dossier

XIX Legislatura

28 ottobre 2026

Disposizioni urgenti e misure di sostegno ai settori dell'autotrasporto, dell'agricoltura e della pesca

D.L. n. 193/2026 – A.S. n. 2074

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Senato della Repubblica

SERVIZIO STUDI
TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it – @SR_Studi

Dossier n. 787

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI
Tel. 06 6760-3410 - ✉ st_segreteria@camera.it

Progetti di legge n. 686

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

I N D I C E

SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1, commi 1, 2, 4 lettere *a) e c)*, e 5 *(Misura in favore dell'autotrasporto di merci e di passeggeri con autobus)* 7

Articolo 1, commi 3, 4, lettere *b)* e *c)* e 5 *(Differimento del contributo per le spese amministrative doganali sulle piccole spedizioni)* 13

Articolo 2 *(Disposizioni urgenti per garantire la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi)* 16

Articolo 3 *(Sospensione dei canoni di leasing delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi)* 18

Articolo 4 *(Disciplina applicabile ai contratti di autotrasporto di cose per conto di terzi)* 19

Articolo 5 *(Digitalizzazione delle informazioni per il trasporto di merci per conto di terzi su strada in ambito nazionale)* 23

Articolo 6 *(Contributo a fondo perduto a favore degli imprenditori agricoli per i maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante)* 27

Articolo 7 *(Contributo a fondo perduto a favore degli imprenditori della pesca e dell'acquacoltura per i maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante)* 29

Articolo 8 *(Lavoro straordinario svolto dal personale delle Forze di polizia)* ... 33

Articolo 9 *(Disposizioni finanziarie)* 34

Articolo 10 *(Applicazione del decreto legislativo n. 125 del 2024 concernente gli obblighi di rendicontazione di sostenibilità)* 39

Articolo 11 *(Entrata in vigore)* 46

SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1, commi 1, 2, 4 lettere *a) e c)*, e 5
(Misura in favore dell'autotrasporto di merci e di passeggeri con autobus)

L'**articolo 1**, **comma 1**, stabilisce che il **credito d'imposta** in favore delle **imprese** operanti nel **settore dell'autotrasporto delle merci**, delle **imprese** operanti nel **settore dell'autotrasporto di persone** e delle **imprese di noleggio autobus con conducente che utilizzano veicoli di classe ambientale euro V e VI** sia riconosciuto per i mesi **da marzo ad agosto**, nonché sia **incrementato** il relativo **limite massimo di spesa** (per un importo pari ad **66,4 milioni di euro**).
Ai sensi del **comma 2**, il medesimo credito d'imposta è riconosciuto per le spese sostenute nel **periodo dal 1° settembre al 5 ottobre** nel **limite massimo di 60 milioni di euro** per l'**anno 2026**. Tale credito è utilizzabile **entro il 31 dicembre 2027**.
Conseguentemente, il **comma 4, lettera *a)* abroga** le disposizioni di cui all'articolo 1, **commi 4 e 5**, del decreto-legge n. 162 del 2026 mentre la **lettera *c)*** dello stesso comma adegua di conseguenza la copertura finanziaria del citato decreto-legge.
Il **comma 5** quantifica **il maggior onere** derivante dalla disposizione in commento prevedendo che si provveda alla copertura del medesimo ai sensi dell'articolo 9 del presente decreto-legge.

Al fine di contrastare gli effetti economici derivanti dal persistente aumento eccezionale del prezzo del gasolio utilizzato come carburante, l'**articolo 1**, **comma 1**, introduce delle modifiche alle disposizioni di cui all'**articolo 3**, **comma 1** (rubricato "**Misure in favore dell'autotrasporto**"), del decreto-legge n. 33 del 2026.
Nello specifico, il **comma 1**, **modificando** il **comma 1**, **primo periodo**, del citato articolo 3 del decreto-legge n. 33 del 2026, dispone che il **credito d'imposta riconosciuto** in favore delle **imprese**, con sede legale o stabile organizzazione in Italia, **esercenti le attività di trasporto di merci e di persone** di cui all'articolo 24-*ter*, comma 2, lettere *a)* e *b)*, del decreto legislativo n. 504 del 1995, nonché delle **imprese di noleggio autobus con conducente che utilizzano veicoli di classe ambientale euro V e VI**, di cui alla legge n. 218 del 2003, sia commisurato **alla maggiore spesa sostenuta** in ciascuno **dei mesi da marzo ad agosto** (anziché ottobre) dell'**anno 2026** rispetto al prezzo del mese di febbraio del medesimo anno.
In tal modo, viene modificata la **proroga** del **credito d'imposta per i mesi di settembre e ottobre 2026** che, da ultimo, avevano disposto il decreto-legge n. 157 del 2026 ed il decreto-legge n. 162 del 2026 (in origine il credito d'imposta era stato riconosciuto a fronte della maggiore spesa sostenuta per i mesi di marzo, aprile e maggio 2026 – e, a seguito dell'entrata in vigore del decreto-legge n. 89 del 2026, nonché del decreto-legge n. 133 del 2026 e dei successivi decreti-legge

ivi incluso il decreto-legge n. 162 del 2026, per i mesi di giugno, luglio, agosto, settembre e ottobre 2026 – rispetto al mese di febbraio del medesimo anno).
Conseguentemente, stabilisce che il limite di spesa, di cui al secondo periodo del medesimo comma 1 dell'articolo 3, per la concessione del **credito d'imposta** *de quo* è ulteriormente incrementato di euro **66,4 milioni** per l'**anno 2026**.

Si ricorda che, in sede di conversione in legge, il decreto-legge n. 133 del 2026 ha disposto l'incremento del limite di spesa per il credito d'imposta da 322 milioni di euro a 397,6 milioni di euro (anziché di 300 milioni di euro). Il successivo decreto-legge n. 157 del 2026 ha disposto una proroga del credito d'imposta per il mese di settembre 2026, con conseguente incremento del relativo limite di spesa per un importo pari a 16 milioni di euro per l'anno 2026, mentre il decreto-legge n. 162 del 2026 ha prorogato il credito d'imposta per il mese di ottobre 2026, con conseguente incremento del limite di spesa per un importo pari a 21,2 milioni di euro per l'anno 2026. Tenuto conto che il decreto-legge n. 193 del 2026, al comma 1, ha disposto un incremento del limite di spesa (per un importo pari a 66,4 milioni di euro) nonché abrogato, al successivo comma 4, l'articolo 1, commi 4-5, del decreto legge n. 162 del 2026, il vigente limite di spesa per il credito d'imposta *de quo* è pari a **480 milioni di euro** per l'anno 2026.

A commento delle modifiche disposta dal comma 1, la relazione tecnica chiarisce che, tenuto conto delle richieste pervenute alla piattaforma allo scopo istituita, al fine di aggiornare l'ambito temporale e il limite massimo di spesa del contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, in favore dell'autotrasporto, ai sensi del citato decreto-legge, si prevede per il periodo marzo-agosto un incremento complessivo di 66,4 milioni di euro per l'anno 2026 dell'autorizzazione di spesa di cui al predetto decreto-legge n. 33 del 2026, e integrata dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 10 settembre 2026, n. 157.

Il **comma 2** stabilisce che il medesimo **credito d'imposta** previsto dal citato articolo 3, comma 1, primo periodo, del decreto-legge n. 33 del 2026, sia **riconosciuto per le spese sostenute nel periodo compreso dal 1° settembre al 5 ottobre 2026** ed entro il **limite massimo di spesa di 60 milioni di euro** per l'**anno 2026**.
Tenuto conto dei tempi necessari per l'istruttoria delle relative istanze, la norma precisa che il **credito d'imposta** di cui al comma 2 sia **utilizzabile esclusivamente in compensazione**, *ex* articolo 17 del decreto legislativo n. 241 del 1997, **entro il 31 dicembre 2027** (anziché entro il 31 dicembre 2026, quale termine previsto per l'utilizzo del credito d'imposta di cui all'articolo 3, comma 1, primo periodo, del decreto-legge n. 33 del 2026).
Si valuti l'opportunità di inserire il riferimento all'articolo 3 del decreto legislativo n. 33 del 2025, in vigore dal 1° gennaio 2027, in luogo all'articolo 17 del decreto legislativo n. 241 del 1997, nonché di chiarire se si applichino o meno le modalità di utilizzo del credito d'imposta previste al comma 2, secondo, terzo e quarto periodo, del citato articolo 3 del decreto-legge n. 33 del 2026.

A tale riguardo, la relazione tecnica chiarisce che il comma 2 introduce una ulteriore specifica autorizzazione di spesa, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2026, ai fini del riconoscimento del credito d'imposta in favore dell'autotrasporto per le spese sostenute nel periodo dal 1° settembre al 5 ottobre 2026, prevedendo anche che, in considerazione dei tempi necessari per l'istruttoria delle relative istanze, il credito d'imposta relativo alle spese sostenute in tale ultimo periodo, sarà utilizzabile entro il 31 dicembre 2027, esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241.

Conseguentemente, il **comma 4, lettera *a)***, dispone l'**abrogazione** dell'**articolo 1**, **commi 4 e 5**, del **decreto-legge n. 162 del 2026** (che disponeva la proroga per il mese di ottobre 2026 del credito d'imposta riconosciuto al settore dell'autotrasporto, con un incremento del limite di massimo di spesa di 21,2 milioni di euro per l'anno 2026 e la cui copertura finanziaria era disciplinata dall'articolo 7 del medesimo decreto-legge).

Come chiarito nella relazione tecnica, il comma 4 apporta talune modifiche al decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, al fine di garantirne il necessario coordinamento con il presente decreto, in particolare sopprimendo, alla lettera *a)*, i commi 4 e 5 dell'articolo 1 alla luce delle modifiche introdotte al comma 1 del presente articolo.

Il **comma 4, lettera *c)***, adegua di conseguenza l'articolo 7 del D.L. n. 162 del 2026, che reca la copertura finanziaria del decreto. Nel dettaglio, il **punto 1)** modifica l'alinea dell'articolo 7, comma 3 del citato decreto, **riducendo di 62 milioni l'ammontare degli oneri da coprire per il 2026** (da 611,8 milioni **a 549,8 milioni**) in quanto – in esito alla soppressione dell'articolo 4 del medesimo decreto-legge n.162 del 2026- si prevede la necessità di coprire solo gli oneri derivanti dagli articoli 1 e 2. Il successivo **punto 2)** modifica la lettera *g)* del medesimo comma 3 e **riduce l'ammontare delle coperture necessarie** di 62 milioni, prevedendo una **minore riduzione** (da 125,9 a 63,9 milioni) del Fondo per gli interventi strutturali di politica economica (**FISPE**).
Le modifiche introdotte dalle lettere *a)* e *b)* del comma 4 comportano complessivi **minori oneri** per il **2026** per **62 milioni** di euro. Nel dettaglio, 21,2 milioni di minori spese sono dovuti alla soppressione del credito d'imposta per l'autotrasporto per il mese di ottobre 2026 disciplinato dai commi 4 e 5 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 162 del 2026 (disposto dalla lettera a) del comma 4), mentre i restanti 40,8 milioni derivano dall'abrogazione, disposta dalla lettera b) del medesimo comma 4, del differimento del contributo sui pacchi, previsto dal decreto-legge n. 162 del 2026 (si veda la relativa scheda).
Si segnala, tuttavia, che i **62 milioni** di euro che, in esito alle disposizioni di cui al presente articolo 1, comma 4, lettera *c)*, punto 2), ritornano nelle disponibilità del FISPE sono poi **integralmente utilizzati** ai sensi di quanto disposto dall'articolo 9, comma 1, lettera *h)* del presente decreto-legge (si veda *infra* la relativa scheda di lettura).

Infine, il **comma 5** stabilisce che per la **copertura finanziaria** del **maggiore onere** derivante dalle disposizioni di cui ai **commi 1 e 2** (pari a **126,4 milioni** di euro per

l'anno **2026** e, in termini di fabbisogno, **60 milioni** di euro per l'anno **2027**), si provvede ai sensi dell'articolo 9 del presente decreto-legge (si veda la scheda relativa scheda).

• *Credito d'imposta per le imprese operanti nel settore dell'autotrasporto delle merci e dei passeggeri con autobus*

L'articolo 3 del decreto-legge n. 33 del 2026 ha introdotto delle misure in favore delle **imprese**, **con sede legale o stabile organizzazione in Italia**, operanti nel settore dell'**autotrasporto** di cui all'articolo 24-*ter*, comma 2, lettera *a)*, del decreto legislativo n. 504 del 1995.

