



Rettifiche dei dati del FIR digitale

Osservazioni e proposte Confindustria

Luglio 2026

SOMMARIO

1.	Premessa	2
2.	Il FIR digitale e la possibilità di rettificare i dati	2
3.	Proposta metodologica per la gestione delle rettifiche a breve termine	3
4.	Proposta operativa relativa ai campi oggetto di rettifica	3
5.	Annullamento del FIR digitale	5

1. Premessa

Il formulario di identificazione (FIR) previsto dall'art. 193 del d.lgs. n. 152/2006 è uno (non il solo) strumento previsto dalla legge per assicurare la "tracciabilità" dei rifiuti (l'altro e principale strumento è il registro di carico e scarico di cui all'art. 190).

Nell'ambito della tracciabilità, il FIR assolve due principali finalità.

In primo luogo, è un documento di trasporto prescritto per tutti i trasferimenti di rifiuti speciali sul territorio italiano: durante la fase di trasporto individua il soggetto che lo sta eseguendo ed il mezzo utilizzato e documenta da dove proviene e dove è destinato un determinato rifiuto, adeguatamente identificato sia per qualità che per quantità.

In secondo luogo, documenta (e determina) il trasferimento di responsabilità dal produttore o detentore "mittente" al gestore di rifiuti "destinatario".

A queste finalità si aggiunge la complementarità del FIR nel sistema di tracciabilità dei rifiuti, quale integrazione dei dati del registro di carico e scarico ove prescritto.

La veridicità dei dati riportati nel FIR, ossia la corrispondenza degli stessi alla realtà, è quindi fondamentale. Il problema della rettificabilità degli errori di compilazione si inserisce in questo contesto: se si escludesse qualunque possibilità di correzione del FIR in corso di trasporto, la conseguenza sarebbe che si dovrebbe annullare il trasporto stesso per qualunque errore anche meramente formale, considerato che tutti i dati del FIR, anche quelli per così dire "accessori" hanno rilevanza per le finalità sopra sinteticamente ricordate.

2. Il FIR digitale e la possibilità di rettificare i dati

Nella configurazione attuale, il FIR digitale, una volta compilato con tutti i dati necessari per dare inizio al trasporto e firmato dal produttore o detentore e dal trasportatore, diventa imm modificabile per le parti compilate: può essere solo integrato dal trasportatore in funzione di possibili evenienze successive (in particolare: soste, trasbordi, variazioni totali o parziali di destinazione) e completato dal destinatario una volta ultimato il trasporto (accettazione totale o parziale; respingimento). Ed anche gli ulteriori dati così inseriti per rispettiva competenza dal trasportatore e dal destinatario, una volta firmati, diventano imm modificabili.

Apparentemente, quindi, la digitalizzazione del FIR, rendendo rigido il contenuto del documento, condurrebbe alla necessità di annullare sempre il trasporto in presenza di qualunque errore di compilazione.

In realtà, escluso che l'obiettivo sia di "correggere" il FIR già firmato sostituendone i dati, ma mirando solo alla possibilità di "integrarlo" rettificando il dato errato, la completa digitalizzazione, oltre ai già verificati vantaggi per le imprese, in particolare in termini di facilità di compilazione, che è guidata, e la facilità nella vidimazione, che avviene con una modalità quasi automatica, offre ampie – per non dire totali – garanzie di tracciabilità, anche temporale, di qualunque rettifica dei dati già inseriti.

Attualmente una [FAQ](#) reperibile del portale RENTRI e di seguito riprodotta categoricamente esclude la possibilità di apportare correzioni al FIR, riferendosi peraltro a quello cartaceo, ma al contempo "suggerisce" di utilizzare invece le annotazioni:

«Correzione del FIR

Non è possibile apportare correzioni al FIR cartaceo. Le istruzioni specificano che nel campo annotazioni del FIR è possibile inserire eventuali note a chiarimento e qualsiasi altra informazione utile al tracciamento dei rifiuti da parte di tutti i soggetti (produttore/detentore, trasportatore, destinatario, intermediario/commerciante).».

È evidente che il passaggio al digitale rende possibile ed opportuna l'adozione di modalità per l'appunto digitali, ossia la predisposizione, a regime, di un sistema di rettifiche simile a quello che oggi le consente per il registro di carico e scarico.

