Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 2074

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri (MELONI)
dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (SALVINI)
e dal Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare
e delle foreste (LOLLOBRIGIDA)
di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (GIORGETTI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 OTTOBRE 2026

Conversione in legge del decreto-legge 23 ottobre 2026, n. 193, recante disposizioni urgenti e misure di sostegno ai settori dell'autotrasporto, dell'agricoltura e della pesca

INDICE

Relazione ..... *Pag.* 3

Relazione tecnica ..... » 11

Disegno di legge ..... » 25

Testo del decreto-legge ..... » 26

Onorevoli Senatori. – Con il presente disegno di legge, il Governo sottopone alle Camere, per la conversione in legge, il decreto-legge 23 ottobre 2026, n. 193, recante disposizioni urgenti e misure di sostegno ai settori dell'autotrasporto, dell'agricoltura e della pesca, come di seguito si illustra.

Articolo 1
(Integrazione contributo per il settore dell'autotrasporto per il caro gasolio e differimento dell'applicazione del contributo sulle spedizioni di modico valore)

La disposizione reca interventi di aggiornamento e coordinamento della disciplina del credito d'imposta riconosciuto alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, nonché differisce l'entrata in vigore del contributo sulle spedizioni di modico valore e adegua il quadro degli effetti finanziari e delle relative coperture.

In particolare, il **comma 1** modifica l'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, limitando il periodo agevolabile alle spese sostenute da marzo ad agosto 2026. Al fine di assicurare il pieno riconoscimento del beneficio in relazione al fabbisogno emerso dalle istanze presentate, l'autorizzazione di spesa prevista dal medesimo articolo 3, comma 1, è incrementata di 66,4 milioni di euro.

Il **comma 2** introduce una specifica disciplina per le spese sostenute nel periodo dal 1° settembre al 5 ottobre 2026, prevedendo il riconoscimento del medesimo credito d'imposta nel limite massimo di 60 milioni di euro per l'anno 2026. In ragione dei tempi necessari per lo svolgimento delle attività istruttorie, delle verifiche e dell'autorizzazione delle domande, il credito d'imposta maturato ai sensi del presente comma è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, entro il 31 dicembre 2027.

Il **comma 3** modifica l'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, differendo dal 1° ottobre 2026 al 1° gennaio 2027 la decorrenza del contributo sulle spedizioni di modico valore effettuate mediante piattaforme di commercio elettronico. Il differimento è finalizzato a garantire il coordinamento temporale con le misure di sostegno previste in favore del settore dell'autotrasporto e a consentire il completamento delle attività organizzative e attuative necessarie per la piena operatività del nuovo prelievo.

Il **comma 4** provvede al conseguente coordinamento del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162. In particolare, sono soppresse le disposizioni contenute nell'articolo 1, commi 4 e 5, e nell'articolo 4, ormai superate dalla nuova disciplina introdotta dai commi 1, 2 e 3. Sono inoltre aggiornate le quantificazioni degli effetti finanziari e delle relative coperture recate dall'articolo 7 del medesimo decreto-legge, rideterminando gli importi coerentemente con il nuovo assetto normativo.

Il **comma 5** reca la clausola di copertura finanziaria degli oneri derivanti dalle disposizioni introdotte dai commi 1, 2 e 3. In particolare, gli oneri derivanti dall'incremento dell'autorizzazione di spesa per il credito d'imposta e dall'estensione del beneficio alle spese sostenute nel periodo dal 1° settembre

al 5 ottobre 2026 sono quantificati in complessivi 126,4 milioni di euro per l'anno 2026 e in 60 milioni di euro per l'anno 2027 in termini di fabbisogno. Agli oneri derivanti dal differimento dell'entrata in vigore del contributo sulle spedizioni di modico valore, valutati in 61,25 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante le corrispondenti modalità di copertura individuate dall'articolo 9 del provvedimento.

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

La disposizione in esame, al **comma 1**, apporta modifiche all'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, al fine di inserire un comma aggiuntivo 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, soggetta ad adeguamento.

Al riguardo, 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.

Sul punto, l'introducendo 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 commento prevede, altresì, che, per i contratti di trasporto per conto di terzi stipulati in forma non scritta, i valori percentuali minimi così individuati sono 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.

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 scritti stipulati a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

Al **comma 2**, sono apportate le necessarie modifiche di coordinamento all'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, al fine di prevedere che, tra gli elementi essenziali dei contratti di trasporto di merci su strada stipulati in forma scritta, è ricompreso anche il valore del costo del carburante all'atto della stipula del contratto di trasporto 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 reca misure straordinarie e temporanee di sostegno alla liquidità delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi mediante la sospensione temporanea dei canoni relativi ai contratti di locazione finanziaria aventi ad oggetto i veicoli impiegati nell'esercizio dell'attività.

La disposizione riprende, adattandola alle specifiche esigenze del settore dell'autotrasporto, la disciplina delle moratorie creditizie introdotte dall'articolo 56 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, con l'obiettivo di preservare la continuità aziendale e favorire il mantenimento della capacità operativa delle imprese in presenza dell'incremento dei costi di esercizio e delle tensioni finanziarie che caratterizzano il comparto.

In particolare, la disposizione di cui al **comma 2** attribuisce alle imprese interessate la facoltà di richiedere la sospensione del pagamento dei canoni relativi ai contratti di locazione finanziaria aventi ad oggetto i veicoli impiegati nell'esercizio dell'attività d'impresa con riferimento alle rate in scadenza nel periodo compreso tra il 1° novembre 2026 e il 31 marzo 2027, ovvero, in alternativa, la sospensione del solo rimborso della quota in conto capitale degli stessi.

In analogia con strumenti già adottati nell'ordinamento per sostenere il sistema produttivo in situazioni di particolare difficoltà economica, viene prevista la possibilità di sospendere il pagamento dell'intera rata ovvero il rimborso della sola quota capitale. Contestualmente, è stabilito che le operazioni di locazione finanziaria non possano essere risolte, revocate né dichiarate decadute dal beneficio del termine per effetto della sospensione richiesta dall'impresa beneficiaria.

La disposizione prevede, altresì, che il piano di rimborso dei canoni oggetto di sospensione sia dilazionato, unitamente al pagamento degli elementi accessori, senza alcuna formalità e il termine finale del contratto sia prorogato per un periodo corrispondente a quello della sospensione.

Restano dovuti gli interessi maturati durante il periodo di sospensione, secondo quanto previsto dai contratti in essere ovvero, in sede di attuazione della sospensione, secondo condizioni e modalità più favorevoli per l'impresa utilizzatrice concordate tra le parti.

L'intervento è volto a liberare risorse finanziarie nel breve periodo, consentendo alle imprese di far fronte ai fabbisogni di liquidità connessi all'esercizio dell'attività senza incidere sull'ammontare complessivo del debito contrattualmente assunto né determinare effetti di natura patrimoniale a carico della finanza pubblica.

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

La disposizione sostituisce l'articolo 1677-*bis* del codice civile, al fine di chiarire e rendere certo il regime giuridico applicabile ai contratti di trasporto di cose per conto di terzi su strada, con particolare riguardo alla qualificazione giuridica dei rapporti tra committente e vettore.

L'intervento si inserisce nel contesto delle incertezze interpretative emerse negli ultimi anni in relazione alla distinzione tra contratto di trasporto e appalto di servizi di trasporto, nonché alla conseguente individuazione del regime di responsabilità applicabile ai rapporti tra committente e

vettore. In particolare, la giurisprudenza di legittimità ha elaborato la figura dell'appalto di servizi di trasporto, valorizzando elementi quali la durata e sistematicità delle prestazioni, la programmazione unitaria di una pluralità di trasporti, la predeterminazione del corrispettivo e la predisposizione da parte del vettore di una specifica organizzazione di mezzi e personale destinata all'esecuzione del servizio.