Si fa altresì riferimento alle imprese che utilizzano il **gasolio commerciale come carburante** e, quindi, che **impiegano il gasolio sui veicoli** (ad eccezione di quelli di categoria euro 3 o inferiore e, a decorrere dal 1° gennaio 2021, ad eccezione dei veicoli di categoria euro 4 o inferiore), detenuti a titolo di proprietà o altro titolo, **per lo svolgimento di attività di trasporto di merci con veicoli** di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate.

Si ricorda che, ai sensi della citata norma, tale attività può esercitata da:

1) persone fisiche o giuridiche iscritte nell'**albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi**;
2) persone fisiche o giuridiche munite della **licenza di esercizio dell'autotrasporto di cose in conto proprio** e iscritte nell'elenco appositamente istituito;
3) **imprese stabilite in altri Stati membri** dell'Unione europea, in possesso dei requisiti previsti dalla disciplina dell'Unione europea per l'**esercizio della professione di trasportatore di merci su strada**.

In sede di conversione in legge del decreto-legge n. 63 del 2026 (articolo 1-*novies*), il **credito d'imposta** *de quo* è stato **esteso** ai seguenti soggetti:

- **imprese** che operano nel settore di **autotrasporto di persone** di all'articolo 24-*ter*, comma 2, **lettera *b)***, del decreto legislativo n. 504 del 1995, ovverosia: (*i*) **enti pubblici o imprese pubbliche locali esercenti** l'**attività di trasporto pubblico locale**; (*ii*); **imprese esercenti autoservizi interregionali di competenza statale**; (*iii*) **imprese esercenti autoservizi di competenza regionale e locale** e (*iv*) **imprese esercenti autoservizi regolari in ambito comunitario**;
- **imprese esercenti le attività di trasporto**, di cui alla legge n. 218 del 2003, **in materia di noleggio autobus con conducente** esercitate **con veicoli di classe ambientale euro V e VI**.

Secondo la formulazione dell'articolo 3 previgente alle modifiche di cui al decreto-legge n. 133 del 2026 (quindi, a seguito delle modifiche di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 89 del 2026, confermate in sede di conversione in legge dall'articolo 1-*ter*, comma 1, del decreto-legge n. 63 del 2026) a tali imprese è stato riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di **credito d'imposta**, commisurato **alla maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno** dell'**anno 2026 rispetto** al prezzo del **mese di febbraio** del medesimo anno ed entro **limite massimo di 300 milioni** di euro per l'**anno 2026**.

Per effetto delle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 133 del 2026 (che confermano, con ulteriore integrazione del limite di spesa, le successive modifiche di cui all'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 139 del 2026 e dell'articolo

1, comma 4, del decreto-legge n. 153 del 2026), nonché di quelle di cui all'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 157 del 2026 e, da ultimo, dall'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 193 del 2026**, il credito d'imposta è stato riconosciuto anche per la maggiore spesa sostenuta nei mesi di luglio e agosto 2026** rispetto al prezzo del mese di febbraio del medesimo anno, mentre **il limite massimo di spesa è stato ulteriormente innalzato a 397,6 milioni di euro** (anziché di 300 milioni di euro). Tenuto conto degli ulteriori incrementi disposti dal decreto-legge n. 157 del 2026 (**16 milioni di euro** per l'**anno 2026**) e del decreto-legge n. 193 del 2026 (**66,4 milioni di euro** per l'**anno 2026**), il **limite massimo di spesa** per il riconoscimento del credito d'imposta *de quo* è pari a **480 milioni di euro** per l'**anno 2026**.

Si ricorda che, nella formulazione originaria, l'articolo 1, comma 4, lettera *b)*, del decreto-legge n. 133 del 2026, prevedeva un incremento del limite massimo di spesa da 300 milioni a 322 milioni di euro. Con l'articolo 1, comma 4, lettera *b)*, del decreto-legge n. 139 del 2026, tale limite di spesa è stato innalzato a 364,1 milioni di euro (anziché di 322 milioni di euro) ovvero a 386,2 milioni di euro (anziché di 364,1 milioni di euro) ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 153 del 2026. In sede di conversione in legge (n. 166 del 2026) del decreto-legge n. 133 del 2026, è stata disposta la rifusione delle disposizioni dei successivi decreti-legge (n. 139 e n. 153) nell'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 133 del 2026, con un ulteriore innalzamento del citato limite massimo di spesa a 397,6 milioni di euro (anziché di 364,1 milioni di euro). L'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 157 del 2026 ha disposto un ulteriore incremento del limite di spesa per un importo pari a 16 milioni (a copertura del mese di settembre 2026), mentre l'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 162 del 2026, ha ulteriormente incremento il medesimo limite di spesa per un importo pari a 21,2 milioni di euro per il medesimo anno 2026 (a copertura del mese di ottobre 2026). Tenuto conto che il decreto-legge n. 193 del 2026, al comma 1, ha disposto un incremento del limite di spesa (per un importo pari a 66,4 milioni di euro) nonché abrogato, al successivo comma 4, l'articolo 1, commi 4-5, del decreto-legge n. 162 del 2026, prevedendo che il credito d'imposta sia riconosciuto fino al mese di agosto 2026, il limite massimo di spesa è pari a 480 milioni di euro per l'anno 2026 (a fronte del riconoscimento del credito d'imposta *de quo* per i mesi da marzo ad agosto 2026).

Il credito d'imposta **è utilizzabile** secondo le modalità telematiche messe a disposizione dall'Agenzia delle entrate, senza che si rendano applicabili alcuni limiti annuali (quello generale di 2 milioni di euro e quello di 250 mila euro applicabile ai crediti d'imposta da quadro RU, ossia concessi alle imprese), **entro il 31 dicembre 2026**.

In aggiunta, ai sensi del comma 2 del decreto-legge n. 193 del 2026, **si riconosce** il medesimo **credito d'imposta per le spese sostenute nel periodo dal 1° settembre al 5 ottobre** entro il **limite massimo di spesa** pari a **60 milioni di euro** per l'**anno 2026**. Tale credito è **utilizzabile** esclusivamente **in compensazione**, con le modalità telematiche messe a disposizione dall'Agenzia delle entrate, **entro il 31 dicembre 2027**.

La definizione dei **criteri** e delle **modalità di attuazione** del credito d'imposta è demandata ad apposito **decreto interministeriale** (si veda il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 23 maggio 2026).

Al fine di tenere conto dell'andamento delle sensibili oscillazioni del prezzo dei carburanti, è stato disposto che l'**aggiornamento** del **prezzo medio** del **gasolio** per **autotrazione** debba essere effettuato, **dal 19 marzo al 30 giugno 2026, con cadenza mensile** (anziché trimestrale) con riguardo alla sola componente riferita al costo del gasolio.

Per maggiori approfondimenti, si rinvia alla relativa scheda presente nel *dossier* di documentazione relativo al decreto-legge n. 33 del 2026, nonché alle schede relative all'articolo 1-*ter*, commi 1 e 8 e all'articolo 1-*novies*, presenti nel *dossier* di documentazione relativo al decreto-legge n. 63 del 2026 ed alla scheda relativa

all’articolo 1, commi 4-5, presente nel *dossier* di documentazione relativo al decreto-legge n. 133 del 2026 (A.C. 3045). Invero, si rinvia alla scheda relativa all’articolo 1, commi 4-5, del *dossier* di documentazione relativo al decreto-legge n. 139 del 2026 (A.C. 3077), alla scheda relativa all’articolo 1, commi 4-5, del *dossier* di documentazione relativo al decreto-legge n. 153 del 2026 (A.C. 3086), ed alla scheda relativa all’articolo 1, commi 4-5, del *dossier* di documentazione relativo al decreto-legge n. 133 del 2026 (A.C. 3045-A). Da ultimo, si rinvia alla scheda relativo all’articolo 1, commi 4-5, del *dossier* di documentazione relativo al decreto-legge n. 157 del 2026 (A.S. 2029) e alla scheda relativa all’articolo 1, commi 4-5, del *dossier* di documentazione relativo al decreto-legge n. 162 del 2026 (A.C. 3106).

Articolo 1, commi 3, 4, lettere *b)* e *c)* e 5
(Differimento del contributo per le spese amministrative doganali sulle piccole spedizioni)

L'**articolo 1, comma 3**, dispone la **disapplicazione**, **fino al 1° gennaio 2027** delle disposizioni della legge di bilancio per il 2026 che hanno introdotto un **contributo amministrativo di 2 euro a copertura delle spese collegate alle importazioni di pacchi di valore inferiore ai 150 euro**.
Conseguentemente il **comma 4, lettera b**), **abroga** l'articolo 4 del decreto-legge n. 162 del 2026, il **comma 4, lettera c)** adegua di conseguenza la copertura finanziaria del medesimo decreto-legge, mentre il **comma 5 quantifica gli oneri** dipendenti dalla norma in commento, rinviando all'articolo 9 per la disciplina della relativa copertura finanziaria.

Il **comma 3** pertanto modifica l'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38 che aveva previsto, nella sua formulazione originaria, **la disapplicazione del contributo amministrativo** di 2 euro a copertura delle spese collegate alle importazioni di pacchi di valore inferiore ai 150 euro per i beni importati anteriormente al 1° luglio 2026 - termine poi differito al 1° ottobre 2026 dal decreto-legge n. 107 del 2026 e al 1° dicembre 2026 dall'articolo 4 del decreto-legge n.162 del 2026 -, **prorogando tale disapplicazione fino al 1° gennaio 2027.**

Il **comma 4, lettera b), del presente articolo conseguentemente abroga, senza farne salvi gli effetti, l'articolo 4** del decreto-legge n. 162 del 2026 (in vigore dal 18 settembre 2026), che estendeva dal 1° ottobre al 1° dicembre 2026 la disapplicazione del **contributo amministrativo** di **2 euro** a copertura delle spese collegate alle importazioni da Stati extra-UE di **spedizioni** di valore inferiore ai 150 euro, senza tuttavia farne salvi gli effetti.
Tale disposizione è **all'esame della Camera dei deputati al momento della redazione del presente dossier.**

Il contributo per le spese amministrative doganali a carico delle spedizioni in arrivo da Paesi non appartenenti all'UE

La **legge di bilancio per il 2026** (articolo 1, **commi 126-128**) ha istituito un **contributo**, pari a **2 euro**, per le spese amministrative doganali a carico delle **spedizioni** in arrivo da Paesi non appartenenti all'UE **dal valore dichiarato non superiore a 150 euro**. La riscossione del tributo è affidata all'Agenzia delle dogane e monopoli all'atto dell'importazione definitiva delle merci. La disposizione ribadisce che tale imposizione si applica in coerenza con il codice doganale dell'Unione europea, istituito con il regolamento (UE) n. 952/2013. Si ricorda, inoltre, che la relazione tecnica ascriveva all'istituzione di tale contributo un aumento delle entrate pari a 122,5 milioni di euro nell'anno 2026 e di 245 milioni di euro negli anni 2027 e 2028.

La norma introdotta in Italia dalla legge di bilancio 2026 - ma mai concretamente applicata, in quanto sospesa dai decreti-legge sopra citati - ha anticipato la normativa europea che ha abrogato la soglia di esenzione daziaria di 150 euro ed ha introdotto a decorrere dal 1° luglio 2026 un dazio doganale forfetario temporaneo di 3 euro, per articolo, sulle spedizioni di basso valore (fino a 150 euro), nell'ambito della più ampia riforma del sistema doganale europeo. L'11 febbraio 2026, infatti, è stato adottato il regolamento 2026/382(UE) il quale ha disposto l'abrogazione della soglia di esenzione daziaria per le importazioni di valore non superiore a 150 euro e l'**introduzione di un dazio doganale semplificato forfettario di 3 euro** sulle spedizioni il cui valore intrinseco non superi un totale di 150 euro, a decorrere **dal 1° luglio 2026 fino al 1° luglio 2028**. Una volta che il nuovo centro doganale digitale dell'UE sarà operativo (l'infrastruttura digitale unica che centralizzerà i dati doganali a livello europeo), il dazio provvisorio sarà sostituito dalle normali tariffe doganali.

Al riguardo il Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha dichiarato in una intervista alla stampa del 15 settembre 2026 che "dall'introduzione della nuova tassazione unionale, ossia dal 1° luglio 2026, nel bimestre luglio-agosto rispetto al bimestre precedente, maggio-giugno, il calo [delle importazioni in Italia dei pacchi di modico valore] registrato è stato pari a circa il 39%, quindi in linea con quello rilevato dalle Autorità francesi. Il gettito complessivo del dazio nel bimestre luglio-agosto è stato di circa 83 milioni di euro, con una tassazione media per singola spedizione di circa 8,66 euro".

