il difetto deriva in via sopravvenuta dall'attività del riparatore stesso, ai sensi dell'ipotesi generale *ex art. 11, co. 1, lett. c)*, direttiva UE 2853/2024.

⁷⁴ In tale ottica v. F. Ponzù Donato, *Danno da prodotto difettoso e diritto alla riparazione del bene*, in *Jus civ.*, 2024, 301 ss.

⁷⁵ 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, 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, 55 ss.; C. Galli, A. Rainone, *La Direttiva “greenwashing”: un common ground per la sostenibilità in Europa*, in *Dir. ind.*, 2025, 13 ss.; A. Genovese, *La comunicazione d'impresa sulla sostenibilità e il diritto della concorrenza*, in *Dialoghi dir. econ.*, 2024, 6, 1 ss.; L. Zoboli, *Il “greenwashing” e la tutela della corretta comunicazione d'impresa*, in *Riv. dir. banc.*, 2024, 271 ss.; L. Botti, “Greenwashing” e comunicazione d'impresa. *L'ecologismo di facciata*, in *Dir. ind.*, 2024, 496 ss., nonché da ultimo, a livello monografico, G. Spedicato, *Il corporate greenwashing come pratica commerciale sleale*, Giuffrè, 2025, 153 ss.

⁷⁶ V. considerando 1 e 3, direttiva UE 825/2024; su questa linea anche l'annunciata trasposizione normativa – peraltro avvenuta nelle more della presente pubblicazione con d.lgs. 20 febbraio 2026, n. 30 – a livello interno: v. Comunicato stampa del Consiglio dei Ministri, 5 Novembre 2025, n. 148 (*governo.it*).

verso il consumatore, in termini di pratiche commerciali sleali⁷⁷ e obblighi informativi precontrattuali⁷⁸.

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 pubblicitaria⁷⁹, ricomprendendo nel suddetto divieto – e dunque indirettamente disciplinando – le asserzioni ambientali generiche⁸⁰, nonché la peculiare figura del marchio (*rectius*: etichetta) di sostenibilità⁸¹.

Tuttavia, la direttiva 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”⁸². 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 consumatori⁸³. 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 riparabilità⁸⁴. Infine, sono introdotte previsioni più specifiche ad integrazione dei divieti generali così modificati: in tal senso, se

⁷⁷ V. art. 1, direttiva UE 825/2024 che modifica la direttiva (CE) 2005/29 relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori nel mercato interno.

⁷⁸ V. art. 2, direttiva UE 825/2024 che modifica la direttiva (CE) 2011/83 sui diritti dei consumatori.

⁷⁹ Per una ricostruzione dettagliata del fenomeno *greenwashing* v. più ampiamente G. Spedicato, *Il corporate greenwashing come pratica commerciale sleale*, cit., 10 ss.

⁸⁰ V. le nuove definizioni di “asserzione ambientale” e “asserzione ambientale generica” di cui all’art. 2, co. 2, lett. o) e p), direttiva (CE) 29/2005, come aggiunte dall’art. 1, n. 1), lett. b), direttiva UE 825/2024.

⁸¹ V. il nuovo art. 2, co. 2, lett. q), dir. (CE) 29/2005, come aggiunto dall’art. 1, n. 1), lett. b), direttiva UE 825/2024 (nonché con la suddetta variazione terminologica in sede di trasposizione interna ai sensi del nuovo art. 18, co. 1, lett. n-*sexies*), cod. consumo, come aggiunto dall’art. 1, d.lgs. 20 febbraio 2026, n. 30, invero più fedele all’espressione inglese di “*sustainability label*”); 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, 455 ss.; mentre più in generale sul rapporto tra marchio di certificazione e schemi certificativi si rinvia a B. Calabrese, *La certificazione come impresa*, cit., 349 ss.

⁸² V. espressamente considerando 3, direttiva UE 825/2024.

