

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI UGGE' E BRANCHER

---

### *“DISCIPLINA DEL CONTRATTO DEI SERVIZI DI LOGISTICA”*

Onorevoli colleghi! - La presente proposta di Legge si propone di colmare un vuoto legislativo del nostro ordinamento che, a dispetto dell'incessante e rapido sviluppo dei servizi di logistica - in funzione di una più efficiente ed efficace modalità di produzione/distribuzione delle merci e delle risorse - ha omesso di considerare tale fenomeno economico come oggetto di una compiuta disciplina di settore.

In particolare, ciò che è mancata fino ad oggi è stata la previsione di una normativa che desse forma e sostanza “tipizzandolo” ad un contratto, quale quello appunto quello di servizi di logistica, che nelle pratica commerciale si va sempre più diffondendo, conoscendo diverse declinazioni a seconda degli attori coinvolti e che risulta sempre più difficile ridurre entro le maglie strette della disciplina codicistica dell'appalto di servizi.

La logistica ha assunto un ruolo decisivo nell'ambito della progressiva modernizzazione del sistema delle mobilità delle merci, integrandosi in maniera coordinata e funzionale con le diverse modalità di trasporto (ferrovia, gomma, nave, aereo); alla prestazione tipica della movimentazione degli input/output da e verso gli stabilimenti industriali si è aggiunta progressivamente da parte dei medesimi operatori del trasporto l'offerta di varie forme di attività, riguardanti momenti anteriori o successivi a tale fase, costituenti tutti gli anelli della catena produttiva, ormai governata dal “just in time”.

Ecco, quindi, spiegato l'affacciarsi, nel ventaglio delle proposte contrattuali destinate alle imprese produttive, di “pacchetti” di servizi che, oltre alla movimentazione vera e propria, includono, ad esempio, la pianificazione e la gestione del flusso delle materie prime dei semilavorati, ovvero dei prodotti finiti, comprese le operazioni di loro movimentazione, stoccaggio, immagazzinamento e spedizione. Si parla in questi casi comunemente di logistica “integrata” al trasporto a significare lo stretto legame che unisce le due attività ed i due concetti.

Non è più possibile, pertanto, scindere, come ha fatto fino ad oggi una parte della dottrina e della giurisprudenza - la regolamentazione di queste

fattispecie assumendo la stipulazione di tanti contratti quante sono le prestazioni tipiche eseguite dall'operatore di logistica (trasporto, deposito, appalto, spedizione), né, al contrario, derubricarne la disciplina ad una mera sottospecie dell'appalto di servizi.

Di pari passo all'emergere nella prassi di una nuova ed ampia figura contrattuale collegata allo svolgimento di servizi di logistica integrata, si assiste, come fenomeno ad esso speculare, al definirsi di una nuova tipologia di operatore professionale dei servizi di mobilità, il quale progressivamente si allontana dal modello classico del vettore/spedizioniere per evolversi verso la figura dell'agente di logistica, incaricato di presiedere e gestire "esternamente all'impresa" il flusso di beni ed informazioni costituenti il momento iniziale e finale del ciclo produttivo.

Dal momento che è compito della Legge apprestare disciplina ai fenomeni che prendono vita nella dinamica sociale, trasformandoli in schemi e modelli generali ed astratti cui agganciare la condotta dei consociati, la presente proposta di legge mette a disposizione del mondo produttivo una griglia di regole che definiscono in maniera esatta e puntuale il campo dei diritti, doveri e responsabilità nello specifico settore della logistica integrata al trasporto.

L'art. 1 individua le finalità della legge individuate nella qualificazione e disciplina del contratto di servizi di logistica, integrata con le prestazioni di trasporto, concluso tra operatori commerciali.

L'art. 1 c. 2 specifica il campo d'applicazione della legge che si estende anche ai contratti conclusi fuori dal territorio nazionale nella parte in cui le prestazioni previste si devono eseguire in Italia.

L'art. 2 del testo fornisce le definizioni di operatore di logistica, committente e contratto di servizi di logistica con l'intento di mettere definitivamente in chiaro i concetti sottesi allo specifico campo d'attività preso in oggetto.