Occorre considerare, inoltre, che nell'ambito della **riforma doganale dell'UE** è prevista l'introduzione di una **nuova tassa di gestione per le vendite a distanza** (*handling fee*) per coprire i costi amministrativi legati alle nuove dichiarazioni doganali dei piccoli pacchi importati nell'Unione, in particolare attraverso il commercio elettronico. La misura, emersa nel quadro della comunicazione della Commissione sul commercio elettronico del febbraio 2025 e inserita nel negoziato sulla riforma doganale, si applica a decorrere dal 1° novembre 2026.

Si segnala infine che il 19 settembre 2026 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale UE il **Regolamento (UE) 2026/2108**, che istituisce il **nuovo Codice doganale e l'Autorità doganale dell'UE**. Il Regolamento prevede che la Commissione debba adottare l'atto delegato, con la definizione dell'importo della tassa di gestione, entro il 29 settembre 2026. La tassa entrerà in vigore 10 giorni dopo l'entrata in vigore dell'atto delegato. È previsto un importo ridotto per vendite a distanza provenienti da un deposito doganale per le vendite a distanza. L'importo sarà aggiornato ogni due anni in base ai costi effettivi di gestione sostenuti dalle dogane.

La Commissione Europea ha adottato il Regolamento delegato (UE) 2026/2152 per fissare l'importo della nuova **tassa di gestione dell'Unione** (*Union handling fee*). L'importo è fissato a **2 euro per articolo**. L'atto entra in vigore il giorno della pubblicazione e la tassa diventa effettivamente applicabile a partire dal decimo giorno successivo alla pubblicazione, avvenuta sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il 22 ottobre 2026, **con applicazione dal 1° novembre 2026**.0

Il **comma 4, lettera c)** adegua di conseguenza l'articolo 7 del D.L. n. 162 del 2026, che reca la copertura finanziaria del decreto. Nel dettaglio, il **punto 1)** modifica l'alinea dell'articolo 7, comma 3, del citato decreto, **riducendo di 62 milioni l'ammontare degli oneri da coprire per il 2026** (da 611,8 milioni **a 549,8**

milioni) in quanto – in esito alla soppressione dell'articolo 4 del medesimo decreto-legge n.162 del 2026- si prevede la necessità di coprire solo gli oneri derivanti dagli articoli 1 e 2. Il successivo **punto 2)** modifica la lettera *g)* del medesimo comma 3 e **riduce l'ammontare delle coperture necessarie** di 62 milioni, prevedendo una **minore riduzione** (da 125,9 a 63,9 milioni) del Fondo per gli interventi strutturali di politica economica (**FISPE**).

Le modifiche introdotte dalle lettere a) e b) del comma 4 comportano complessivi **minori oneri** per il **2026** per **62 milioni** di euro. Nel dettaglio, 21,2 milioni di minori spese sono dovuti alla soppressione del credito d'imposta per l'autotrasporto per il mese di ottobre 2026 disciplinato dai commi 4 e 5 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 162 del 2026 (disposto dalla lettera a) del comma 4, su cui si veda la relativa scheda), mentre i restanti 40,8 milioni derivano dall'abrogazione, -disposta dalla lettera b) del comma 4, in commento - del differimento del contributo sui pacchi, previsto dal decreto-legge n. 162 del 2026.
Si segnala, tuttavia, che i **62 milioni** di euro che, in esito alle disposizioni di cui al presente articolo 1, comma 4, lettera *c)*, punto 2), ritornano nelle disponibilità del FISPE sono poi **integralmente utilizzati** ai sensi di quanto disposto dall'articolo 9, comma 1, lettera *h)* del presente decreto-legge (si veda *infra* la relativa scheda di lettura).

Il **comma 5** valuta gli oneri della presente disposizione **in 61,25 milioni di euro per l'anno 2026**, prevedendo che ad essi si provveda ai sensi dell'articolo 9 (si veda la relativa scheda).

Articolo 2
(Disposizioni urgenti per garantire la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi)

L'**articolo 2** introduce modifiche alle disposizioni in materia di calcolo della parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni nell'ambito dei contratti di autotrasporto merci per conto di terzi, stabilendo precise regole per l'adeguamento dei corrispettivi in base alle fluttuazioni del prezzo del gasolio.

Il **comma 1** introduce modifiche all'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133. In particolare, dopo il comma 5 è inserito il nuovo comma **5-*bis***, in materia di calcolo della parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni nell'ambito di un contratto di trasporto di merci su strada, soggetta ad adeguamento.

Si ricorda che il comma 5 del citato articolo 83-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008 prevede che, nel caso in cui il contratto di trasporto abbia ad oggetto prestazioni da effettuare in un arco temporale **eccedente i trenta giorni**, la parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali, come individuata nel contratto o nelle fatture emesse con riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza dello stesso, è adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio per autotrazione, ove tali variazioni superino del **2 per cento** il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato.

Il nuovo comma 5-*bis* prevede che, ai fini del menzionato calcolo della parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pubblica e aggiorna trimestralmente sul proprio sito istituzionale i valori **percentuali minimi e massimi** relativi all'incidenza del costo del carburante, **differenziati secondo le classi di peso dei veicoli** ed elaborati sulla base dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporti per conto di terzi pubblicati ai sensi dell'articolo 1, comma 250, della legge n. 190 del 2014.
La disposizione in analisi prevede, altresì, che, per i contratti di trasporto per conto di terzi stipulati **in forma non scritta**, i valori percentuali minimi così individuati siano assunti obbligatoriamente come parametro di calcolo per l'emissione delle fatture relative alle prestazioni effettuate dal vettore dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, le quali indicano distintamente la quota del corrispettivo risultante dall'applicazione dei predetti valori minimi.
Per quanto concerne invece i contratti stipulati **in forma scritta**, ferma restando l'autonomia negoziale delle parti sulla determinazione dei prezzi, i valori minimi e massimi individuati con le modalità su illustrate sono assunti a riferimento per i

contratti stipulati a decorrere dalla data di entrata in vigore della disposizione in commento.

Si ricorda che l'art. 1339 c.c. prevede il meccanismo della **inserzione automatica, nel singolo contratto, delle clausole e dei prezzi imposti da norme imperative** ("Le clausole, i prezzi di beni o di servizi, imposti dalla legge […] sono di diritto inseriti nel contratto, anche in sostituzione delle clausole difformi apposte dalle parti").

Il **comma 2** apporta le necessarie modifiche di coordinamento all'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, inserendo dopo la lettera c), la lettera c-*bis*): quest'ultima ricomprende espressamente, tra gli elementi essenziali del contratto di trasporto di merci su strada, stipulato in forma scritta, il valore del costo del carburante all'atto della stipula e l'incidenza del costo del carburante per le prestazioni di trasporto disciplinate dal contratto medesimo.

Articolo 3
(Sospensione dei canoni di leasing delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi)

L'**articolo 3** riconosce alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori la possibilità di accedere a specifiche misure di sostegno finanziario riguardanti i contratti di locazione finanziaria aventi ad oggetto i veicoli utilizzati nell'esercizio dell'attività.

Il **comma 1,** al fine di sostenere la continuità operativa e la liquidità delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori, riconosce alle medesime imprese la possibilità di accedere a specifiche misure di sostegno finanziario riguardanti i contratti di locazione finanziaria aventi ad oggetto i veicoli utilizzati nell'esercizio dell'attività.

Il **comma 2** prevede che per i contratti di leasing relativi a tali veicoli, le imprese possono richiedere la sospensione dei canoni in scadenza tra il **1° novembre 2026** e il **31 marzo 2027**, oppure, in alternativa, la sospensione della sola quota capitale delle rate dovute nel medesimo periodo.
Dalla presentazione della richiesta e fino al **31 marzo 2027**, i contratti interessati dalla sospensione non possono essere risolti, revocati né dichiarati decaduti dal beneficio del termine a causa della mancata corresponsione dei pagamenti sospesi.
Si prevede che il piano di rimborso dei canoni oggetto di sospensione sia dilazionato, unitamente al pagamento degli elementi accessori, senza alcuna formalità e che il termine finale del contratto sia prorogato per un periodo corrispondente a quello della sospensione.
Infine si prevede, quale ulteriore misura di agevolazione finanziaria, che gli interessi maturati durante il periodo di sospensione siano corrisposti secondo le modalità previste dal contratto di locazione finanziaria ovvero, in sede di attuazione della sospensione, secondo condizioni e modalità più favorevoli per l'impresa utilizzatrice concordate tra le parti.

Articolo 4
(Disciplina applicabile ai contratti di autotrasporto di cose per conto di terzi)

L'**articolo 4** apporta **modifiche al codice civile**, volte ad **ampliare** l'applicazione della disciplina del **contratto di trasporto** nell'ambito degli **appalti di servizi logistici**. In particolare, viene **eliminato** il requisito della **presenza congiunta di almeno due prestazioni logistiche** e si stabilisce che, ogniqualvolta un appalto di servizi di logistica comprenda un'attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro, a tale attività **si applichino in ogni caso**, e non più soltanto in quanto compatibili, **le norme sul contratto di trasporto.**

L'**articolo 4** si compone di **un comma**, che **sostituisce** integralmente l'articolo 1677-*bis* del codice civile, relativo alla disciplina applicabile, nell'ambito degli appalti aventi ad oggetto servizi di logistica, alle **attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro**.

Rispetto al testo previgente, la novella in commento **rimuove** il vincolo di **due o più prestazioni congiunte** per i citati appalti, e indica che si **applicano in ogni caso**, e non più "in quanto compatibili" come nel testo previgente, le norme relative al **contratto di trasporto**.
A tale riguardo, la relazione illustrativa specifica che l'articolo 4 è volto a **chiarire** e **rendere certo** il regime giuridico applicabile ai contratti di traporto di cose per conto di terzi su strada.

Nel dettaglio, per effetto della soppressione del **requisito della pluralità** dei servizi, la disposizione del codice civile **riguarda ogni appalto** di servizi di logistica che comprenda attività di trasferimento di cose, anche quando queste si accompagnino a una sola delle altre attività elencate. La norma continua tuttavia a presupporre l'esistenza di un **appalto** (ai sensi dell'articolo 1655 del codice civile). Inoltre, la modifica in esame incide sulla **disciplina** applicabile alle fasi di trasferimento, legandola alle norme del **contratto di trasporto**, laddove nel testo previgente si applicavano solo qualora fossero **compatibili rispetto a quelle dell'appalto**. Trovano quindi applicazione, in particolare, la responsabilità del vettore per la perdita e l'avaria delle cose (articolo 1693 del codice civile), i limiti al risarcimento (articolo 1696), l'estinzione delle azioni per effetto del ricevimento senza riserve delle cose (articolo 1698) e la prescrizione annuale (articolo 2951), che prevalgono sulle diverse regole dettate per l'appalto, quali la garanzia per le difformità e i vizi, con denuncia entro sessanta giorni dalla scoperta e prescrizione dell'azione in due anni (articolo 1667).

Per maggiori dettagli sulla disciplina del trasporto, si rimanda all'apposito *box* di approfondimento.

- ***Il contratto di trasporto nel codice civile***

La **disciplina generale del contratto di trasporto** è recata dagli articoli da 1678 a 1702 del codice civile, che si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non derogati dal codice della navigazione e dalle leggi speciali (articolo 1680). Con il contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro (articolo 1678).

Nel **trasporto di cose** (articoli da 1683 a 1702), il vettore risponde della perdita e dell'avaria delle cose dal momento in cui le riceve fino alla riconsegna, salvo che provi che la perdita o l'avaria siano derivate: da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose o dal loro imballaggio, ovvero dal fatto del mittente o del destinatario (articolo 1693). Il **risarcimento** è calcolato sul prezzo corrente delle cose nel luogo e nel tempo della riconsegna e non può superare, nei trasporti nazionali terrestri, un euro per chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata; nei trasporti internazionali terrestri si applica il limite previsto dalla Convenzione CMR. I limiti non operano in caso di dolo o colpa grave del vettore o dei soggetti di cui si avvale (articolo 1696). Il **ricevimento** senza riserve delle cose, con il pagamento di quanto dovuto, **estingue le azioni derivanti dal contratto**, salvo il dolo o la colpa grave del vettore e salve le azioni per perdita parziale o avaria non riconoscibili al momento della consegna, denunciate entro il termine decadenziale di otto giorni (articolo 1698); i diritti derivanti dal contratto di trasporto **si prescrivono in un anno** (articolo 2951).