⁸³ V. art. 6, co. 1, lett. b), direttiva (CE) 29/2005, come modificato dall’art. 1, n. 2), lett. a), direttiva UE 825/2024.

⁸⁴ V. art. 7, co. 7, direttiva (CE) 29/2005, come aggiunto dall’art. 1, n. 3), direttiva UE 825/2024.

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 – secondo il modello della c.d. *black list* – “presentare il bene come riparabile quando non lo è” oppure “non informare che la 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”⁸⁵.

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 commerciali⁸⁶. In tutti i casi, dunque, la riforma ora impone al “professionista” di informare il consumatore dell’indice di riparabilità del prodotto⁸⁷, rilanciando così quel progetto futuro di *repairability score* europeo già richiamato in sede di regolamentazione *ecodesign*⁸⁸. 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 restrizioni⁸⁹.

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’irreparabilità del prodotto⁹⁰. Potrebbe pensarsi che la lacuna di un dovere positivo di dichiarare il vero sia colmata

⁸⁵ V. rispettivamente allegato I, n. 23-*nonies* e 23-*undecies*, direttiva (CE) 29/2005, come aggiunti dall’allegato I, n. 4), direttiva UE 825/2024.

⁸⁶ V. implicitamente considerando 34, direttiva UE 825/2024.

⁸⁷ V. in parallelo art. 5, co. 1, lett. i) e art. 6, co. 1a, lett. u), direttiva (CE) 83/2011, come aggiunti dall’art. 2, n. 2, lett. c) e n. 3, lett. d), direttiva UE 825/2024.

⁸⁸ V. la definizione di cui all’art. 2, n. 14 *quinquies*, direttiva (CE) 83/2011, come aggiunto dall’art. 2, n. 1, direttiva UE 825/2024; a proposito del richiamo in sede *ecodesign* di cui all’art. 7, co. 2, punto i), reg. UE 1781/2024, vedi *supra* par. 4.

⁸⁹ V. ancora in parallelo art. 5, co. 1, lett. j) e art. 6, co. 1, lett. v), direttiva (CE) 83/2011, come aggiunti dall’art. 2, n. 2, lett. c) e n. 3, lett. d), direttiva UE 825/2024.

⁹⁰ V. per es. il nuovo n. 23 *nonies*, allegato I, dir. (CE) 29/2005, come aggiunto dall’allegato I, n. 4), direttiva UE 825/2024; 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) 29/2005, vedi le riflessioni di M. Cian, *Educare (informando) il consumatore per educare le imprese*, cit., 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’impresa⁹¹.

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 individuarsi 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 riformatrice⁹². 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 nel ciclo industriale e di consumo, con l’obiettivo di preservare la vita utile dei prodotti e, conseguentemente, di attenuarne il relativo impatto ambientale⁹³. La possibilità del singolo utente finale di riparare il prodotto appare dunque più mezzo che fine, essendo il sistema economico-produttivo

⁹¹ Così testualmente in parallelo art. 5, co. 1, lett. j) e art. 6, co. 1, lett. v), direttiva (CE) 83/2011, come aggiunti dall’art. 2, n. 2, lett. c) e n. 3, lett. d), direttiva UE 825/2024.

⁹² Tale impostazione in termini di “diritto effettivo alla riparazione” si ritrova anche nei documenti programmatici del legislatore europeo in materia di consumatori: v. Comunicazione della Commissione, *Nuova agenda dei consumatori – Rafforzare la resilienza dei consumatori per una ripresa sostenibile*, COM (2020) 696 final, 8.

⁹³ 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, 221 ss.

il vero destinatario di questa azione politica⁹⁴. Detto altrimenti, le (notorie) carenze del sistema, viste attraverso la lente di un'economia circolare e sostenibile, mettono in luce come la (scarsa) riparazione dei prodotti rappresenti un "fallimento" del mercato, che richiede una risposta anche a livello di regolamentazione⁹⁵.