Si segnala come assai innovativa in proposito la scelta di delimitare il campo d'applicazione della predetta disciplina allo svolgimento, oltre al trasporto, di almeno due delle seguenti attività: la pianificazione, la gestione e il controllo del flusso aziendale delle materie prime, dei semilavorati, ovvero dei prodotti finiti, comprese le operazioni di loro manipolazione, movimentazione, stoccaggio, immagazzinamento e spedizione;

E' da rilevare, inoltre, come in ciascuna definizione siano ricorrenti le nozioni di impresa e professionalità dai quali si ricava la cifra imprenditoriale del nuovo contratto di servizi di logistica integrata.

L'articolo 3 disciplina la materia della responsabilità dell'operatore di logistica integrata allorché esegua anche attività d'autotrasporto, assoggettandolo, limitatamente all'esercizio di quest'ultima, (1° c.) alla normativa dettata dal D.LGS. 286/2005.

L'art. 4 c. 4 stabilisce che, ove ricorra una tale ipotesi, è possibile applicare all'operatore le specifiche previsioni in tema di responsabilità (per colpa presunta e responsabilità oggettiva) dei soggetti dell'autotrasporto (artt. 7 e 8 del D.LGS. 286/2005), a condizione, tuttavia, come stabilisce l'art. 4 c. 2, che le prestazioni di servizi di logistica integrata siano certificate da un apposito documento, avente data certa, redatto secondo le disposizioni del Ministero dei Trasporti, contenente i dati delle parti, nonché la descrizione delle prestazioni oggetto del relativo contratto, con i relativi costi, sostenuti dall'operatore di logistica.

L'art. 3 c. 3 prevede che, nel caso in cui il servizio di trasporto venga, invece, affidato ad un terzo e sia stato anche in tal caso formato l'apposito documento di cui sopra, l'operatore di logistica risponderà per le contravvenzioni comminate al vettore soltanto nel caso in cui venga dimostrata la *mala electio* di costui.

L'art. 3 c. 2 prescrive che si applicano all'operatore di logistica le vigenti norme di sicurezza sociale e del lavoro ove egli ricorra a personale dipendente per l'esecuzione di prestazioni di facchinaggio e movimentazione per conto del committente.

L'art. 4 c. 1 stabilisce che, nonostante, come detto, la previsione, a fini certificativi, della redazione di un documento standardizzato, la forma del contratto di prestazione di servizi di logistica integrata è libera, fermo restando che, per beneficiare della disciplina di favore in tema di responsabilità del vettore, l'operatore deve stipulare un contratto in forma scritta.

L'art. 4 c. 3 stabilisce, inoltre, un obbligo di conservazione per un periodo minimo di 5 anni, della registrazione, anche informatica, delle prestazioni di logistica effettuate, nonché dei relativi costi sostenuti.

L'art. 5 prevede al c. 1 un termine per il pagamento del corrispettivo (non superiore a trenta giorni derogabile dalle parti fino ad un massimo di 60 gg).

L'art. 5 c. 2 stabilisce che, in caso di omesso pagamento entro il termine di cui sopra si applicherà automaticamente a carico del committente il tasso di mora determinato secondo il meccanismo individuato dalla norma.

L'art. 5 c. 3 prescrive l'applicazione ulteriore di una penale pari al 5% dell'insoluto qualora la mora si protragga oltre trenta giorni dalla scadenza fissata (c. 3)

In ogni caso di mancato pagamento tempestivo del corrispettivo del servizio, l'operatore L'art. 5 c. 4 stabilisce che l'operatore di logistica integrata può procedere al recupero del credito agendo per via monitoria, potendo ottenere da subito il rilascio di un decreto ingiuntivo provvisoriamente esecutivo.

L'art. 5 c. 5 riconosce, inoltre, all'operatore di logistica il diritto di richiedere – analogamente a quanto disposto dal Codice Civile per l'appalto - un aumento del prezzo nel caso in cui il committente richieda

modifiche e varianti che determinino incrementi dei costi, a prescindere da una esplicita previsione contrattuale in tal senso .

L'art. 6 dispone, nella medesima ottica di salvaguardare i margini di profitto degli operatori contro il rischio di incrementi dei costi del servizio non previsti *ab origine*, l'obbligo per le parti, a pena di nullità di ogni disposizione contraria, d'inserire in ciascun contratto una clausola con cui si stabilisca la revisione del corrispettivo nel termine massimo periodico di sei mesi, in relazione ad eventuali variazioni dei costi principali relative all'esercizio di attività di trasporto.

