

Procedimento rg. N. 12777 / 2017



TRIBUNALE DI TORINO
PRIMA SEZIONE CIVILE
SPECIALIZZATA IN MATERIA DI IMPRESA - SOCIETARIO

Composta da:

Dott.ssa Gabriella Ratti	Presidente Relatore
Dottor Edoardo Di Capua	Giudice
Dott.ssa Silvia Orlando	Giudice

Decreto

Nel procedimento ex art. 2409 c.c., promosso da:

TRA.SPEC s.r.l., rappresentata e difesa dagli Avv.ti R. Carrano e L. Rossini;

Parte ricorrente

contro

Mossucca Lorenzo Antonio, Mossucca Vincenzo Santino in proprio e quali membri del CdA (al momento della instaurazione del procedimento), rappresentati e difesi dagli Avv.ti G. Del RE e Libera Vona, **Falco Vincenzo, Minichini Daniele, Galdo Elio**, in proprio e quali membri del CdA (al momento della instaurazione del procedimento), rappresentati e difesi dagli Avv.ti M. Falco e A. Amore;

Parte resistente

E contro

Galasso Francescantonio, Pagliuca Lorenzo e Urciuoli Francesco, in proprio e quali membri del Collegio sindacale (al momento della instaurazione del procedimento), rappresentati e difesi dall'Avv. M. Falco;

Parte resistente

E contro

MULTILOG s.p.a., in persona del Curatore Speciale, rappresentata e difesa dall'Avv. F. Iozzo;

Parte resistente

E contro

Nolè Francesco, Scoccimarro Stefania e Manganiello Domenico, (nuovi membri del CdA) rappresentati e difesi dall'Avv. G. Dell'Aquila;

Parte resistente

E contro

Baldi Pier Paolo, Pisani Piernicola e De Cicco Giovanni (nuovi membri effettivi del Collegio sindacale), rappresentati e difesi dall'Avv. A. Perillo;

Parte resistente

Il Collegio

Sciogliendo la riserva assunta all'udienza del 27.9.19;

Osserva

1. Multilog spa è una società fondata nel 2008 e operante nel settore della logistica e dei trasporti.

Fino al 30 novembre 2017, la compagine sociale di Multilog spa era composta da Autotrasporti e Spedizioni F.lli Ambrosio sas (23,5%), Mossucca srl (23,5%), Tra.spec srl (23,5%), Famino srl (23,5%) e Cap srl (6%). Successivamente, avendo il socio Autotrasporti e spedizioni F.lli Ambrosio sas ceduto la sua partecipazione agli altri soci, la compagine sociale di Multilog spa è costituita come segue: Mossucca srl (31,33%), Tra.spec srl (31,33%), Famino srl (31,33%) e Cap srl (6,01%).

Al momento del deposito del ricorso ex art. 2409 c.c. – atteso che lo statuto di Multilog spa autorizza la deroga al divieto di cui all'art. 2390 c.c. in relazione allo svolgimento di servizi di

trasporto da parte dei soci stessi - il Consiglio di Amministrazione di Multilog spa era così composto: (i) Presidente: Mossucca Lorenzo (altresì legale rappresentante di Mossucca srl); (ii) Consigliere: Falco Vincenzo (altresì legale rappresentante di Famino srl); (iii) Consigliere: Galdo Elio (altresì legale rappresentante e amministratore di Cap srl); (iv) Consigliere: Minichini Daniele (altresì socio di Famino srl); (v) Consigliere: Vincenzo Santino (altresì socio di Mossucca srl).

Quanto all'attività, per il Gruppo FCA Multilog spa svolge le seguenti tipologie di trasporto, ciascuna disciplinata da un apposito regolamento contrattuale: (i) trasporti intersezionali, cioè trasporti eseguiti tra gli stabilimenti di produzione del Gruppo FCA, trasporti che si distinguono ulteriormente in trasporti intersezionali puri, trasporti intersezionali c/lavoro e trasporti intersezionali urgenti; (ii) trasporti FTL (full track load) e LTD (less truck load); (iii) trasporti spot (sprovvisti di regolamentazione contrattuale e che non seguono flussi regolari di attività).

Per gli altri clienti, Multilog spa svolge servizi di trasporto sulla base di specifici contratti e tratte predeterminate; in alcuni casi i trasporti non sono regolati da contratto e hanno luogo a seguito di specifiche richieste formulate dalle controparti.

Come documentato in atti, l'art. 25 dello Statuto, nella sua formulazione originaria e con riferimento all'affidamento di servizi alle società socie, disponeva che "il solo compimento delle operazioni relative alla assegnazione di tratte ai soci ovvero a persone fisiche e/o giuridiche ad esse riconducibili deve essere previamente autorizzato dall'assemblea ordinaria ai sensi dell'art. 2364 n. 5 c.c."

All'atto della costituzione della società, i soci di Multilog spa hanno stipulato un patto parasociale ex art. 2342 bis c.c. con il quale hanno stabilito di esprimere voto favorevole nell'Assemblea Ordinaria, convocata ai sensi dell'art. 25 dello Statuto, qualora fosse stata proposta l'approvazione di una delibera volta a decretare che la "esecuzione dei trasporti intersezionali derivanti dal contratto in corso di discussione con Fiat Auto spa ovvero pagati da Fiat Auto spa dovrà essere eseguito dai partecipanti della Multilog spa direttamente o a mezzo di società ad essa riconducibili nel rispetto dei volumi da questi ... prodotti nel corso dell'anno 2007 e all'uopo certificati da Fiat Auto spa. Per volumi si intendono tutto quanto riconducibile alla definizione di fatturato intersezionale".

In esecuzione di quanto sopra, in data 21.10.2009 l'Assemblea di Multilog spa ha deliberato con voto unanime di procedere ad "assegnare in via definitiva ai soci il fatturato intersezionale nella seguente misura percentuale: Traspec 28%, Mossucca 27%, Famino 27%, Ambrosio 13,5%, Cap 4,5%".

Multilog spa non ha mezzi propri e mentre nei contratti con il Gruppo FCA viene individuata come "professional logist provider", nei contratti con gli altri Clienti viene individuata come "primo vettore". Poiché nei contratti conclusi da Multilog spa con i propri clienti la società assume l'obbligazione di trasporto e poiché i contratti sottoscritti da Multilog spa individuano Multilog spa come "primo vettore" e i clienti come "sub vettori", Multilog - ai fini del divieto di

sub sub vezione di cui al lgs. 2005 n. 286 (cd decreto Trasporti) – deve essere qualificata come “primo vettore”.

2. Con ricorso ex art. 2409 c.c. depositato in data 25.10.2017, TRA.SPEC s.r.l., socia di MULTILOG s.p.a., ha chiesto al Tribunale, ai sensi dell’art. 2409 c.c. di (i) disporre la revoca degli amministratori e dei sindaci con la nomina di un amministratore giudiziario, determinandone i poteri e la durata, ovvero (ii) di disporre gli opportuni provvedimenti provvisori e di convocare l’assemblea per le conseguenti deliberazioni, ovvero (iii) di ordinare l’ispezione della società.

Nel ricorso introduttivo, parte ricorrente ha denunciato gravi irregolarità nella gestione di Multilog spa, consistenti, in sintesi, nel fatto che: (i) i componenti del Consiglio di Amministrazione di Multilog (che, in quanto amministratori e soci delle società affidatarie dei trasporti versano in conflitto di interessi), non hanno rispettato il disposto dell’art. 2391 c.c. nell’affidamento dei servizi di trasporto alle società socie di Multilog rappresentate nel CdA (Tra.spec non ha rappresentanti nel CdA), senza che, in aggiunta, le società affidatarie detengano, sulla base dei rispettivi dati di bilancio, mezzi sufficienti per eseguire i trasporti affidati; (ii) le società socie affidatarie dei servizi di trasporto hanno, a loro volta, sub appaltato a terzi i servizi di trasporto in violazione dell’art. 6 *ter* del d. lgs. 2005 n. 286 e lucrando un utile di pertinenza di Multilog; (iii) tale meccanismo ha trasformato la causa lucrativa della s.p.a. Multilog in causa consortile in assenza di corrispondente previsione statutaria; (iv) il Collegio Sindacale ha omesso di vigilare e di rilevare le circostanze di cui sopra.

3. I componenti (in allora) del CdA (Mossucca Lorenzo Antonio, Mossucca Vincenzo Santino, Falco Vincenzo, Minichini Daniele, Galdo Elio) e del Collegio Sindacale (Galasso Francescantonio, Pagliuca Lorenzo e Urciuoli Francesco) si sono costituiti nel procedimento contrastando le prospettazioni di parte ricorrente e, in particolare, osservando che: (i) l’assegnazione ai soci di Multilog spa dei trasporti intersezionali commissionati dal Gruppo FCA era stata deliberata dall’Assemblea Ordinaria dei soci in data 21.10.2009 anche con il voto favorevole di Tra.spec ed era stato deliberato di “assegnare in via definitiva ai soci il fatturato intersezionale nella seguente misura percentuale: Traspec 28%, Mossucca 27%, Fantino 27%, Ambrosio 13,5%, CAP 4,5%”; (ii) le tratte non intersezionali non hanno una copertura assembleare, tuttavia l’assegnazione di tali servizi di trasporto ai soci o a vettori terzi è stata effettuata sotto la supervisione del Direttore Generale (Ing. Franchetto) che, dal marzo 2017, ha procura a sottoscrivere tutti i contratti di trasporto, individuando l’affidatario dei servizi in base a valutazioni di economicità e di convenienza; (iii) i contratti di trasporto stipulati tra la società e i suoi soci non garantiscono, a questi ultimi, determinati volumi, ma individuano gli stessi come potenziali operatori su determinate tratte, mentre il contratto di trasporto vero e

proprio si conclude successivamente con l'assegnazione del singolo servizio da parte degli Uffici Acquisti di Multilog, senza l'intervento del CdA; (iv) lo Statuto della società autorizza la deroga, da parte dei soci membri del Cda al divieto di cui all'art. 2390 c.c. in relazione allo svolgimento dei servizi da parte dei soci stessi; non vi è dunque luogo all'attivazione dell'art. 2391 c.c., oltre al fatto che lo svolgimento, da parte dei soci, di attività di trasporto non può essere qualificata come attività concorrente rientrante nell'obbligo dichiarativo di cui all'art. 2391 c.c.; (v) non sussiste violazione del divieto di sub-vezione e comunque FCA non ha mai effettuato contestazioni al riguardo; (vi) infondato è anche il rilievo relativo alla trasformazione, di fatto, di Multilog spa in società consortile, atteso che Multilog è dotata di proprie sedi, unità locali e sistema gestionale distinti da quelli dei soci; inoltre la società ha avviato, nel 2017, procedura per la quotazione presso la Borsa Italiana.