Pertanto, le novità normative in materia devono leggersi secondo 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 direttiva 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 produttori⁹⁶. 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 regolamentazione⁹⁷.

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 dimensione consumeristica⁹⁸. Infatti, per quanto il consumatore trovi specifica considerazione nella parte riguardante

⁹⁴ 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, 8); analogamente anche in materia di politiche per i consumatori, dove il più immediato collegamento del *right to repair* al regime dei contratti di vendita si contorna di riferimenti più ampi ad azioni promozionali verso la riparabilità e la circolarità dei prodotti (v. Comunicazione della Commissione, *Nuova agenda dei consumatori – Rafforzare la resilienza dei consumatori per una ripresa sostenibile*, COM(2020) 696 final, 8).

⁹⁵ Secondo l'idea per cui "*the market will not fix it*", come suggerita da H.W. Micklitz, V. Mehnert, L. Specht-Riemenschneider, C. Liedtke, P. Kenning, *Right to repair – policy brief*, Berlin, SVRV, 2022, 15.

⁹⁶ Così testualmente la rubrica dell'art. 5, direttiva UE 1799/2024.

⁹⁷ 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, co. 1 e 3, direttiva UE 1799/2024; 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, Zanichelli, 2012, 1 ss.

⁹⁸ Questa prospettiva è avvalorata da altri obblighi della riforma *ecodesign*, i quali si rivolgono sintomaticamente solo alle imprese, come per es. la disciplina sul divieto di distruzione dei prodotti: v. artt. 23-26, reg. UE 1781/2024.

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*⁹⁹. Lo dimostra l'altra componente obbligatoria (e decisamente più caratterizzante per la riparabilità) dei requisiti di prestazione, i quali intervengono direttamente sui parametri produttivi¹⁰⁰. Lo dimostra la scansione soggettiva degli obblighi in questione lungo tutta la filiera degli operatori economici rilevanti¹⁰¹. 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'offerta¹⁰².

Se poi non bastasse, vale la pena ricordare che la direttiva UE 1799/2024 sul *right to repair* è legata al reg. UE 1781/2024 sull'*ecodesign* per la definizione dei relativi obblighi di riparazione come sopra richiamati¹⁰³: questo collegamento, se sul piano applicativo sconta attualmente una certa limitatezza dei settori coinvolti, sul piano sistematico appare lungi dall'essere casuale, dimostrando ulteriormente come questo disegno riformatore debba apprezzarsi quale imposizione di regole per chi produce, in aggiunta a – se non prima ancora di – tutele per chi acquista¹⁰⁴.

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 temperamento tra libertà economiche e interesse collettivo. Nel bene e nel male, questo è un fattore di cui occorre tener conto.

Da un lato, risulta eccessivamente ingenua ogni rivendicazione consumeristica che prescindia 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

⁹⁹ V. art. 27, reg. UE 1781/2024, significativamente rubricata “obblighi dei fabbricanti”.

¹⁰⁰ 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 1781/2024.

¹⁰¹ 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 artt. 29, 30, 31, 33, 35, reg. UE 1781/2024.

¹⁰² V. ancora art. 3, reg. UE 1781/2024.

¹⁰³ V. espressamente considerando 8, 9, e 21, direttiva UE 1799/2024; in tal senso v. J. Ciani Sciolla, *Ecodesign*, cit., 314-315.

¹⁰⁴ Peralto, l'impostazione settoriale della riparabilità – nel suo binomio normativo tra *right to repair* ed *ecodesign* – non pare di per sé criticabile, essendo anzi evidente come le differenze merceologiche possano dare luogo a diverse esigenze concrete (per i consumatori) e implicazioni operative (per i produttori) in punto di riparazione: per queste valutazioni in termini d'impatto regolamentare rispetto alla riforma in oggetto v. Commissione europea, *Impact assessment report*, SWD(2023) 59 final, 68-69.

possono portare all'attenzione del legislatore¹⁰⁵. 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 collettivi¹⁰⁶.