Nel breve termine, dati i prevedibili tempi per la modifica del sistema informatico con la possibilità di rettifica strutturata, è necessario utilizzare gli strumenti già disponibili che si prestino per la gestione delle rettifiche del FIR.

3. Proposta metodologica per la gestione delle rettifiche a breve termine

Tenuto conto che **solo il trasportatore può inserire (o integrare) annotazioni sul FIR durante il viaggio**, l'annotazione di rettifica, da apportare nella sezione annotazioni, dovrà essere sempre supportata e documentata da una comunicazione scritta del soggetto responsabile dell'inserimento del dato, ossia, di norma, una comunicazione del produttore/detentore che chiede al trasportatore di rettificare il dato errato, comunicandogli il dato corretto; tale comunicazione è funzionale alla tracciabilità della rettifica e alla corretta attribuzione della relativa responsabilità.

In linea di principio, pressoché ogni elemento del FIR potrebbe recare un errore; tuttavia, al di là del soggetto che rileva la presenza del dato errato, **solo alcuni soggetti possono indicare la rettifica necessaria**, limitando o escludendo la possibilità di correggere alcuni campi.

Il presente documento intende formulare una proposta, su basi logiche e normative, al fine di individuare:

- i campi che più frequentemente possono essere oggetto di errore rettificabile;
- i soggetti che possono segnalare tali rettifiche;
- le responsabilità connesse.

Il tracciamento delle correzioni, nelle more dell'adeguamento del sistema informatico, dovrebbe avvenire attraverso i seguenti passaggi:

- 1) emissione di una comunicazione scritta (ed allegabile al FIR digitale) di rettifica da parte del soggetto responsabile del dato errato titolato a segnalare il dato corretto;
- 2) inserimento nel FIR, da parte del trasportatore, di un'annotazione recante i riferimenti della lettera di rettifica e i relativi contenuti;
- 3) allegazione al FIR digitale della comunicazione con la richiesta di rettifica.

4. Proposta operativa relativa ai campi oggetto di rettifica

In dettaglio, sulla base dell'esperienza pratica, i casi più ricorrenti per i quali è necessario ricorrere alla procedura di rettifica **su richiesta scritta del produttore/detentore**, dopo la sottoscrizione del

FIR, durante il trasporto e con inserimento di opportuna annotazione da parte del trasportatore riguardano i seguenti dati:

Sezione 3 – destinatario

- Unità locale: rettifica dell'indirizzo;
- Codice fiscale: rettifica del codice, ferma restando la denominazione del destinatario;
- N. Aut/comunicazione: rettifica del numero riferito al destinatario indicato;
- Destinazione R/D: rettifica della sigla alfanumerica presente nell'autorizzazione del destinatario.

Sezione 4 – Trasportatore:

- Codice fiscale: rettifica del codice, ferma restando la denominazione trasportatore;
- Numero iscrizione Albo: rettifica del numero riferito al trasportatore indicato.

Sezione 5 – Intermediario – commerciante

- Codice fiscale: rettifica del codice, ferma restando la denominazione dell'intermediario;
- Numero iscrizione Albo: rettifica del numero riferito all'intermediario indicato.

L'inserimento nel FIR di un'annotazione da parte del trasportatore in cui lo stesso annota di aver ricevuto dal produttore/detentore la richiesta di una determinata rettifica, allegando al FIR tale richiesta, non comporta di per sé l'assunzione di una responsabilità da parte del trasportatore medesimo; ciò è anzi coerente con le istruzioni riportate nell'Allegato 2 del DD 251/2023:

«Campo 17 (Annotazioni)

Inserire eventuali note a chiarimento e qualsiasi altra informazione utile al tracciamento dei rifiuti da parte di tutti i soggetti (produttore/detentore, trasportatore, destinatario, intermediario/commerciante). L'annotazione può essere utilizzata anche per indicare la presenza di documenti allegati al FIR.».

Sia il produttore/detentore che il trasportatore possono individuare e segnalare nelle annotazioni rettifiche nei seguenti campi:

Sezione 9 – trasporto:

- Targa automezzo;
- Targa rimorchio.