4. Multilog spa, costituitasi nel procedimento in persona del Curatore speciale nominato ai sensi dell'art. 78 cpc, ha rilevato la necessità di approfondire le problematiche sollevate dalla ricorrente e ciò in quanto: (i) la stipulazione di contratti con le società socie senza l'adozione delle cautele di cui all'art. 2391 c.c. potrebbe comportare danni per Multilog; (ii) la quantificazione dei danni potrebbe essere più agevole nel caso in cui si accertasse che, come prospettato dalla ricorrente, l'attività di trasporto affidata alle società socie di Multilog venisse sub appaltata a terzi in violazione dell'art. 6 ter del d.lgs. 2005 n. 286; (iii) la fittizia interposizione della società socia fra Multilog e il vettore che realmente esegue il trasporto avrebbe infatti l'effetto di non far conseguire a Multilog l'utile che la società socia otterrebbe da quel contratto.

5. Con ordinanza 15.12.17, il Collegio – ritenuto che “il richiamo operato da parte resistente alla deroga, a favore dei membri del Consiglio di Amministrazione, al divieto di cui all'art. 2390 c.c. (Art. 17 dello Statuto di Multilog), non sia conferente, dovendosi escludere che il precetto di cui all'art. 2391 c.c. si esaurisca nel divieto di cui alla norma precedente” - ha disposto l'ispezione prevista dal comma 2 dell'art. 2409 c.c. e nominato ispettore il Dottor Riccardo Ranalli sui punti di seguito esposti:

“Compiuto ogni accertamento necessario e/o opportuno, esaminati i libri sociali, le scritture contabili e ogni altro documento rilevante, verifichi, a far data dal 1.1.2015:

- 1. il fatturato Multilog s.p.a nel settore dei trasporti intersezionali e non;*
- 2. la ripartizione del fatturato e del numero di viaggi nei settori non intersezionali tra i singoli sub vettori, distinguendo tra soci e non soci;*
- 3. la uniformità delle condizioni contrattuali e economiche nei contratti di trasporto tra soci e non soci;*

4. *la marginalità esistente a favore di Multilog s.p.a. rispetto ai contratti di trasporto conclusi con il cliente di Multilog s.p.a. stessa e il contratto di trasporto Multilog/sub vettore;*
5. *accerti se sono state adottate procedure per evitare la sub sub vezione;*
6. *in caso di risposta in tutto o in parte negativa al punto che precede, verifichi la compatibilità delle strutture aziendali dei sub vettori (soci e non) rispetto al numero di viaggi affidato”.*

6. In data 23.7.18 Multilog spa ha provveduto alla nomina di un nuovo Consiglio di Amministrazione.

In data 15.9.2018 è stata depositata la relazione ispettiva.

In data 24.9.18 Multilog spa ha provveduto alla nomina di un nuovo Collegio Sindacale.

Atteso il mutamento dei membri dell'organo amministrativo e dell'organo di controllo di Multilog spa, è stata fissata udienza al 29.3.19 per l'integrazione del contraddittorio nei confronti dei membri del nuovo Consiglio di Amministrazione e del nuovo Collegio Sindacale.

In data 15.2.2019, con decreto ex artt. 78 c.p.c. e 5 del d. lgs. 2003 n. 168 e s.m.i., è stata respinta l'istanza di revoca del Curatore speciale di Multilog spa a suo tempo nominato, istanza formulata sul presupposto che il mutamento degli amministratori avesse fatto venir meno il conflitto di interessi¹.

7. All'esito della predetta udienza, con ordinanza 3.4.19 il Collegio ha osservato quanto segue: "Come è noto, il procedimento ex art. 2409 c.c. non è finalizzato all'accertamento della responsabilità per *mala gestio* degli amministratori e conseguente risarcimento del danno, ma

¹ Così decreto 15.2.2019: "TRA.SPEC srl, volendo agire ex art. 2409 c.c. nei confronti degli amministratori e dei sindaci di MULTILOG spa e della stessa MULTILOG spa, ha richiesto ed ottenuto la nomina di un curatore speciale della predetta società. Il procedimento ex art. 2409 c.c. è stato avviato e il Tribunale ha disposto l'ispezione giudiziale. In corso di ispezione, gli amministratori si sono dimessi e MULTILOG spa ha nominato un nuovo consiglio di amministrazione e, successivamente, un nuovo collegio sindacale. Il procedimento ex art. 2409 c.c. è ancora in corso. In questo contesto, non ci sono spazi – in questa sede – per ritenere, come riferisce la ricorrente "definitivamente superato il prospettato conflitto di interessi". La possibilità di revocare il Curatore speciale perché sono venute meno le ragioni che avevano condotto alla nomina, infatti, deve essere valutata con riferimento al procedimento nel quale la nomina si inserisce e, nel caso, di specie, l'art. 2409 c.c. prevede che il Tribunale non ordina l'ispezione e sospende per un certo periodo di tempo il procedimento quando l'assemblea sostituisce gli amministratori e i sindaci con soggetti di adeguata professionalità che si attivano senza indugio per accertare se le irregolarità segnalate sussistono e, in caso positivo, per eliminarle, riferendo al Tribunale sugli accertamenti e le attività compiute. E' vero che la disposizione appena ricordata si riferisce ad una fase del procedimento antecedente l'ispezione ma essa esprime un principio di portata generale: quando nel corso di un procedimento ex art. 2409 c.c. gli amministratori e i sindaci vengono, come nel caso, sostituiti, la valutazione sulla loro professionalità soggettiva e sul loro operato oggettivo spetta solo al Collegio giudicante del procedimento ex art. 2409 c.c. Diversamente opinando si arriverebbe alla paradossale conseguenza che una decisione presa in questa sede, sulla base di un dato formale (avvenuta sostituzione delle persone che componevano il consiglio di amministrazione e il collegio sindacale) andrebbe ad interferire con le decisioni che deve assumere un altro organo giudiziario, tenuto – in virtù della disposizione citata – a non accontentarsi del dato formale e a valutare i nuovi organi di gestione e di controllo sotto una pluralità di profili, soggettivi, oggettivi ed operativi".

è volto alla eliminazione di gravi ed attuali irregolarità nella gestione della società. In particolare, è stato condivisibilmente affermato che <il Tribunale adito ai sensi dell'art. 2409 c.c. deve avere riguardo unicamente alle conseguenze dannose che deriverebbero dalla prosecuzione di comportamenti amministrativi contrari alle regole che presiedono alla correttezza dei rapporti societari, le quali assumono un rilievo assolutamente preminente rispetto agli eventuali effetti pregiudizievoli del procedimento stesso sull'andamento economico della società ad esso assoggettata> e che <La correttezza della gestione societaria, a tutela della quale è posto il procedimento di controllo giudiziario di cui all'art. 2409 c.c., non deve essere intesa semplicemente come trasparenza di comportamenti rivolta ai comportamenti futuri della società nel mondo economico ma anche come diminuzione delle irregolarità della pregressa gestione in quanto idonee a ripercuotersi sul futuro>. (T. Milano 7.7.1995). Nel caso di specie, l'ispettore ha rilevato criticità ma, nelle more, come si è detto, è intervenuta la sostituzione degli organi di amministrazione e di controllo di Multilog spa. Tale mutamento (che non comporta l'improcedibilità del ricorso ex art. 2409 c.c. atteso che l'attività di controllo giudiziario deve essere proseguita fino a quando non siano definitivamente dissipati i sospetti di gravi irregolarità) impone tuttavia di accertare se i nuovi componenti degli organi amministrativi e di controllo di Multilog spa hanno o meno posto in essere condotte idonee a rimuovere le irregolarità riscontrate e imputabili agli amministratori sostituiti".

In conseguenza di quanto sopra, il Collegio ha disposto un supplemento di ispezione nei termini di seguito indicati:

"L'ispettore – sotto il vincolo del giuramento già prestato – compiuto ogni accertamento ritenuto necessario e/o opportuno, esamini i libri sociali, le scritture contabili e ogni altro documento rilevante:

1. *verifici, per il periodo successivo a quello di riferimento delle attività ispettive, quali iniziative sono state poste in essere dal nuovo Consiglio di Amministrazione con riferimento a:*

- *uniformità delle condizioni contrattuali tra vettori soci e non soci – procedure per verificare la compatibilità delle strutture dei sub vettori rispetto al numero dei viaggi assegnato – procedure per evitare la sub sub vezione;*

2. *tenuto conto di quanto precede e delle tariffe applicate, riferisca su eventuali perduranti criticità della ripartizione del fatturato non intersezionale tra vettori soci e non soci".*

All'esito del deposito del supplemento di ispezione e dell'udienza del 27.9.19, il Collegio si è riservato di decidere.

