



DICHIARAZIONE AMBIENTALE

Anno 2025

Rev. 0 del 10/03/2025

Dati aggiornati al 31/12/2024



EMAS

**GESTIONE
AMBIENTALE
VERIFICATA
IT-002408**



PREMESSA.....	2
1. RIFERIMENTI PER IL PUBBLICO ALLA DATA DI REDAZIONE DEL DOCUMENTO.....	3
2. PRESENTAZIONE DELL'AZIENDA LANZI TRASPORTI S.R.L.....	4
3. LA NOSTRA POLITICA INTEGRATA DELLA SOSTENIBILITA'	5
4. IL CONTESTO AZIENDALE	6
4.1 L'ORGANIZZAZIONE	6
4.2 ORGANIGRAMMA AZIENDALE.....	7
4.3 IL SITO	7
4.4 MEZZI IN DOTAZIONE	9
4.5 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
4.6 GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA E LITOLOGIA	12
4.7 IDROGRAFIA E IDROGEOLOGIA	13
4.8 ARIA.....	14
4.9 RUMORE.....	16
4.10 CLASSIFICAZIONE SISMICA	17
5. IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE	18
5.1 PROSPETTIVA DEL CICLO VITA.....	19
5.2 CONFORMITÀ NORMATIVA E OBBLIGHI LEGALI.....	19
5.3 ASPETTI E IMPATTI AMBIENTALI	20
6. ASPETTI AMBIENTALI E INDICATORI AMBIENTALI	23
6.1 ACQUA	23
6.1.1 APPROVIGIONAMENTO IDRICO.....	23
6.1.2 SCARICHI IDRICI	24
6.2 RIFIUTI	24
6.2.1 RIFIUTI PRODOTTI.....	24
6.2.1 RIFIUTI MOVIMENTATI	25
6.3 EMISSIONI	26
6.4 ENERGIA	27
6.4.1 Energia ELETTRICA.....	27
6.4.2 Energia ELETTRICA prodotta da fonti rinnovabili.....	28
6.4.3 Energia TERMICA.....	29
6.4.4 CONSUMO ENERGETICO TOTALE	29
6.5 SOSTANZE PERICOLOSE	30
6.6 GAS FLUORURATI A EFFETTO SERRA (CFC/HCFC/HFC)	30
6.7 RUMORE ESTERNO	30
6.8 SERBATOI INTERRATI.....	31
6.9 MATERIALI.....	31
6.10 USO DEL SUOLO IN RELAZIONE ALLA BIODIVERSITÀ	31
7. RAPPORTI CON LE AUTORITÀ DI CONTROLLO	33
8. ULTERIORI INFORMAZIONI	34
9. PROGRAMMA AMBIENTALE DI MIGLIORAMENTO	35
10. INFORMAZIONI RELATIVE ALLA DICHIARAZIONE AMBIENTALE	36



PREMESSA

Lanzi Trasporti S.r.l. ha scelto di aderire al Regolamento (CE) n. 1221/2009, EMAS III, per affermare e confermare l'impegno che, da sempre, ha assunto nel voler svolgere le proprie attività nel rispetto dell'ambiente, tutelando il territorio in cui opera e le sue preziose componenti, volendo sempre garantire uno sviluppo sostenibile del proprio business. La presente Dichiarazione Ambientale è certamente lo strumento previsto dal Regolamento con cui Lanzi Trasporti comunica le proprie performance ambientali, gli obiettivi ed i programmi di miglioramento in cui si impegna ma è anche e soprattutto una scelta di trasparenza verso tutti i portatori di interesse coinvolti nella nostra stessa società come clienti, fornitori, finanziatori, collaboratori, dipendenti, o interessati e influenzati dagli effetti del nostro lavoro, in primis gli abitanti della comunità locale quindi le istituzioni, tutte.

La Dichiarazione ambientale è stata redatta con la partecipazione ed il coinvolgimento di tutte le risorse aziendali che hanno contribuito, con le proprie competenze, ponendosi come parte attiva nella visione e crescita di una azienda più solida e sostenibile.

Il presente documento rappresenta la prima emissione della Dichiarazione Ambientale di Lanzi Trasporti S.r.l. ed è redatto secondo l'allegato IV del Regolamento UE 2018/2026 della Commissione del 19 dicembre 2018 che modifica l'allegato IV del regolamento CE n. 1221/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS). Tutti i dati riportati sono oggetto di convalida da parte di un verificatore ambientale di parte terza.



1. RIFERIMENTI PER IL PUBBLICO ALLA DATA DI REDAZIONE DEL DOCUMENTO

Codice NACE attività prevalente	49.41
Codice ATECO	49.41 Trasporto di merce su strada
Codice ATECO secondario	52.24 Movimentazione merci
Albo Nazionale Trasportatori conto Terzi	PRT4250423C
Ragione sociale	LANZI TRASPORTI S.R.L.
Sede Legale	Via Bonn 6, frazione Bianconese, stradario 01066, Fontevivo (PR), CAP 43010
Unità operativa	Via Bonn 6, frazione Bianconese, stradario 01066, Fontevivo (PR), CAP 43010
Recapito Telefonico	0521.615021
Sito Web	www.lanzitrasporti.it
Indirizzo e-mail	info@lanzitrasporti.it
Codice Fiscale	00149100349
P.IVA	00149100349
Rappresentante Legale	Lanzi Leonardo
Responsabile Sistemi di Gestione	Braccini Lanzi Carlotta

Alcuni dati	
Personale impiegato al 31/12/2024	n. 45
Mezzi flotta in dotazione al 31/12/2024	n. 30
Mezzi ad alimentazione elettrica	n. 20
Km percorsi con propri mezzi al 31/2024	Km 1.593.884



2. PRESENTAZIONE DELL'AZIENDA LANZI TRASPORTI S.R.L.

Era un martedì. Ed era il 1955.