Per l'autotrasporto di merci per conto di terzi, la disciplina codicistica è integrata dal decreto legislativo n. 286 del 2005 e dall'articolo 83-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008. L'articolo 6 del decreto legislativo n. 286 del 2005 prevede che il **contratto** sia stipulato, di regola, in **forma scritta** e, comunque, **con data certa**, e ne individua gli elementi essenziali, in mancanza anche di uno dei quali il contratto si considera non stipulato in forma scritta. L'articolo 83-*bis* del D.L. n. 112 del 2008 rimette, invece, prezzi e condizioni all'autonomia negoziale delle parti; per le prestazioni da eseguire in un arco temporale superiore a trenta giorni prevede l'adeguamento della quota di corrispettivo relativa al carburante quando il prezzo del gasolio varia oltre il 2 per cento. La norma disciplina, infine, la verifica della regolarità del vettore con riferimento agli obblighi assicurativi e previdenziali (cfr. commi 4-*bis* e 4-*sexies* dell'art. 83-*bis*). Il committente che effettua tale verifica non risponde delle irregolarità del vettore. In caso contrario, è obbligato in solido con il vettore e con gli eventuali sub-vettori, entro un anno dalla cessazione del contratto, per i trattamenti retributivi, i contributi previdenziali e i premi assicurativi relativi alle prestazioni ricevute (cfr. commi 4-*bis* e 4-*ter*). Ai trasporti internazionali su strada si applica la Convenzione CMR, resa esecutiva dalla legge n. 1621 del 1960.

La qualificazione del rapporto assume rilievo quando il trasferimento delle merci è inserito in un contratto avente ad oggetto **più servizi logistici**, riconducibile allo schema dell'appalto (articolo 1655 del codice civile). Nell'appalto di opere o servizi, il committente imprenditore o datore di lavoro risponde in solido con l'appaltatore e con gli eventuali subappaltatori, entro due anni dalla cessazione dell'appalto, dei trattamenti retributivi, comprese le quote di trattamento di fine rapporto, nonché dei contributi previdenziali e dei premi assicurativi relativi al periodo di esecuzione del contratto (articolo 29, comma 2, del decreto legislativo n. 276 del 2003). Rispetto al regime del trasporto, la responsabilità del committente è quindi più estesa nel tempo e non è esclusa dalla verifica preventiva della regolarità dell'appaltatore.

In questo quadro è intervenuto il decreto legge n. 193 del 2026, in vigore dal 24 ottobre 2026.

In particolare, l'articolo 2 inserisce nell'articolo 83-*bis* del decreto legge n. 112 del 2008 il comma 5-*bis*, che affida al MIT la pubblicazione e l'aggiornamento trimestrale di valori percentuali minimi e massimi dell'incidenza del costo del carburante sul corrispettivo, differenziati per classi di peso dei veicoli. Per i contratti non stipulati in forma scritta, i valori minimi costituiscono il parametro obbligatorio di calcolo delle fatture, nelle quali la relativa quota del corrispettivo deve essere indicata distintamente; per i contratti scritti stipulati dal 24 ottobre 2026, i valori costituiscono un riferimento, ferma restando l'autonomia negoziale delle parti. Lo stesso articolo aggiunge agli elementi essenziali del contratto scritto il costo del carburante al momento della stipula e la sua incidenza sulle prestazioni (articolo 6, comma 3, lettera c-bis), del decreto legislativo n. 286 del 2005).

Per approfondimenti, si veda la scheda relativa all'articolo 2 del provvedimento in esame.

L'articolo 4, qui in **commento**, sostituisce l'articolo 1677-*bis* del codice civile, introdotto dalla legge n. 234 del 2021 e già sostituito dal decreto-legge n. 36 del 2022. Nel testo previgente, negli appalti aventi ad oggetto, congiuntamente, due o più servizi di logistica, alle attività di trasferimento delle cose si applicavano le norme sul contratto di trasporto «in quanto compatibili». Il nuovo testo sopprime sia il requisito della pluralità dei servizi sia la clausola di compatibilità e prevede che tali norme si applichino «in ogni caso». L'applicazione della disciplina del trasporto alla componente di trasferimento risulta così rafforzata ed estesa, mentre il rapporto complessivo resta qualificato come appalto. Il decreto non coordina espressamente il regime dell'articolo 29, comma 2, del decreto legislativo n. 276 del 2003 con quello dell'articolo 83-*bis* del decreto legge n. 112 del 2008, né esclude espressamente la responsabilità solidale prevista per gli appalti: la portata del nuovo richiamo sotto tale profilo potrà richiedere chiarimenti interpretativi.

L'articolo 5 istituisce, per i trasporti di merci per conto di terzi effettuati su strada nel territorio nazionale, la Lettera di Vettura elettronica nazionale (LVe), che raccoglie in formato digitale le informazioni rilevanti ai fini della responsabilità civile e della regolarità del trasporto, comprese quelle previste dall'articolo 1683 del codice civile e gli elementi della lettera di vettura CMR. Le specifiche tecniche sono rimesse a decreti ministeriali da adottare entro sessanta giorni; dal 9 luglio 2027 le autorità e gli organi di controllo sono tenuti ad accettare tali informazioni se rese disponibili mediante piattaforme eFTI o interoperabili (per maggiori approfondimenti, si rimanda all'apposita scheda relativa all'articolo 5).

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in rassegna, si rimanda al seguente **testo a fronte.**

Codice civile (Regio decreto 262/1942)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 4 del D.L. 193/2026**
Art. 1677-*bis* *(Prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose)*	Art. 1677-*bis* *(idem)*
Se l'appalto ha per oggetto, **congiuntamente**, la prestazione **di due o più** servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto**, in quanto compatibili.**	Se l'appalto ha per oggetto la prestazione di servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano **in ogni caso** le norme relative al contratto di trasporto.

Articolo 5
(Digitalizzazione delle informazioni per il trasporto di merci per conto di terzi su strada in ambito nazionale)

L'**articolo 5 istituisce**, per il trasporto di merci per conto di terzi su strada in ambito nazionale, la **Lettera di Vettura elettronica nazionale (LVe)**. La LVe riunisce in formato digitale le informazioni rilevanti ai fini della responsabilità civile e della regolarità del trasporto: i dati che il mittente fornisce al vettore, gli elementi della lettera di vettura CMR e la documentazione su trasporto combinato e merci pericolose. Tali informazioni sono **condivise** tra i soggetti della filiera mediante piattaforme **eFTI o interoperabili** e, dal **9 luglio 2027**, devono essere **accettate** in formato digitale dagli organi di **controllo stradale**. Le specifiche tecniche e le modalità attuative sono **demandate a decreti** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

L'**articolo 5**, composto da **4 commi**, disciplina la **digitalizzazione** delle **informazioni** condivide tra i **soggetti della filiera del trasporto e le autorità** nell'ambito dei servizi di trasporto di merci per conto di terzi effettuati su strada nel territorio nazionale.

Secondo la **relazione illustrativa**, l'intervento **sostituisce l'attuale sistema**, fondato su molteplici documenti spesso prodotti e conservati in formato cartaceo, con un modello di condivisione **digitale** delle informazioni che eviti la duplicazione dei dati. La relazione evidenzia che tale modifica risponde all'esigenza, condivisa dalle associazioni maggiormente rappresentative del comparto, di incrementare la trasparenza della filiera, anche ai fini di una più chiara individuazione dei subaffidamenti, e la produttività del ciclo del trasporto.

In particolare, il **comma 1**, dispone che le informazioni rilevanti ai fini della responsabilità civile e della regolarità del trasporto sono condivise in **formato digitale** tra i soggetti della filiera e rese disponibili alle autorità e agli organi di controllo di cui all'articolo 12 del decreto legislativo n. 285 del 1992 (codice della strada), ossia ai soggetti cui spetta l'espletamento dei servizi di **polizia stradale**.
Tra i soggetti a cui sono attribuite funzioni di controllo, vigilanza o accertamento in materia di circolazione e trasporto stradale ai sensi del citato articolo 12, rientrano: la Polizia Stradale e la Polizia di Stato, l'Arma dei carabinieri, la Guardia di finanza e i Corpi e servizi di polizia provinciale e municipale; vi rientra inoltre, nei limiti delle specifiche competenze e previo conseguimento della prevista qualificazione, il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ANAS e dell'ANSFISA.

Inoltre, il **comma 1** indica che tali informazioni **costituiscono** la **Lettera di Vettura elettronica nazionale (LVe)** e comprendono, ove applicabili alla specifica operazione di trasporto:

a) le indicazioni, le dichiarazioni e i documenti che il mittente è tenuto a fornire al vettore ai sensi dell'articolo 1683 del codice civile (nome del destinatario, luogo di destinazione, natura, peso, quantità e numero delle cose da trasportare e altri estremi necessari per l'esecuzione del trasporto, nonché i documenti occorrenti);
b) gli elementi e le indicazioni della **lettera di vettura** di cui all'articolo 6 della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), firmata a Ginevra il 19 maggio 1956 e resa esecutiva con la legge n. 1621 del 1960;
c) le informazioni e la documentazione attestanti l'esecuzione di un **trasporto combinato** ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 15 febbraio 2001, di recepimento della direttiva 92/106/CEE sui trasporti combinati di merci tra Stati membri, ossia l'indicazione delle **stazioni ferroviarie** o dei **porti** di inizio e fine della tratta non stradale, confermata dal timbro delle amministrazioni ferroviarie o portuali al termine della tratta, ovvero, nei casi di esenzione, il documento redatto sul modello stabilito con decreto dipartimentale;
d) le informazioni e la documentazione richieste dalla normativa sul trasporto di **merci pericolose** ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera a), del decreto legislativo n. 35 del 2010, che per il trasporto su strada rinvia agli allegati A e B dell'Accordo ADR, ossia, in particolare, il **documento di trasporto**, che descrive le merci pericolose trasportate e ne indica mittente e destinatario, e le **istruzioni** scritte per l'equipaggio in caso di incidente, nonché, ove richiesti, il certificato di approvazione del veicolo e il certificato di formazione del conducente.

Il **comma 2** prevede che le informazioni di cui al **comma 1**, sono acquisite, conservate, condivise e rese disponibili mediante le **piattaforme eFTI** di cui al regolamento (UE) 2020/1056 ovvero **mediante piattaforme digitali** interoperabili con queste, finalizzate alla gestione dei dati commerciali e logistici necessari all'esecuzione del trasporto e ad assicurarne la riferibilità univoca alla singola operazione.

Nello specifico, si ricorda che le piattaforme eFTI, disciplinate dal regolamento (UE) 2020/1056, sono sistemi informatici certificati in cui gli operatori possono conservare in formato elettronico standardizzato le informazioni regolamentari sul trasporto di merci. In sede di controllo, tali informazioni sono rese accessibili alle autorità competenti mediante un collegamento univoco, ad esempio un codice QR. Il loro utilizzo è facoltativo per le imprese, mentre dal **9 luglio 2027** le autorità degli Stati membri sono tenute ad accettare le informazioni così rese disponibili.
Per maggiori dettagli sulle citate piattaforme, si rimanda all'apposito *box* di approfondimento (v. *sub*).

Il **comma 3** stabilisce che, **a decorrere dal 9 luglio 2027**, le autorità e gli organi di controllo di cui all'articolo 12 del codice della strada **accettano** le informazioni rese disponibili in formato digitale mediante piattaforme eFTI o interoperabili.
Il termine **coincide con la data** dalla quale il regolamento (UE) 2020/1056 si **applica** integralmente e le autorità degli Stati membri sono tenute ad accettare le informazioni regolamentari messe a disposizione per via elettronica (per maggiori dettagli, si rimanda al box di l'approfondimento).

Il **comma 4 demanda** a uno o più **decreti** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in rassegna, la definizione delle **specifiche tecniche** e delle **modalità di attuazione**, comprese quelle relative all'interoperabilità delle piattaforme, alla conservazione delle informazioni e all'accesso da parte delle autorità competenti.