8. Le criticità emerse in sede di ispezione.

In sede di prima ispezione, sono state rilevate le seguenti criticità in ordine a:

- a. Condizioni economiche applicate ai vettori, a seconda che si tratti di vettori soci o di vettori non soci;
- b. Suddivisione del fatturato di Multilog del settore trasporti tra vettori soci e vettori non soci;

- c. Adozione di adeguate procedure per evitare la sub sub vezione;
- d. Adozione di procedure adeguate per verificare l'idoneità della struttura dei sub vettori.

8.1. Quanto al punto sub a., l'Ispettore ha rilevato **casistiche di applicazione di tariffe più onerose per la società nei confronti di vettori soci rispetto a quelle applicate, a parità di classe chilometrica e di altre condizioni contrattuali, ai vettori non soci.** (cfr. tabella a pag. 70 della relazione ispettiva – periodo 1.1.15-30.6.18). La disomogeneità nelle tariffe è inoltre emersa anche con riferimento ai corrispettivi incrementali per soste successive alla quinta nelle tratte cd milk run² (a causa dell'applicazione di una tariffa di 25 euro a sosta per i vettori soci e di euro 20 a sosta per i vettori non soci) e con riferimento alla presenza di un addendum ai contratti di trasporto stipulati con i soli vettori soci (addendum recante una tabella di incrementi tariffari applicabili a seconda della classe del veicolo impiegato nel singolo trasporto).

8.2. Quanto al punto sub. b., l'Ispettore ha **riscontrato che nel settore dei trasporti non intersezionali e per tutto il periodo esaminato, l'affidamento ai vettori soci si è attestato, sia in termini di numero di trasporti che in termini di volumi di ricavi, su valori superiori a quelli relativi ai vettori non soci anche ricomprendendo il vettore Abaco³ nella categoria dei vettori non soci.**

8.3. Quanto al punto sub. c., l'Ispettore **ha riscontrato la mancata adozione di procedure adeguate ad evitare la sub sub vezione** e ciò in quanto il sistema adottato dalla società era basato su autodichiarazioni rese dal fornitore e senza alcuna procedura di verifica di veridicità dei contenuti di tale dichiarazioni. In sostanza, per i fornitori contrattualizzati, la procedura in essere al momento dell'avvio dell'ispezione (basata solo sulle dichiarazioni rese dai fornitori) era connotata da: (i) assenza di un sistema di verifica di attendibilità dei dati comunicati, quali, ad esempio, quelli relativi al titolo di proprietà del mezzo; (ii) assenza di efficaci segnali di allarme in caso di anomalie, quali, per esempio, la targa del mezzo utilizzato per il trasporto e non presente nell'autodichiarazione resa dal fornitore; (iii) conseguente mancata adozione di un meccanismo sanzionatorio; (iv) per i fornitori non contrattualizzati, la totale assenza di procedure in relazione al divieto di sub sub vezione. Nonostante alcune novità procedurali deliberate dal precedente CdA, l'Ispettore ha segnalato che perduravano profili di criticità con particolare riferimento alla verifica di consistenza dei dati dichiarati dal fornitore.

² Cioè trasporti aggregati tramite passaggi intermedi in più punti di raccolta, nei quali il luogo di carico iniziale coincide con quello di scarico finale.

³ Abaco srl., pur godendo dello status contrattuale "più favorevole" riservato ai vettori soci, non ha mai fatto parte della compagine sociale di Multilog. Della compagine sociale di Multilog ha invece fatto parte, fino al 30.11.17, la società Autotrasporti e Spedizioni Fratelli Ambrosio s.a.s., socio di Abaco all'1%. Il sig. Ambrosio – che ha fatto parte del consiglio di amministrazione di Multilog spa dal 2014 al 14.3.2017- era anche il legale rappresentante di Abaco srl.

8.4. Quanto al punto sub. d, l'Ispettore ha riferito che con riferimento a tre vettori (Abaco, Traspec e Rossi Luigi) non risultava positivamente riscontrata la compatibilità delle strutture aziendali rispetto al numero dei viaggi affidato (con la precisazione che per quanto concerne Traspec risulta di poco superata la soglia dei tre viaggi per giorno assunta ai fini del test di compatibilità) e ha quindi riscontrato; **(i) l'assenza di controlli circa il titolo di possesso del vettore utilizzato dal fornitore; (ii) carenze nei sistemi di allerta del software gestionale che, in sede di esecuzione del trasporto, non prevedeva segnali di "alert" quando, per esempio, il fornitore inseriva una targa diversa da quella auto dichiarata.**

9. I risultati del supplemento di ispezione.

Nel contesto di gravi irregolarità sopradelineate (che ha arrecato un danno alla società⁴), il Collegio – come si è detto – ha disposto un supplemento di ispezione per verificare se i nuovi organi amministrativi e di controllo di Multilog spa si sono attivati e hanno concretamente posto in essere misure idonee a superare i problemi emersi.

In linea generale, l'Ispettore ha dato atto che l'operato dei nuovi amministratori evidenzia un sicuro miglioramento delle procedure adottate rispetto a quanto rilevato nella precedente fase ispettiva, anche se **permangono ancora elementi di criticità e conseguenti spazi di miglioramento.**

9.1. Quanto al rilievo sub a (Condizioni economiche applicate ai vettori, a seconda che si tratti di vettori soci o di vettori non soci), dalle attività ispettive è emerso che con decorrenza 1° aprile 2019 è entrato in vigore il c.d. "Nuovo contratto" triennale, con scadenza il 31.3.2022, contratto che ha sostituito il contratto previgente, che era affiancato, a sua volta, da un contratto di servizio ancillare, avente ad oggetto i servizi amministrativi resi dalla Società a favore dei fornitori (raccolta di ordini, gestione emergenze, ecc.), con corrispettivo determinato in percentuale sul valore del contratto. Tale percentuale, sino a settembre 2007 era stata differente per vettori soci e non soci (rispettivamente 3,5% e 5%) e successivamente parificata in misura pari al 5%. In ogni caso l'Ispettore ha dato atto che il contratto cd ancillare è stato abolito⁵ e che, anche se quelli previgenti non sono stati formalmente "risolti", "il processo di abbandono di tale contratto risulta sostanzialmente completato nella misura in cui i

⁴ A prescindere dalla quantificazione, la mancata applicazione ai vettori soci (con riferimento al fatturato complessivo riconosciuto ai medesimi vettori soci) delle stesse tariffe applicate ai vettori terzi ha certamente causato un danno alla società. (cfr. pag. 76 della prima relazione ispettiva).

⁵ L'Ispettore dà atto che: (i) tale contratto ancillare è stato abolito dal nuovo organo amministrativo con delibera del 25.2.19, a far data dal 1° marzo 2019; (ii) con successiva deliberazione 25.3.19 del CdA, è stato previsto che "l'abolizione ... presenta un timing operativo necessario per implementare la procedura interna acquisti, per contattare i fornitori e prendervi appuntamento, presentare il contratto, spiegarlo, ottenere la sottoscrizione e quanto altro e pertanto non è stato possibile dare decorrenza effettiva all'1-3-19, ma si è provveduto e si sta provvedendo ad espletare tutte le necessarie fasi operative di carattere preliminare".

dati gestionali per il mese di aprile 2019 evidenziano una incidenza non significativa di tale componente di ricavo”.

Ora, per quanto qui interessa e quindi relativamente alle condizioni applicate ai vettori soci e non soci, l’Ispettore ha rilevato che il Nuovo Contratto supera le differenze sopra delineate in quanto:

- con riferimento al trasporto milk run il Nuovo Contratto prevede, senza distinzioni in base alla controparte, un tariffario con corrispettivo a viaggio sino a 100 Km e corrispettivo a Km oltre tale distanza con parificazione della tariffa riconosciuta dal quinto stop in avanti, pari ad euro 20;
- con riferimento al trasporto full truck load, il Nuovo Contratto prevede l’assegnazione di determinate tratte (tendenzialmente diverse tra soci e non soci) con corrispettivo in misura fissa sulla base delle tipologia di tratta assegnata.

Perdurano però alcune criticità nella fase applicativa relativa alle tariffe applicate alle tratte full truck load⁶ e ciò in quanto mentre le risultanze del database gestionale hanno fatto emergere una sostanziale omogeneità di tariffe tra vettori soci e non soci in caso di tratte identiche, questa omogeneità non risulta in concreto in sede di affidamento a vettori soci e non soci di tratte differenti.

L’Ispettore ha riferito che il dato è stato giustificato dai nuovi amministratori in base alla specificità dei trasporti (maggiore difficoltà delle tratte su percorsi appenninici rispetto a quelle su percorsi pianeggianti // mezzo messo a disposizione, quale semirimorchio in stanby per agevolare le operazioni di carico sincronizzato con la produzione) senza peraltro che sia stata fornita alcuna documentazione “a fondamento del processo di determinazione delle nuove tariffe, anche a fronte del grado di difficoltà associato alle tratte e al relativo metodo di apprezzamento” e senza specificazione circa il “collegamento tra la difficoltà della tratta e l’affidamento al singolo vettore, socio e non socio”.

L’Ispettore ha peraltro precisato di non avere “limitato la propria verifica al mero costo chilometrico, analizzando tratte con caratteristiche oggettivamente confrontabili (in termini, ad esempio, di collocazione geografica, tipologia del mezzo utilizzato, tipologia di servizio e servizio di trasporto)” e che la tabella prodotta dai nuovi amministratori - che riporta la comparazione tra i costi di due tratte analizzate e vettori soci e non - non consente di verificare la corrispondenza con la tariffa chilometrica risultante dai listini e ha quindi osservato che “in relazione a ciò non è stata fornita alcuna evidenza documentale né l’evidenza del <contraddittorio> intervenuto con i singoli fornitori per la valutazione di tali aspetti che determinerebbero il costo del trasporto. **Sotto tale profilo, permangono pertanto elementi di non chiarezza** anche tenuto conto del fatto che in corso di sessione ispettiva del 31 maggio 2019, lo scrivente aveva espressamente richiesto evidenza del processo di determinazione delle nuove tariffe <anche a fronte del grado di difficoltà> associato alle tratte”.