Sezione 10 – nome e cognome conducente:

- Nome e cognome conducente.

L'inserimento dell'annotazione da parte del trasportatore di rettifiche relative alle sezioni 9 e 10 comporta un'assunzione di responsabilità anche da parte di tale soggetto in quanto si tratta di informazioni anche di sua competenza (il riferimento al riguardo è il già citato comma 17 dell'art. 193 del TUA).

Inoltre, eventuali deviazioni rispetto al percorso devono essere segnalate dal trasportatore nelle annotazioni.

I campi relativi a data/ora inizio trasporto (così come quelli relativi a data/ora di presa in carico da parte di trasportatori successivi) non possono essere di norma oggetto di rettifica, in quanto stabiliscono un passaggio di responsabilità legato alla detenzione del rifiuto. Un singolo soggetto della filiera non può pertanto correggere unilateralmente questi dati. L'errore materiale nell'annotazione del dato, qualora non si di assoluta evidenza, potrà essere rettificato con una dichiarazione a firma congiunta da parte di entrambi i soggetti coinvolti nel passaggio di consegne.

L'inserimento dei dati relativi agli eventi occorsi durante il trasporto rimane **di sola competenza del trasportatore**, come previsto dall'Allegato 2 del DD 251/2023.

Si tratta in particolare dei dati contenuti nelle seguenti sezioni:

- Sezione 13 TRASBORDO PARZIALE
- Sezione 14 TRASBORDO TOTALE
- Sezione 15 SOSTA TECNICA

Risulta quindi logico che tali dati possano essere rettificati, in un'eventuale annotazione, dal solo trasportatore che li ha inseriti nel FIR.

Anche in questo caso, eventuali correzioni ai campi relativi a data/ora non possono essere di norma oggetto di rettifica unilaterale, fatti salvi i casi in cui appare evidente l'errore materiale.

Qualora il trasportatore o il destinatario riscontrassero un qualsiasi errore presente nel FIR come predisposto e sottoscritto dal produttore, dovrebbero contattare il produttore affinché questo emettesse una idonea lettera di rettifica finalizzata all'inserimento della stessa in annotazione.

5. Annullamento del FIR digitale

Attualmente il FIR digitale non può più essere annullato dopo che è stato firmato dal produttore e dal trasportatore (passato il tempo concesso per il roll-back che annulla le firme stesse). Possono verificarsi, dopo questo momento e fino alla fine del viaggio situazioni in cui il FIR digitale non è più utilizzabile e deve essere annullato:

- 1) **formulario firmato da produttore e trasportatore senza effettuazione del viaggio:** formulario da annullare;
- 2) **cambio del destinatario durante il viaggio:** il trasportatore predispone un nuovo formulario digitale riportando in annotazione che si è dovuto indicare un nuovo destinatario (indicazione della causale con "errore materiale", "indisponibilità dell'impianto", ecc su indicazione del produttore/detentore sulla base di una lettera con cui questi comunica il cambio). Il primo formulario dovrà essere annullato (formulario "*interrotto*" per utilizzo di nuovo formulario/interruzione del viaggio);

- 3) **interruzione del viaggio:** per motivi contingenti (esempio impossibilità di proseguire il viaggio e quindi rientro al produttore senza respingimento); il formulario dovrà assumere lo stato di “interrotto”;
- 4) **passaggio al fir cartaceo di un fir che è stato impostato come digitale** per vari eventi come mancanza di connessione internet al ricevimento in impianto, server non funzionante dell’impianto di destinazione, mancata funzionalità del sistema Rentri, ecc. In questo caso il trasportatore o il destinatario (a seconda di quale sia il soggetto che passa dal fir digitale al fir cartaceo) segnala con PEC al produttore/detentore il cambio di supporto del fir e procede all’annullamento del fir digitale o meglio si trasforma lo stato del formulario (con causale “trasformato in cartaceo”);
- 5) **incendio con perdita parziale o totale del rifiuto:** In questo caso il trasportatore segnala con PEC al produttore/detentore l’evento e procede all’annullamento del fir digitale (trasporto interrotto);
- 6) **sversamento del carico:** in questo caso il trasportatore segnala con PEC al produttore/detentore l’evento e procede all’annullamento del fir digitale (trasporto interrotto).