• Quadro normativo sulla lettera di vettura e sulla digitalizzazione dei documenti di trasporto

Il regolamento (UE) 2020/1056 istituisce un quadro comune per la messa a disposizione delle autorità competenti, in formato elettronico, delle **informazioni regolamentari** relative al **trasporto di merci** su strada, per ferrovia, per vie navigabili interne e per via aerea. Il ricorso al formato elettronico resta facoltativo per gli operatori economici, che, ove lo adottino, sono tenuti a rispettare i requisiti del regolamento. Le piattaforme e i prestatori di servizi eFTI sono soggetti a certificazione da parte di organismi di valutazione della conformità accreditati. Il regolamento si applica dal 21 agosto 2024, mentre l'obbligo per le autorità degli Stati membri di accettare le informazioni rese disponibili mediante piattaforme eFTI decorre dal **9 luglio 2027**.

Il quadro attuativo è in corso di completamento. Tra gli atti adottati figurano:

- il regolamento delegato (UE) 2024/2024, sulla serie comune di dati eFTI;
- il regolamento di esecuzione (UE) 2024/1942, sull'accesso alle informazioni da parte delle autorità;
- il regolamento di esecuzione (UE) 2025/2243, sui requisiti funzionali delle piattaforme.

Per il trasporto internazionale su strada, la Convenzione CMR, resa esecutiva in Italia con la legge n. 1621 del 1960, prevede che il contratto di trasporto sia comprovato dalla lettera di vettura (art. 4), il cui contenuto è disciplinato dall'articolo 6. L'assenza, l'irregolarità o la perdita del documento non incidono tuttavia sull'esistenza o sulla validità del contratto. Il Protocollo addizionale del 20 febbraio 2008 consente di redigere la lettera di vettura in formato elettronico (e-CMR). L'adesione dell'Italia è stata autorizzata con la legge n. 37 del 2024 e il Protocollo è in vigore per l'Italia dal 26 settembre 2024.

Nell'ordinamento interno, l'articolo 1684 del codice civile prevede che il mittente, su richiesta del vettore, rilasci una lettera di vettura sottoscritta. La scheda di trasporto era stata introdotta dal decreto legislativo n. 214 del 2008 nell'articolo 7-bis del decreto legislativo n. 286 del 2005. È stata poi soppressa, con effetto dal 1° gennaio 2015, dalla legge n. 190 del 2014. In tale quadro si inserisce la LVe istituita dall'articolo 5 del decreto legge in esame (qui in commento). Come indicato nella scheda di lettura, essa raccoglie

in un’unica sede digitale, gestita mediante piattaforme eFTI o interoperabili, le informazioni previste dalla disciplina civilistica, dalla CMR e dalle norme sul trasporto combinato e sulle merci pericolose.

Articolo 6
(Contributo a fondo perduto a favore degli imprenditori agricoli per i maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante)

L'**articolo 6** riconosce alle **imprese agricole un contributo a fondo perduto**, che non concorre ai fini IRAP, calcolato **sul 20% dei costi sostenuti per l'acquisto di carburante**, fino **a 45 centesimi di euro per ciascun litro**, nel limite di **60 milioni di euro per l'anno 2026,** al fine di consentire alle stesse imprese di far fronte **ai maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 15 ottobre 2026.**
È autorizzata inoltre **la spesa di 14,4 milioni di euro per l'anno 2026 per il sostegno agli investimenti necessari al potenziamento e all'innovazione delle infrastrutture tecnologiche e dei sistemi informativi dell'AGEA,** anche al fine di provvedere ai pagamenti.

Nel dettaglio, la disposizione in commento si compone di **4 commi**.

Il **comma 1** dispone che, al fine di consentire alle imprese agricole di far fronte ai **maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante** nel periodo compreso **tra il 1° giugno e il 15 ottobre 2026**, **riconosce alle imprese agricole** in possesso dei requisiti di cui all'articolo 8-*ter* del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, **un contributo a fondo perduto** calcolato **sul 20% dei costi sostenuti per l'acquisto di carburante nel predetto periodo**, fino **a 45 centesimi di euro per ciascun litro**, nel limite di **60 milioni di euro per l'anno 2026**.Le risorse di cui al comma in oggetto sono trasferite all'AGEA per le finalità indicate al successivo comma 2.

Alla copertura degli oneri si provvede secondo quanto indicato dall'articolo 9 del decreto in argomento.

Si ricorda che l'articolo 8-*ter* del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, come modificato dall'articolo 1-*ter*, comma 2, del decreto-legge n. 63 del 2026, al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo del gasolio e della benzina, derivanti dalle recenti crisi internazionali, alle imprese agricole ha riconosciuto, nel limite di 90 milioni di euro per l'anno 2026, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di gasolio e benzina per l'alimentazione dei mezzi utilizzati per l'esercizio delle attività agricole, compreso il riscaldamento di serre destinate alla coltivazione di piante orticole, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, fino al 20 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del carburante effettuato nei mesi da marzo a maggio dell'anno 2026.
L'articolo 8-*ter* non stabilisce specifici requisiti soggettivi, limitandosi a fare riferimento alle «imprese agricole» e a rinviare a un decreto attuativo. Tali requisiti sono definiti dal decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di

concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 24 luglio 2026. Ai sensi dell'articolo 3 del predetto decreto, i soggetti beneficiari del contributo straordinario sotto forma di credito d'imposta sono le imprese agricole, indipendentemente dalla forma giuridica e dal regime contabile adottato, che siano agricoltori in attività ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste 23 dicembre 2022, n. 660087, recante disposizioni nazionali di applicazione del regolamento (UE) 2021/2115 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 dicembre 2021, per quanto concerne i pagamenti diretti.
Sono escluse dagli aiuti di cui al predetto decreto ministeriale:
a) le imprese destinatarie di ordini di recupero pendenti a seguito di una precedente decisione della Commissione che dichiara gli aiuti illegittimi e incompatibili con il mercato interno;
b) le imprese che si trovavano già in difficoltà ai sensi del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, nel periodo contabile precedente il 28 febbraio 2026, salvo le deroghe previste per micro o piccole imprese di cui alla sezione 2.1, par. 61, lettera j), della comunicazione della Commissione C/2026/2593.

Si valuti, per la definizione dei requisiti necessari per l'accesso al beneficio oggetto di trattazione, di rinviare, oltre all'articolo 8-ter del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, anche alle fonti normative secondarie di attuazione.

Il **comma 2** stabilisce che, con **provvedimento del Direttore dell'AGEA**, da adottarsi entro 5 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento in esame, **sono definite modalità e termini per la trasmissione della documentazione comprovante gli acquisti di cui al citato comma 1**. Entro i successivi **trenta giorni l'AGEA provvede al pagamento diretto del contributo** mediante accredito sul conto corrente bancario o postale abbinato al fascicolo aziendale di ciascun beneficiario.

Il **comma 3** dispone che il contributo è concesso **ai sensi e nel rispetto delle condizioni previste dal Quadro temporaneo per gli aiuti di Stato in risposta alla crisi in Medio Oriente** e non concorre alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e del valore della produzione ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP).
L'AGEA è individuata quale **autorità responsabile dell'adempimento degli obblighi di registrazione** relativi al regime di aiuto di cui all'articolo in esame.

Il **comma 4** autorizza **la spesa di 14,4 milioni di euro per l'anno 2026 per il sostegno agli investimenti necessari al potenziamento e all'innovazione delle infrastrutture tecnologiche e dei sistemi informativi dell'AGEA**, funzionali anche all'esercizio delle attività previste dai citati commi 2 e 3.

Articolo 7
(Contributo a fondo perduto a favore degli imprenditori della pesca e dell'acquacoltura per i maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante)

L'**articolo 7** prevede una misura straordinaria di **10 milioni di euro** a fondo perduto per le imprese esercenti attività di **pesca professionale e di acquacoltura**, finalizzata a compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti per l'acquisto di carburante nel periodo **compreso tra il 1° giugno e il 15 ottobre 2026**.
Con **provvedimento** del Direttore della Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, da adottare entro cinque giorni dall'entrata in vigore del decreto, sono definite **le modalità e i termini per la trasmissione della documentazione** comprovante gli acquisti di carburante effettuati nel periodo agevolato.
Il contributo è riconosciuto nel rispetto della disciplina europea e nazionale in materia di aiuti di Stato e le somme percepite non concorrano alla formazione del reddito imponibile ai fini dell'IRAP.

L'**articolo 7, comma 1,** riconosce alle imprese esercenti l'attività di **pesca** e di **acquacoltura** in possesso di requisiti, di cui all'articolo 4 del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, un **contributo a fondo perduto fino al 10 per cento della spesa sostenuta** per l'acquisto di carburante nel periodo di riferimento **tra il 1° giugno e il 15 ottobre 2026**, nel limite massimo di spesa di **10 milioni di euro per l'anno 2026**. La scelta di fare riferimento a una platea di soggetti già previamente individuata e verificata consente di garantire la massima rapidità di attuazione della misura, riducendo gli adempimenti amministrativi e assicurando una tempestiva erogazione dei sostegni.

La copertura finanziaria è individuata all'articolo 9.

Si ricorda che l'articolo 4 del decreto-legge n. 33 del 2026 ha introdotto un credito d'imposta a favore delle imprese esercenti attività della pesca pari al 20 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del carburante effettuato nei mesi di marzo, aprile e maggio dell'anno 2026, nel limite di 10 milioni di euro per l'anno 2026 (comma 1). Il credito d'imposta era utilizzabile esclusivamente in compensazione, non concorreva alla formazione del reddito d'impresa, non concorreva alla formazione della base imponibile dell'IRAP, non rilevava ai fini del rapporto di deducibilità degli interessi passivi, delle spese e degli altri componenti negativi del reddito, ed era cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi (comma 2). L'articolo demandava la definizione dei criteri e delle

modalità di attuazione del credito di imposta a un decreto del Ministero dell'agricoltura e della sovranità alimentare e delle foreste, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (comma 3). Il comma 4 vincolava l'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo al rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

Come rileva la relazione tecnica, il periodo compreso tra il 1° giugno e il 15 ottobre coincide con la **stagione di maggiore intensità delle attività di pesca e di produzione dell'acquacoltura**, caratterizzata da un significativo incremento del fabbisogno di carburante per l'effettuazione delle campagne di pesca e per la gestione logistica degli impianti. L'intervento di sostegno economico straordinario è volto a: mitigare l'impatto economico immediato derivante dai costi di approvvigionamento energetico; evitare la riduzione o la sospensione temporanea dell'attività di pesca (fermo tecnico non programmato) causata dall'insostenibilità dei costi di esercizio; e preservare la competitività delle imprese ittiche nazionali rispetto ai mercati internazionali e garantire la continuità dell'offerta di prodotti freschi sui mercati interni.
La seguente tabella offre un quadro sintetico ed evolutivo del prezzo medio del gasolio per la pesca, confrontando l'andamento effettivo e stimato del periodo gennaio/febbraio 2026 con quello di aprile/maggio 2026, (periodo per il quale è già stato riconosciuto alle imprese del settore il contributo di cui all'articolo 4 del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33,) e con il periodo giugno/ottobre 2026 (periodo oggetto di contributo della presente norma).

Periodo / Annualità	**Prezzo Medio Gasolio Pesca (€/litro)**	**Variazione % rispetto alla baseline**	**Incidenza del Carburante sui Costi Operativi Totali**
Gen – Feb 2026	0,75 €	+7,1%	~35%
Mar – Mag 2026 *(Periodo già coperto da aiuti)*	1,15 €	+64,3%	~50%
Giu – Ottobre 2026	1,42 €	+102,8%	~60%

Sulla base delle predette stime il costo unitario del carburante, nel periodo giugno/ottobre 2026, ha inciso sui costi di gestione delle imprese per il 60%, pertanto, il 10% in più in confronto al periodo marzo/maggio 2026.

Il **comma 2** demanda a un provvedimento del Direttore della Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, da adottare entro cinque giorni dall'entrata in vigore del decreto, la definizione delle modalità e dei termini per la trasmissione della documentazione comprovante gli acquisti di carburante effettuati nel periodo agevolato. È inoltre previsto che, entro i successivi trenta giorni, si proceda al pagamento diretto del contributo mediante accredito sul conto corrente bancario o postale già comunicato da ciascun beneficiario, così da garantire la rapida immissione di liquidità nel comparto.

Il **comma 3** specifica che il contributo è riconosciuto nel rispetto della disciplina europea e nazionale in materia di aiuti di Stato e dispone che le somme percepite non concorrano alla formazione del reddito imponibile ai fini delle imposte sui redditi né del valore della produzione netta ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP).

Ai sensi dell''articolo 107, par. 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidono sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi sotto qualsiasi forma dagli Stati che, favorendo talune imprese o produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza. Vengono fatte salve eventuali deroghe contemplate dai Trattati.

