

Ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lett. b), del citato decreto-legge n. 201/2011, “gli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste” sono tenuti al versamento di un contributo annuale a favore dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Il contributo è fissato annualmente dall'Autorità – con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze – in misura non superiore all'uno per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio.

Nelle annualità 2021 e 2022 è stato disposto l'esonero dal pagamento del contributo obbligatorio di cui all'articolo 37, comma 6, lettera b), alinea, del citato decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, all'Autorità di regolazione dei trasporti da parte delle imprese di autotrasporto merci in conto terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, iscritte all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, al fine di sostenere il settore, in considerazione dei gravi effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 nel 2021 e al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei carburanti e dei prodotti energetici nel 2022, con apposita previsione stabilita da due specifiche disposizioni di legge: l'articolo 37-bis del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, relativamente all'esercizio 2021 e l'articolo 16 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, relativamente all'esercizio 2022.

L'articolo 36 prevede una deroga temporanea all'obbligo di impiegare esclusivamente lavoratori marittimi comunitari, per un massimo di tre mesi, al fine di consentire alle imprese di rimanere nel registro internazionale e nel contempo di garantire l'operatività dei servizi. L'art.1, comma 5, del DL 30 dicembre 1997, n.457 stabilisce che, limitatamente alle navi traghetto ro-ro e ro-ro pax, iscritte nel registro internazionale, continentale e insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, deve essere imbarcato esclusivamente personale italiano o comunitario.

Le compagnie di navigazione che esercitano i servizi di cabotaggio, a fronte dell'esigenza di rafforzare i collegamenti e i servizi per l'aumento di traffico coincidente con la stagione estiva, stanno incontrando nelle ultime settimane, enormi difficoltà per il reperimento di personale marittimo italiano e comunitario. Tale situazione rischia di determinare per le imprese l'impossibilità di rispettare le tabelle minime di armamento e quindi l'operatività delle navi potrebbe essere compromessa, con la conseguenza che numerosi passeggeri, che hanno regolarmente acquistato il biglietto, potrebbero non veder garantito l'imbarco.

La difficoltà di reperire lavoratori marittimi comunitari è stata ulteriormente aggravata dalla nuova ondata di contagi da Covid-19.

L'articolo 37 mira ad introdurre una disciplina del contratto di prestazione occasionale di cui all'art. 54 bis, d.l. 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96, maggiormente flessibile per le imprese che operano nei settori dei congressi, delle fiere, degli eventi, degli stabilimenti termali e dei parchi divertimento. Tale esigenza deriva dal fatto che, in tali settori, le aziende hanno l'esigenza di assumere il personale per brevissimi periodi di tempo e, spesso, non riescono a programmare per tempo il fabbisogno di manodopera.

La norma mira, dunque, a realizzare tre diversi obiettivi: (i) innanzitutto ad innalzare l'importo massimo spendibile da ogni singola impresa per la totalità dei collaboratori occasionali di cui si avvale; (ii) infine, l'emendamento propone di innalzare la soglia dimensionale delle imprese che possono utilizzare questo strumento.