Dall'altro lato, è inevitabile che gli interessi dell'impresa potranno essere compresi 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 della questione diviene non il rifiuto *a priori* di qualsiasi pregiudizio agli interessi imprenditoriali, ma che tale pregiudizio sia funzionale e giustificato rispetto all'interesse generale¹⁰⁷.

Una conferma si ritrova nelle limitazioni che, a seguito delle riforme citate, la libertà d'impresa viene ora a conoscere in termini di organizzazione produttiva: per esempio, nell'imporsi di fatto ai fabbricanti interessati la gestione di un "reparto" aziendale di riparazione, quanto a servizi post-vendita e relativo magazzino¹⁰⁸. 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 orientative e di sostegno al fine di agevolare questa nuova dimensione di *compliance*¹⁰⁹.

¹⁰⁵ Come invero riconosciuto dallo stesso disegno politico del legislatore europeo in termini di cooperazione con gli *stakeholders* rilevanti: v. per es. Comunicazione della Commissione, *Nuova agenda dei consumatori – Rafforzare la resilienza dei consumatori per una ripresa sostenibile*, COM (2020) 696 final, 22-23.

¹⁰⁶ 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 spiccia 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 tendenziale non gratuità del *right to repair* v. considerando 16, direttiva UE 1799/2024; peraltro, che ci sia una diffusa disponibilità dei consumatori verso modelli di consumo circolari più "virtuosi", anche in termini economici di "*significant willingness-to-pay for better durability/repairability for all product categories*", emerge dagli stessi studi comportamentali condotti a livello europeo (v. Commissione europea, *Behavioural Study on Consumers' Engagement in the Circular Economy*, 2018, 12, reperibile all'indirizzo *ec.europa.eu*).

¹⁰⁷ Secondo invece la posizione criticabile nel rapporto tra riparazione e diritti di privativa *ex art. 5, co. 6, direttiva UE 1799/2024*, su cui più ampiamente si rinvia a B. Calabrese, *Right to Repair Between Intellectual Property and Servitization*, cit., 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.

¹⁰⁸ 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, co. 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*, Giuffrè, 2004, 39 ss.

¹⁰⁹ Per quanto riguarda le PMI e i nuovi obblighi di riparazione v. art. 10, direttiva UE 1799/2024, e del pari per gli obblighi di *ecodesign* v. art. 22, reg. UE 1781/2024.

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 direttiva UE 2853/2024¹¹⁰. Nella medesima prospettiva qui tracciata, l'alleggerimento da tali oneri imprenditoriali, anche solo in termini probatori, non può che leggersi se non come l'intento di non pregiudicare e finanche incentivare questa attività d'impresa in ragione dei suoi benefici sistematici¹¹¹.

Di più, 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 acquirente¹¹².

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 mercato¹¹³.

Questo filone normativo richiama una delle critiche generalmente mosse in concreto 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 imprese¹¹⁴. Può allora notarsi, in termini di principio, come tali critiche finiscano per fare il paio con quella dimensione regolatoria del mercato che traspare dal diritto alla riparazione, secondo lo spunto qui proposto¹¹⁵.

¹¹⁰ V. *supra* par. 5.

¹¹¹ Significativamente, il riferimento promozionale all'economia circolare rappresenta la premessa della posizione di favore del legislatore europeo verso i riparatori nel relativo considerando 39, direttiva UE 2853/2024.

¹¹² 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*, direttiva UE 2853/2024.

¹¹³ 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, direttiva UE 1799/2024); 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, direttiva UE 825/2024).

¹¹⁴ Espressamente in questi termini critici v. M. Cian, *Educare (informando) il consumatore per educare le imprese*, cit., 76-77.