La Commissione europea esercita un controllo permanente *ex ante*, tramite notifica preventiva, sui regimi di aiuti esistenti. Lo Stato membro non può dare esecuzione a progetti di aiuto (o modifica di aiuti esistenti) prima della decisione finale della Commissione (art. 108, par. 3, TFUE).

Il Trattato distingue tra:

1) aiuti compatibili (art. 107, par. 2), ovvero a carattere sociale o destinati a ovviare ai danni arrecati da calamità naturali o altri eventi eccezionali (come la pandemia da COVID-19 o il conflitto russo-ucraino);
2) aiuti che possono essere dichiarati compatibili dalla Commissione (art. 107, par. 3): a finalità regionale; per la realizzazione di importanti progetti di comune interesse europeo (IPCEI); destinati a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia; finalizzati a agevolare lo sviluppo di talune attività o a promuovere cultura e conservazione del patrimonio.

Il regolamento (UE) 2015/1588 a sua volta dichiara compatibili con il mercato interno ed esenta dall'obbligo di notifica una serie di aiuti, ad esempio a supporto di: PMI; tutela dell'ambiente; ricerca, sviluppo e innovazione; occupazione e formazione; danni arrecati

da determinate calamità naturali; trasporti a favore dei residenti in regioni remote; infrastrutture a banda larga; cultura e conservazione del patrimonio.

Rilevano inoltre:

1) i regolamenti di esenzione per categoria (regolamento (UE) n. 651/2014 e regolamenti (UE) 2022/2472 e 2022/2473), che dichiarano compatibili determinate categorie di aiuti, a condizione che rispettino limiti e soglie specifici;
2) i regolamenti *de minimis* ((UE) 2023/831, (UE) 1408/2013, (UE) 717/2014 e (UE) 2832/2023 sugli aiuti alle imprese che forniscono servizi di interesse economico generale). Esentano gli aiuti di modesta entità in ragione dell'esiguo impatto sulla concorrenza).

Articolo 8
(Lavoro straordinario svolto dal personale delle Forze di polizia)

L'**articolo 8** destina 50 milioni per l'anno 2026 alla remunerazione di prestazioni di lavoro straordinario già svolto da personale della Polizia di Stato, dei Carabinieri, della Guardia di finanza e della Polizia penitenziaria. Rinvia all'**articolo 9** per la copertura dell'onere.

Il **comma 1** reca la seguente ripartizione della somma di **50 milioni** di euro per il **2026** tra le Forze di polizia (di cui all'articolo 16 della legge n. 121 del 1981):

a) Polizia di Stato: 24 milioni di euro;
b) Arma dei carabinieri: 15 milioni di euro;
c) Corpo della guardia di finanza: 9 milioni di euro;
d) Corpo di polizia penitenziaria: 2 milioni di euro.

La somma così suddivisa è destinata alla remunerazione di **prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia.** La disposizione è posta in deroga alle norme limitative sulla misura degli emolumenti accessori per il personale pubblico, anche dirigenziale (norme di cui all'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo n. 75 del 2017).
La finalità espressa della norma in esame è quella della tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica.

Il **comma 2** fa invio all'**articolo 9** in merito alla **copertura dell'onere**.

In base al limite generale vigente – di cui al citato articolo 23, comma 2, del decreto legislativo n. 75 del 2017 – e fatte salve le norme specifiche, l'ammontare annuo dei trattamenti accessori del personale, per ciascuna amministrazione e ivi compreso il personale dirigenziale, non può superare il corrispondente importo determinato per l'anno 2016.

Si segnala che, in deroga al medesimo limite generale vigente e con riferimento ad annualità precedenti, alcune norme recano autorizzazioni di spesa per la remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia, ed in particolare della Polizia di Stato, al fine di garantire le esigenze di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica. Per l'anno 2024, l'articolo 4 del decreto-legge n. 155 del 2024 (convertito legge n. 189 del 2024) ha destinato agli straordinari delle Forze di polizia 100 milioni. Per l'anno 2025, l'articolo 3-*ter*, comma 4, del decreto-legge n. 156 del 2025 (come convertito dalla legge n. 191 del 2025) ha previsto 61 milioni per la medesima finalità.

Articolo 9
(Disposizioni finanziarie)

L'**articolo 9** reca la **quantificazione degli oneri** derivanti dall'attuazione degli articoli 1, 6, 7 e 8, individua le relative fonti di **copertura finanziaria** e **coordina** tali disposizioni con la disciplina del contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, riconosciuto alle imprese agricole da un precedente decreto-legge.

In particolare, il **comma 1** reca la **quantificazione degli oneri** derivanti dall'attuazione degli articoli 1 (misura in favore dell'autotrasporto di merci e di passeggeri con autobus e differimento del contributo per le spese amministrative doganali sulle piccole spedizioni), 6 (contributo a fondo perduto a favore degli imprenditori agricoli per i maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante), 7 (contributo a fondo perduto a favore degli imprenditori della pesca e dell'acquacoltura per i maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante) e 8 (stanziamento per il finanziamento del lavoro straordinario svolto dal personale delle Forze di polizia), determinati in 322,050 milioni di euro per l'anno 2026 e in 60 milioni di euro in termini di fabbisogno per l'anno 2027.
Il comma indica quindi le **fonti di copertura finanziaria**, individuate come segue:

a) quanto a 40 milioni di euro per l'anno 2026 mediante utilizzo delle somme rivenienti dal comma 2 (si veda il seguito della scheda);
b) quanto a 30 milioni di euro per l'anno 2026 mediante utilizzo delle residue disponibilità del **fondo per la riassicurazione dei rischi**, istituito ai sensi dell'articolo 127, comma 3, della legge finanziaria 2001 (legge n. 388 del 2000), che a tal fine sono versate all'entrata del bilancio dello Stato e restano acquisite all'Erario.

   Il menzionato articolo 127, comma 3, della legge finanziaria 2001, al secondo periodo, istituisce presso l'ISMEA (Istituto di Servizi per il Mercato Agricolo Alimentare), al fine di sostenere la competitività delle imprese e favorire la riduzione delle conseguenze dei rischi atmosferici, un fondo per la riassicurazione dei rischi. Il Decreto ministeriale 07/11/2002 del Ministero delle politiche agricole e forestali fissa le modalità operative del fondo;

c) quanto a 5,4 milioni di euro per l'anno 2026 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2026-2028, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2026, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste;

d) quanto a 9 milioni di euro per l'anno 2026 mediante utilizzo delle risorse del fondo di conto capitale istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste ai sensi dell'articolo 34-ter, comma 5, della legge di contabilità e finanza pubblica (legge n. 196 del 2009).

Ai sensi del citato articolo 34-ter, comma 5, della legge di contabilità e finanza pubblica, in esito al riaccertamento di cui al comma 4 del medesimo articolo, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato è quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate;

e) quanto a 17 milioni di euro per l'anno 2026 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 485, della legge di bilancio 2026 (legge n.199 del 2025).

Il menzionato articolo 1, comma 485, della legge di bilancio 2026 autorizza la spesa di 200 milioni di euro per l'anno 2026 e di 150 milioni di euro per l'anno 2027 per interventi normativi in materia di mobilità;

f) quanto a 158,65 milioni di euro per l'anno 2026 mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1-quater, comma 1, del decreto-legge n. 137 del 2020, convertito con modificazioni dall'articolo 1, comma 1, della legge n. 176 del 2020.

Il menzionato articolo 1-quater, comma 1, del decreto-legge n. 137 del 2020 istituisce per l'anno 2021 un Fondo nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze con una dotazione di 5.300 milioni di euro per l'anno 2021, **alimentato con quota parte delle maggiori entrate fiscali e contributive** di cui agli articoli 13-quater, 13-quinquies, 13-septies e 13-novies del medesimo decreto, finalizzato alla perequazione delle misure fiscali e di ristoro concesse da vari provvedimenti emergenziali adottati per far fronte alle conseguenze della crisi pandemica da Covid-19 nonché del decreto medesimo, per i soggetti che con i medesimi provvedimenti siano stati destinatari di sospensioni fiscali e contributive e che registrino una significativa perdita di fatturato. Per tali soggetti può essere previsto l'esonero totale o parziale dalla ripresa dei versamenti fiscali e contributivi sulla base dei parametri individuati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro dello sviluppo economico, acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari da rendere entro sette giorni dalla trasmissione, decorsi i quali il decreto può essere adottato;

g) quanto a 60 milioni di euro per l'anno 2027 mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge n. 34 del 2020 (c.d. “Decreto rilancio”), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 77 del 2020.

Il menzionato articolo 27, comma 17, del c.d. “Decreto rilancio” ha autorizzato CDP S.p.A. a costituire un patrimonio destinato denominato "Patrimonio Rilancio" al fine di attuare interventi e operazioni di sostegno e rilancio del sistema economico-produttivo italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da "Covid-19";

- ***Il Patrimonio Rilancio di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.***

In conseguenza dell’emergenza derivante dalla pandemia da Covid-19, l’articolo 27 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 ha autorizzato **Cassa Depositi e Prestiti** S.p.A. a costituire un **patrimonio destinato**, denominato “**Patrimonio Rilancio**”, finanziato da fondi del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo di attuare interventi di **sostegno e rilancio delle imprese** italiane; sull’impiego di tale patrimonio è prevista una Relazione annuale al Parlamento (DOC. XXXIX, n. 2, dicembre 2025, pag. 3).

Il medesimo decreto-legge ha autorizzato per il 2020 l’assegnazione a CDP S.p.A. di **titoli di Stato o di liquidità**, nel **limite massimo di 44 miliardi di euro**; le risorse sono state stanziate sull’apposito capitolo 7415 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Provvedimenti successivi ne hanno disposto il rifinanziamento o definanziamento, per una disponibilità complessiva di 45.309,9 milioni di euro nel 2025.

L’effettiva assegnazione di risorse a tale fondo è avvenuta mediante l’articolo 3, comma 1, del decreto del Ministero dell’economia e delle finanze del 7 maggio 2021, che ha assegnato a Cassa depositi e prestiti S.p.A., a titolo di apporto, titoli di Stato per un controvalore di circa **3 miliardi di euro** (2.999.999.786,35 euro). Ai sensi dell’articolo 2 del medesimo D.M., Cassa depositi e prestiti ha emesso, in corrispondenza di tali apporti, strumenti finanziari di partecipazione del MEF al Patrimonio Destinato, di ammontare pari a **2.747,5 milioni al 31 dicembre 2025** (Conto generale del patrimonio 2025, A.C. 3005, Allegato alla Tabella II, p. 682).

Dalla dotazione originaria sono stati quindi assegnati circa 3 miliardi. I **rimanenti 42,3 miliardi non** sono divenuti **economie**: invece, a partire dal 2020, **sono sempre stati reiscritti** annualmente in bilancio come **residui di stanziamento** di conto capitale di “lettera *f*” (di cui all’art. 275, secondo comma, lettera *f)* del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 827) per i quali è stata **richiesta** la **conservazione in bilancio**.

La **maggioranza di tali risorse**, circa **21,9 miliardi**, è stata poi utilizzata, negli anni successivi, mediante versamento all’entrata del bilancio dello Stato, a copertura **di successivi oneri** introdotti da disposizioni normative. In merito, la Corte dei conti[1] ha rilevato che: “**Si utilizzano ora,** nel quadrimestre considerato, stanziamenti **derivanti da**

[1] Corte dei conti, Relazioni quadrimestrali sulla tipologia delle coperture adottate e sulle tecniche di quantificazione degli oneri, quadrimestre settembre-dicembre 2025, pagg. 6-7

leggi la cui copertura insisteva a suo tempo sul maggior indebitamento in quanto in presenza di **eventi straordinari** al di fuori del controllo dello Stato, come era il caso delle spese legate alla pandemia. […] **Non risultando soddisfatte** […] le condizioni previste per l'utilizzo della procedura in titolo [la presenza di eventi eccezionali, la temporaneità dello scostamento, l'obbligo di rientro], **la conseguenza è che continua a configurarsi,** dunque, una **nuova modalità di copertura con maggior debito per interventi onerosi di natura, però, discrezionale**, quando la procedura è costituzionalmente correlata, invece, ad eventi fuori controllo. Come già segnalato nel passato in occasione di eventi similari, **il ricorso all'indebitamento rischia di diventare in tal modo una modalità di compensazione di decisioni discrezionali di politica di bilancio (in quanto non correlate ad "eventi eccezionali").** In tal modo, esso assume così, progressivamente, una mera funzione procedurale, non ancorata ai presupposti previsti dalla legge, e risulta quindi una modalità per reperire coperture a debito tali da affiancarsi alle altre tipologie previste dall'ordinamento, a prescindere dal realizzarsi o meno del presupposto di eventi tali da giustificare il ricorso a maggior indebitamento, **quasi trasmutando, la procedura, da "straordinaria" ad "ordinaria" ".**

h) quanto a 62 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione del Fondo interventi strutturali di politica economica (FISPE), di cui all'articolo 10, comma 5, decreto-legge n. 282 del 2004, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 307 del 2004.