⁶ L’Ispettore ha condotto una analisi per porre a confronto i listini allegati ai contratti e quanto risulta dal database GESPE.

9.2. Quanto al rilievo sub b (Procedura di selezione dei fornitori ed affidamento delle tratte, procedura che ha subito svariate modifiche a partire dall'ottobre 2018), l'Ispettore ha riferito che la nuova procedura di assegnazione tratte è imperniata sul c.d. Indicatore IVCO (Indicatore di valutazione complessiva) che, per quanto rappresentato dai ctp, si basa sui seguenti criteri oggettivi: (i) IQF (Indice di Qualificazione del Fornitore), compreso tra 1 e 5, risultante dalla qualifica attribuita dall'iscrizione all'Albo Fornitori; (ii) IVT (Indice di Valutazione Tecnica) ricavato dall'analisi di dettaglio delle disponibilità del fornitore sulla/e tratta/e in gara, compreso tra 0 e 5; (iii) IVE (Indice Economico) con attribuzione di un punteggio da 1 a 5; (iv) Affidabilità strategica per avere il Fornitore sottoscritto o meno un patto di non concorrenza sulle tratte oggetto di gara, con punteggio di 5 in caso di sottoscrizione del patto e 1 in difetto. L'incarico viene assegnato al fornitore con IVCO più elevato, secondo un algoritmo di calcolo che è stato più volte modificato in corso di ispezione (cfr. pagg. 33, 35 e 39 della seconda relazione ispettiva). In generale, le modifiche portano a risultati assai diversi e comunque "il peso percentuale dato da Multilog ad ogni elemento di valutazione è mutato rispetto alla precedente versione, confermando il carattere soggettivo della valutazione".

L'Ispettore ha dato atto che gli interventi dei nuovi amministratori si pongono in termini migliorativi rispetto al passato, rilevando che **permangono profili di perdurante criticità** collegati a:

- **criteri di ripartizione e attribuzione delle tratte tra soci e non soci, in quanto sulla base degli allegati contrattuali, risultano attribuite ai soci 31 tratte e ai non soci 7 tratte e in attesa della entrata in vigore delle nuove procedure basate sull'indicatore IVCO persistono profili di disomogeneità in termini di marginalità assicurata a Multilog da vettori soci e non soci, ancora a vantaggio dei vettori terzi;**
- **l'indice IVCO (che regolerà per il futuro l'attribuzione delle tratte) non risulta ancora definitivo e comunque, atteso che la valutazione è basata anche su elementi soggettivi, la procedura non prevede/non esplicita i punti di controllo sullo score attribuito ad alcune delle voci rilevanti per il calcolo;**
- **per i contratti di partnership⁷ – tenuto conto dei benefici economici che ne derivano in capo al fornitore e il correlativo sacrificio in termini di marginalità accettato da Multilog - la procedura non esplicita il flusso che regola la verifica dei requisiti per l'acquisizione dello status di fornitore idoneo a stipulare un contratto di partnership.** Sul punto l'Ispettore ha inoltre rilevato che i nuovi amministratori hanno precisato che (i) il contratto di partnership è stato sottoposto a tutti i fornitori in sede di stipula del nuovo contratto e che (ii) per la gara

⁷ Per quanto riguarda i contratti non di partnership, l'Ispettore ha dato atto che: (i) trattandosi di fattispecie allo stato non concretamente applicata, non è possibile rilevarne l'impatto concreto; (ii) tale tipologia di contratto non risulta più contemplata dagli ultimi aggiornamenti delle procedure di affidamento di servizi di trasporto trasmessi in data 11 e 27 giugno 2017.

FCA non risulta essere stato formalizzato alcun contratto di avvalimento con i vettori soci e ha sottolineato che tutta la documentazione prodotta e che si riferisce al processo di deliberazione consiliare dei listini e delle procedure di accreditamento dei fornitori non risulta allegata ai relativi verbali (la medesima documentazione è stata messa a disposizione dell'organo amministrativo *brevis manu*) e ciò non consente di valutare il processo di condivisione che ha portato all'adozione dei documenti medesimi.

9.3. Quanto al rilievo sub c (procedure per evitare la sub sub vezione), l'Ispettore ha dato atto che a partire dal settembre 2018 la procedura ha subito svariate modifiche ed integrazioni (l'ultima delle quali adottata con delibera del CdA 6.6.19) e che si tratta quindi di un sistema ancora in evoluzione.

La nuova procedura adottata prevede, per quanto riguarda Multilog, la gestione dell'albo clienti e la gestione delle anomalie e dei controlli periodici.

Il primo punto si sostanzia nell'acquisizione del Certificato Disponibilità Mezzi di Trasporto compilato da ciascun fornitore (con dettagli specifici a seconda che il mezzo sia in proprietà, a noleggio, in leasing o altri modelli giuridici) e nella registrazione sul sistema gestionale GESPE delle sole targhe per le quali il vettore abbia trasmesso le prove di disponibilità del mezzo.

Il secondo punto consiste nella raccolta delle anomalie intercettate dal sistema GESPE ed invio di email riepilogativa per ogni vettore interessato e nella effettuazione di controlli periodici di corretta associazione tra *shipment* e targa (in particolare sulla verifica di corrispondenza tra la targa associata al viaggio e quella indicata nel DDT appositamente acquisito dal vettore).

Per quanto riguarda il fornitore, la procedura prevede l'aggiornamento dell'elenco del parco mezzi di disponibilità e per i trasporti che prevedono l'utilizzo di GESPE mobile, l'associazione di ciascun trasporto alla targa del mezzo a ciascun autista in modo che la targa associata al *device* venga registrata sul sistema Gespe.

La nuova procedura prevede anche "alert" del sistema GESPE nei casi di mancata associazione della targa ad uno *shipment* e di non corrispondenza tra targa comunicata ed elenco mezzi nella disponibilità del vettore, nonché un sistema sanzionatorio. Quest'ultimo si articola in: (i) mancato pagamento del servizio al sub vettore ma al sub sub vettore come previsto dall'art. 6 ter del d. lgs. 2005 n. 286; (ii) sospensione del vettore dall'albo fornitori di Multilog, per un periodo di tre mesi; (iii) in caso di ulteriore sospensione reiterata nell'anno solare, definitiva cancellazione del vettore dall'albo fornitori, con revoca di tutti gli affidamenti in corso. Dette sanzioni (ad esclusione di quella del pagamento del trasporto al sub sub vettore) "saranno a discrezione di Multilog, tenuto conto della necessità di riorganizzazione degli affidamenti in capo al fornitore".

Nonostante l'indubbio miglioramento della situazione, l'Ispettore ha rilevato **perduranti elementi di debolezza** e ciò in quanto:

- **le procedure sono portate a conoscenza del vettore nell'ambito dei colloqui in sede di stipula del contratto, senza una formale tradizione delle stesse al**

vettore medesimo: "Tale circostanza può determinare una carenza nel corretto adempimento da parte del vettore, alle previsioni della procedura che lo vedono direttamente coinvolto, a maggior ragione nell'ambito di un sistema procedurale, come quello di specie, in evoluzione. Tale carenza pare ancora più significativa per gli eventuali contratti di non partnership che verranno eventualmente stipulati e dei contratti spot, il cui format non riporta la procedura operativa di caricamento della targa a sistema GESPE";

- **la procedura lascia margini di discrezionalità nell'applicazione delle sanzioni:** "In tal caso, infatti, tempi e modalità di sospensione o cancellazione dall'albo fornitori del fornitore interessato <saranno a discrezione di Multilog, tenuto conto della necessità di riorganizzazione degli affidamenti in capo al fornitore>; tale condizione potrebbe risultare ragionevole, nell'ottica del migliore interesse della società **a condizione che sia conservata adeguata tracciatura dei motivi fondanti la deroga**";
- **le procedure non esplicitano i relativi punti di controllo;**
- **la procedura di prevenzione della sub sub vezione si basa su una verifica ex post imperniata su autodichiarazioni del fornitore:** "le attuali procedure non prevedono controlli diretti sui punti di carico e scarico, ancorchè essi siano stati consentiti dal cliente FCA ma si basano sul riscontro, per estrazione casuale, con periodicità non specificata, della corrispondenza del dato della targa rilevato sul sistema GISPE e quanto risultante dal documento di trasporto. Si osserva che ai sensi dell'art. 1 del d.p.r. 14/8/96 n. 472, che regola la formazione del documento di trasporto, la targa del veicolo utilizzato per il trasporto non rientra tra gli elementi obbligatori per la valida formazione del documento medesimo. Si osserva inoltre che i contratti predisposti da Multilog non prevedono l'obbligo di indicazione di tale elemento nel ddt. Sul punto i nuovi amministratori, con nota del 21.6.19, precisano che l'inserimento del numero di targa nel DDT costituirebbe uno standard con il fornitore FCA. Tale informazione – la targa nel ddt – non può che essere verificata ex post, costituendo una mera dichiarazione del fornitore, la cui correttezza o assenza non assume alcuna rilevanza ai fini della valida emissione del ddt ai fini Iva (che solo assolve). In ogni caso, tale verifica, integra un controllo ex post, atto, al più, ad individuare casi di sub sub vezione già intervenuta (come nel caso, già menzionato di Traspec) per quanto come osservato dai nuovi amministratori nella nota 21.6.19, il rischio sanzionatorio connesso possa assolvere ad una funzione di deterrenza";
- **il sistema di allerta automatico implementato sul sistema gestionale GESPE presenta profili di carenza.** In particolare l'Ispettore ha precisato che: "Per quanto emerso nel corso della sessione ispettiva del 31 maggio 2019, il sistema non rileva (i) né eventuali conflitti sulla singola targa (ad esempio, nel caso in cui la stessa targa, nello stesso giorno, risulti impiegata per consegne diverse contemporanee o a significativa distanza l'una dall'altra); (ii) né eventuali conflitti sui carichi dello stesso