Lanzi trasporti srl è una "famiglia aziendale", che si è affermata prima nel panorama locale e poi in quello nazionale. Proprio come una grande famiglia, Lanzi trasporti è cresciuta nel tempo con un team di fiducia, qualificato ed esperto su cui l'azienda investe giorno dopo giorno.

Il cuore dell'attività di Lanzi trasporti è nella sede logistica che occupa circa 33.000 mq all'interno dell'Interporto di Parma. L'azienda vanta un proprio Terminal Ferroviario che, collegato con le principali direttrici italiane e europee, è reso ancor più funzionale dai magazzini di proprietà, tutti attrezzati con le baie di carico/scarico dei mezzi e con ampie attrezzature per la movimentazione, lo stoccaggio e la gestione informatica di merceologie differenti. Il Terminal è collegato con le principali direttrici italiane - Bari, Napoli e Catania - ed europee - Francia, Germania, Nord Europa, Est Europa.

La storia di Lanzi trasporti è scritta da una forte passione e da un'innata determinazione.

La storia di LANZI TRASPORTI parte da molto lontano, fin dal secondo dopoguerra italiano...tornato dal servizio militare, il giovane Egidio Lanzi, figlio delle campagne emiliane, vide in quel "Certificato di Idoneità alla conduzione di veicoli speciali", rilasciato dal ministero della difesa, una grande opportunità per il suo futuro.

Il paese stava cambiando. Si costruivano grandi strade e l'economia si stava lentamente stabilizzando. La piazza di Parma era piena di commercianti e mediatori, ed è proprio lì che Egidio Lanzi si recava ogni mercoledì per osservare e comprendere il funzionamento dei mercati.

Aveva intuito che la merce venduta doveva essere subito consegnata a destinazione: soddisfare questo bisogno gli avrebbe assicurato un lavoro costante.

L'idea gli sembrò chiara fin da subito: quello che serviva era una ditta di trasporti!

L'opportunità gli si presentò qualche tempo dopo, quando un'agenzia di spedizioni, posizionata strategicamente tra lo scalo merci e quella che sarebbe divenuta presto l'Autostrada del Sole, decise di cedere la propria attività.

Così, supportato dalla famiglia, Egidio riuscì a dare vita alla sua intuizione.

Era un martedì. Ed era il 1955.

Una forte dedizione al lavoro e una ricerca continua dell'innovazione hanno trasformato una piccola ditta familiare in un'azienda ben strutturata e all'avanguardia. Nel 2000 è stato inaugurato il nuovo terminal nell'Interporto di Parma e qualche anno dopo è stata siglata una storica partnership con la Ferrovia Tedesca. Egidio ha tramandato la sua energia e la sua passione ai figli Patrizia e Leonardo che, adesso, guidano l'azienda verso un florido futuro.



3. LA NOSTRA POLITICA INTEGRATA DELLA SOSTENIBILITA'

LANZI TRASPORTI srl. fornisce servizio completo di trasporto industriale a carico completo, anche in regime ADR, logistica e stoccaggio merci di diversa natura (materiale siderurgico, alimentare secco, carta e cartone, macchinari, merce pallettizzata). L'Azienda crede che la tutela dell'ambiente sia un principio imprescindibile per una gestione aziendale sostenibile e competitiva. Per tale motivo LANZI TRASPORTI si impegna a garantire il rispetto di tutte le leggi vigenti in materia ambientale e a perseguire il miglioramento continuo delle proprie prestazioni attraverso lo sviluppo di un Sistema di Gestione conforme al Regolamento (CE) n. 1221/2009, per tenere costantemente sotto controllo i fattori di rischio, gli aspetti ambientali connessi alle attività svolte al fine di prevenire, eliminare o ridurre al minimo i relativi impatti. La direzione aziendale definisce nel presente documento di Politica un quadro di riferimento generale, entro il quale dovranno collocarsi gli specifici obiettivi di miglioramento.

LANZI TRASPORTI si impegna a:

- valutare periodicamente gli impatti ambientali delle proprie attività, in relazione al contesto in cui opera;
- prevenire, ridurre o eliminare gli effetti, sull'ambiente, delle sostanze inquinanti che derivano dalla propria attività (scarichi, emissioni in atmosfera);
- garantire un'adeguata gestione dei rifiuti, al fine di ridurre la produzione e migliorare la raccolta differenziata;
- utilizzare le risorse aziendali nel rispetto dell'Ambiente, minimizzando il consumo energetico e idrico,
- garantire formazione, informazione e addestramento ai propri dipendenti per permettere loro di svolgere le rispettive attività nel rispetto dell'ambiente;
- investigare, analizzare e documentare gli incidenti ambientali accaduti ed implementare le relative misure di prevenzione;
- responsabilizzare i fornitori di servizi, appaltatori e outsourcer sui temi di tutela al fine di minimizzare i rischi potenziali di inquinamento connessi alle loro attività.