Il FISPE è stato istituito dall'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004 nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze al fine di agevolare il perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica, anche mediante interventi volti alla riduzione della pressione fiscale.

La relazione tecnica precisa che tutti i fondi impiegati ai sensi del comma 1 recano le necessarie disponibilità.

Il **comma 2** apporta le seguenti modificazioni all'articolo 1-ter del decreto-legge n. 63 del 2026, convertito con modificazioni dalla legge n. 113 del 2026:

a) i commi 3, 4, 5 e 6 sono abrogati.

I menzionati commi da 3 a 6 introducono a favore delle imprese operanti nel settore agricolo un credito d'imposta per l'acquisto dei fertilizzati agricoli, al fine di limitare gli effetti economici conseguenti al perdurare dell'aumento del prezzo dei fertilizzanti agricoli, derivante dalle recenti crisi internazionali.
Nel dettaglio, il comma 3 riconosce in favore delle imprese agricole un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, fino al 30 per cento della spesa effettuata, per l'acquisto dei fertilizzanti agricoli, nei mesi di marzo, aprile e maggio 2026, comprovato mediante le relative fatture di acquisto, al netto dell'IVA. Il credito d'imposta è riconosciuto entro il limite massimo di 40 milioni di euro per l'anno 2026.
Il comma 4 reca delle disposizioni sulle modalità di utilizzo del credito d'imposta.

Il comma 5 stabilisce che il credito d'imposta di cui al comma 3 debba essere concesso ai sensi e nel rispetto delle condizioni previste dalla Comunicazione della Commissione europea C/2026/2593 adottata il 29 aprile del 2026 ("Quadro temporaneo per gli aiuti di Stato in risposta alla crisi in Medio Oriente"). Inoltre, dispone che ai relativi adempimenti vi provvede il Ministero dell'agricoltura della sovranità alimentare e delle foreste.

Come precisato dalla relazione tecnica, le risorse rinvenienti dall'abrogazione di tali commi, pari a 40 milioni di euro per l'anno 2026, sono pertanto utilizzate per la copertura degli oneri di cui al comma 1 lettera a).

b) al comma 8, le parole: "300 milioni di euro" sono sostituite dalle seguenti: "260 milioni di euro".

Il menzionato comma 8 provvede alla copertura finanziaria del maggiore onere derivante dalle modifiche di cui al comma 2 dell'articolo 1-ter (pari a 60 milioni di euro) e dell'onere derivante dal credito d'imposta disciplinato ai commi da 3 a 6 (pari a 40 milioni di euro). Essendo venuti meno gli oneri per effetto dell'abrogazione dei commi da 3 a 6, le risorse impegnate dal comma 8 sono conseguentemente ridotte di 40 milioni di euro.

Articolo 10
(Applicazione del decreto legislativo n. 125 del 2024 concernente gli obblighi di rendicontazione di sostenibilità)

L'**articolo 10, comma 1**, introduce una **disposizione transitoria** in materia di **rendicontazione di sostenibilità societaria**. Tale disposizione esonera dall'obbligo di rendicontazione di sostenibilità, in relazione agli **esercizi finanziari aventi inizio tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2027**, le imprese che, su **base individuale o** - se applicabile - **su base consolidata**, presentano: (*i*) **ricavi netti** delle **vendite e** delle **prestazioni non superiori a 450 milioni** di euro; **ovvero** (*ii*) **numero di dipendenti occupati** durante l'esercizio **non superiore a 1.000**.

A tal fine, l'**articolo 10**, **comma 1**, inserendo il **nuovo comma 3-*bis*** all'**articolo 17** (rubricato "Entrata in vigore") del decreto legislativo n. 125 del 2024, introduce una **disposizione transitoria che esonera determinate imprese** dagli **obblighi di rendicontazione di sostenibilità**.
Nello specifico, per gli **esercizi finanziari aventi inizio tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2027** (per i soggetti solari, esercizi 2026 e 2027), si dispone che gli **obblighi di rendicontazione di sostenibilità non si applicano**, in ogni caso, alle **imprese** che, **su base individuale o**, laddove applicabile, **su base consolidata**, soddisfano **alternativamente** uno dei seguenti requisiti dimensionali:

- **ricavi netti** delle **vendite e** delle **prestazioni non superiori a 450 milioni** di euro;
- **numero di dipendenti** occupati durante l'esercizio **non superiore a 1.000**.

La norma di esonero si applica in deroga alle altre disposizioni di cui ai commi precedenti dell'articolo 17.

Si ricorda che, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, del decreto legislativo n. 125 del 2024, gli obblighi di rendicontazione di sostenibilità si applicano:

a) per gli esercizi aventi inizio il 1° gennaio 2024 o in data successiva: (1) alle imprese di grandi dimensioni che costituiscono enti di interesse pubblico che, alla data di chiusura del bilancio, superano il numero medio di 500 dipendenti occupati durante l'esercizio, (2) gli enti di interesse pubblico, di cui all'articolo 16, comma 1, del decreto legislativo n. 39 del 2010, che sono, altresì, società madri di un gruppo di grandi dimensioni e che, su base consolidata, alla data di chiusura del bilancio superano il criterio del numero medio di 500 dipendenti occupati durante l'esercizio (lettera *a)* del comma 1);
b) per gli esercizi aventi inizio il 1° gennaio 2027 o in data successiva: (1) alle imprese di grandi dimensioni diverse da quelle di cui al comma 1, lettera *a)*, numero (1); alle società madri diverse da quelle di cui al comma 1, lettera a), numero (2) (lettera *b)* del comma 1);

c) per gli esercizi aventi inizio il 1° gennaio 2028 o in data successiva: (1) alle piccole e medie imprese quotate, ad eccezione delle micro-imprese; (2) agli enti piccoli e non complessi, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 145), del regolamento (UE) n. 575/2013, purché i tratti di imprese di grandi dimensioni o di piccole e medie imprese quotate e che non sono micro-imprese; (3) alle imprese di assicurazione captive, definite all'articolo 13, punto 2), della direttiva 2009/138/CE, e alle imprese di riassicurazione captive di cui all'articolo 13, punto 5), della citata direttiva, purché si tratti di imprese di grandi dimensioni o di piccole e medie imprese quotate e che non sono micro-imprese (lettera *c)* del comma 1).

Il comma 2 stabilisce che le disposizioni di cui all'articolo 5 (avente ad oggetto la relazione di sostenibilità delle imprese di paesi terzi), si applicano a partire dagli esercizi aventi inizio il 1° gennaio 2028, fermo restando quanto previsto all'articolo 18, comma 3.

Ai sensi tale ultima disposizione, fino al 6 gennaio 2030:

- gli obblighi stabiliti in capo alla società madre extra-europea, di cui all'articolo 5, potranno essere adempiuti, su base consolidata, da parte della società figlia con sede all'interno del territorio dell'Unione europea che abbia generato i ricavi più elevati delle vendite e delle prestazioni nell'Unione europea almeno in uno dei cinque esercizi precedenti, su base consolidata se del caso, e che rediga la propria rendicontazione in conformità all'articolo 4 del presente decreto o agli articoli 29 e 29-*bis* della direttiva 2013/34/UE (lettera *a)* dell'articolo 18, comma 3);
- la rendicontazione di sostenibilità di cui al punto precedente dovrà includere l'informativa di cui all'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852, riguardante le attività svolte da tutte le imprese figlie stabilite all'interno dell'Unione europea e soggette agli obblighi della direttiva (UE) 2022/2464 (lettera *b)* dell'articolo 18, comma 3).

Per espressa previsione normativa, **resta fermo** quanto previsto dall'**articolo 5** del medesimo decreto legislativo n. 125 del 2024 con riguardo alla **relazione di sostenibilità** per le **imprese di Paesi terzi**.

L'articolo 5 del decreto legislativo n. 125 del 2024 disciplina gli obblighi di redazione della relazione di sostenibilità per le imprese di Paesi terzi.

In particolare, ai sensi del comma 1, le disposizioni si applicano alle società figlie e alle succursali di società madri extra-europee che hanno generato negli ultimi due esercizi consecutivi, e per ciascuno degli stessi, a livello di gruppo o, se non applicabile, a livello individuale, nel territorio dell'Unione, ricavi netti delle vendite e delle prestazioni superiori a 150 milioni di euro.

In tal modo, come chiarito nella relazione illustrativa al decreto-legge *de quo*, si dà attuazione all'**opzione prevista dalla direttiva (UE) 2026/470** (c.d. direttiva "Omnibus I") all'articolo 3, punto n. 1), lettera *c),* che **consente agli Stati membri di esentare le imprese** che, su base individuale o consolidata, rispettano uno dei suddetti requisiti dimensionali (ricavi netti delle vendite e delle prestazioni non

superiori a 450 milioni di euro o numero medio di dipendenti non superiore a 1.000) **per gli esercizi aventi inizio tra il 1° gennaio 2025 e il 31 dicembre 2026.** L'**articolo 3** della citata direttiva (UE) 2026/470 reca delle **modifiche alla direttiva (UE) 2022/2464**, concernente la **rendicontazione societaria di sostenibilità (CSRD)**.
In particolare, l'articolo 3, punto n. 1), lettera *c)*, inserisce un nuovo comma all'articolo 5, paragrafo 2, della citata direttiva CSRD, ai sensi del quale: "In deroga al primo comma, lettera *a)*, e al terzo comma, lettera *a)*, **gli Stati membri possono esentare**, se del caso, **le imprese o gli emittenti che**, **su base consolidata**, **non presentano ricavi netti delle vendite e delle prestazioni superiori a 450 milioni di euro o non superano un numero medio di 1.000 dipendenti occupati durante l'esercizio** dall'obbligo di rispettare le misure necessarie per conformarsi all'articolo 1, ad eccezione del punto 14), e all'articolo 2, **per gli esercizi aventi inizio tra il 1° gennaio 2025 e il 31 dicembre 2026**".

A tale riguardo, la relazione illustrativa conferma che la disposizione in commento **dà attuazione all'opzione** prevista dalla **direttiva (UE) 2026/470** (c.d. direttiva "Omnibus I"), che modifica, tra le altre, la direttiva 2013/34/UE e la direttiva (UE) 2022/2464, **restringendo significativamente l'ambito soggettivo di applicazione degli obblighi di rendicontazione di sostenibilità**. Per effetto di tale ridefinizione, le imprese soggette all'obbligo di rendicontazione **a decorrere dall'esercizio 2027 saranno esclusivamente quelle che**, **a livello individuale o di gruppo**, **superano congiuntamente la soglia di 450 milioni di euro di ricavi netti e il numero medio di 1.000 dipendenti**. La direttiva Omnibus I riconosce contestualmente agli Stati membri l**a facoltà di anticipare l'applicazione di tale perimetro ridotto per gli esercizi finanziari 2025 e 2026**, al fine di ridurre tempestivamente gli oneri amministrativi a carico delle imprese che, pur inizialmente ricomprese nell'ambito della CSRD, non rientreranno più nell'ambito applicativo definitivo della disciplina. Eur-Lex.
In aggiunta, la medesima relazione illustrativa chiarisce che **l'estensione della disposizione all'esercizio 2027 non è volta a prolungare la deroga transitoria** prevista dalla direttiva per gli esercizi 2025 e 2026, **ma ad assicurare continuità rispetto agli effetti del nuovo perimetro soggettivo**, che la direttiva rende applicabile a decorrere dagli esercizi aventi inizio il 1° gennaio 2027. Il coordinamento formale della disciplina relativa al 2027 con il nuovo assetto a regime sarà assicurato nell'ambito del recepimento organico della direttiva (UE) 2026/470, da effettuarsi entro il 19 marzo 2027. Restano esclusi dall'esenzione gli obblighi previsti dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 125 del 2024, relativi alla rendicontazione di sostenibilità delle imprese di Paesi terzi. Tale esclusione riflette la distinta disciplina prevista dalla direttiva Omnibus I per tali soggetti e ne preserva l'autonomo calendario di applicazione.