vettore (es. 40 veicoli dichiarati, 50 trasporti contemporanei). Si precisa, alla luce delle note dei nuovi amministratori del 21 giugno 2019, che la carenza sub (i) non necessariamente determina la mancata rilevazione di una fattispecie di sub sub vezione in quanto potrebbe ben essere che lo stesso mezzo effettui più di un trasporto nello stesso giorno; il punto di carenza sta nel fatto che il sistema non rileva alert se lo stesso mezzo effettua due trasporti contemporanei a significativa distanza l'uno dall'altro. Inoltre gli alert di sistema, in caso di inserimento di targa non risultante dall'elenco mezzi del vettore considerato, sono facilmente superabili, senza ulteriori conseguenze a sistema, con il mero intervento manualizzato dell'operatore amministrativo che gestisce il trasporto. Al riguardo, i nuovi amministratori, con nota del 21.6.19 hanno specificato che <gli operatori addetti ai controlli sono tutti preparati, diligenti ed opportunamente sensibilizzati sull'importanza di eseguire i necessari controlli su documenti ed informazioni che, in presenza appunto di alert, vanno effettuati nei confronti del vettore interessato>. Sul punto gli esponenti aziendali di Multilog hanno successivamente precisato quanto segue: <la procedura è in corso di integrazione ulteriore con l'implementazione di un controllo giornaliero e contestuale a quello sulla sub sub vezione, in cui per ogni targa si verifica che il chilometraggio non superi 500, con alert specifico di controllo.. IL superamento di tale valore potrebbe essere sintomatico di un caso di sub sub vezione. In fase di test>;

- **sussisteva e sussiste un difetto di coordinazione tra le procedure:** La nuova procedura che avrebbe sostituito quella precedente: (i) non prevede la compilazione della "Certificazione disponibilità mezzi di trasporto - MT.TT.004"; (ii) non esplicita processi alternativi di comunicazione dell'elenco targhe nella disponibilità del vettore (questione forse emendata nell'ambito delle modifiche da sottoporre al CdA); (iii) la nuova procedura di affidamento apre alla possibilità di instaurare rapporti di collaborazione con i vettori basati su contratto di avvalimento ex art. 50 del d. lgs. 2006 n. 163 e la nuova procedura non analizza tale aspetto in relazione al tema della sub sub vezione; (iv) dalla reportistica inviata dal Direttore Generale al CdA e da quella relativa alla procedura di controllo basata sulla verifica dei DDT, emergono casi di anomalie (167, di cui 161 casi risolti senza ulteriore richiesta specifica da parte dei consiglieri destinatari dei report e 2 casi per i quali non è stata fornita alcuna precisazione); al di fuori del caso Traspec, il CdA non ha fornito alcuna evidenza di misure sanzionatorie applicate né delle motivazioni che hanno portato a ritenere superata l'anomalia.

9.4. Quando al rilievo sul d), relativo all'adozione di procedure adeguate per verificare l'idoneità della struttura dei vettori, l'Ispettore ha effettuato le verifiche con riferimento ai tre vettori (Abaco, Traspec e Rossi Luigi) per i quali nella precedente fase era emersa una potenziale non adeguatezza delle strutture aziendali rispetto al numero di viaggi affidato, "provvedendo ad individuare il numero di trasporti svolti giornalmente dai soggetti presi in

esame nel periodo considerato e, conseguentemente, ad individuare il numero di trasporti giornalieri medi, il numero di trasporti minimo, nonché il numero massimo”, isolando poi – al fine di individuare il giorno di massimo impiego del vettore in questione da parte di Multilog⁸ – il giorno di picco massimo. Così - tenuto conto (i) del numero di viaggi la cui data di scarico riportata nel database gestionale GESPE risultava essere il giorno successivo alla data di carico (identificandoli come viaggi a lunga percorrenza e quindi non cumulabili nello stesso giorno con trasporti diversi attribuiti al medesimo veicolo), (ii) del numero di viaggi i cui luoghi di carico e di scarico risultavano situati nella medesima provincia (assumendoli come viaggi a breve percorrenza, idealmente cumulabili nello stesso giorno con trasporti diversi attribuiti al medesimo veicolo e (iii) delle distanze chilometriche medie per le tratte diverse da quelle indicate sub (i) e (ii) e considerando ancora (a) una media di 250 chilometri per tratta, (b) la circostanza che in linea teorica ogni veicolo potrebbe sopportare al massimo tre viaggi al giorno (considerando una media di 250 chilometri per tratta, il limite di tre viaggi corrisponde a circa 8 ore di percorrenza al giorno per mezzo) – **l’Ispettore ha espresso un giudizio positivo** in quanto “sulla base dei veicoli nella disponibilità dei 3 vettori analizzati, il numero dei viaggi affidati nel giorno di picco massimo è coerente rispetto alla soglia di piena sostenibilità indicata”.

9.5 Con riferimento al secondo quesito di cui all’ordinanza 3.4.19 (*tenuto conto di quanto precede e delle tariffe applicate, riferisca su eventuali perduranti criticità della ripartizione del fatturato non intersezionale tra vettori soci e non soci*), l’Ispettore – sulla base dei dati gestionali emergenti dal GESPE per il mese di aprile 2019, ha accertato la situazione risultante dalla tabella di seguito riportata e che **mostra evidenti profili di disomogeneità in termini di marginalità assicurata a Multilog dai vettori soci e non soci (7,93% vettori terzi e 0,33% vettori soci).**

	tratte totali	tratte analizzate	Totale attivo	Totale passivo	marginale	marginale %
Altre intersezionalità	328.800,00	300.000,00	27.202.327,79	29.803.400,00	3.159.399,00	10,62%
-soci	6.600,00	1.484.500,00	1.720.147,00	1.481.214,00	7,93%	
-terzi	4.000,00	899.800,00	899.800,00	2.500,00	0,33%	
ESPE	360	87.416	87.416	370	0,43%	
Carrobbio	1.537	350.160	349.710	450	0,13%	
MANIFATTURA	1.000	335.351	333.333	2.000	0,60%	
ESPE per:	1.000	121.884	121.746	130	0,11%	

⁸ L’Ispettore precisa di non avere tenuto conto, in quanto al di fuori del mandato ispettivo, “gli eventuali ulteriori affidamenti che i medesimi vettori, in assenza di un rapporto di esclusività con Multilog, avrebbero potuto ricevere da altri clienti, con possibile, per quanto solo eventuale e non quantificabile, ulteriore incremento nel numero dei trasporti effettivamente condotti dagli stessi vettori nel predetto giorno di picco massimo, in costanza del numero di mezzi di trasporto a disposizione del vettore”.

Inoltre, poiché è stato precisato che i dati gestionali puri (GESPE) non possono essere considerati attendibili nell'attuale fase transitoria (di passaggio dal previgente assetto tariffario), l'Ispettore ha effettuato la verifica – sempre con riferimento al mese di aprile 2019 – tenendo conti dei soli dati manualizzati di cui al database FTL. I risultati – riportati nella sottostante tabella – mostrano sempre una **differente marginalità di Multilog quando i trasporti sono effettuati dai vettori soci (5,15%) rispetto a quando i trasporti sono effettuati dai vettori non soci (9,01%)**.

	tratte analizzate	Totale attivo	Totale passivo	marginale	marginale %
Totale (trasportati):	103.2706	1.7776.2001	1.6740.6270	102.1333	7,637%
-terzi	6.237	1.142.353	1.039.440	102.918	9,01%
-soci	3.999	633.853	601.183	32.670	5,15%
espi	345	72.696	69.012	3.684	5,07%
espresso	1.546	290.212	273.040	12.132	4,18%
espresso	779	196.672	183.963	12.709	6,46%
espresso	1.329	74.273	70.128	4.145	5,58%

10. Rileva in via preliminare il Collegio che, come già delineato nell'ordinanza con la quale è stata disposta l'ispezione, i fatti oggetto del presente ricorso ex art. 2409 c.c. sono differenti da quelli esaminati dal Collegio nel procedimento conclusosi con il decreto 13.6.2014. In quel caso, infatti, l'esame del Collegio si era concentrato sulle assegnazioni dei trasporti a vettori soci e/o terzi, sulla copertura assembleare relativamente alle tratte intersezionali e sulla circostanza che non veniva "in alcun modo allegata l'esistenza di un danno alla società, quanto piuttosto un danno al socio che si sarebbe visto attribuire commesse in misura inferiore a quanto deliberato dall'assemblea 21 ottobre 2009".

Diverso è invece il caso di specie, laddove la denuncia non riguarda i meccanismi di affidamento dei trasporti di per sé ma in quanto collegati al rispetto delle regole di cui all'art. 2391 c.c. e delle regole generali di cui all'art. 2381 comma 5 c.c. In sostanza, il cuore della denuncia di Traspec srl nel presente procedimento concerne il tema del conflitto di interessi e il fatto che da tale conflitto e dalla applicazione di tariffe differenziate ai vettori soci e non soci – nonché dalla conseguente indifferenza di Multilog spa per l'adeguatezza della struttura aziendale del socio incaricato e per il rischio di sub sub vezione – scaturisce una sostanziale interposizione fittizia tra Multilog spa e il vettore socio che esegue il trasporto e una conseguenziale trasformazione della causa lucrativa di Multilog spa in causa mutualistica

senza corrispondente previsione statutaria: il tutto con un rilevante danno economico per Multilog spa in termini di minori utili/marginalità.