Tale ricostruzione potrebbe determinare l'assoggettamento alla disciplina propria dell'appalto anche delle prestazioni aventi ad oggetto il trasferimento di merci per conto di terzi e tradizionalmente riconducibili al contratto di trasporto.

L'intervento normativo mira, dunque, a definire con maggiore certezza l'ambito applicativo della disciplina speciale del contratto di trasporto, assicurando maggiore prevedibilità nei rapporti tra gli operatori e favorendo un'applicazione uniforme della normativa di settore.

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

La disposizione è finalizzata a promuovere la digitalizzazione delle informazioni che attualmente accompagnano i servizi di trasporto di merci per conto terzi effettuati su strada nel territorio nazionale, mediante l'introduzione della Lettera di Vettura elettronica nazionale (LVe).

L'intervento normativo è coerente con il più ampio processo di transizione digitale del settore logistico e dell'autotrasporto e risponde all'esigenza, condivisa dalle associazioni maggiormente rappresentative del comparto, di incrementare la trasparenza della filiera, favorendo una più chiara individuazione dei subaffidamenti e una maggiore produttività del ciclo del trasporto.

A differenza dell'attuale sistema – che si fonda sulla presenza di molteplici documenti e informazioni, spesso prodotti e conservati in formato cartaceo – la disposizione introduce un modello basato sulla condivisione digitale delle informazioni rilevanti per l'operazione di trasporto, evitando la duplicazione dei dati e valorizzando le piattaforme digitali già esistenti o comunque interoperabili con quelle disciplinate dalla normativa europea in materia di informazioni elettroniche per il trasporto merci.

Il **comma 1** stabilisce che, nell'ambito dei servizi di trasporto di merci per conto di terzi effettuati su strada nel territorio nazionale, le informazioni rilevanti ai fini della responsabilità civile e della regolarità del trasporto devono essere condivise in formato digitale tra i soggetti della filiera e rese disponibili alle autorità e agli organi di controllo. Le informazioni così condivise costituiscono la Lettera di Vettura elettronica nazionale (LVe) e ricomprendono, ove applicabili alla specifica operazione di trasporto:

a) le indicazioni e i documenti che il mittente è tenuto a fornire al vettore ai sensi dell'articolo 1683 del codice civile;
b) gli elementi informativi previsti dalla lettera di vettura disciplinata dalla Convenzione CMR;
c) la documentazione necessaria a comprovare l'esecuzione dei trasporti combinati;
d) la documentazione prevista dalla normativa relativa al trasporto di merci pericolose.

Il **comma 2** individua gli strumenti tecnologici attraverso i quali le informazioni sono acquisite, conservate, condivise e rese disponibili, estendendo l'utilizzo anche in ambito nazionale delle piattaforme eFTI, previste dal regolamento (UE) 2020/1056 per i controlli sui servizi di trasporto nell'unione europea. Si prevede, inoltre, la possibilità di utilizzare anche piattaforme digitali differenti, purché interoperabili con piattaforme eFTI. La disposizione valorizza le infrastrutture tecnologiche già esistenti, purché interoperabili, evitando la creazione di nuove piattaforme pubbliche dedicate.

Il **comma 3** prevede che, a decorrere dal 9 luglio 2027, le autorità e gli organi di controllo saranno obbligati ad accettare le informazioni rese disponibili in formato digitale attraverso piattaforme eFTI o piattaforme interoperabili, come già previsto per i controlli dei servizi di trasporto internazionali.

Il termine introdotto è finalizzato ad allineare il sistema nazionale alla tempistica prevista dal quadro europeo per l'accettazione delle informazioni elettroniche da parte delle autorità competenti.

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, la definizione degli aspetti tecnici necessari all'attuazione della disciplina, con particolare riferimento alle specifiche tecniche e alle modalità di attuazione del presente articolo, comprese quelle relative all'interoperabilità delle piattaforme, alla conservazione delle informazioni e al loro accesso da parte delle autorità competenti.

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

L'articolo in esame introduce una misura straordinaria di sostegno in favore delle imprese agricole, finalizzata a compensare, almeno in parte, i maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 15 ottobre 2026.

La disposizione si inserisce nel quadro degli interventi adottati per fronteggiare l'incremento dei costi dei fattori produttivi che grava sul settore primario e, in particolare, l'aumento della spesa energetica connessa allo svolgimento delle attività agricole. Tale incremento incide direttamente sui costi di produzione delle imprese, riducendone i margini economici e compromettendone la capacità di mantenere adeguati livelli di operatività e competitività.

Il **comma 1** individua quali beneficiari della misura le 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. In favore di tali soggetti è riconosciuto un contributo a fondo perduto pari al 20 per cento dei costi sostenuti per l'acquisto di carburante nel periodo considerato, entro il limite massimo di 45 centesimi di euro per ciascun litro acquistato e nel limite complessivo di 60 milioni di euro per l'anno 2026.

La previsione di un limite unitario per litro consente di correlare il beneficio agli acquisti effettivamente effettuati e documentati, assicurando, al contempo, il rispetto del limite complessivo di spesa. Le risorse sono trasferite all'Agenzia per le erogazioni in agricoltura, AGEA, alla quale è affidata la gestione operativa dell'intervento.

Il **comma 2** demanda a un provvedimento del Direttore dell'AGEA, da adottare entro cinque giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, la definizione delle modalità e dei termini per la trasmissione della documentazione comprovante gli acquisti di carburante. Entro i successivi trenta

giorni, l'AGEA provvede al pagamento diretto del contributo mediante accredito sul conto corrente bancario o postale associato al fascicolo aziendale del beneficiario.

La procedura è configurata in modo da assicurare una rapida attuazione della misura, valorizzando le informazioni già disponibili nel fascicolo aziendale e riducendo gli adempimenti amministrativi a carico delle imprese.

Il **comma 3** stabilisce che il contributo è concesso nel rispetto delle condizioni previste dal Quadro temporaneo in materia di aiuti di Stato adottato in risposta alla crisi in Medio Oriente. L'AGEA è individuata quale autorità responsabile degli obblighi di registrazione relativi al regime di aiuto.

Il medesimo comma stabilisce, inoltre, che il contributo non concorre alla formazione del reddito imponibile ai fini delle imposte sui redditi né alla determinazione del valore della produzione netta ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive. Tale previsione è volta a preservare integralmente la funzione compensativa del beneficio, evitando che una parte dello stesso venga assorbita dal prelievo fiscale.

Il **comma 4** autorizza, infine, la spesa di 14,4 milioni di euro per l'anno 2026 per sostenere gli investimenti necessari al potenziamento e all'innovazione delle infrastrutture tecnologiche e dei sistemi informativi dell'AGEA. Gli interventi sono funzionali anche allo svolgimento delle attività di acquisizione e verifica della documentazione, gestione del regime di aiuto e pagamento diretto dei contributi previste dai commi precedenti.

L'articolo persegue, pertanto, la duplice finalità di assicurare un ristoro tempestivo alle imprese agricole maggiormente esposte all'incremento dei costi energetici e di rafforzare la capacità amministrativa e tecnologica dell'AGEA, in vista di una gestione efficace e celere dell'intervento.