¹¹⁵ Se è vero che gli obblighi produttivi sopra citati valgono a compensare un po' questo difetto, è

A tale proposito, 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 prefissi¹¹⁶.

Valga per tutti il problema della diversa portata delle due riforme principali – *ecodesign* e *right to repair* – come sopra richiamate. Infatti, se il regolamento UE 1781/2024 si rivolge direttamente alle imprese, la direttiva UE 1799/2024 prende come riferimento soggettivo il consumatore¹¹⁷. 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 imprenditoriali¹¹⁸, ne discende una differenziazione artificiosa che non trova sponda sul piano produttivo: nello specifico, l'obbligo per l'impresa 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*¹¹⁹.

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, entro un quadro normativo che vada a comporre diritti dei consumatori e obblighi delle imprese sotto l'obiettivo comune della riparabilità, anche a costo di ridimensionare un po'

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 n. 1781/2024.

¹¹⁶ V. per 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, 1 ss.

¹¹⁷ 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, co. 1, e 27, co. 1, lett. a), reg. UE n. 1781/2024, con invece l'obbligo di riparazione operante "su richiesta del consumatore" ex art. 5, co. 1, direttiva UE 1799/2024.

¹¹⁸ A tale proposito, uno degli esempi storici della "battaglia" per il *right to repair* riguarda un rapporto *business-to-business*, ossia 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, 115 ss.

¹¹⁹ 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, co. 2, art. 9, co. 1, lett. b), d), ed e), e art. 11, co. 1, direttiva (CE) 98/2008, come modificati dall'art. 1, nn. 8, 10 e 12, direttiva UE 851/2018.

la retorica del *right to repair*¹²⁰. Al di là della provocazione, resta la necessità 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. 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.

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 marginale¹²¹. 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 scala¹²².

Servono, dunque, veri e propri operatori professionali ai quali l'individuo possa rivolgersi per effettuare la riparazione: ancor meglio, servono operatori non solo specializzati, ma anche indipendenti¹²³, così da poter supportare la scelta autonoma

¹²⁰ 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 (*pc.gov.au*); 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, 989 ss.

¹²¹ 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, *Repair, Do-It-Yourself and Circular Economy: Alternative Practices for Sustainable Consumption*, Springer, 2023.

¹²² 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, J. Luth Richter, E. Maitre-Ekern, J.D. Russell, T. Pihlajarinne, C. Dalhammar, *Barriers, enablers and market governance: A review of the policy landscape for repair of consumer electronics in the EU and the U.S.*, in *J. Clean Prod.*, 2021, 125488, 1 ss.

¹²³ Da notare come in sede *ecodesign* sia prevista una definizione apposita sia di "riparatore

di voler riparare il prodotto a prescindere dalla (storicamente poco incline) disponibilità delle industrie produttrici¹²⁴.

Ma allora, ciò postula l'esistenza di un vero e proprio mercato della riparazione, dove la prestazione di tali servizi (unitamente alla fornitura dei prodotti strumentali annessi) possa intercettare la domanda dei consumatori interessati, e così 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 sembrare¹²⁵. 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 concorrenziale¹²⁶.

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 efficiente¹²⁷. Anche sul piano concreto, un modello

professionista” sia di “operatore indipendente” (v. art. 2, nn. 47-48, reg. UE 1781/2024); 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, 2981 ss.

¹²⁴ 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, 165 ss.

¹²⁵ 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, 123 ss., nonché il documento OECD, *Competition Issues in Aftermarkets*, DAF/COMP(2017)2, (one.oecd.org). Per un'esemplificazione concreta di queste incertezze *antitrust* in una situazione affine v. S. Scalzini, *Concorrenza, condivisione dell'innovazione e sviluppo degli aftermarket: spunti dal caso A517-Mercati di manutenzione di dispositivi diagnostici*, in *Conc. merc.*, 2022, 459 ss.

¹²⁶ 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, 63 ss.