11. Al momento del deposito del ricorso ex art. 2409 c.c. il Consiglio di Amministrazione di Multilog spa era formato dal sig. Mossucca Lorenzo (altresì legale rappresentante di Mossucca srl), dal sig. Falco Vincenzo (altresì legale rappresentante di Famino srl), dal sig. Galdo Elio (altresì legale rappresentante e amministratore di Cap srl), dal sig. Minichini Daniele (altresì socio di Famino srl) e dal sig. Vincenzo Santino (altresì socio di Mossucca srl).

Poco prima del deposito della prima relazione ispettiva, il Consiglio di Amministrazione si è dimesso e i nuovi membri non hanno ruoli nelle società socie di Multilog spa.

Il tema del conflitto di interessi è quindi superato nei fatti, tuttavia - atteso quanto emerge dalla prima relazione ispettiva a seguito dell'organizzazione impresa a Multilog spa dal Consiglio di Amministrazione dimissionario - non è superfluo ribadire che l'esenzione statutaria dal divieto di concorrenza di cui all'art. 2390 c.c. richiamato dai resistenti non esaurisce il divieto di cui all'art. 2931 c.c.

Vi può essere infatti conflitto di interessi anche in assenza di violazione del divieto di concorrenza e comunque la fattispecie del conflitto di interessi ha un perimetro ben più ampio di quella di cui all'art. 2390 c.c.. Per questo l'art. 2391 c.c. non impedisce, in assoluto, agli amministratori di compiere un atto gestorio in conflitto di interessi ma prescrive una serie di cautele affinché l'operazione sia compiuta in sintonia con l'interesse sociale.

Il tema è stato efficacemente trattato da T. Milano, 28.9.2016 che ha puntualmente osservato che: "in ragione della natura potenzialmente rischiosa dell'operazione in conflitto d'interessi la norma ora esaminata richiede la scrupolosa e diligente osservanza di procedure per l'ideazione, progettazione e approvazione delle operazioni, allo scopo di assicurare determinazioni pienamente ponderate a seguito di adeguata informazione, nell'interesse della società. In primo luogo è possibile ravvisare un limite intrinseco alla scelta gestionale in capo allo stesso consiglio di amministrazione, che è tenuto a vagliare in proprio le ragioni e la convenienza che l'atto gestorio riveste per il patrimonio sociale, sicchè questo può dirsi corretto ove non palesemente irrazionale o arbitrario e deciso a seguito di accurata istruttoria. Da ciò discende, in estrema sintesi, che gli amministratori sono tenuti a lasciare traccia delle ragioni che hanno giustificato la scelta gestoria e della diligenza con cui hanno espresso il giudizio di opportunità e convenienza, non essendo sufficiente la mera assenza di sventatezza o di rischio ingiustificato. In particolare, l'amministratore interessato è pienamente a conoscenza dell'interesse di cui è portatore, dei termini dell'operazione e quindi del danno che potrebbe derivare alla società per effetto della deliberazione ed esecuzione dell'atto gestorio in cui si presenta il problema del conflitto.... Dal sistema delineato dalla disposizione in esame, ... il componente del CDA in conflitto dovrà denunciare la situazione di interesse personale all'intero consiglio che a sua volta dovrà esprimere la valutazione conclusiva sull'opportunità dell'operazione e ciò nell'esercizio della sua discrezionalità gestoria. Si noti che ai sensi del

secondo comma dell'art. 2391 c.c. <la deliberazione del consiglio di amministrazione deve adeguatamente motivare le ragioni e la convenienza per la società dell'operazione>. La legge prevede quindi la descritta proceduralizzazione al fine di assicurare l'adeguata ponderazione di un atto gestorio che presenta profili di conflitto di interessi, anche in ragione dei rischi a cui va incontro il patrimonio sociale e con esso il valore della partecipazione degli azionisti di minoranza per la possibilità che l'operazione sia imposta alle condizioni imposte dalla maggioranza o dal soggetto interessato. Si noti che gli amministratori diversi da quelli cui si riferisce il conflitto di interessi sono del pari tenuti ad intervenire a salvaguardia dell'interesse sociale, ove, come nel caso ... la situazione di conflitto di interessi sia notoria. Ed infatti essi: -devono diligentemente e in buona fede acquisire informazioni, ove le notizie date dall'amministratore interessato siano lacunose e siano stati eventualmente informati in modo insufficiente su natura, termini, origine e portata del conflitto; -devono inoltre motivare adeguatamente le ragioni e la convenienza dell'operazione; -devono poi pretendere che siano adottate le procedure previste dalle regole interne conformi al dettato normativo, e comunque che siano in concreto rispettate le disposizioni del ricordato art. 2391 c.c....".

Le considerazioni di cui sopra sono perfettamente condivisibili e condivise del Collegio, non senza dimenticare che, nel caso di specie, non si tratta di sporadiche operazioni in conflitto di interessi ma di un sistema organizzativo e gestionale tutto costruito in totale obliterazione della previsione citata.

Del tutto inconferente è dunque il richiamo all'esenzione statutaria dal divieto di cui all'art. 2390 c.c. operato dai resistenti, così come infondata è la collegata difesa in fatto e consistente nella circostanza che dalla primavera del 2017 l'affidamento dei trasporti è avvenuto ad opera del Direttore Generale, giusta delega allo stesso all'uopo conferita a seguito di deliberazione del Consiglio di Amministrazione. Come osservato dalla difesa del Curatore speciale di MultiLog spa, infatti, il CdA - quale soggetto "rappresentato" - "mantiene, per tutta la durata dell'efficacia della procura, un onere di vigilanza sull'attività del rappresentante, derivante vuoi dalla posizione di rappresentato, vuoi dalle funzioni di organo gestorio della società". E del resto, se così non fosse, il disposto dell'art. 2391 c.c. sarebbe facilmente aggirabile, posto che basterebbe conferire ad un terzo la procura necessaria per il compimento di quell'atto in conflitto di interessi per superare l'obbligo di denuncia al consiglio e la necessità di una delibera motivata dello stesso.

12. Le irregolarità denunciate da parte ricorrente - quanto alla situazione di MULTILOG spa al momento del deposito del ricorso e nei mesi successivi - hanno trovato conferma in sede di prima relazione ispettiva.

Come delineato al punto 8, sono state accertate:

(i) casistiche di applicazione di tariffe più onerose per la società nei confronti di vettori soci rispetto a quelle applicate, a parità di classe chilometrica e di altre condizioni contrattuali, ai vettori non soci;

(ii) nel settore dei trasporti non intersezionali e per tutto il periodo esaminato, l'affidamento ai vettori soci si è attestato, sia in termini di numero di trasporti che in termini di volumi di ricavi, su valori superiori a quelli relativi ai vettori non soci anche ricomprendendo il vettore Abaco nella categoria dei vettori non soci

(iii) mancata adozione di procedure adeguate ad evitare la sub sub vezione;

(iv) assenza di controlli circa il titolo di possesso del vettore utilizzato dal fornitore e carenze nei sistemi di allerta del software gestionale che, in sede di esecuzione del trasporto, non prevedeva segnali di "alert" quando, per esempio, il fornitore inseriva una targa diversa da quella auto dichiarata.

12.1. In sostanza, il precedente Consiglio di Amministrazione - composto da membri tutti in conflitto di interessi con Multilog spa e quindi portatori di interessi particolari che hanno finito per prevalere sull'interesse sociale - ha costruito un sistema grazie al quale i vettori soci godevano dell'applicazione di tariffe più vantaggiose di quelle applicate ai vettori terzi, con ulteriori meccanismi di progressivo aumento dei costi per Multilog spa in relazione alle prestazioni/servizi resi dalla stessa ai vettori soci.

Questo dato di sostanziale traslazione degli utili ai soci trova conferma anche nella vicenda del vettore Abaco (che pur godendo dello status contrattuale "più favorevole" riservato ai vettori soci non ha mai fatto parte della compagine sociale di Multilog spa), posto che (i) la società Autotrasporti e Spedizioni Fratelli Ambrosio s.a.s. (socia di Multilog spa fino al 30.11.17) è socia di Abaco all'1% e che (ii) il sig. Ambrosio (membro del CdA di Multilog fino al 14.3.2017) era anche il legale rappresentante di Abaco srl: anche il trattamento di favore del vettore Abaco non può dunque non essere letto se non come (ulteriore) situazione di conflitto di interessi sempre gestita al di fuori e a prescindere dalle procedure di cui all'art. 2931 c.c. (e a danno di Multilog spa).

Il meccanismo è stato aggravato dalla non curanza del Consiglio di Amministrazione relativamente al controllo delle strutture aziendali dei trasportatori (cioè se effettivamente in grado di eseguire direttamente i trasporti senza sub appaltarli ad altri) e relativamente al controllo della sub sub vezione.

Si tratta dunque di irregolarità gravi che (al di là delle quantificazioni, cfr. pag 76 della prima relazione ispettiva) hanno arrecato, negli anni, un serio danno economico alla società e che, contrariamente a quanto adombrato dai membri del vecchio CdA nelle difese introduttive, non rientrano nelle scelte gestorie non sindacabili nel merito. Peraltro, anche questo tipo di scelta deve essere ricondotto al generale dovere di svolgimento dei compiti gestori con la diligenza richiesta dalla natura dell'incarico (art. 2392 c.c.), diligenza che ricomprende il dovere di evitare condotte che, nel loro insieme, risultano - non a caso - costantemente sub ottimali rispetto all'interesse sociale e dunque prive di ragionevolezza.