Per conseguire tali obiettivi generali l'Azienda si impegna a mettere in pratica un Sistema di Gestione che consenta di:

- creare e mantenere attiva una struttura organizzativa per la gestione del Sistema, con assegnazione di compiti, responsabilità e autorità indicate nelle procedure del Sistema stesso;
- sviluppare rapporti con enti/autorità/aziende esterne per il costante aggiornamento in merito alle prescrizioni legali;
- aggiornare costantemente la documentazione del Sistema secondo le normative/standard di riferimento;
- attuare procedure di controllo operativo che garantiscano il corretto funzionamento del sistema;
- stipulare convenzioni e contratti di assistenza con enti/aziende esterne per assicurare la continua efficienza degli impianti e delle apparecchiature e una corretta gestione di tutte le attività da cui possano derivare impatti ambientali;
- verificare periodicamente l'adeguatezza e le eventuali possibilità di miglioramento degli elementi del Sistema (attraverso verifiche ispettive, rilevazione di non conformità, definizione di azioni correttive) e accertare che gli obiettivi siano stati conseguiti;
- sottoporre a periodico riesame della Direzione la Politica, gli obiettivi e l'attuazione del Sistema di Gestione per valutarne l'efficacia nell'ottica del miglioramento continuo.
- I suddetti obiettivi possono essere raggiunti attraverso la collaborazione di tutti, ad ogni livello, nella consapevolezza che, la partecipazione, è essenziale per proteggere l'ambiente nel quale operiamo.

Bianconese di Fontevivo, 4 marzo 2024



4. IL CONTESTO AZIENDALE

4.1 L'ORGANIZZAZIONE

L'azienda LANZI TRASPORTI SRL è formata da diverse business units, ognuna dedicata ad un settore specifico. In particolare:

- **LANZI TRASPORTI:** si occupa di trasporti nazionali a carico completo anche in regime ADR¹ con autoarticolati geolocalizzati idonei per coils, tubi, pallettizzati in genere, macchinari, prefabbricati, etc. In particolare, Lanzi effettua trasporto stradale e ferroviario di merci e rifiuti anche pericolosi in ADR/RID per i quali si configura: come TRASPORTATORE per l'ADR e come CARICATORE/SCARICATORE per il RID². L'attività legata alle spedizioni di merci e rifiuti speciali pericolosi è in modalità stradale (colli -cisterna) e intermodale (strada - ferrovia) con partenza dal proprio terminal. In azienda avvengono solo operazioni di scarico, movimentazione e carico di colli e container di rifiuti. Il trasporto ADR su strada viene effettuato senza far transitare i carichi dal sito. Lanzi trasporti garantisce un servizio completo di trasporto, logistica e stoccaggio, grazie anche alla gestione informatica di tutte le tipologie di prodotto (materiale siderurgico, alimentare secco, carta e cartone, macchinari, merce pallettizzata). LANZI si occupa di trasporti nazionali tailor-made anche in regime ADR, con autoarticolati geo-localizzati h24 per garantire la sicurezza sia delle merci, sia degli addetti al trasporto. LANZI è provvisto di un parco mezzi formato da più di 30 motrici e circa 40 semirimorchi, a cui si aggiunge una rete di sub-vettori partner certificati che garantisce una maggiore flessibilità e copertura. Il parco automezzi è composto da moderni autoarticolati a basso impatto ambientale di cui, l'85% sono motorizzati Euro 5 e 6, a basso impatto ambientale, con autisti sempre aggiornati sulle normative del settore.
- **LANZI TERMINAL:** terminal ferroviario aziendale dotato di n. 2 binari da 330 mt cadauno di cui uno al coperto per la movimentazione di merci/container in totale sicurezza e qualità. È il settore dedicato alla movimentazione di merci/container, il terminal ferroviario aziendale è composto da 2 binari da 330 mt, di cui uno, all'interno dei magazzini, dotato di 2 carroponti con portata massima di 30 tonnellate e ganci differenti per ogni esigenza. LANZI è in grado di movimentare, su vagoni, qualsiasi tipo di merce (coils in acciaio, materiale edile, merce su pallet, macchinari, bobine di cellulosa, tubi o reti metalliche), escluse quelle che richiedono un trasporto a temperatura controllata. Forti di una lunga esperienza, LANZI garantisce un servizio completo di organizzazione, custodia e trasporto in totale sicurezza, avendo la possibilità di spedire treni da 18 a 25 vagoni o vagoni singoli da 28 a 56 tonnellate, con destinazioni diverse in tutta Europa.
- **LANZI LOGISTICA:** la scelta sicura per il deposito e la cura delle merci con la gestione dati in radiofrequenza, l'autorizzazione alimentare e l'autorizzazione doganale di temporanea custodia (in esenzione iva e dazi). Lanzi Logistica è il settore dedicato a deposito e cura di ogni genere di merce, con un sistema di lettura codici in radiofrequenza per la gestione di tutti i processi. LANZI dispone di ampi magazzini (alcuni forniti di autorizzazione HCCP per depositi alimentari a secco), con scaffalature standard per usufruire al meglio degli spazi, e con un sistema d'allarme per garantire la sicurezza delle merci. I carrelli elevatori, completamente elettrici, possono sollevare da 2 tonnellate fino a un massimo di 17 tonnellate, mentre quelli alimentati a gasolio arrivano a una portata massima di 20 tonnellate. LANZI è dotato di differenti tipologie di fasce per garantire legature, fissaggi e manovre di sollevamento, oltre che di cunei e sistemi di fermo per bobine in grado di staccare coil su più livelli. LANZI dispone inoltre di vari tipi di pinze e ganci da applicare ai muletti.
- **LANZI TRASLOCHI:** l'esperienza e la cura nel trasferimento dei mobili con dotazioni di automezzi specifici ed imbottiti, scale montacarichi fino a mt 34 di altezza, custodia e imballi. Lanzi Traslochi è il servizio dedicato a trasferire e proteggere oggetti di ogni genere e grandezza con furgoni imbottiti internamente con sponde idrauliche di sollevamento e materiale specifico (consegnato in anticipo) per ogni tipo di imballaggio. Inoltre, LANZI ha un montacarichi che può raggiungere 34 mt di altezza (circa 11 piani) ed è disponibile anche a

¹ Il trasporto ADR è il trasporto su strada di merci pericolose in base all'Accordo Europeo ADR.

² Il trasporto RID è il trasporto su ferrovia di merci pericolose in base regolamento internazionale che disciplina il trasporto di merci pericolose per ferrovia.