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 introduce una misura straordinaria di sostegno economico in favore delle 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. L'intervento si rende necessario alla luce degli incrementi dei costi energetici registrati nel corso dell'anno, che hanno inciso in misura significativa sulla sostenibilità economica delle attività di pesca e di acquacoltura, caratterizzate da una forte dipendenza dall'impiego di carburante per l'esercizio dell'attività produttiva. In tale contesto, la disposizione riconosce alle imprese esercenti l'attività di pesca e di acquacoltura in possesso dei requisiti di cui all'articolo 4 del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, un contributo a fondo perduto fino al 10 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto di carburante nel periodo di riferimento, 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.

A tal fine, 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), al fine di preservare integralmente l'efficacia della misura.

L'intervento è volto a sostenere la continuità operativa delle imprese della pesca e dell'acquacoltura, a salvaguardarne la redditività in una fase di particolare pressione sui costi di esercizio e a contribuire al mantenimento dei livelli produttivi e occupazionali di un settore strategico per l'economia del mare e per l'approvvigionamento alimentare nazionale.

Art. 8

(Misure in favore dell'ordine e della sicurezza pubblica)

Al fine di garantire il soddisfacimento delle esigenze di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, l'articolo in esame autorizza la spesa di 50 milioni di euro, per il 2026, per la remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia di cui all'articolo 16 della legge 1° aprile 1981, n. 121, in deroga all'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75.

Le risorse sono così ripartite:

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) Polizia penitenziaria 2 milioni di euro.

Articolo 9

(Disposizioni finanziarie)

L'articolo in esame, al **comma 1** reca le disposizioni finanziarie necessarie a garantire la copertura degli oneri derivanti dall'attuazione delle misure previste dagli articoli 1, 6, 7 e 8.

Il **comma 2** abroga i commi da 3 a 6 dell'articolo 1-*ter* del decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 giugno 2026, n. 113, che disciplinano il contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, riconosciuto alle imprese agricole, nel limite massimo di 40 milioni di euro per l'anno 2026, a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto di fertilizzanti agricoli nei mesi di marzo, aprile e maggio 2026.

Articolo 10

(Applicazione del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125)

L'articolo introduce nel decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125 – con cui è stata recepita nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2022/2464 (Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD) – un nuovo comma 3-bis all'articolo 17, recante una disposizione transitoria che esonera determinate imprese dagli obblighi di rendicontazione di sostenibilità.

La disposizione dà attuazione all'opzione prevista dalla direttiva (UE) 2026/470 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 febbraio 2026 (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 la 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.

Quanto al contenuto dell'esenzione, il nuovo comma 3-bis stabilisce che, per gli esercizi finanziari aventi inizio tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2027, non sono soggette agli obblighi previsti dal decreto legislativo n. 125 del 2024 le imprese di grandi dimensioni ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera n), del medesimo decreto legislativo che, su base individuale o, ove applicabile, su base consolidata, non abbiano superato, alla data di chiusura del bilancio dell'esercizio di riferimento, entrambi i seguenti limiti: 1) ricavi netti delle vendite e delle prestazioni: euro 450.000.000; 2) numero medio dei dipendenti occupati durante l'esercizio: 1.000.

Il riferimento alla base individuale ovvero, ove applicabile, consolidata riflette la struttura della direttiva, che distingue tra imprese, per le quali le soglie sono verificate alla data di chiusura del bilancio individuale, e imprese madri di gruppi, per le quali la verifica è effettuata su base consolidata.

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.

Nel complesso, la disposizione consente di ridurre gli oneri amministrativi per i soggetti che, pur ricompresi nella prima fase di applicazione della disciplina nazionale, non rientrano più nel perimetro soggettivo delineato dal nuovo assetto europeo a decorrere dal 2027, garantendo al contempo certezza del diritto.

Articolo 11
(Entrata in vigore)

L'articolo in esame reca l'entrata in vigore del decreto-legge.

Articolo 1

(Disposizioni in materia di accisa sul gasolio usato come carburante e di autotrasporto e differimento dell'applicazione del contributo di cui all'articolo 1, comma 126, della legge 30 dicembre 2025, n. 199)

Il comma 1 apporta modifiche all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, come modificato da ultimo dal decreto-legge n. 162 del 2026.

In particolare, 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 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. Gli effetti sul fabbisogno derivanti dall'incremento dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 2 sono pari a 60 milioni di euro nel 2027, in relazione al profilo di utilizzo in compensazione dei crediti d'imposta, tenuto conto della tempistica necessaria per la presentazione delle relative istanze e per il completamento delle relative procedure di verifica e di autorizzazione in precedenza ricordate.

La disposizione di cui al comma 3 prevede il differimento al 1° gennaio 2027 dell'applicazione del contributo sulle spedizioni di modico valore introdotto dall'articolo 1, comma 126 della legge 30 dicembre 2025, n. 199, inizialmente prevista a partire dal 1° gennaio 2026. L'applicazione è già stata oggetto di differimento al 1° luglio 2026 (articolo 5 del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38 convertito, con modificazioni, dalla legge 22/05/2026, n. 88), successivamente al 1° ottobre 2026 (articolo 15 del decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107 convertito, con modificazioni, dalla legge 07 agosto 2026 n. 152) e, da ultimo, al 1° dicembre 2026, per effetto dell'articolo 4 del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162. A tal fine viene, contestualmente, soppresso l'articolo 4 del decreto-legge n. 162 del 2026.

Dal combinato disposto dei commi 3 e 4, lettera *a*) si determinano effetti finanziari negativi, per un importo complessivo di 61,25 milioni di euro per l'anno 2026, corrispondente alle minori entrate derivanti dalla disapplicazione del contributo per l'ultimo trimestre del medesimo anno, di cui 50,25 milioni a titolo di contributo e 11 milioni a titolo di IVA. A tale onere si provvede ai sensi dell'articolo 9.

Inoltre, 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, la lettera *a*) sopprime i commi 4 e 5 dell'articolo 1 alla luce delle modifiche introdotte al comma 1 del presente articolo. La lettera *b*) sopprime l'articolo 4 alla luce delle modifiche previste al comma 3 del presente articolo.

Con la lettera *c*), vengono apportate modifiche all'articolo 7, rideterminando l'ammontare dei maggiori oneri indicati al relativo comma 3, da 611,8 a 549,8 milioni di euro per l'anno 2026, e aggiornando, mediante il successivo numero 2), la relativa disposizione di copertura finanziaria.

Il comma 5 quantifica gli oneri derivanti dai commi 1 e 2 del presente articolo, pari a 126,4 milioni per l'anno 2026 e 60 milioni per l'anno 2027 in termini di fabbisogno, nonché quelli derivanti dal comma 3 valutati in 61,25 milioni di euro per l'anno 2026. A tali oneri si provvede ai sensi dell'articolo 9.

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

Il **comma 1** apporta modifiche all'articolo 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, al fine di inserire un comma aggiuntivo 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. Si ricorda, a tal proposito, che detta parte di corrispettivo, ai sensi del comma 5 del predetto articolo 83-*bis*, è soggetta ad adeguamento 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.

Al riguardo, l'introducendo 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 23 dicembre 2014, n. 190. Si precisa che, relativamente ai contratti di trasporto per conto di terzi stipulati in forma non scritta, i valori percentuali minimi così individuati devono, comunque, essere assunti 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.

Al **comma 2**, sono apportate le necessarie modifiche di coordinamento all'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, al fine di prevedere che, tra gli elementi essenziali dei contratti di trasporto di merci su strada stipulati in forma scritta, siano ricompresi anche il valore del costo del carburante all'atto della stipula del contratto di trasporto 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)

La disposizione introduce una misura temporanea di sostegno alla liquidità delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi mediante la possibilità di sospendere, fino al 31 marzo 2027, il pagamento dei canoni relativi ai contratti di locazione finanziaria aventi a oggetto i veicoli impiegati nell'esercizio dell'attività d'impresa.