L'art. 7 c. 3 prevede una norma di trasparenza riguardo ai costi del servizio di logistica, i quali devono essere integralmente addebitati al committente che deve richiederne il preventivo dettagliato al momento della conclusione del contratto.

L'art. 7 c. 1 impone all'operatore di logistica d'interporre terzi nell'esecuzione del servizio di logistica senza preventivo assenso della committenza nonché il divieto di intraprendere attività che possano andare in concorrenza con quest'ultima

L'art. 8 c. 1 dà la possibilità ai dipendenti ed agli ausiliari dell'operatore di logistica di proporre azione diretta nei confronti del committente fino alla concorrenza del debito che ente ha verso l'operatore di logistica in relazione a tale attività.

L'art. 8 c. 2 riconosce in questo caso al committente il diritto di trattenere sul corrispettivo che dovrà versare le somme richiestegli a tale titolo.

L'art. 9 c. 1 e 2 prevede e sanziona il caso specifico dell'abuso di posizione dominante da parte dell'operatore logistico, ravvisandone la ricorrenza quando una impresa sia in grado di determinare, nei rapporti commerciali con un'altra impresa, un eccessivo squilibrio di diritti e di obblighi, quando vi sia un rifiuto di remunerare i costi del trasporto e delle relative prestazioni accessorie o una imposizione di condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose o discriminatorie o una interruzione arbitraria delle relazioni commerciali in atto.

L'art. 9 c. 3 stabilisce la nullità del patto attraverso il quale si realizzi l'abuso di dipendenza economica.

L'art. 9 c. 4 prevede in questi casi anche l'intervento sanzionatorio dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

L'art. 10 c. 1 prevede che le controversie relative ai servizi di logistica integrata siano sottoposte al tentativo obbligatorio di conciliazione presso la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura nel cui territorio ha sede il l'operatore logistico.

L'art. 10 c. 2 stabilisce che, qualora non si pervenga ad una conciliazione della lite entro trenta giorni, ciascuna parte può esperire gli ordinari rimedi giurisdizionali nei termini e modi previsti dalla normativa vigente.

## PROPOSTA DI LEGGE

### Articolo 1

#### *Finalità*

1. La presente legge ha per oggetto la qualificazione e la disciplina del contratto di servizi di logistica, integrata con le prestazioni di trasporto, concluso tra operatori commerciali.
2. Le disposizioni della presente legge si applicano anche ai contratti conclusi fuori dal territorio nazionale, nella parte in cui le prestazioni previste sono da eseguirsi sul territorio nazionale.

### Articolo 2

#### *Definizioni*

Ai fini della presente legge, s'intende per:

- a) operatore di logistica, l'impresa o ente che è incaricato di svolgere, in modo professionale, almeno due delle seguenti attività, integrate al servizio di trasporto: la pianificazione, la gestione e il controllo del flusso aziendale delle materie prime, dei semilavorati, ovvero dei prodotti finiti, comprese le operazioni di loro manipolazione, movimentazione, stoccaggio, immagazzinamento e spedizione;
- b) committente, l'impresa o ente che stipula o nel nome del quale è stipulato il contratto di prestazione di servizi di logistica con il relativo operatore;
- c) contratto di servizi di logistica, l'accordo con cui, avverso il pagamento di un corrispettivo, il committente affida all'operatore di logistica almeno due delle prestazioni di cui alla precedente lett. a.

### Articolo 3

#### *Responsabilità dell'operatore nei servizi di logistica integrata*

1. Quando l'operatore di logistica svolge anche prestazioni di autotrasporto, per conto del committente, si applicano, relativamente a queste ultime, le norme di cui al Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.
2. Nel caso di esecuzione, da parte dell'operatore di logistica, di prestazioni di facchinaggio e movimentazione, per conto del committente, si applicano, relativamente a queste ultime, le vigenti norme di sicurezza sociale e del lavoro.
3. Nel caso in cui l'operatore di logistica affidi il servizio di trasporto a terzi, con le modalità indicate al secondo comma dell'art. 4 della presente legge, risponde solamente se la scelta del vettore e degli altri ausiliari è avvenuta in violazione delle disposizioni sopra citate.