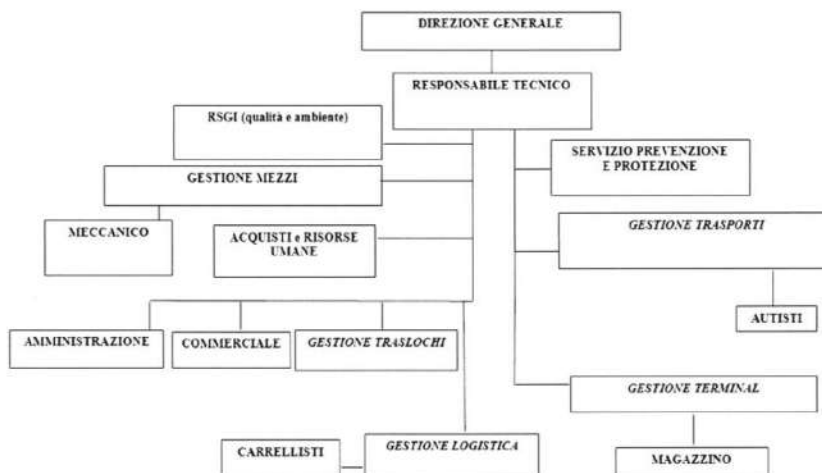


noleggio con operatore. Principalmente i traslochi avvengono nella provincia di Parma con sopralluoghi e preventivi gratuiti per garantire un prezzo su misura per ogni esigenza.

Tutto il personale, in Lanzi Trasporti, è altamente specializzato e costantemente formato per supportare ogni fase del servizio richiesto ed intervenire con qualità, puntualità e precisione. Un'altra caratteristica di LANZI TRASPORTI srl è lo studio di servizi su misura, resi possibili ed efficienti grazie all'esperienza e all'utilizzo di attrezzature specifiche, performanti per diverse tipologie di merci quali: coils, coils su plts, profili, lamiere, barre, vergella (siderurgico), carta in plts o in bobine fino a 6 tons, cellulosa, segati di legno (forestale), merce in genere su plts anche alimentare (pallettizzato), big bags (alimentare e chimico), container.

4.2 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

Brevemente la struttura organizzativa Aziendale può essere così rappresentata:



4.3 IL SITO

Il sito oggetto di registrazione è quello della sede principale di LANZI TRASPORTI SRL, dove insistono anche gli uffici e l'officina manutenzioni, ubicato in Via Bonn n.6 di Fontevivo (PR). L'area, di proprietà, è adiacente all'alveo del fiume Taro, in località Bianconese ove il contesto è prevalentemente industriale e ove ha sede l'interporto di Parma.

Al sito di via Bonn, che rientra nel campo di applicazione della registrazione Emas, si riferiscono i dati globali di LANZI TRASPORTI, sia in termini di consumi, sia in termini di prestazioni, riportati nella presente dichiarazione.

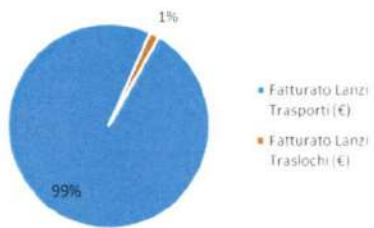
Restano esclusi dal campo di applicazione della registrazione EMAS:

- il sito di Via Madrid n.1 in Fontevivo (PR) ed il sito di Via Londra n.5, in Fontevivo (PR), in quanto vi si svolgono attività non riconducibili a quella svolta presso la sede legale ed operativa di via Bonn 6. I due siti, infatti, costituiscono dei depositi alimentari a secco (prevalentemente per pomodoro in scatola), di materiale appartenente ad un unico cliente per la gestione del quale non è richiesto l'impiego di personale fisso. Le movimentazioni sono limitate ed indipendenti dalle attività principali.

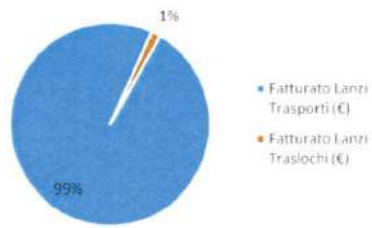
- l'attività di LANZI TRASLOCHI, che pur avendo la propria sede presso il sito di via Bonn n.6 in Fontevivo (PR), costituisce attività differente da quella di LANZI TRASPORTI SRL e marginale rappresenta meno del 3% del fatturato di LANZI TRASPORTI SRL.



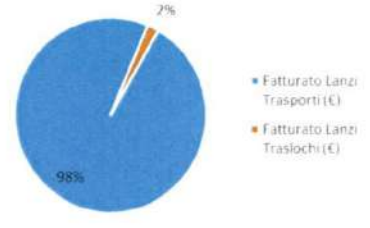
Anno 2022



Anno 2023



Anno 2024



4.4 MEZZI IN DOTAZIONE

La flotta aziendale dedicata all'attività di trasporto è costituita da:

Descrizione	n.	Classe ambientale del veicolo		
		Euro 4	Euro 5	Euro 6
Trattori stradali	30	2	2	26

MEZZI ELETTRICI	UM	2022	2023	2024
Mezzi ad alimentazione elettrica di proprietà e a noleggio	n.	18	20	20

Per le operazioni di movimentazione interna vengono utilizzati sia carrelli elevatori per movimentare i container, sia carrelli elevatori per riempire/svuotare i container e i mezzi di trasporto in generale.

