



Decreto-legge milleproroghe Conversione in legge

FAI INFORMA 050/2026 – NORME AUTOTRASPORTO

La Fai di Torino informa che, sulla Gazzetta Ufficiale n. 49 del 28 febbraio 2026, è stata pubblicata la Legge n. 26 del 27 febbraio 2026, di conversione del [decreto legge 31 dicembre 2025, n. 200](#) (decreto legge “milleproroghe”).

Per quanto riguarda le misure di più stretto interesse per il nostro settore, oltre a confermare (all’art. 9.1) la proroga della sospensione, a tutto il 2026, dell’aggiornamento biennale delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal Codice della strada (CdS) (introdotta, in via straordinaria per gli anni 2023, 2024 e 2025), durante l’iter per la conversione in legge sono state inserite le seguenti, ulteriori, misure.

Proroga dell’utilizzo degli Ispettori MIT nelle operazioni di revisione dei mezzi pesanti

L’art.9, al comma 3 bis, posticipa di un ulteriore anno (al 31.12.2026), la possibilità di avvalersi degli Ispettori ausiliari autorizzati dal MIT, per lo svolgimento delle sedute di revisione dei veicoli di massa >3,5 ton. Ciò appare importante soprattutto per velocizzare le operazioni di revisione in Motorizzazione, soprattutto dei veicoli adibiti al trasporto di merci deperibili in ATP e merci pericolose in regime ADR che, com’è noto, ai sensi dell’art. [80, comma 8 del cds](#), non possono effettuarsi presso i Centri privati.

Proroga dell’entrata in vigore delle linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità.

L’articolo 9, comma 3-septies, differisce l’entrata in vigore del decreto ministeriale sulle Linee guida per i trasporti in condizioni di eccezionalità, fino alla piena operatività dell’integrazione dell’Archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP) e all’aggiornamento delle Linee guida stesse, prevedendo comunque che la sospensione non si protragga oltre il 31 dicembre 2027.

Inoltre, viene disposta la proroga al 30 giugno 2027 del termine per l’adozione del Piano nazionale per i trasporti in condizioni di eccezionalità, che deve individuare “*i corridoi dedicati*”

ai trasporti in condizioni di eccezionalità che garantiscono il collegamento tra le aree industrializzate del Paese e i principali poli logistici e industriali, le modalità di monitoraggio dei manufatti e le azioni necessarie per risolvere le criticità anche di natura infrastrutturale.”.

Come si ricorderà, il coinvolgimento dell'AINOP sull'individuazione dei predetti corridoi è stato previsto dal nuovo comma 3 bis, art. 4 del decreto legge n. 73/2025 (convertito con legge n.105/2025 – cd. Decreto infrastrutture e trasporti), che ha assegnato a detto organismo funzioni aggiuntive di pianificazione e monitoraggio dei transiti prevedendo che esso opera quale infrastruttura di riferimento nazionale per la condivisione e l'aggiornamento dei dati territoriali e infrastrutturali rilevanti, anche tramite l'interoperabilità con sistemi informativi già in uso.

FIR digitale e applicazione delle sanzioni

Con un emendamento all'articolo 13, approvato in sede di conversione in legge, è stato disposto che il formulario d'identificazione dei rifiuti durante il trasporto (FIR) può continuare ad essere emesso in formato cartaceo sino al **15 settembre 2026**.

La nuova disposizione, che modifica la scadenza del 13 febbraio scorso (riportata nell'articolo 7 del regolamento Rentri – DM 4 aprile 2023, n. 59), consente quindi ai produttori di rifiuti pericolosi e di quelli non pericolosi con oltre 10 dipendenti, nonché ai vettori specializzati nel trasporto dei rifiuti, per loro conto, di scegliere se emettere il FIR in formato digitale (cd. X-Fir) o in alternativa continuare ad emettere il formulario cartaceo (cfr. comma 5-bis).

Il tutto in assenza delle specifiche sanzioni previste dall'articolo 258 del testo unico ambientale (d. lgv. 152/2006) che, in forza del comma 5-septies, “si applicano soltanto a decorrere dalla stessa data del 15 settembre 2026” (si tratta di sanzioni amministrative pecuniarie che vanno dai 500 ai 1.000 euro per la mancata o incompleta trasmissione dei dati del nuovo fir digitale).

Questa nuova disciplina soddisfa pienamente la richiesta avanzata dai vettori specializzati della scrivente federazione, di avere un ulteriore periodo di sperimentazione del nuovo FIR digitale, al fine di testare sul campo tutti i casi concreti che si presentano dal carico dei rifiuti da parte del conducente (con il necessario abbinamento dei dispositivi dell'azienda con quello dell'autista, chiamato ad inserire nel sistema di tracciabilità dei rifiuti, il proprio nome e cognome, la targa del suo automezzo, nonché il giorno e l'orario preciso di presa in carico del rifiuto), alle ipotesi di trasbordo parziale o totale degli stessi rifiuti su altro automezzo, al possibile cambio dell'autista, alle soste tecniche fino agli adempimenti da svolgere all'arrivo dei rifiuti all'impianto finale.

Operazioni che con il Fir cartaceo vengono gestite dall'autista con indicazioni riportate a penna sull'originale che segue il trasporto, nel relativo campo o in quello riservato a tutte le annotazioni possibili ed immaginabili, mentre con il Fir digitale vanno fatte in modalità

telematica, avvelandosi di un'apposita APP messa a disposizione dai servizi di supporto Rentri o da talune software houses specializzate in materia.

Geolocalizzazione degli automezzi per trasporto rifiuti pericolosi

Con i commi 5-quinquies e 5-sexies dell'articolo 13 è stata approvata la norma che consente alle imprese che trasportano rifiuti pericolosi di equipaggiare i propri automezzi con un sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo sino al **30 giugno 2026** e non fino alla precedente scadenza del 31 dicembre 2025.

Questa nuova disposizione concede quindi più tempo alle aziende di trasporto, sia regolarizzando un termine che il DM Rentri all'articolo 17 aveva in realtà anticipato al 15 dicembre 2024, sia agevolando i vettori specializzati nel trasporto dei rifiuti pericolosi di dotarsi dei migliori apparati satellitari in vista della comunicazione allo stesso Rentri dei percorsi seguiti, per il quale adempimento il decreto direttoriale 12/12/2024, n. 253, ha comunque rinviato alla partenza del 13 febbraio 2027.

Proroga esoneri contributivo per assunzioni di giovani disoccupati, donne in condizioni di svantaggio e lavoratori nelle regioni della ZES unica per il Mezzogiorno)

I commi da 1-bis a 1-quater dell'articolo 14 prorogano gli esoneri contributivi riconosciuti dalla normativa vigente in favore dei datori di lavoro privati che assumono giovani con meno di 35 anni e mai occupati a tempo indeterminato (cd. bonus giovani), lavoratori presso una sede o unità produttiva ubicata in una delle regioni della ZES unica per il Mezzogiorno (cd. bonus ZES) o donne in condizioni di svantaggio (cd. bonus donne).

Il termine entro cui procedere alle assunzioni per fruire del beneficio è prorogato al 31 dicembre 2026 per il bonus donne e al 30 aprile 2026 per il bonus giovani e il bonus ZES. Per tali due ultimi esoneri vengono altresì modificate la misura dello sgravio e le condizioni per la sua fruizione.