#### Articolo 4

##### *Forma e documentazione del contratto di logistica integrata*

1. La forma del contratto di prestazione di servizi di logistica integrata è libera, salvo quanto previsto dall'art. 3.
2. Le prestazioni di logistica integrata sono certificate da un apposito documento, avente data certa, redatto secondo le disposizioni del Ministero dei Trasporti, contenente i dati delle parti, nonché la descrizione delle prestazioni oggetto del relativo contratto, con i relativi costi, sostenuti dall'operatore di logistica.
3. L'operatore di logistica conserva per un periodo minimo di 5 anni, la registrazione, anche informatica, delle prestazioni di logistica effettuate, nonché dei relativi costi sostenuti.
4. L'operatore di logistica che operi con le modalità di cui al secondo comma del presente articolo, assume le responsabilità del vettore nei limiti di cui agli articoli 7 ed 8 del Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.

#### Articolo 5

##### *Corrispettivo*

1. Il pagamento, all'operatore di logistica, del corrispettivo pattuito, per l'esecuzione dei servizi di logistica da lui eseguiti, non può eccedere i trenta giorni dal momento dell'esecuzione dei singoli servizi, salvo diversa pattuizione fra le parti, e comunque non oltre i sessanta giorni.
2. In caso di mancato rispetto del termine di pagamento, l'imprenditore committente deve all'operatore di logistica, senza bisogno di costituzione in mora, un interesse determinato in misura pari al saggio d'interesse del principale strumento di rifinanziamento della Banca centrale europea applicato alla sua più recente operazione di rifinanziamento principale effettuata il primo giorno di calendario del semestre in questione, maggiorato di sette punti percentuali, salva la pattuizione tra le parti di interessi moratori in misura superiore e salva la prova del danno ulteriore.
3. Il saggio di riferimento in vigore il primo giorno lavorativo della Banca centrale europea del semestre in questione si applica per i successivi sei mesi. Ove il ritardo nel pagamento ecceda di trenta giorni il termine convenuto, l'imprenditore committente incorre, inoltre, in una penale pari al 5 per cento dell'importo in relazione al quale non ha rispettato i termini.
4. In ogni caso, la mancata corresponsione del prezzo entro i termini pattuiti costituirà titolo per l'ottenimento di ingiunzione di pagamento provvisoriamente esecutiva ai sensi degli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile.
5. Ove vengano apportate, nel corso dell'esecuzione del rapporto, su richiesta del committente, modifiche e varianti che comportino incrementi dei costi, l'operatore di logistica avrà diritto ad un adeguamento del prezzo anche se non esplicitamente previsto dal contratto.

#### Articolo 6

##### *Clausola di salvaguardia contrattuale*

I contratti di servizi di logistica stipulati con le modalità di cui alla presente legge, dovranno prevedere la revisione del corrispettivo nel termine massimo

periodico di sei mesi, in relazione ad eventuali variazioni dei costi principali relative all'esercizio di attività di trasporto. E' nullo ogni patto contrario.

#### Articolo 7

##### *Divieti di interposizione e di conflitto di interesse*

1. L'operatore di logistica non può incaricare altro soggetto della prestazione dei servizi commissionati, se non è stato autorizzato dal committente.
2. L'operatore di logistica non può altresì effettuare altre attività che siano in conflitto di interesse con quelle del committente, se non da questi autorizzato.
3. L'operatore di logistica è tenuto ad addebitare al proprio committente tutti i costi sostenuti o da sostenere nell'esecuzione dei servizi commissionati. A tale fine, il committente, al momento della conclusione del contratto di logistica integrata, è tenuto a richiedere all'operatore un preventivo dettagliato di tali costi.

#### Articolo 8

##### *Diritti degli ausiliari dell'operatore di logistica*

1. I dipendenti e gli ausiliari dell'operatore di logistica possono proporre azione diretta contro il committente per conseguire il corrispettivo dell'attività svolta, fino alla concorrenza del debito che il committente ha verso l'operatore di logistica in relazione a tale attività.
2. In seguito alla proposizione della domanda di cui al comma che precede, il committente può ritenere, nei confronti dell'operatore di logistica, quelle somme che sarebbe tenuto a corrispondere ai dipendenti ed agli ausiliari di cui al comma che precede.