Descrizione	n.	Alimentazione
Reach stacker per movimentazione container	1	gasolio
Carrelli elevatori	3	gasolio
Carrelli elevatori di proprietà	3	elettricità
Carrelli elevatori e transpallet di cooperative esterne	17	elettricità

4.5 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La sede legale di via Bonn si colloca a Fontevivo, piccolo comune della provincia di Parma in Emilia-Romagna, posto lungo la strada provinciale 11, nei pressi dell'uscita autostradale Parma Ovest. Fontevivo fa parte dei comuni della bassa parmense.

Fontevivo, grazie alla sua posizione sulla linea dei flussi di traffico tra l'Europa centrale e il Mediterraneo, è anche sede del Centro Padano Interscambio Merci – Ce.P.I.M.



Ubicazione comune di Fontevivo in Emilia romagna

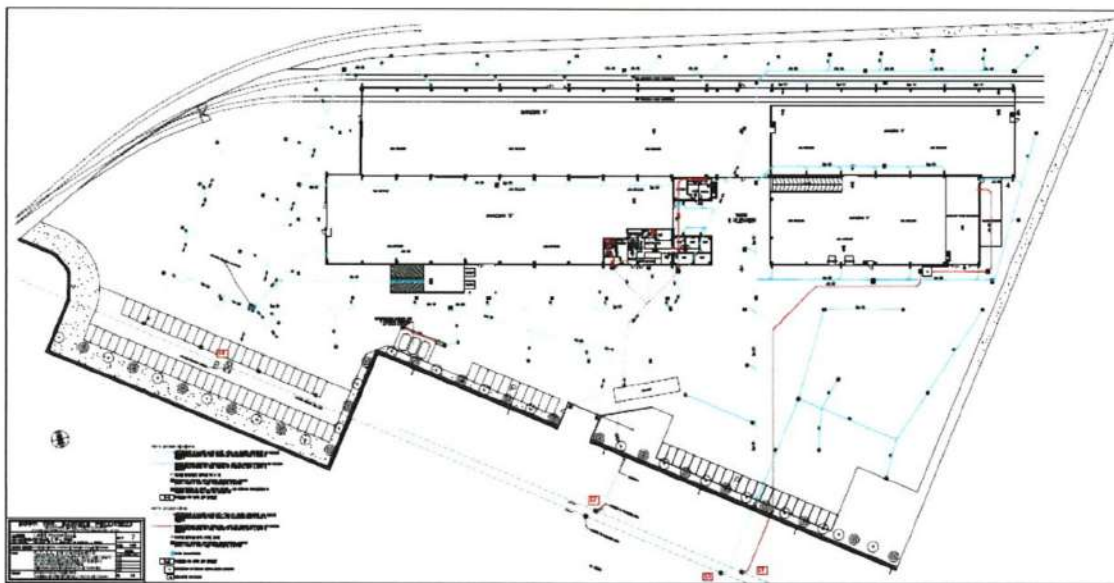


Ubicazione di Fontevivo nella Provincia di Parma



Dettaglio dell'area di Lanzi Trasporti





Perimetro aziendale Lanzi Trasporti - Via Bonn - Fontevivo (PR)

Fontevivo è un centro di pianura, di origini antiche, che accanto alle tradizionali attività agricole ha sviluppato l'industria. Oltre al capoluogo comunale, si distinguono numerose località tra cui, le maggiori sono: Ponte Taro, Bellena, Castelguelfo e Bianconese ove si trova appunto, LANZI TRASPORTI.



Principali località di Fontevivo – in evidenza dettaglio dell'area di Lanzi Trasporti

Il territorio, attraversato da più corsi d'acqua e canali che, irrigando abbondantemente il terreno, ne accrescono la produttività, ha un profilo geometrico regolare, con lievi differenze di altitudine. L'abitato, interessato a forte crescita edilizia, ha un andamento plano-altimetrico del tutto pianeggiante. Lo stemma comunale, con Decreto del Presidente della Repubblica, raffigura, in campo argenteo, un monte roccioso da cui sgorgano tre sorgenti,

CONVALIDA DELLA DICHIARAZIONE
AMBIENTALE EMAS



IT-V-0006
BUREAU VERITAS CERTIFICATION
HOLDING SAS - ITALY BRANCH
ITALY - 00100 ROMA

FIRMA:

[Handwritten signature]

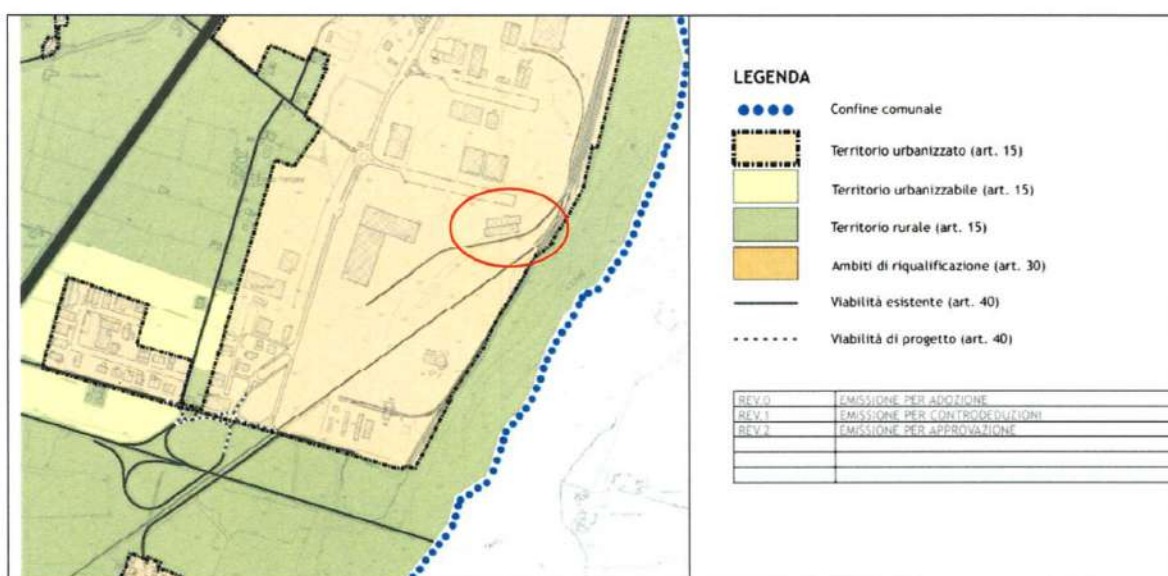
in evidente assonanza con il toponimo; in un cantone del capo spicca una croce azzurra, quale richiamo all'ordine dei monaci cistercensi, grazie alla cui opera, nel 1100, il territorio fu bonificato e coltivato.