- ***Direttiva (UE) 2026/470***

La **direttiva (UE) 2026/470**, in vigore il 18 marzo 2026, modifica le seguenti direttive in relazione a taluni obblighi di **rendicontazione di sostenibilità e** di **dovere di diligenza delle imprese ai fini della sostenibilità**:

- direttiva 2006/43/CE sulla **revisione legale** dei conti;
- direttiva 2013/34/UE sui **bilanci d'esercizio** delle imprese;
- direttiva (UE) 2022/2464 sulla **rendicontazione societaria di sostenibilità (CSRD)**;
- direttiva (UE) 2024/1760 sul **dovere di diligenza** delle **imprese** ai fini della **sostenibilità (CSDDD)**.

Come indicato nel Considerando (2), l'obiettivo perseguito con la direttiva *de qua* è quello di **semplificare il quadro normativo europeo sulla sostenibilità** e **ridurre gli oneri amministrativi** per le imprese, **senza compromettere** gli **obiettivi del Green Deal europeo** (c.d. **pacchetto Omnibus I**).

Le **disposizioni** in essa contenute devono essere **recepite entro** (articolo 5):

- il **19 marzo 2027**, per le **modifiche** in materia di **rendicontazione di sostenibilità** (disposizioni di cui agli articoli 1, 2 e 3);
- il **26 luglio 2028**, per le **modifiche** in materia di **dovere di diligenza** (disposizioni di cui all'articolo 4).

Si riportano le principali novità in materia di **rendicontazione di sostenibilità**.

A. Nuovo perimetro della rendicontazione di sostenibilità

Si circoscrive il **perimetro** di applicazione della **rendicontazione di sostenibilità** (**ESG**) alle **imprese** – **e**, su base consolidata, **ai gruppi** di imprese – che, alla data di chiusura del bilancio, soddisfano **congiuntamente** i seguenti **requisiti dimensionali**:

(*i*) **ricavi netti** delle vendite e delle prestazioni **superiori a 450 milioni** di euro;

(*ii*) **numero medio** di **dipendenti occupati** durante l'**esercizio superiore a 1.000**.

I medesimi requisiti dimensionali sono applicabili **anche agli enti di interesse pubblico** (società quotate nei mercati regolamentati, banche e imprese di assicurazione).

Conseguentemente, le **piccole e medie imprese**, **ancorché quotate**, **non sono più incluse** nel perimetro di applicazione della rendicontazione di sostenibilità, sebbene le stesse (c.d. imprese sotto soglia) possano comunicare, su base volontaria, le informazioni sulla sostenibilità (secondo *standard* semplificati come VSME).

In tal senso, al considerando (11) si chiarisce l'intento di tale modifica: "al fine di garantire coerenza con il nuovo ambito di applicazione e di **conseguire gli obiettivi di tale rendicontazione in modo più proporzionato**, tale obbligo dovrebbe applicarsi solo alle imprese che hanno ricavi netti delle vendite e delle prestazioni superiori a 450 milioni di euro e un numero medio di dipendenti occupati durante l'esercizio maggiore di 1.000".

Per le **imprese di paesi terzi** (**extra-UE**), l'obbligo di rendicontazione di sostenibilità si applica quando l'**impresa madre** del paese terzo **abbia generato nell'Unione ricavi netti superiori a 450 milioni** di euro per ciascuno degli **ultimi due esercizi consecutivi e** disponga di un'**impresa figlia UE con ricavi netti superiori a 200 milioni** di euro nell'esercizio precedente **oppure**, in assenza di tale impresa figlia, **di una succursale UE che abbia superato** la medesima soglia di 200 milioni di euro.

B. Introduzione del concetto di "impresa protetta"

Si introduce la figura della "**impresa protetta**", quale impresa che, alla data di chiusura del bilancio, **non supera un numero medio** di **1.000 dipendenti** occupati durante l'esercizio precedente **e che si trova nella catena di valore di un'impresa** che **comunica informazioni**.

A tale tipologia di impresa è riconosciuta una significativa limitazione della quantità di informazioni che possono esserle richieste e, più in generale, dell'onere amministrativo connesso alla raccolta e alla comunicazione dei dati.

Infatti, per **limitare le informazioni** che possono esserle richieste nella catena del valore, ai fini della rendicontazione di sostenibilità, l'impresa protetta seguirà dei **principi di rendicontazione di sostenibilità ad uso volontario.**

Gli standard volontari dovranno essere adottati **entro il 19 luglio 2026** e saranno basati sulla raccomandazione (UE) 2025/1710, che a sua volta recepisce il VSME elaborato da EFRAG.

Inoltre, si riconosce alle imprese che comunicano informazioni la possibilità di basarsi su di un'**autocertificazione** delle imprese nella loro catena del valore, per determinare se sono imprese protette. Non sono tenute a verificare le informazioni contenute in tale autocertificazione, tuttavia non possono basarsi sulle stesse se sono a conoscenza, o possono ragionevolmente presumere, che la dichiarazione è manifestamente errata.

Alle imprese protette è altresì riconosciuto il **diritto di rifiutarsi** di fornire informazioni in più rispetto a quelle specificate nei principi volontari in risposta ad una richiesta presentata ai fini della rendicontazione di sostenibilità. A tal fine, le imprese tenute alla comunicazione devono garantire un'informativa trasparente – alle imprese protette – con riguardo sia alle richieste ulteriori rispetto a quelle previste dai principi volontari, sia al diritto di rifiuto.

Tenuto conto che la direttiva riconosce alle imprese protette il diritto di rifiutare le informazioni eccedenti gli *standard* volontari, si può affermare che la disciplina in commento non impone, di per sé, alle imprese della catena del valore un obbligo di fornire informazioni di sostenibilità. Gli *standard* volontari rappresentano quindi il limite massimo della richiesta effettuabile ai fini della CSRD, non automaticamente un obbligo minimo di risposta dell'impresa protetta.

C. Requisiti per le imprese di revisione contabile attestatrici di sostenibilità

Si individuano i **requisiti per le imprese di revisione contabile** che possono essere **abilitate** all'**attestazione della conformità della rendicontazione di sostenibilità**.

In particolare, si precisa che quando l'attestazione della rendicontazione di sostenibilità è eseguita da un'impresa di revisione contabile, **è sufficiente** che questa impresa designi almeno **un responsabile della sostenibilità**, il quale deve soddisfare le condizioni previste dagli articoli 4 e da 6 a 12 della direttiva 2006/43/CE ed essere **abilitato come revisore legale nello Stato membro interessato**. Il responsabile della sostenibilità può coincidere con il responsabile della revisione o con uno dei responsabili della revisione.

D. Principi di attestazione della conformità della rendicontazione di sostenibilità

Si conferma che l'attestazione sulla conformità della rendicontazione di sostenibilità deve essere rilasciata **su base di** "***limited assurance***", escludendo la possibilità di passare in futuro alla "*reasonable assurance*".

A tal fine, viene **posticipato al 1° luglio 2027** il termine di adozione dei principi finalizzati ad acquisire un livello di sicurezza limitato. Con tali principi si dovranno altresì stabilire: le **procedure** che il revisore o l'impresa di revisione applicano **per formulare le proprie conclusioni sull'attestazione della conformità della rendicontazione di sostenibilità**, compresi la **pianificazione** delle attività di revisione, l'**esame dei rischi** e la risposta agli stessi, nonché **la tipologia di conclusioni da includere nella relazione di attestazione** della conformità della rendicontazione di sostenibilità o, se dal caso, nella relazione di revisione.

Si riportano le principali modifiche introdotte, dalla direttiva *de qua*, in materia di **dovere di diligenza** (o *due diligence*) delle **imprese** ai fini della **sostenibilità**.

1. Perimetro CSDDD

Il relativo ambito soggettivo di applicazione è stato limitato alle **imprese** costituite secondo il diritto di uno Stato membro che soddisfano **congiuntamente** i seguenti **requisiti dimensionali**:

- abbiano avuto, **in media**, **più di 5.000 dipendenti**;
- presentino un **fatturato netto**, a livello mondiale, **superiore a 1,5 miliardi di euro** nell'ultimo esercizio per il quale è stato approvato il bilancio d'esercizio.

Per le imprese di paesi terzi, invece, non è previsto il requisito dei 5.000 dipendenti, ma è sufficiente un fatturato netto superiore a 1,5 miliardi di euro generato nell'Unione nell'esercizio precedente l'ultimo esercizio per il quale è stato redatto il bilancio.

In entrambi i casi rientra anche l'impresa madre apicale di un gruppo che, su base consolidata, supera le relative soglie.

Vi è inoltre un criterio alternativo per le imprese o i gruppi che abbiano concluso **accordi di franchising o licenza nell'Unione** caratterizzati da identità, modello aziendale e metodi commerciali comuni. In tal caso si applicano le seguenti nuove soglie: (*a*) *royalties* superiori a 75 milioni di euro; (*b*) fatturato netto superiore a 275 milioni di euro.

Per le imprese di paesi terzi, entrambe le soglie devono essere generate nell'Unione.

2. Analisi degli impatti

L'analisi degli impatti della catena del valore deve svolgersi secondo un approccio proporzionale e basato sul rischio.

Più precisamente, l'identificazione degli impatti negativi nelle catene del valore deve seguire un **approccio basato sul rischio**. Nello specifico, le imprese soggette all'obbligo di *due diligence* dovranno individuare i settori in cui è più probabile che si verifichino impatti negativi, utilizzando informazioni ragionevolmente disponibili. Una volta individuati i settori con più probabilità di impatti negativi, si passa alle analisi più approfondite in tali ambiti.

Inoltre, si prevede che le imprese soggette all'obbligo della *due diligence* possano **richiedere informazioni ai partner commerciali con meno di 5.000 dipendenti** soltanto qualora le informazioni non possano ragionevolmente essere ottenute con altri mezzi.

Viene inoltre soppresso l'obbligo per le imprese di adottare un piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici a norma della direttiva sul dovere di diligenza delle imprese ai fini della sostenibilità.

3. Responsabilità civile

Viene soppresso il regime europeo armonizzato che individuava direttamente i presupposti della **responsabilità civile**, la quale torna a dipendere dal diritto nazionale. Restano tuttavia ferme alcune garanzie minime europee, tra cui il diritto al pieno risarcimento qualora la responsabilità dell'impresa sia accertata secondo il diritto nazionale.

4. Regime sanzionatorio

Si prevede che gli Stati membri debbano fissare il **limite massimo** delle **sanzioni pecuniarie al 3%** del fatturato netto mondiale dell'impresa relativo all'esercizio

precedente la decisione sanzionatoria oppure, nei casi previsti per le imprese madri apicali, del fatturato netto mondiale consolidato del gruppo.

In tal senso, il considerando (48) chiarisce che al fine di garantire condizioni di parità in tutta l'Unione e in linea con l'obiettivo di armonizzazione, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a fissare un limite massimo uniforme di sanzioni pecuniarie pari al 3% del fatturato netto a livello mondiale. Inoltre, chiarisce l'applicazione di tale limite massimo alle società appartenenti a gruppi. Inoltre, al fine di incrementare la coerenza delle prassi di applicazione delle norme in tutta l'Unione, la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri, dovrebbe elaborare orientamenti per assistere le autorità di controllo nella determinazione del livello delle sanzioni.

5. Termine di recepimento e applicazione della direttiva CSDDD

Si prevede l'**applicazione unitaria** (e non più scaglionata) **delle misure nazionali necessarie a conformarsi alla direttiva CSDDD** nei confronti di tutte le società rientranti nel relativo ambito di applicazione.

Gli Stati membri devono adottare e pubblicare tali misure entro il 26 luglio 2028 **e applicarle a decorrere dal 26 luglio 2029**.

In deroga a tale termine, le misure necessarie a conformarsi all'articolo 16 della direttiva, relativo agli obblighi di comunicazione e alla pubblicazione della dichiarazione annuale, si applicano agli esercizi finanziari aventi inizio il 1° gennaio 2030 o successivamente a tale data.

Articolo 11
(Entrata in vigore)

L’**articolo 11** dispone che il decreto-legge in esame entri in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il decreto-legge è dunque vigente dal **24 ottobre 2026.**

Ai sensi dell'**articolo 1 del disegno di legge di conversione del presente decreto**, la legge di conversione (insieme con le eventuali modifiche apportate al decreto in sede di conversione) entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.