#### Articolo 9

##### *Abuso di dipendenza economica.*

1. È vietato l'abuso, da parte dell'operatore logistico, dello stato di dipendenza economica o di asservimento tecnico nel quale si trova, nei suoi riguardi, una impresa cliente o fornitrice. Si considera dipendenza economica la situazione in cui una impresa sia in grado di determinare, nei rapporti commerciali con un'altra impresa, un eccessivo squilibrio di diritti e di obblighi. La dipendenza economica è valutata tenendo conto anche della reale possibilità per la parte che abbia subito l'abuso, di reperire sul mercato alternative soddisfacenti.
2. L'abuso può anche consistere nel rifiuto di remunerare i costi del trasporto e delle relative prestazioni accessorie, nella imposizione di condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose o discriminatorie, nella interruzione arbitraria delle relazioni commerciali in atto.
3. Il patto attraverso il quale si realizzi l'abuso di dipendenza economica è nullo. Il giudice ordinario competente conosce delle azioni in materia di abuso di dipendenza economica, comprese quelle inibitorie e per il risarcimento dei danni.
4. Ferma restando l'eventuale applicazione dell'articolo 3 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato può, qualora ravvisi che un abuso di dipendenza economica abbia rilevanza per la tutela della

concorrenza e del mercato, anche su segnalazione di terzi ed a seguito dell'attivazione dei propri poteri di indagine ed esperimento dell'istruttoria, procedere alle diffide e sanzioni previste dall'articolo 15 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, nei confronti dell'impresa o delle imprese che abbiano commesso detto abuso.

Articolo 10  
*Conciliazione*

1. Le controversie relative ai servizi di logistica integrata di cui alla presente legge sono sottoposte al tentativo obbligatorio di conciliazione presso la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura nel cui territorio ha sede il l'operatore logistico, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, lettera a) , della legge 29 dicembre 1993, n. 580. Resta ferma, in ogni caso, l'applicazione della disciplina prevista dal comma 4 dell'art. 6
2. Qualora non si pervenga ad una conciliazione della lite entro trenta giorni, ciascuna parte può esperire gli ordinari rimedi giurisdizionali nei termini e modi previsti dalla normativa vigente.
3. Si applicano gli articolo 2943 e 2945 del Codice Civile.



# PROPOSTA DI LEGGE

D'iniziativa dei deputati  
UGGE', BRANCHER


---

## “ATTUAZIONE DEL PATTO E DEL PIANO DELLA LOGISTICA”

Onorevoli Colleghi! - Sempre più vengono sottolineate le difficoltà a procedere, sul piano attuativo, alla realizzazione di infrastrutture di trasporto, soprattutto di quelle opere capaci di ridefinire la posizione geo-politica del nostro Paese e, allo stesso tempo, di determinare un diverso assetto della mobilità delle merci del nostro Paese in considerazione anche di un nuovo assetto logistico che spontaneamente si va definendo .

L'anello debole è stato individuato nelle procedure, intese come momento centrale di definizione dei rapporti tra Governo centrale, Regioni, Enti Locali. Su questo tema, le posizioni delle forze politiche sono univocamente concordanti nella convinzione che è necessario procedere ad un potenziamento delle infrastrutture e dal miglioramento delle gestioni secondo sistema a rete configurato per una spinta integrazione tra le modalità di trasporto. Ma restano ancora non definiti gli strumenti e le regole attraverso cui operare.

Occorre sottolineare che alcune condizioni di base si sono praticamente realizzate per poter concretamente passare ad una organica politica di infrastrutturazione del Paese. La individuazione delle macro aree logistiche, come definito dal Piano della Logistica porterà sotto un'unica mano la direzione della strategia delle infrastrutture e delle politiche di gestione in ambiti territoriali competitivi. E' indispensabile però che la Consulta Generale per Autotrasporto e per la Logistica definita nei suoi compiti nel ruolo dalla legge 32/2005 e



---

Decreto legislativo 284/06 sia dotato di strumenti culturali ed operativi per realizzare una grande strategia di sviluppo.

Strumenti culturali ed operativi nuovi sono necessari per poter attivare nel Paese una programmazione non più circoscritta al livello nazionale, bensì orientata alla identificazione di obiettivi capaci per portare il Paese nella rete europea mondiale degli scambi ponendo le singole modalità di trasporto a "sistema".

In questa ottica, gli approfondimenti progettuali ed economico-finanziari non possono essere più considerati come elementi "aggiuntivi", da definire a progetto finanziato, ma diventano necessari ed indispensabili ai fini delle scelte di intervento soprattutto per quei progetti che si vuole portare al rango di progetti di interesse nazionale ed internazionale.