Anticamente zona paludosa, Fontevivo è un toponimo che deriva il suo nome dai numerosi fontanili che, un tempo, scaturivano nei dintorni.

L'economia locale è per lo più basata sull'agricoltura, praticata con successo grazie alle favorevoli caratteristiche del terreno, e sull'allevamento di bovini, suini e avicoli a cui si affiancano importanti attività di logistica rappresentate fra le altre da Lanzi Trasporti.

L'area in cui ha sede LANZI TRASPORTI, integralmente inserita all'interno Polo funzionale – Centro Padano Interscambio Merci (CEPIM), confina, a nord e ad ovest con altre attività di natura produttiva, a sud con terreni agricoli e ad est con l'alveo del Fiume Taro ed i binari che si congiungono alla linea Ferroviaria Milano – Bologna.

Nella classificazione del territorio comunale presente nella Tavola n. PSC.1, Rev.2 del dicembre 2012, del Piano Strutturale Comunale (PSC), approvato con delibera di C.C. n. 56 del 20/12/2012, l'area oggetto di studio risulta classificata come <Territorio urbanizzato> (art. 15).



Particolare tavola PSC. 1 - in evidenza area Lanzi Trasporti



Particolare tavola PSC. 2 - in evidenza area Lanzi Trasporti

AMBITI PER ATTIVITA' ECONOMICHE ESISTENTI

- Poli funzionali (art. 178)
- Sub-ambiti per attività direzionali e commerciali (art. 179)
- Sub-ambiti per attività ricettive e per pubblici esercizi (art. 180)
- Sub-ambiti delle attività industriali (art. 181)
- Sub-ambiti delle attività artigianali (art. 183)
- Sub-ambiti delle attività artigianali e industriali (art. 184)
- Sub-ambiti delle attività agricole industriali esistenti (art. 182)
- Ambiti dei piani urbanistici attuativi vigenti con funzione prevalentemente produttiva (art. 186)
- Area cortilizie di servizio alle attività produttive (art. 185)
- Ambiti per attività estrattive (art. 187)

4.6 GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA E LITOLOGIA

Sotto l'aspetto geologico, il territorio in esame appartiene alla Pianura Padana, bacino sedimentario di subsidenza, progressivamente riempito da sedimenti di origine alluvionale, derivanti dalla demolizione superficiale delle Alpi, a nord e degli Appennini, a sud, ad opera dei ghiacciai e dei fiumi, che hanno trascinato in basso i detriti riducendoli in ciottoli, ghiaia, sabbia, e limo.

In corrispondenza del Comune di Fontevivo, data la vicinanza con il fiume Taro, ad elevata energia di trasporto, il limite settentrionale dell'alta pianura risulta essere molto avanzato: all'incirca coincidente con l'Autostrada del Sole. Ciò fa sì che in questo settore di pianura i depositi di conoide si interdigitino con i banchi sabbiosi depositi dal fiume Po. Il Comune di Fontevivo, analogamente a quanto avviene nella pianura attigua, è soggetto al noto fenomeno della subsidenza, ovvero a un lento e generalizzato abbassamento della superficie topografica causato da cambiamenti che avvengono nel sottosuolo con origini sia naturali sia che artificiali. La subsidenza è, infatti, dovuta, principalmente, alla consolidazione dei sedimenti per variazioni del livello piezometrico e del carico litostatico naturale, ma viene generalmente amplificata da fattori antropici; primo fra tutti, l'eccessivo emungimento di acqua dai pozzi idrici. Il processo di subsidenza è particolarmente attivo nei livelli corticali del sottosuolo, con tendenza ad attenuarsi con la profondità, ed evidente, in particolare, nei depositi alluvionali a granulometria fine, limi ed argille di recente formazione, mentre è meno evidente nelle zone d'affioramento dei depositi a granulometria grossolana, come ghiaie e sabbie. Il monitoraggio del tasso di subsidenza, implementato dalla Regione Emilia Romagna a partire dagli anni '90, hanno fatto emergere che, a fronte di valori di subsidenza naturali attesi nell'ordine di $0,1 \div 0,3$ cm/anno i valori effettivamente misurati nelle ultime decine d'anni sono quasi ovunque maggiori di $0,4$ cm/anno e con punte di 5 cm/anno.

CONVALIDA DELLA DICHIARAZIONE
AMBIENTALE EMAS

Analizzando l'area dal puto di vista geomorfologico, si può riscontrare che gli eventi morfogenetici responsabili dell'attuale assetto del territorio del Comune di Fontevivo, sono riconducibili essenzialmente alla dinamica fluviale del periodo pleistocenico ed olocenico, alla quale, nel periodo storico, si è sovrapposta l'attività antropica mirata alla stabilizzazione e alla modellazione delle superfici del suolo compatibilmente alle esigenze economiche, produttive ed

insediative. Le interazioni tra i vari fattori morfogenetici hanno dato luogo ad un paesaggio relativamente omogeneo, contraddistinto da superfici pressoché piane debolmente degradanti verso nord/nord-est con gradiente topografico molto basso, nell'ordine dello 0,3%. Le aree di pertinenza di corsi d'acqua (fiume Taro e torrente Recchio) sono rimaste le uniche in cui si osserva una evoluzione morfologica dipendente da fattori naturali, mentre la pianura circostante è il risultato di una situazione originatasi antecedentemente alla limitazione degli alvei fluviali entro percorsi prefissati, in cui le opere di bonifica agraria, infrastrutturazione ed insediamento hanno conferito, alla superficie topografica, un assetto costante ed uniforme livellando tutte le asperità del terreno.