L'intervento è modellato sulla disciplina delle moratorie creditizie già introdotte dall'articolo 56 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, adattandone i contenuti alle esigenze del comparto dell'autotrasporto, particolarmente esposto agli effetti dell'incremento dei costi di esercizio e, in particolare, dell'andamento dei prezzi dei carburanti.

Secondo i dati di settore, il parco circolante delle imprese italiane di autotrasporto merci è composto da oltre 600.000 veicoli industriali e una quota significativa degli investimenti per il rinnovo del parco è finanziata mediante contratti di *leasing*.

La misura non comporta alcuna cancellazione o riduzione del debito delle imprese beneficiarie. I canoni sospesi sono integralmente recuperati attraverso la corrispondente proroga del piano di ammortamento e lo slittamento delle scadenze contrattuali per un periodo equivalente a quello della sospensione. Restano altresì dovuti gli interessi secondo le modalità previste dal contratto ovvero concordate tra le parti.

Per i profili finanziari, si segnala che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto gli effetti economici della sospensione restano integralmente circoscritti ai rapporti contrattuali tra impresa utilizzatrice e soggetto finanziatore. Diversamente da quanto previsto dal decreto-legge n. 18 del 2020, la disposizione non introduce infatti una garanzia dello Stato sui pagamenti previsti, né alcuna altra forma di sostegno pubblico.

Articolo 4

(Disciplina applicabile ai contratti di autotrasporto di cose per conto di terzi e regime di responsabilità solidale del committente)

Il **comma 3** modifica l’articolo 1677-*bis* del codice civile e precisa che le attività accessorie o strumentali, quando funzionalmente preordinate alla presa in consegna delle merci, al loro trasferimento, alla custodia in transito e alla riconsegna, non sono soggette alla disciplina dell’appalto e non costituiscono autonomi servizi di logistica.

Articolo 5

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

La disposizione introduce la Lettera di Vettura elettronica nazionale (LVe), prevedendo che le informazioni e la documentazione già richieste dalla normativa vigente per l'esecuzione e il controllo dei servizi di trasporto di merci per conto di terzi effettuati su strada nel territorio nazionale siano condivise e rese disponibili in formato digitale.

L'intervento è volto a conseguire obiettivi di semplificazione, digitalizzazione dei processi, maggiore trasparenza della filiera dell'autotrasporto e rafforzamento dell'efficacia dei controlli.

Il **comma 1** prevede che le informazioni rilevanti ai fini della responsabilità civile e della regolarità del trasporto siano condivise in formato digitale tra i soggetti della filiera del trasporto e rese disponibili alle autorità e agli organi di controllo.

La disposizione non introduce nuovi obblighi informativi, limitandosi a prevedere la dematerializzazione e digitalizzazione di informazioni e documenti già richiesti dalla normativa vigente. I relativi adempimenti sono posti esclusivamente a carico degli operatori economici interessati.

Il **comma 2** stabilisce che l'acquisizione, la conservazione, la condivisione e la messa a disposizione delle informazioni avvengano mediante piattaforme eFTI di cui al regolamento (UE) 2020/1056 ovvero mediante piattaforme digitali interoperabili con le medesime.

La disposizione prevede l'utilizzo di infrastrutture tecnologiche già esistenti e non comporta la creazione di nuove piattaforme pubbliche dedicate; pertanto, la disposizione non determina oneri per il bilancio dello Stato.

Il **comma 3** prevede che, a decorrere dal 9 luglio 2027, le autorità e gli organi di controllo di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, accettino le informazioni rese disponibili in formato digitale mediante piattaforme eFTI ovvero piattaforme interoperabili.

La disposizione disciplina esclusivamente le modalità attraverso cui le informazioni già previste dalla normativa vigente vengono esibite e verificate durante le attività di controllo.

L'assetto informatico e organizzativo è già previsto per la E-CMR ovvero per la lettera di vettura elettronica utilizzata per il trasporto internazionale. Pertanto, gli interventi sono già programmati e finanziati per l'attuazione del quadro europeo eFTI e non determinano fabbisogni aggiuntivi connessi alla disciplina nazionale.

Tale previsione è in linea con quanto già previsto dal Regolamento europeo 2020/1056 e tale termine è già previsto per il trasporto internazionale. Alle disposizioni potrà, pertanto, essere data applicazione con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, quindi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 4** introduce, decorso un periodo transitorio di ventiquattro mesi dall'entrata in vigore della disposizione, l'obbligo per le imprese che effettuano servizi di trasporto di merci per conto di terzi di condividere le informazioni rilevanti mediante strumenti digitali.

In caso di inadempimento trova applicazione la sanzione amministrativa pecuniaria già prevista dal terzo comma dell'articolo 46-*ter* della legge 6 giugno 1974, n. 298, che fa riferimento alla circolazione del veicolo privo della documentazione richiesta per l'effettuazione di un trasporto internazionale; oppure con documentazione compilata in modo non conforme alle prescrizioni normative.

Il **comma 5** demanda a uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la definizione delle specifiche tecniche e delle modalità attuative della disciplina.

Le attività amministrative e tecniche necessarie per l'adozione dei decreti rientrano nei compiti istituzionali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sono svolte mediante l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

In particolare, le misure previste non richiedono la progettazione, realizzazione o gestione di piattaforme informatiche pubbliche dedicate alla Lettera di Vettura elettronica nazionale, né l'istituzione di nuove infrastrutture tecnologiche a carico delle amministrazioni pubbliche.

Le informazioni e i documenti oggetto della disciplina sono acquisiti, conservati e resi disponibili mediante piattaforme eFTI certificate ai sensi del regolamento (UE) 2020/1056 ovvero tramite piattaforme digitali interoperabili con le medesime, sviluppate e gestite dagli operatori economici interessati o da soggetti privati fornitori dei relativi servizi. Restano, pertanto, a carico dei medesimi operatori gli eventuali costi relativi allo sviluppo, alla manutenzione, all'aggiornamento, alla conservazione e alla protezione dei dati trattati.

La disposizione, pertanto, non attribuisce alle amministrazioni pubbliche funzioni di gestione, conservazione o archiviazione delle informazioni contenute nella Lettera di Vettura elettronica nazionale, né richiede la realizzazione di nuove banche dati pubbliche.

Con riferimento alle autorità e agli organi di controllo di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 3 si limita a prevedere l'accettazione, dal 9 luglio 2027, delle medesime informazioni già richieste dalla normativa vigente in formato digitale anziché cartaceo. La disposizione non introduce nuovi compiti di controllo né ulteriori attività istruttorie rispetto a quelle già svolte nell'ambito delle competenze istituzionali.

L'obbligo di accettazione delle informazioni in formato elettronico deriva già dal regolamento (UE) 2020/1056 per i trasporti internazionali e il relativo quadro di attuazione prevede gli interventi tecnologici necessari per consentire alle autorità competenti l'accesso ai dati tramite interfacce e servizi di collegamento conformi agli *standard* europei. Pertanto, l'attuazione della disposizione non richiede ulteriori sviluppi applicativi, nuove infrastrutture di interoperabilità, specifici interventi sui sistemi informativi delle singole amministrazioni, né l'acquisizione di nuove dotazioni *hardware* o *software* rispetto a quanto già previsto dal quadro europeo di riferimento. Analogamente, non si rendono necessarie attività formative ulteriori rispetto a quelle già connesse all'implementazione del sistema eFTI.