La Consulta Generale dell'Autotrasporto e per la Logistica è lo strumento idoneo a coniugare gli interessi della logistica pubblica e quelli della logistica privata in un contesto economico-territoriale che assume la logica dei sistemi.

Per fare fronte a tali problematiche è stata predisposta la proposta di legge di attuazione del Patto e del Piano della logistica che è composta da un solo articolo suddiviso in 4 commi.

Al comma 1, la proposta di legge ripone nella Consulta Generale per Autotrasporto e per la Logistica - Ministero dei Trasporti - le politiche di attuazione del Patto e del Piano della Logistica intervenendo sulle singole macro aree logistiche .

Al comma 2 sono definite le procedure di intervento sulle singole macro aree prevedendo il quadro delle fonti e degli impieghi dei finanziamenti che attraverso il CIPE vengono assegnate ai singoli progetti nella intesa tra il Governo e la Conferenza Stato Regioni.

Al comma 3 è previsto che la Consulta operi il monitoraggio e controllo delle singole iniziative allo scopo di valutare la coerenza rispetto ai progetti avviati.

Al comma 4 la Consulta Generale dell'Autotrasporto e per la Logistica fornisce il supporto per il potenziamento delle politiche finalizzate alla intermodalità per il combinato terrestre e marittimo.

## PROPOSTA DI LEGGE

### Articolo Unico

1. Nel rispetto dell'art. 11 del DPR 616 del 24.7.77, il Governo recepisce attraverso il Ministero dei Trasporti, la Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica di intesa con le Regioni e delle altre Amministrazioni di cui all'art. 2, comma 2, della Legge 109/94, entro il 31 ottobre di ogni anno, le varie proposte relative a progetti di "interesse nazionale", per ciascuna delle macro aree, come definite e approvate dal Piano Nazionale della Logistica di cui alla Dclibera CIPE del 22 marzo 2006, strettamente concepiti nella logica di "Sistema" e di "rete", da attuare entro il triennio successivo. Entro il 1° gennaio dell'anno successivo il Governo attraverso il Ministero dei Trasporti - la Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica promuove intese istituzionali con le Regioni appartenenti alle singole macro aree e sottopone alla Conferenza Stato - Regioni il quadro organico dei progetti di cui sopra, in cui sono espressamente indicati gli interventi che rivestono i connotati di cui all'art. 1 comma 4 lettera b della Legge 15.3.1997 n. 59. Le regioni interessate, entro 90 giorni, oltre a formulare suggerimenti ed osservazioni, devono provvedere, attraverso gli strumenti previsti dall'art. 27 della Legge 8 giugno 1990 n. 42, all'ottenimento di tutti i pareri e di tutte le approvazioni di carattere urbanistico ed ambientale che rientrano nella sfera regionale. Entro il 30 aprile il Governo sottopone alla Conferenza Stato - Regioni il quadro organico dei progetti che costituiscono il sistema a rete e, ricevuto l'apposito parere, lo inserisce nel Documento di Politica Economica e Finanziaria (DPEF).
2. Il governo inserisce il quadro organico dei progetti di cui al comma a) nel Disegno di Legge Finanziaria e il CIPE ne definisce il quadro delle fonti e degli impieghi dei relativi finanziamenti esplicitando le forme di coinvolgimento

pubblico nella realizzazione dei progetti, per ciascuna macro area in modo da consentire l'attivazione di quanto previsto dall'art. 37 bis della Legge 109/94.

3. I progetti di cui al comma a) inseriti nella Legge Finanziaria attivano automaticamente quanto previsto dall'art. 81 del DPR 616/76. Gli interventi ricadenti sotto la competenza di Amministrazioni di cui all'art. 2 comma 2 della Legge 109/94, anche ai fini del rispetto degli obblighi comunitari, vengono monitorati trimestralmente dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica, per verificarne la stretta coerenza tra programma dei lavori ed avanzamento degli stessi da parte dei singoli soggetti attuatori. In caso di ritardi o rallentamenti si attivano le procedure di verifica e controlli da parte degli organismi competenti.
4. La Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica fornisce il sostegno delle politiche per il potenziamento della intermodalità e del combinato terrestre e marittimo attraverso programmi triennali di intervento da inserire nel Documento di Programmazione Economico e Finanziario.