Gli elementi morfologici, importanti, dovuti all'attività antropica quali gli argini, i rilevati stradali, autostradali e ferroviari, il tratto di Cispadana realizzato in trincea, le aree urbanizzate e quelle soggette a degrado ambientale in quanto sede di attività estrattive o di discariche. Altre forme di paesaggio caratteristiche del territorio di Fontevivo erano le risorgive: manifestazioni sorgentizie spontanee determinate da una forte diminuzione della trasmissività dell'acquifero, in senso sud-nord. Esse sono ormai, quasi, scomparse, principalmente, per l'abbassamento delle falde acquifere verificatosi negli ultimi decenni, ma anche a causa di fenomeni naturali di interrimento, non adeguatamente gestiti con periodici "spurghi", e dell'attività agricola che tende ad eliminare qualsiasi elemento di diversità.

Infine, sotto l'aspetto litologico, il sito appartiene alle alluvioni della pianura olocenica ed è tipicamente caratterizzato da una coltre limoso-argillosa di spessore variabile da 1.5 a 3.5 metri da p.c., al di sotto della quale si trovano depositi di conioide a ghiaie prevalenti e sabbie. In particolare, nella zona d'interesse, il sottosuolo è costituito da depositi alluvionali a tessitura prevalentemente ghiaioso sabbiosa. Le caratteristiche litostratigrafiche evidenziano che il tipo di suolo, presumibilmente appartenente alle categorie sismiche B o C, risulta suscettibile di amplificazione stratigrafica.

4.7 IDROGRAFIA E IDROGEOLOGIA

L'attuale assetto del territorio del Comune di Fontevivo è dovuto a fenomeni morfogenetici per lo più riconducibili a dinamiche fluviali del periodo pleistocenico ed olocenico. Nella scala dei tempi geologici, il Pleistocene è incluso tra due epoche: il Pliocene, che lo precede, e l'Olocene, che lo segue e che è anche l'epoca geologica più recente, in cui viviamo. Il Pleistocene è compreso tra 2,58 milioni di anni fa (Ma) e 11700 anni fa. La fine del Pleistocene inoltre coincide con l'arretramento dell'ultimo ghiacciaio continentale, corrispondente alla fine dell'età paleolitica usata in archeologia. Agli eventi di tipo fluviale che hanno plasmato il territorio, in nel periodo storico, si è sovrapposta l'attività antropica mirata alla stabilizzazione e alla modellazione delle superfici del suolo compatibilmente alle esigenze economiche, produttive ed insediative.

Le interazioni tra i vari fattori morfogenetici hanno quindi dato luogo ad un paesaggio relativamente omogeneo, contraddistinto da superfici pressoché piane debolmente degradanti verso nord/nord-est con gradiente topografico molto basso, nell'ordine dello 0,3%.

Il sito in esame ricade in parte all'interno del bacino idrografico del Fiume Taro e in parte del bacino del Fiume Po.

La rete idrografica principale, è rappresentata dal fiume Taro, dal torrente Recchio e dal Canale del Duca.

Il **Fiume Taro** è il principale corso d'acqua dell'intera Provincia di Parma, è un affluente di sponda destra del fiume Po, nasce a quota 1.735 m s.l.m. dal monte Penna, sito nell'Appennino Parmense in prossimità dello spartiacque Ligure-Emiliano. Il bacino del fiume si estende quasi integralmente all'interno della Provincia di Parma, scorrendo dall'Appennino parmense alla pianura. La ditta Lanzi trasporti è adiacente al fiume stesso che si trova a sud.

Il **Torrente Recchio** è un affluente di sponda sinistra del fiume Taro e sfocia in esso all'altezza dell'abitato di Grugno, nella frazione di San Secondo Parmense dopo aver percorso circa 38 km. Il bacino idrografico si sviluppa su una superficie complessiva di circa 47 km². Attraversa i territori di Varano Marchesi, Cella, Medesano, Noceto, Fontevivo e Fontanellato.

Il **Canale del Duca**, di storica memoria, scende sulla sponda sinistra del fiume Taro. Trae la propria origine dal fiume Taro a Fornovo, attraverso una captazione ubicata in sponda sx e gestita dal Consorzio di Bonifica Padovana. Nasce quindi all'interno del Parco Regionale del Taro e scende verso valle attraversando i comuni di Medesano e Noceto. Passa la via Emilia in località Castelguelfo e quindi entra nel rio Scagno, nel cuore del Comune di Fontevivo.

CONVALIDA DELLA DICHIARAZIONE
AMBIENTALE EMAS

BUREAU VERITAS CERTIFICATION
ITALY BRANCH
DATA: 05/06/2025
FIRMA:

Rio Scagno appartenente al reticolo idrico secondari, gestito dal Consorzio Bonifica Parmense.