¹²⁷ Per una ricostruzione teorica più profonda quanto al nostro sistema di riferimento v. M. Libertini, *Diritto della concorrenza dell'Unione europea*, Giuffrè, 2014, 57 ss.

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 assetto di chiusura in capo agli stessi produttori¹²⁸. 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*¹²⁹. Senza contare che la 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 sistema¹³⁰.

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, co. 8, direttiva 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”¹³¹. 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 proconcorrenziale¹³².

¹²⁸ Questi i riscontri dell’indagine ricostruttiva di S. Svensson-Hoglund, J. Luth Richter, E. Maitre-Ekern, J.D. Russell, T. Pihlajarinne, C. Dalhammar, *Barriers, enablers and market governance*, cit., 12-13.

¹²⁹ In giurisprudenza, per la qualificazione delle imprese come soggetti di diritto *antitrust* in quanto “operatori economici indipendenti” v. per es. CGUE 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. per es. Comunicazione della 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.

¹³⁰ Idealmente v. considerando 18, direttiva 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”.

¹³¹ Ciò al netto di alcune criticità applicative che si possono rilevare nella struttura della stessa direttiva UE 1799/2024, 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., 162 ss., v. per es. F. López-Bermúdez, X. Vence, *A critical assessment of the European Directive proposal*, cit., 6); criticità che però, per certi versi, non rinnegano ma comprovano l’importanza del principio concorrenziale ai fini in questione.

¹³² Oltre l’insieme qui considerato delle riforme di cui all’agenda europea sull’economia circolare, gli obiettivi politici di apertura del mercato della riparazione si ritrovano testualmente – sempre al netto delle criticità applicative – 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, direttiva UE 2823/2024 (v. rispettivamente considerando 33 e 35 della citata direttiva,

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

Innanzitutto, il principio concorrenziale deve rimanere il criterio guida 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 scopo¹³³. Ma questo non rinnega l'esistenza di un mercato presupposto al *right to repair*¹³⁴: 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 (per quanto "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 conformità¹³⁵. 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 riparazione¹³⁶.

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

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 Reg. stesso); detto degli obiettivi politici, sulle complesse implicazioni applicative di quest'ultimo regime giuridico (che qui evidentemente non si possono affrontare) v. M. Cavaliere, *La disciplina dell'accesso ai dati IoT fra regolamentazione e tutela dei segreti commerciali*, in *AIDA*, 2023, 262 ss., nonché M.W. Monterossi, *La circolazione dei dati generati dai prodotti connessi a Internet: luci e ombre del Regolamento europeo sui dati*, ivi, 292 ss.

¹³³ V. per 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 33/2014 vigente in materia: per la presentazione di un caso storico di intesa anticoncorrenziale su tale mercato v. P. Pettiti, *Concorrenza, marchio e brevetto*, cit., 10 ss.

¹³⁴ Semmai conferma ulteriormente quella dimensione regolatoria tratteggiata *supra* par. 7.

¹³⁵ 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 n. 517/2014; in generale, sulle caratteristiche strutturali del modello europeo di conformità cogente si rinvia a B. Calabrese, *La certificazione come impresa*, cit., 79 ss.

¹³⁶ Timori tutt'altro che astratti, alla luce dell'esperienza concreta a livello internazionale: v. A. Perzanowski, *The right to repair*, cit., 232 ss.

desiderabile rispetto al canone di concorrenza perfetta, è discorso assai più complesso che non può essere compiutamente affrontato in questa sede¹³⁷. Tuttavia, a titolo di esempio, può farsi un accenno alle problematiche che ruotano attorno alla regolamentazione *antitrust* degli accordi verticali¹³⁸.

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 punto¹³⁹. 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 automobilistico¹⁴⁰.

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*¹⁴¹, non ci si può però esimere dalla seguente riflessione. In termini di

¹³⁷ Per un esempio della problematica declinazione del modello concorrenziale rispetto alle nuove esigenze della sostenibilità v. A. De Pra, *Sostenibilità e divieto di intese restrittive della concorrenza alla luce della recente normativa europea*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2023, 736 ss.