Si tratta invece di scelte che attengono alla regolare gestione societaria, regolare gestione che impone all'organo amministrativo - per assolvere il suo primo dovere che è quello di

amministrare correttamente - di predisporre un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa (art. 2381 c.c.) e di non snaturare la causa lucrativa della società (Multilog è una spa pura) in violazione dell'art. 2380 bis c.c. e per di più esponendola - a causa del surrettizio trasferimento di utili ai soci - anche al rischio di sanzioni erariali.

La difesa dei membri del precedente Consiglio di Amministrazione - che per giustificare il delta tariffario tra vettori soci e non soci e i vari meccanismi premiali per i vettori soci emersi in sede ispettiva richiama il cd avvalimento e la circostanza che, non avendo Multilog spa mezzi propri, la stessa può partecipare alle gare di appalto e aggiudicarsi le commesse di FCA solo attraverso i mezzi messi a disposizione dai soci, con la conseguenza che, "ovviamente ... le tariffe praticate ai soci tengono conto dell'avvenuta messa a disposizione, da parte dei vettori soci, dei requisiti che hanno consentito di aggiudicarsi la gara attraverso meccanismi tariffari premiali per i vettori soci i cui requisiti sono stati fondamentali per l'aggiudicazione della commessa" - non risulta fondata.

Non è affatto ovvio, infatti, e soprattutto non è legale che il compenso o la diversa utilità economica che l'ausiliata Multilog spa può riconoscere agli ausiliari (suoi soci) si concreti in surrettizia traslazione di utili ai soci/vettori; se compenso può o deve esservi, invece, lo stesso deve tradursi in pattuizioni espresse e prive di qualunque opacità. Del resto, la finalità di compensare i soci per la messa a disposizione delle proprie strutture ai fini dell'avvalimento e delle gare di appalto con FCA è stata nel caso realizzata mediante il già richiamato patto parasociale e la conseguente delibera assembleare del 2009, laddove i soci hanno per l'appunto deciso di "assegnare in via definitiva ai soci il fatturato intersezionale nella seguente misura percentuale: Traspec 28%, Mossucca 27%, Famino 27%, Ambrosio 13,5%, Cap 4,5%"⁹.

12.2. Delle sopradescritte gravi irregolarità il precedente Collegio Sindacale non ha mai rilevato nulla, né sotto il profilo dell'art. 2931 c.c., né sotto quello organizzativo e contabile.

Ora, seppure i sindaci non hanno il potere di influire direttamente sulla gestione della società (che compete esclusivamente all'organo amministrativo), essi hanno un potere/dovere di controllo che, nel caso, ove fosse stato correttamente esercitato avrebbe comportato la rilevazione delle gravi irregolarità quanto meno sotto il profilo, del tutto evidente, dell'art. 2391 c.c.

Si richiama sul punto, fra le altre, Cass. civ. Sez. I 03/07/2017, n. 16314: "In tema di responsabilità degli organi sociali, la configurabilità dell'inosservanza del dovere di vigilanza imposto ai sindaci dall'art. 2407, comma 2, c.c. non richiede l'individuazione di specifici

⁹ Peraltro, ancorchè non oggetto diretto della "denuncia" ex art. 2409 c.c., l'Ispettore (cfr. Tabella a pag. 75 della prima relazione) ha rilevato casistiche di violazione della delibera 21.10.2009 (assegnazione dei trasporti intersezionali anche a vettori terzi e ai soci in violazione delle percentuali concordate nella delibera stessa).

comportamenti che si pongano espressamente in contrasto con tale dovere, ma è sufficiente che essi non abbiano rilevato una macroscopica violazione o comunque non abbiano in alcun modo reagito di fronte ad atti di dubbia legittimità e regolarità, così da non assolvere l'incarico con diligenza, correttezza e buona fede, eventualmente anche segnalando all'assemblea le irregolarità di gestione riscontrate...".

Il medesimo principio è stato recentemente ribadito da Cass. civ. Sez. I Sent., 31/07/2019, n. 20651: "In tema di responsabilità degli organi sociali, la configurabilità dell'inosservanza del dovere di vigilanza, imposto ai sindaci dall'art. 2407 c.c., comma 2, non richiede l'individuazione di specifici comportamenti che si pongano espressamente in contrasto con tale dovere, ma è sufficiente che essi non abbiano reagito in modo adeguato di fronte ad atti di dubbia legittimità e regolarità, così da non assolvere l'incarico con diligenza, correttezza e buona fede (Cass.13517/2014). I poteri del collegio sindacale non si attuano, evidentemente, soltanto sulla base delle informazioni che gli amministratori sono obbligati a fornire ma anche attraverso l'esercizio dei propri poteri d'indagine, segnalazione e d'intervento... Non viene dunque in rilievo, nel caso in esame, un controllo sul "merito" delle scelte gestionali, ma l'omesso esercizio degli ampi poteri ispettivi e di monitoraggio della gestione che la legge impone ai sindaci".

13. Come già osservato nei vari provvedimenti interinali che hanno punteggiato il procedimento, l'avvenuta sostituzione dei membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale ha comportato la necessità (oltre che di integrare il contraddittorio nei confronti dei nuovi membri) di verificare, in coerenza con il disposto del comma 3 dell'art. 2409 c.c.¹⁰, il loro operato e, in particolare, di verificare se il nuovo organo gestorio si è attivato, e con quali risultati, per superare le gravi irregolarità riscontrate.

E' stata dunque disposto un supplemento di ispezione, i cui esiti, come riportato al punto 9, se da un lato mostrano un sicuro miglioramento rispetto alla precedente situazione, dall'altro evidenziano perduranti irregolarità che, in particolare, riguardano:

- a.** la fase applicativa relativa alle tariffe applicate alle tratte full truck load e ciò in quanto mentre le risultanze del database gestionale hanno fatto emergere una sostanziale omogeneità di tariffe tra vettori soci e non soci in caso di tratte identiche, questa omogeneità non risulta in concreto in sede di affidamento a vettori soci e non soci di tratte differenti;
- b.** i criteri di ripartizione e attribuzione delle tratte tra soci e non soci, e ciò in quanto sulla base degli allegati contrattuali, risultano attribuite ai soci 31 tratte e ai non soci 7 tratte e in attesa della entrata in vigore delle nuove procedure basate sull'indicatore IVCO persistono profili di disomogeneità in termini di marginalità assicurata a Multilog da vettori soci e non soci, ancora a vantaggio dei vettori terzi;

¹⁰ La sostituzione del CDA è avvenuta poco prima del deposito della prima relazione ispettiva e la sostituzione del Collegio Sindacale è avvenuta dopo il predetto deposito.

c. l'indice IVCO (che regolerà per il futuro l'attribuzione delle tratte) non risulta ancora definitivo e comunque, atteso che la valutazione è basata anche su elementi soggettivi, la procedura non prevede/non esplicita i punti di controllo sullo score attribuito ad alcune delle voci rilevanti per il calcolo;

d. per i contratti di partnership – tenuto conto dei benefici economici che ne derivano in capo al fornitore e il correlativo sacrificio in termini di marginalità accettato da Multilog – la procedura non esplicita il flusso che regola la verifica dei requisiti per l'acquisizione dello status di fornitore idoneo a stipulare un contratto di partnership;

e. le procedure per evitare la sub sub vezione, laddove:

e1. le procedure sono portate a conoscenza del vettore nell'ambito dei colloqui in sede di stipula del contratto, senza una formale tradizione delle stesse al vettore medesimo;

e2. la procedura lascia margini di discrezionalità nell'applicazione delle sanzioni;

e3. le procedure non esplicitano i relativi punti di controllo;

e4. la procedura di prevenzione della sub sub vezione si basa su una verifica ex post imperniata su autodichiarazioni del fornitore;

e5. il sistema di allerta automatico implementato sul sistema gestionale GESPE presenta profili di carenza;

e6. difetto di coordinazione tra le procedure.

13.1. Seppure dunque il nuovo Consiglio di Amministrazione si è attivato per superare l'incorretto assetto gestionale e organizzativo in cui si trovava Multilog spa, deve tuttavia rilevarsi che - nonostante il tempo trascorso tra l'insediamento del nuovo CdA e la seconda relazione ispettiva – sussistono ancora irregolarità gravi e suscettibili di arrecare danno alla società.

Sotto questo secondo profilo è sufficiente richiamare la tabella predisposta dall'Ispettore in risposta al quesito n. 2 del supplemento di ispezione e riportata al punto 9.5. e dalla quale risulta, con evidenza, che i dati gestionali – vuoi individuati mediante quanto risulta dal GESPE, vuoi individuati mediante i dati manualizzati di cui al database FTL – mostrano sempre una differente e minore (in percentuali non irrilevanti) marginalità di Multilog spa quando i trasporti sono effettuati dai soci rispetto a quando i trasporti sono effettuati da vettori terzi.

Sotto il primo profilo, rileva il Collegio che l'assetto predisposto dal nuovo CdA, seppure migliorativo, non è soddisfacente delle obbligazioni che la legge pone a carico dell'organo gestorio posto che, per essere adeguati, gli assetti devono essere oggettivi, nel senso che devono prevedere delle procedure ex ante idonee alla ricostruzione a posteriori delle operazioni aziendali. E, naturalmente, devono essere applicati in concreto.

Così non è nel caso di specie, laddove, per esempio, persistono applicazioni di tariffe differenti pure a fronte di tratte confrontabili e senza che vi sia alcuna evidenza del processo che porta a tale determinazione. Analoghe sono le considerazioni che devono essere fatte in punto di differente marginalità accertata su tratte affidate a vettori soci e non soci, in relazione all'indice

Ivco (ancora in fase di assestamento ma allo stato con procedura basata anche su elementi soggettivi e che non prevede/non esplicita i punti di controllo sullo score attribuito ad alcune delle voci rilevanti per il calcolo) e in punto di contratti di partnership (laddove la procedura non esplicita il flusso che regola l'acquisizione dello status di fornitore idoneo a stipulare un contratto di tale tipo).