Pertanto, gli adempimenti derivanti dall'articolo potranno essere svolti dalle amministrazioni interessate nell'ambito delle attività istituzionali già esercitate e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 6

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

Il **comma 1** prevede il riconoscimento, in favore delle 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, di un contributo a fondo perduto volto a 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.

Il contributo è determinato in misura pari al 20 per cento dei costi effettivamente sostenuti per l'acquisto di carburante nel periodo considerato, entro il limite massimo di 45 centesimi di euro per ciascun litro acquistato, e comunque nel limite massimo complessivo di 60 milioni di euro per l'anno 2026.

Ai fini della stima della platea potenzialmente interessata e della relativa spesa, sono stati utilizzati i dati disponibili relativi alle domande presentate ai fini del credito d'imposta straordinario per gasolio e benzina utilizzati in agricoltura di cui al citato articolo 8-ter del decreto-legge n. 38 del 2026.

Sulla base di tali dati risultano: 142.725 domande complessivamente considerate; 138.227 domande ammesse; costi documentati e riconosciuti, al netto delle decurtazioni conseguenti ai controlli, pari complessivamente a 517.354.290 euro; importo ammesso, determinato nella misura del 20 per cento dei costi riconosciuti, pari complessivamente a 103.154.049,63 euro.

Ai fini della quantificazione dell'onere, si evidenzia che la nuova misura mantiene quale parametro di riferimento il 20 per cento dei costi sostenuti, introducendo, contestualmente, un limite massimo unitario di 0,45 euro per litro, configurato quale tetto al beneficio riconoscibile per ciascun litro di carburante acquistato.

Pertanto, l'importo spettante a ciascun beneficiario è determinato assumendo il minore valore tra il 20 per cento del costo documentato del carburante acquistato e l'importo risultante dall'applicazione del limite di 0,45 euro per ciascun litro acquistato.

Ai fini della verifica della sostenibilità finanziaria della misura, sulla base della metodologia già utilizzata per la stima, il volume di carburante riferibile ai dati disponibili è stato stimato in 72.643.697 litri. Tenuto conto che tali dati sono riferiti a un periodo di tre mesi, il volume è stato prudenzialmente riproporzionato al periodo interessato dalla nuova misura, ottenendo, mediante applicazione del coefficiente 5/3, un volume prudenziale stimato pari a 121.072.828 litri.

Applicando a tale volume, in via prudenziale, l'importo massimo riconoscibile di 0,45 euro per litro, il fabbisogno teorico massimo risulta pari a: 121.072.828 × 0,45 euro = 54.482.772,60 euro.

La stima assume, in via prudenziale, l'applicazione del limite massimo di 0,45 euro per litro all'intero volume stimato, mentre l'effettivo contributo potrà risultare inferiore qualora il 20 per cento del costo sostenuto per litro risulti inferiore al predetto limite unitario.

In ogni caso, la configurazione dell'intervento quale contributo riconosciuto nel limite massimo complessivo di 60 milioni di euro per l'anno 2026 assicura il rispetto dell'autorizzazione di spesa prevista dalla disposizione.

In conformità a quanto previsto dall'articolo 7, comma 2 del decreto legislativo 27 novembre 2025, n. 184, per lo svolgimento di tutte o di parte delle attività previste nel ciclo di vita dell'incentivo di cui al comma 1 del presente articolo, ad AGEA è riconosciuto un corrispettivo a titolo di oneri gestione di 300.000 euro per l'anno 2026, pari allo 0,5 per cento delle risorse stanziate.

Il **comma 2** demanda a un provvedimento del Direttore dell'AGEA, 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 individuato dal 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.

La disposizione disciplina, pertanto, le modalità operative per il riconoscimento e l'erogazione del beneficio previsto dal comma 1. Gli adempimenti amministrativi direttamente connessi alla gestione delle domande e all'erogazione del contributo sono svolti dall'AGEA nell'ambito delle attività connesse all'attuazione della misura, ferme restando le specifiche risorse destinate al potenziamento e all'innovazione delle infrastrutture tecnologiche e dei sistemi informativi di cui al comma 4. Dal comma 2 non derivano, pertanto, ulteriori oneri a carico della finanza pubblica rispetto a quelli espressamente previsti dai commi 1 e 4.

Il **comma 3** stabilisce 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 individua l'AGEA quale autorità responsabile dell'adempimento degli obblighi di registrazione relativi al regime di aiuto. La disposizione prevede, inoltre, che il contributo non concorra alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi né del valore della produzione ai fini dell'IRAP.

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 commi 2 e 3.

L'intervento è finalizzato ad assicurare l'adeguamento e il potenziamento dei sistemi necessari alla gestione della misura, anche in considerazione dei tempi particolarmente ravvicinati previsti dalla disposizione per la definizione delle modalità di trasmissione della documentazione, per la relativa gestione e per il successivo pagamento diretto delle somme spettanti ai beneficiari. L'onere derivante dal comma 4 è pertanto pari a 14,4 milioni di euro per l'anno 2026.

Complessivamente, gli oneri espressamente autorizzati dall'articolo sono pari a 74,4 milioni di euro per l'anno 2026, di cui 60 milioni di euro relativi al contributo di cui al comma 1 e 14,4 milioni di euro relativi agli interventi di cui al comma 4.

Alla copertura degli oneri derivanti dal presente articolo si provvede ai sensi dell'articolo 9 che prevede le disposizioni finanziarie, cui si rinvia.

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)*

Il settore della pesca marittima, delle acque interne e dell'acquacoltura rappresenta un comparto strategico per la sicurezza alimentare, la coesione economica e sociale delle zone costiere e il

mantenimento delle tradizioni produttive nazionali. Negli ultimi anni, la filiera ittica ha dovuto affrontare una forte instabilità dei mercati energetici globali, che si traduce in fluttuazioni imprevedibili e in un livello elevato del prezzo del gasolio e dei prodotti energetici necessari alla propulsione delle unità navali e al funzionamento degli impianti di allevamento.

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.

La presente misura normativa mira a introdurre un ulteriore intervento di sostegno economico straordinario e mirato, 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.

L'agevolazione si applica alle spese effettivamente sostenute e documentate per l'acquisto di carburante (gasolio per uso pesca, benzina o altri carburanti impiegati nei cicli produttivi) effettuato nel periodo compreso tra il 1° giugno 2026 e il 15 ottobre 2026.

L'onere complessivo derivante dall'attuazione della misura di sostegno è stimato in 10.000.000 di euro (dieci milioni di euro) per l'esercizio finanziario 2026.

Tale quantificazione si basa sui dati storici dei consumi di gasolio agevolato e professionale registrati dal comparto della pesca e dell'acquacoltura nei mesi estivi e autunnali, ipotizzando un volume di spesa complessiva del settore idoneo a saturare il *plafond* di spesa previsto con l'aliquota di rimborso del 10%.

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.

L'importo di 10.000.000,00 è stato stimato sulla base delle domande già istruite nell'ambito dell'attuazione di quanto previsto dall'articolo 4 del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33.

Articolo 8
(Misure in favore dell'ordine e della sicurezza pubblica)

La disposizione al comma 1 autorizza la spesa di 50 milioni di euro, per il 2026, per la remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia di cui all'articolo 16 della legge 1° aprile 1981, n. 121, in deroga al limite di cui all'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75.

Le risorse sono così ripartite:

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) Polizia penitenziaria 2 milioni di euro.

Per la copertura degli oneri derivanti dal presente articolo, il comma 2 rinvia all'articolo 9 che reca le disposizioni finanziarie, cui si rinvia.