¹³⁸ 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 questa *Rivista*, 2023, 739 ss.

¹³⁹ 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 720/2022; in aggiunta v. Comunicazione della Commissione, *Orientamenti sulle restrizioni verticali*, 2022/C 248/01, § 245.

¹⁴⁰ 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 reg. (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 822/2023, che proroga il periodo di applicazione dell'esistente reg. 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 questioni politiche in sede di considerazioni conclusive (v. subito *infra*, par. 9).

¹⁴¹ Con riferimento allo stesso settore automobilistico v. per es. G.F. Simonini, *L'assistenza post*

coerenza politica, un disegno promotore dell'economia circolare avrebbe richiesto un rafforzamento delle istanze concorrenziali di supporto al tanto proclamato *right to repair* anche in questo ambito. Ciò, a maggior ragione, quando lo stesso ordinamento dispone di un'esperienza consolidata da cui attingere, quale quella offerta dal settore *automotive*¹⁴². Tuttavia, il legislatore europeo non solo non ha mosso passi verso questo modello tendenziale¹⁴³, 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 analizzato¹⁴⁴.

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 di una maggiore riparabilità dei prodotti.

vendita delle autovetture: le singolari problematiche di un piccolo costruttore, in *Riv. dir. ind.*, 2015, I, 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., 174 ss.

¹⁴² Quale riprova di tale approccio proconcorrenziale nel settore *automotive* v. CGUE 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. CGUE 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, 104 ss.

¹⁴³ 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 *giurisprudenzadelleimpresa.it*.

¹⁴⁴ 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 858/2018 e relativo reg. deleg. (Ue) 1244/2021, 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).

9. Considerazioni finali

In chiusura, sia consentito ribadire il senso della presente riflessione: non si intende certo offrire una risposta compiuta a tutte le specifiche questioni applicative, bensì evidenziare come un diritto alla riparazione dei prodotti possa essere fondato e costruito in termini effettivi solamente 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 scarsa 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 compartecipe 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 (per non guardare al quadro internazionale)¹⁴⁵.

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 critica¹⁴⁶. 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

¹⁴⁵ Che tutto il disegno politico europeo sulla sostenibilità stia vivendo una fase incerta, oltre al più ampio riassetto in termini di agenda programmatica (v. Comunicazione della Commissione, *Bussola per la competitività dell'UE*, COM(2025) 30 final), lo si registra già sullo stesso piano legislativo: per es., rispetto agli obblighi di rendicontazione societaria e diligenza in materia di sostenibilità, v. la proroga di cui alla direttiva UE 794/2025 in termini di “*stop-the-clock*”, seguita dal ridimensionamento di cui alla direttiva UE 470/2026 in termini di semplificazione “*omnibus*”; su questo specifico tema v. più ampiamente A. Genovese, *Corporate Sustainability Reporting and Commitments: Effectiveness and Enforceability from EU to National Law*, in B. Calabrese (ed.), *Legal Perspectives for a Sustainable Circular Economy*, cit., 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*, Routledge, 2020, 31.

¹⁴⁶ 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 questa *Rivista*, 2025, 2 ss.; per un'ulteriore riflessione in chiave giurisprudenziale v. L. Miotto, *Diretrici attuali e prospettive del diritto commerciale: il contributo della giurisprudenza nell'epoca della sostenibilità, della tecnicizzazione e della globalizzazione delle dinamiche economiche*, *ivi*, 1246 ss.

dinamiche sociali in termini individuali, ma devono tener conto anche della struttura economica che plasma le dinamiche stesse ¹⁴⁷.

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.

¹⁴⁷ 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 (ed.), *Legal Perspectives for a Sustainable Circular Economy*, cit., 7 ss.