Un discorso a parte meritano poi le procedure per evitare la sub sub vezione.

Il valore di Multilog spa – che come esposto al punto 1 deve essere qualificata primo vettore - non è costituito dai mezzi di trasporto (che non ha) ma dalla sua capacità organizzativa e di sviluppare servizi nel settore della logistica e in quello dei trasporti che costituisce il suo core business. In questo contesto, una organizzazione che non consenta di evitare seriamente la sub sub vezione non è solo un problema di nullità del contratto di trasporto o di inosservanza di una disciplina di rilievo pubblicistico ma è anche una questione di assetto adeguato alla natura dell'impresa, la cui doverosa predisposizione è piena ed esclusiva responsabilità dell'organo gestorio.

Nel caso di specie, le procedure attivate dal nuovo organo amministrativo non possono ritenersi adeguate per l'assolvimento dell'obbligo di cui si è detto, posto che permangono le criticità sopra riportate. In sostanza, le procedure adottate presentano carenze sotto il profilo della prevenzione, sotto il profilo dell'accertamento e sotto il profilo sanzionatorio (quest'ultimo sostanzialmente discrezionale senza che sia prevista alcuna tracciatura dei motivi che hanno portato alla deroga).

14. Atteso quanto sopra esposto, ritiene il Collegio che le gravi irregolarità riscontrate in sede di prima ispezione non possano ritenersi pienamente superate e che permangano ancora importanti criticità suscettibili di arrecare danno a Multilog spa.

15. I provvedimenti del Collegio.

La sopradescritta situazione – miglioramento ma non effettivo e pieno superamento delle precedenti gravi irregolarità – comporta, nel caso, l'inconferenza degli "opportuni provvedimenti provvisori" di cui al comma 4 dell'art. 2409 c.c. che, come emerge dalla casistica giurisprudenziale in materia, hanno per lo più natura inibitoria e quindi una portata non adeguata alla fattispecie in esame, laddove non si tratta di inibire quanto piuttosto di favorire la piena predisposizione e applicazione di un assetto in grado di sanare le irregolarità ancora sussistenti e foriere di danno per la società.

In questo contesto, neppure sussistono le condizioni per procedere alla revoca degli amministratori (ed eventualmente dei sindaci), provvedimento che, non a caso, il comma 4 citato riserva ai "casi più gravi", cioè alle irregolarità gravissime quali quelle di cui ai precedenti punti 12, 12.1 e 12.2.

Ritiene dunque il Collegio che la norma in discorso, con il richiamo espresso solo ai "casi più gravi", segni la latitudine oggettiva massima della fattispecie e conseguentemente consenta,

per i casi di irregolarità gravi ma non gravissime, una modulazione del provvedimento da adattare alla molteplicità e varietà delle situazioni che possono presentarsi. Il che risulta particolarmente appropriato nel caso in esame, laddove – pur essendosi i nuovi amministratori attivati e avendo anche in sede di udienza 27.9.19 dichiarato che “se ci sono criticità vogliamo porre rimedio” – ancora persistono problematiche che, se non pienamente superate, sono suscettibili di arrecare danno a Multilog spa.

15.1. Reputa quindi il Collegio che sia adeguata alla fattispecie concreta la nomina di un soggetto terzo con il compito di coadiuvare il Consiglio di Amministrazione nella predisposizione di un assetto concretamente idoneo a superare le serie irregolarità non ancora emendate, soggetto terzo che si ritiene di individuare nella persona del Dottor Riccardo Ranalli.

15.2. Quanto sopra assorbe anche la posizione dei membri del nuovo Collegio Sindacale, ai quali – peraltro – in una situazione in divenire come quella in esame, non possono essere imputate le negligenze che hanno caratterizzato l’attività del precedente organo di controllo.

16. Atteso quanto sopra esposto, il Dottor Riccardo Ranalli viene nominato coadiutore del Consiglio di Amministrazione di Multilog spa per il periodo di mesi tre, con il compito di coadiuvare il Consiglio di Amministrazione nella messa a punto di quanto di seguito indicato:

- a. omogeneità dei criteri di attribuzione delle tratte;
- b. omogeneità delle tariffe predisposte ed applicate ai vettori soci e non soci sia in caso di tratte identiche che di tratte differenti, con esplicitazione dei criteri di tariffazione legati alla difficoltà delle tratte;
- c. predisposizione definitiva dell’indice IVCO ed esplicitazione dei criteri e dei punti di controllo sullo score attribuito alle varie voci;
- d. esplicitazione dei requisiti e dei criteri di verifica dei requisiti relativamente ai contratti di partnership;
- e. implementazione delle procedure per evitare la sub sub vezione e, in particolare:
 - predisposizione di un sistema che preveda anche un sistema di controllo ex ante;
 - implementazione degli alert presenti sul sistema GESPE;
 - perfezionamento del sistema sanzionatorio, con previsione di onere di motivazione in caso di deroghe all’applicazione delle sanzioni previste per la violazione del divieto;
 - consegna al fornitore, all’atto della stipula del contratto, di copia delle procedure predisposte in tema di divieto di sub sub vezione.

16.1. In considerazione della perduranza nel tempo della situazione di grave irregolarità gestionale in cui versa Multilog spa, ritiene il Collegio che sussistano le condizioni per disporre l'immediata efficacia del presente decreto ex art. 741 cpc.

17. Le spese.

Stante il complessivo esito del procedimento, le spese processuali di Traspec srl e del Curatore Speciale di Multilog spa, liquidate nella misura che verrà indicata in dispositivo (DM 2014 n. 55, Volontaria Giurisdizione, Valore indeterminabile di particolare importanza, aumento per la presenza di più parti), vanno poste a carico solidale dei membri del precedente Consiglio di Amministrazione e dei membri del precedente Collegio Sindacale nella misura di $\frac{3}{4}$ e a carico solidale dei membri dell'attuale Consiglio di Amministrazione nella misura di $\frac{1}{4}$.

Devono invece essere integralmente compensate le spese del procedimento relativamente ai membri del nuovo Collegio Sindacale atteso quanto esposto al punto 15.2.

Anche le spese dell'ispezione, come già liquidate, vanno poste:

- quanto alla prima ispezione, a definitivo carico solidale dei membri del precedente Consiglio di Amministrazione e dei membri del precedente Collegio Sindacale;
- quanto alla seconda ispezione, a definitivo carico solidale dei membri dell'attuale Consiglio di Amministrazione.

Pqm

Il Tribunale di Torino, Sezione specializzata in materia di impresa- Societario, decidendo nel procedimento RGV 12777/17 promosso ai sensi dell'art. 2409 c.c., così provvede:

nomina - per un periodo di **mesi tre** e con il compito di coadiuvare il Consiglio di Amministrazione di Multilog spa nell'attuazione di quanto indicato al punto 16 della motivazione - il **Dottor Riccardo Ranalli**;

dichiara il presente decreto immediatamente esecutivo ai sensi dell'art. 741 cpc quanto alle disposizioni che precedono;

condanna Mossucca Lorenzo Antonio, Mossucca Vincenzo Santino, Falco Vincenzo, Minichini Daniele, Galdo Elio, Galasso Francescantonio, Pagliuca Lorenzo e Urciuoli Francesco, in solido, a rimborsare a Traspec s.r.l., in persona del legale rappresentante pro tempore e al Curatore Speciale di Multilog spa, i $\frac{3}{4}$ delle spese del procedimento, che liquida:

- **Quanto a Traspec srl**, in euro 12.830,40, oltre iva e cpa come per legge e rimborso forfettario nella misura del 15% e oltre i $\frac{3}{4}$ delle spese di iscrizione a ruolo e di notifica;
- **Quanto al Curatore Speciale di Multilog spa**, in euro 12.830,40, oltre iva e cpa come per legge e rimborso forfettario nella misura del 15%:

Condanna Nolè Francesco, Scoccimarro Stefania e Manganiello Domenico, in solido, a rimborsare a Traspec s.r.l., in persona del legale rappresentante pro tempore e al Curatore Speciale di Multilog spa, il residuo $\frac{1}{4}$, che liquida:

- **Quanto a Traspec srl**, in euro 4.276,80, oltre iva e cpa come per legge e rimborso forfettario nella misura del 15% e oltre $\frac{1}{4}$ delle spese di iscrizione a ruolo e di notifica;
- **Quanto al Curatore Speciale di Multilog spa**, in euro 4.276,80, oltre iva e cpa come per legge e rimborso forfettario nella misura del 15%;

Dichiara integralmente compensate le spese del procedimento quanto a Baldi Pier Paolo, Pisani Piernicola e De Cicco Giovanni;

Pone le spese dell'ispezione, come già liquidate:

- **quanto alla prima ispezione**, a definitivo solidale carico di Mossucca Lorenzo Antonio, Mossucca Vincenzo Santino, Falco Vincenzo, Minichini Daniele, Galdo Elio, Galasso Francescantonio, Pagliuca Lorenzo e Urciuoli Francesco;
- **quanto alla seconda ispezione**, a definitivo solidale carico di Nolè Francesco, Scoccimarro Stefania e Manganiello Domenico.

Si comunichi alle parti, al PM e al Dottor Riccardo Ranalli.

Così deciso dal Tribunale di Torino - Sezione Specializzata in Materia di Impresa – Societario, nella camera di consiglio del giorno 8.11.19.

**La Presidente est.
Dott.ssa Gabriella Ratti**