Articolo 9
(Disposizioni finanziarie)

Il comma 1 stabilisce che agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 1, 6, 7 e 8, 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, si provvede:

a) quanto a 40 milioni di euro per l'anno 2026 mediante utilizzo delle somme rivenienti dal comma 2;

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 23 dicembre 2000, n. 388, che a tal fine sono versate all'entrata del bilancio dello Stato e restano acquisite all'Erario;

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, che presenta le necessarie disponibilità;

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 31 dicembre 2009, n. 196, che reca le necessarie disponibilità;

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 30 dicembre 2025, n.199, che reca le necessarie disponibilità;

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 28 ottobre 2020, n. 137, convertito con modificazioni dall'articolo 1, comma 1, della legge 18 dicembre 2020, n. 176, che reca le necessarie disponibilità;

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 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che reca le necessarie disponibilità;

h) quanto a 62 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione del Fondo interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307, che reca le necessarie disponibilità;

Il comma 2 abroga i commi da 3 a 6 dell'articolo 1-*ter* del decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 giugno 2026, n. 113, che disciplinano il contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, riconosciuto alle imprese agricole, nel limite massimo di 40 milioni di euro per l'anno 2026, a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto di fertilizzanti agricoli nei mesi di marzo, aprile e maggio 2026. Le risorse rinvenienti dall'abrogazione della predetta misura, 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).

Articolo 10

(Applicazione del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125)

La disposizione introduce il nuovo comma 3-*bis* all'articolo 17 del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125, di recepimento della direttiva (UE) 2022/2464 (*Corporate Sustainability Reporting Directive* – CSRD), prevedendo un regime di esenzione dagli obblighi di rendicontazione di sostenibilità per gli esercizi finanziari aventi inizio tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2027 per i

soggetti che, su base individuale o, ove applicabile, su base consolidata presentino ricavi netti delle vendite e delle prestazioni non superiori a 450 milioni di euro e occupino un numero medio di dipendenti non superiore a 1.000 unità.

La direttiva (UE) 2026/470, che dovrà essere recepita dagli Stati membri entro il 19 marzo 2027, ha modificato la direttiva (UE) 2022/2464 riducendo sensibilmente il numero di imprese obbligate alla rendicontazione di sostenibilità. La disposizione in esame esercita, per l'esercizio 2026, la facoltà prevista dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2026/470 di esentare i soggetti che non rientreranno nel nuovo perimetro, al fine di ridurre tempestivamente gli oneri amministrativi. Per l'esercizio 2027, la disposizione assicura continuità rispetto al nuovo ambito soggettivo previsto dalla direttiva a decorrere da tale esercizio, nelle more del relativo coordinamento formale nell'ambito del recepimento organico della direttiva stessa. La disposizione, si limita a ridurre taluni oneri amministrativi a carico dei privati, e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 11
(Entrata in vigore)

L'articolo reca l'entrata in vigore del decreto-legge.

Ministero dell'Economia e delle Finanze

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

23/10/2026

Daria Perrotta

Decreto-legge
"Disposizioni urgenti e misure di sostegno al settore dell'autotrasporto, dell'agricoltura e della pesca"
(milioni di euro)

Articolo	Comma	Lettera	Descrizione	E/S	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
						2026	2027	2028	2029	2026	2027	2028	2029	2026	2027	2028	2029
1	1		Integrazione del limite di spesa del contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, per le spese sostenute nel periodo da marzo ad agosto 2026 a favore delle imprese di trasporto di cui all'art. 3, c. 1, del D.L. 33/2026	S	C	66.4				66.4				66.4			
1	2		Riconoscimento del credito d'imposta per le spese sostenute nel periodo dal 1° settembre al 5 ottobre 2026 a favore delle imprese di trasporto di cui all'art. 3, c. 1, del D.L. 33/2026, con utilizzo in compensazione entro il 31 dicembre 2027	S	C	60.0					60.0			60.0			
1	3		Differimento, dal 1° ottobre 2026 al 1° gennaio 2027, dell'applicazione del contributo sulle spedizioni di provenienza extra-UE di importo inferiore a 150 euro, di cui all'art. 1, c. 126, della L. 199/2025 - contributo	E	T	-50.3				-50.3				-50.3			
1	3		Differimento, dal 1° ottobre 2026 al 1° gennaio 2027, dell'applicazione del contributo sulle spedizioni di provenienza extra-UE di importo inferiore a 150 euro, di cui all'art. 1, c. 126, della L. 199/2025 - IVA	E	T	-11.0				-11.0				-11.0			
1	4	a)	Abrogazione art. 1, cc. 4 e 5, del D.L. 162/2026	S	C	-21.2				-21.2				-21.2			
1	4	b)	Abrogazione art. 4, c. 1, del D.L. 162/2026 - contributi	E	T	33.5				33.5				33.5			
1	4	b)	Abrogazione art. 4, c. 1, del D.L. 162/2026 - IVA	E	T	7.3				7.3				7.3			
1	4	c)	Rideterminazione della riduzione del Fondo interventi strutturali di politica economica, di cui all'art. 10, c. 5, del D.L. 282/2004, disposta dall'art. 7, c. 3, lett. g) del D.L. 162/2026	S	C	62.0				62.0				62.0			
6	1		Riconoscimento di un contributo a fondo perduto a favore degli imprenditori agricoli di cui all'art. 8-ter del D.L. 38/2026 per i costi sostenuti per l'acquisto di carburante nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 15 ottobre 2026	S	C	59.7				59.7				59.7			
6	1		Riconoscimento di un contributo a fondo perduto a favore degli imprenditori agricoli di cui all'art. 8-ter del D.L. 38/2026 per i costi sostenuti per l'acquisto di carburante nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 15 ottobre 2026 - corrispettivo ad AGEA per oneri di gestione	S	C	0.3				0.3				0.3			
6	4		Sostegno agli investimenti per il potenziamento e l'innovazione delle infrastrutture tecnologiche e dei sistemi informativi dell'AGEA	S	K	14.4				14.4				14.4			
7	1		Riconoscimento di un contributo a fondo perduto a favore delle imprese esercenti l'attività di pesca di cui all'art. 4 del D.L. 33/2026 per i costi sostenuti per l'acquisto di carburante nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 15 ottobre 2026	S	C	10.0				10.0				10.0			
8	1		Remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia per esigenze di ordine e sicurezza pubblica, in deroga ai tetti di spesa ex art. 23, c. 2, D.Lgs. 75/2017 - Polizia di Stato	S	C	24.0				24.0				24.0			
8	1		Remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia per esigenze di ordine e sicurezza pubblica, in deroga ai tetti di spesa ex art. 23, c. 2, D.Lgs. 75/2017 - Polizia di Stato - effetti riflessi	E	TC					11.6				11.6			
8	1		Remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia per esigenze di ordine e sicurezza pubblica, in deroga ai tetti di spesa ex art. 23, c. 2, D.Lgs. 75/2017 - Arma dei carabinieri	S	C	15.0				15.0				15.0			
8	1		Remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia per esigenze di ordine e sicurezza pubblica, in deroga ai tetti di spesa ex art. 23, c. 2, D.Lgs. 75/2017 - Arma dei carabinieri - effetti riflessi	E	TC					7.3				7.3			
8	1		Remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia per esigenze di ordine e sicurezza pubblica, in deroga ai tetti di spesa ex art. 23, c. 2, D.Lgs. 75/2017 - Corpo della guardia di finanza	S	C	9.0				9.0				9.0			

Decreto- legge
"Disposizioni urgenti e misure di sostegno al settore dell' autotrasporto, dell'agricoltura e della pesca"
(milioni di euro)

Articolo	Comma	Lettera	Descrizione	E/S	Natura	Saldo netto da finanziare					Fabbisogno					Indebitamento netto				
						2026	2027	2028	2029		2026	2027	2028	2029		2026	2027	2028	2029	
8	1		Remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia per esigenze di ordine e sicurezza pubblica, in deroga ai tetti di spesa ex art. 23, c. 2, D.Lgs. 75/2017 - Corpo della guardia di finanza - effetti riflessi	E	TC						4.4				4.4				
8	1		Remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia per esigenze di ordine e sicurezza pubblica, in deroga ai tetti di spesa ex art. 23, c. 2, D.Lgs. 75/2017 - Corpo di polizia penitenziaria	S	C	2.0					2.0				2.0				
8	1		Remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia per esigenze di ordine e sicurezza pubblica, in deroga ai tetti di spesa ex art. 23, c. 2, D.Lgs. 75/2017 - Corpo di polizia penitenziaria - effetti riflessi	E	TC						1.0				1.0				
9	1	b)	Versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle disponibilità residue del fondo per la riassicurazione dei rischi, di cui all'art. 127, c. 3, della L. 388/2000	E	EXT	30.0														
9	1	b)	Versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle disponibilità residue del fondo per la riassicurazione dei rischi, di cui all'art. 127, c. 3, della L. 388/2000 - minori spese	S	C						-30.0				-30.0				
9	1	c)	Riduzione Tabella B - MASAF	S	K	-5.4					-5.4				-5.4				
9	1	d)	Utilizzo delle risorse del fondo di conto capitale istituito nello stato di previsione della spesa del MASAF, ai sensi dell'art. 34-ter, c. 5, della L. 196/2009	S	K	-9.0					-9.0				-9.0				
9	1	e)	Riduzione delle risorse destinate agli interventi normativi in materia di mobilità, di cui all'art. 1, c. 485, della L.199/2025	S	C	-17.0					-17.0				-17.0				
9	1	f)	Riduzione del fondo finalizzato alla perequazione delle misure fiscali e di ristoro connesse all'emergenza epidemiologica da CoVID-19, di cui all'art. 1-quater, c. 1, del D.L. 137/2020	S	C	-158.7					-158.7				-158.7				
9	1	g)	Riduzione del Fondo "Patrimonio destinato", di cui all'art. 27, c. 17, del D.L. 34/2020	S	K		-60.0					-60.0							
9	1	h)	Riduzione del Fondo interventi strutturali di politica economica, di cui all'art. 10, c. 5, del D.L. 282/2004	S	C	-62.0					-62.0				-62.0				
9	2		Abrogazione delle norme istitutive del contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, per l'acquisto di fertilizzanti agricoli, di cui all'art. 1-ter, cc. 3-6, del D.L. 63/2026	S	C	-40.0					-40.0				-40.0				
			Entrate		E	**9.6**	**0.0**	**0.0**	**0.0**		**3.8**	**0.0**	**0.0**	**0.0**		**3.8**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	
			Spese		S	**9.6**	**-60.0**	**0.0**	**0.0**		**-80.5**	**0.0**	**0.0**	**0.0**		**-20.5**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	
			SALDO			**0.0**	**60.0**	**0.0**	**0.0**		**84.3**	**0.0**	**0.0**	**0.0**		**24.3**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 23 ottobre 2026, n. 193, recante disposizioni urgenti e misure di sostegno ai settori dell'autotrasporto, dell'agricoltura e della pesca.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Decreto-legge 23 ottobre 2026, n. 193, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 247 del 23 ottobre 2026.*

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

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

Visto il regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, recante « Approvazione del testo del codice civile »;

Vista la legge 6 giugno 1974, n. 298, recante « Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada », e, in particolare, l'articolo 46-ter, comma 3;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante « Nuovo codice della strada » e, in particolare, l'articolo 12;

Vista la legge 23 dicembre 2000, n. 388, recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2001) », e, in particolare, l'articolo 127, comma 3;

Visto il decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, recante « Attuazione delle deleghe in materia di occupazione e mercato del lavoro, di cui alla legge 14 febbraio 2003, n. 30 », e, in particolare, l'articolo 29, comma 2;

Visto il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, recante « Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore »;

Visto il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, recante « Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione Tributaria », convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e, in particolare, l'articolo 83-*bis*;

Vista la legge 31 dicembre 2009, n. 196, recante « Legge di contabilità e finanza pubblica », e, in particolare, l'articolo 34-*ter*, comma 5;

Visto il decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, recante « Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose », e, in particolare, l'articolo 3;

Visto il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante « Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 », con-

vertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e, in particolare, l'articolo 27, comma 17;

Visto il decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, recante « Ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 », convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, e, in particolare, l'articolo 1-*quater*, comma 1;

Visto il decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, recante « Disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali », convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79;

Visto il decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, recante « Disposizioni urgenti in materia fiscale ed economica », convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, e, in particolare, l'articolo 8-*ter*;

Visto il decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, recante « Disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali », convertito, con modificazioni, dalla legge 25 giugno 2026, n. 113, e, in particolare, l'articolo 1-*ter*, comma 3;

Considerata la necessità di assicurare continuità alle misure di sostegno già adottate in favore delle imprese di autotrasporto, mediante l'adeguamento delle risorse destinate al riconoscimento del credito d'imposta per l'acquisto di gasolio impiegato nell'esercizio dell'attività;

Ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di adottare misure volte a contenere gli effetti economici derivanti dall'aumento dei costi dei carburanti, a sostenere la liquidità e la continuità operativa delle imprese interessate e a preservarne la capacità produttiva;

Ritenuta, altresì, la straordinaria necessità e urgenza di introdurre disposizioni dirette a garantire il regolare funzionamento del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, a rafforzare la certezza dei rapporti contrattuali e a favorire la digitalizzazione e la tracciabilità delle operazioni di trasporto;

Considerata la necessità di sostenere le imprese operanti nei settori agricolo, della pesca e dell'acquacoltura particolarmente esposte agli effetti dell'incremento dei costi dei carburanti, mediante il riconoscimento di contributi destinati a compensare parte dei maggiori costi sostenuti e tenuto conto dei molteplici impegni da sostenere nella fase attuale in favore dell'ordine pubblico e della sicurezza;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 22 ottobre 2026;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

EMANA

Il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

(Integrazione contributo per il settore dell'autotrasporto per il caro gasolio e differimento dell'applicazione del contributo sulle spedizioni di modico valore)

1. All'articolo 3, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, le parole: « da marzo a settembre » sono sostituite dalle seguenti: « da marzo ad agosto ». Per le finalità di cui al primo periodo, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge n. 33 del 2026 convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, è ulteriormente incrementata di 66,4 milioni di euro.

2. Per le spese sostenute nel periodo dal 1° settembre al 5 ottobre 2026, il credito d'imposta di cui all'articolo 3, comma 1, primo periodo, del decreto-legge n. 33 del 2026 è riconosciuto nel limite massimo di 60 milioni di euro per l'anno 2026. In considerazione dei tempi necessari per l'istruttoria delle relative istanze, il credito d'imposta di cui al presente comma è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, entro il 31 dicembre 2027.

3. All'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, le parole: « 1° ottobre 2026 » sono sostituite dalle seguenti: « 1° gennaio 2027 ».

4. Al decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi 4 e 5 dell'articolo 1 sono soppressi;

b) l'articolo 4 è soppresso;

c) all'articolo 7:

1) al comma 3 all'alinea, sostituire: « 1, 2, 4, » con i numeri: « 1, 2 » e le parole « in 611,8 milioni di euro per l'anno 2026 » con le seguenti: « in 549,8 milioni di euro per l'anno 2026 »;

2) alla lettera *g)* sostituire le parole: « 125,9 milioni di euro per l'anno 2026 » con le seguenti: « 63,9 milioni di euro per l'anno 2026 ».

5. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, pari a 126,4 milioni di euro per l'anno 2026 e 60 milioni di euro per l'anno 2027 in termini di fabbisogno e dal comma 3 valutati in 61,25 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede ai sensi dell'articolo 9.

Articolo 2.

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

1. All'articolo 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, dopo il comma 5 è inserito il seguente:

« *5-bis.* Ai fini del calcolo della parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante di cui al comma 5, primo periodo, 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 23 dicembre 2014, n. 190. Per i contratti di trasporto per conto di terzi stipulati in forma non scritta, i valori minimi individuati ai sensi del primo periodo sono 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. Ferma restando l'autonomia negoziale delle parti sulla determinazione dei prezzi, di cui al comma 4, i valori minimi e massimi individuati ai sensi del primo periodo sono assunti a riferimento per i contratti scritti stipulati a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. ».

2. All'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, dopo la lettera *c)*, è inserita la seguente:

« *c-bis)* valore del costo del carburante all'atto della stipula e incidenza del costo del carburante per le prestazioni di trasporto disciplinate dal contratto; ».

Articolo 3.

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

1. Al fine di sostenere la continuità operativa e la liquidità delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi iscritte all'Albo nazio-

nale degli autotrasportatori, le medesime imprese possono avvalersi delle misure di sostegno finanziario di cui al presente articolo con riferimento ai contratti di locazione finanziaria aventi ad oggetto i veicoli impiegati nell'esercizio dell'attività.

2. Per i contratti di locazione finanziaria aventi ad oggetto i veicoli impiegati nell'esercizio dell'attività di impresa di cui al comma 1, le imprese interessate possono richiedere la sospensione del pagamento dei canoni in scadenza nel periodo compreso tra il 1° novembre 2026 e il 31 marzo 2027 ovvero, in alternativa, la sospensione del solo rimborso della quota in conto capitale degli stessi. A decorrere dalla presentazione della richiesta e fino al 31 marzo 2027, le operazioni di locazione finanziaria interessate dalla sospensione non possono essere risolte, revocate né dichiarate decadute dal beneficio del termine per effetto della sospensione medesima. Il piano di rimborso dei canoni oggetto di sospensione è dilazionato, unitamente al pagamento degli elementi accessori, senza alcuna formalità e il termine finale del contratto è prorogato per un periodo corrispondente a quello della sospensione. Gli interessi maturati durante il periodo di sospensione sono 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)

1. L'articolo 1677-*bis* del codice civile è sostituito dal seguente:

« Art. 1677-*bis*. – *(Prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose).* – 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)

1. Nell'ambito dei servizi di trasporto di merci per conto di terzi effettuati su strada nel territorio nazionale, le informazioni rilevanti ai fini della responsabilità civile e della regolarità del trasporto sono condivise tra i soggetti della filiera del trasporto e rese disponibili alle autorità e agli organi di controllo di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30

aprile 1992, n. 285, in formato digitale. Le informazioni di cui al primo periodo 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;

b) gli elementi e le indicazioni contenuti nella 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;

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;

d) le informazioni e la documentazione richieste dalla normativa applicabile al trasporto di merci pericolose ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera *a)*, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35.

2. Le informazioni di cui al comma 1 sono acquisite, conservate, condivise e rese disponibili mediante piattaforme eFTI di cui al regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, ovvero mediante piattaforme digitali interoperabili con le medesime finalizzate alla gestione dei dati commerciali e logistici necessari all'esecuzione del trasporto e ad assicurarne la riferibilità univoca alla relativa operazione di trasporto.

3. A decorrere dal 9 luglio 2027, le autorità e gli organi di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, accettano le informazioni di cui al comma 1 rese disponibili in formato digitale mediante piattaforme eFTI ovvero mediante piattaforme interoperabili.

4. Con 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 del presente articolo, sono definite le specifiche tecniche e le modalità di attuazione del presente articolo, comprese quelle relative all'interoperabilità delle piattaforme, alla conservazione delle informazioni e al loro accesso da parte delle autorità competenti.

Articolo 6.

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

1. 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, 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, è ricono-

sciuto 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 presente comma sono trasferite all'AGEA per le finalità di cui al comma 2.

2. Con provvedimento del Direttore dell'AGEA, da adottare entro 5 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, sono definite modalità e termini per la trasmissione della documentazione comprovante gli acquisti di cui al 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.

3. Il contributo di cui al presente articolo 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 al presente articolo.

4. 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 commi 2 e 3, è autorizzata la spesa di 14,4 milioni di euro per l'anno 2026.

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)

1. Al fine di fronteggiare i maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 15 ottobre 2026, alle imprese esercenti l'attività di pesca e di acquacoltura in possesso dei requisiti di cui all'articolo 4 del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, è riconosciuto un contributo a fondo perduto fino al dieci per cento della spesa sostenuta nel predetto periodo, nel limite massimo di 10 milioni di euro per l'anno 2026.

2. 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 5 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, sono definite modalità e termini per la trasmissione della documentazione comprovante gli acquisti di cui al comma 1. Entro i successivi trenta giorni si provvede al pagamento diretto del contributo mediante accredito sul conto corrente bancario o postale precedentemente comunicato da ciascun beneficiario.

3. Il contributo di cui al presente articolo è concesso nel rispetto della normativa in materia di aiuti di Stato 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).

Articolo 8.

(Misure in favore dell'ordine e della sicurezza pubblica)

1. Al fine di garantire il soddisfacimento delle esigenze di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, è autorizzata la spesa complessiva di 50 milioni di euro per l'anno 2026 destinata alla remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario già svolte dal personale delle Forze di polizia di cui all'articolo 16 della legge 1° aprile 1981, n. 121, in deroga all'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, secondo la seguente ripartizione:

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.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 50 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede ai sensi dell'articolo 9.

Articolo 9.

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 1, 6, 7 e 8, 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, si provvede:

a) quanto a 40 milioni di euro per l'anno 2026 mediante utilizzo delle somme rivenienti dal comma 2;

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 23 dicembre 2000, n. 388, che a tal fine sono versate all'entrata del bilancio dello Stato e restano acquisite all'Erario;

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 31 dicembre 2009, n. 196.

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 30 dicembre 2025, n. 199;

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 28 ottobre 2020, n. 137, convertito con modificazioni dall'articolo 1, comma 1, della legge 18 dicembre 2020, n. 176;

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 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

h) quanto a 62 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione del Fondo interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

2. All'articolo 1-*ter* del decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, convertito con modificazioni dalla legge 25 giugno 2026, n. 113, sono apportate le seguenti modificazioni:

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

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

Articolo 10.

(Applicazione del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125)

1. All'articolo 17 del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *3-bis*. In deroga ai commi precedenti, per gli esercizi finanziari aventi inizio tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2027, il presente decreto non si applica in ogni caso alle imprese che, su base individuale o, ove applicabile, su base consolidata, presentano ricavi netti delle vendite e delle prestazioni non superiori a euro 450.000.000 ovvero un numero medio di dipendenti occupati durante l'esercizio non superiore a 1.000. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 5 del presente decreto per le imprese di paesi terzi. ».

Articolo 11.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 ottobre 2026

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*
SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*
LOLLOBRIGIDA, *Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste*
GIORGETTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, *il Guardasigilli:* NORDIO

€ 4,00