Il sistema idraulico ha una connotazione prevalentemente artificiale il cui regime di deflusso è influenzato in generale dalle condizioni idrologiche, geomorfologiche e di sistemazione idraulica dell'insieme degli affluenti, oltre che naturalmente dalle opere di difesa e di sistemazione direttamente realizzate sull'asta fluviale. Il territorio circostante, costituito dalle aree direttamente confinanti con il sistema arginale e dai sottobacini idrografici minori della pianura, direttamente afferenti all'asta fluviale, interessati da un reticolo idrografico in gran parte artificiale e a scolo meccanico per una porzione significativa, è soggetto ai livelli di piena di Po ed è pertanto interessato dai pericoli di esondazione in caso di rotte arginali. La zona di interesse è infatti all'interno dell'area di inondazione per piena catastrofica (art. 267 - tavola n. REU.11)

4.8 ARIA

La qualità dell'aria sul territorio provinciale è da anni oggetto di monitoraggio da parte di ARPAE e della Provincia a causa dell'incremento della concentrazione di inquinanti legati alla produzione di energia elettrica, attività industriali, riscaldamento e principalmente alla crescita del traffico autoveicolare.

La rete regionale di qualità dell'aria è stata progettata in base alla zonizzazione effettuata dalle Province in accordo con la Regione Emilia-Romagna (DGR 2001/2011 e 1135/2019) ai sensi del D.Lgs. 155/2010, suddividendo il territorio in aree omogenee.

AGGLOMERATO DI BOLOGNA - zona costituita da un insieme di aree urbane avente una popolazione inferiore a 250 000 abitanti, ma con una densità di popolazione per Km² superiore a 3000 abitanti.

PIANURA OVEST - porzione di territorio con caratteristiche meteorologiche simili dove è elevato il rischio di superamento dei parametri di legge.

PIANURA EST - porzione di territorio con caratteristiche meteorologiche simili dove è elevato il rischio di superamento dei parametri di legge.

APPENNINO - porzione di territorio dove i valori della qualità dell'aria sono inferiori ai parametri di legge.



Secondo questa zonizzazione la sede di LANZI TRASPORTI srl appartiene alla PIANURA OVEST.



Le condizioni meteorologiche e il clima dell'Emilia Romagna sono fortemente influenzate dalla conformazione topografica della Pianura Padana: la presenza di montagne su tre lati rende questa regione una sorta di "catino" naturale, in cui l'aria tende a ristagnare. Le condizioni meteorologiche influenzano i gas e gli aerosol presenti in atmosfera in molti modi: ne controllano il trasporto, la dispersione e la deposizione al suolo, favoriscono le trasformazioni chimiche che li coinvolgono, hanno effetti diretti e indiretti sulla loro formazione. Alcune sostanze possono rimanere in aria per periodi anche molto lunghi, attraversando i confini amministrativi e rendendo difficile distinguere i contributi delle singole sorgenti emissive alle concentrazioni totali.

In Emilia-Romagna, analogamente a quanto accade in tutto il bacino padano, vi sono criticità per la qualità dell'aria che riguardano gli inquinanti PM10, PM2.5, Ozono (OR 3R) e Biossido di Azoto (NOR 2R).

PM10, PM2.5 e Ozono interessano pressoché l'intero territorio regionale, mentre per l'NOR 2R la problematica è più localizzata in prossimità dei grandi centri urbani.

Le polveri fini e l'ozono sono inquinanti in parte o totalmente di origine secondaria, ovvero dovuti a trasformazioni chimico-fisiche degli inquinanti primari, favorite da fattori meteorologici. Per il PM10 la componente secondaria è preponderante in quanto rappresenta circa il 70% del particolato totale. Gli inquinanti che concorrono alla formazione della componente secondaria del particolato sono ammoniaca (NHR3R), ossidi di azoto (NOx), biossido di zolfo (SOR2R) e composti organici volatili (COV).

Dal REPORT ANNUALE RETE REGIONALE QUALITÀ DELL'ARIA PARMA ANNO 2023, pubblicato da ARPAE, in sintesi emerge che:

- per quanto riguarda il PM10, da un decennio non si verificano superamenti della media annua in nessuna delle stazioni di monitoraggio e il trend dei valori risulta in diminuzione. Nel corso del 2023 anche il numero di giorni di superamento del limite giornaliero, pari a 50 µg/m3, è risultato al di sotto del limite di legge (35 in un anno) in tutte le stazioni;
- per il PM2.5, le elaborazioni statistiche proposte confermano, anche per il 2023, il rispetto dei limiti di legge in tutte le stazioni per quanto riguarda i valori della media annua. Rispetto a quanto misurato negli anni precedenti si evidenzia una situazione sostanzialmente paragonabile per tutte le stazioni: concentrazioni più elevate principalmente nei mesi di gennaio, febbraio e dicembre mentre nei mesi da aprile a settembre le misure si attestano su livelli più bassi;
- il biossido di azoto viene misurato in tutte le stazioni della rete di monitoraggio della qualità dell'aria ed è considerato tra gli inquinanti atmosferici più critici. Dalle elaborazioni statistiche si evidenzia come anche il 2023 sia stato caratterizzato da assenza di superamenti, in tutte le stazioni. Il confronto con gli anni precedenti evidenzia valori sostanzialmente in linea sia per quanto riguarda la media annua che i valori massimi;
- l'ozono, tipico inquinante estivo, è sostanzialmente ubiquitario e di natura secondaria; si forma in atmosfera a partire dai precursori primari e a seguito di reazioni molto complesse catalizzate dalla radiazione solare. Le più alte concentrazioni di ozono si registrano perciò nei mesi estivi e nelle ore di massimo irraggiamento solare; inoltre poiché questa molecola è estremamente reattiva, nelle aree urbane dove i livelli di inquinamento sono generalmente più elevati, l'ozono si forma e reagisce con elevata rapidità mentre nelle aree rurali, caratterizzate da livelli di inquinamento più bassi, l'ozono permane più a lungo raggiungendo così valori di concentrazione più alti. Le elaborazioni statistiche indicano come in tutte le postazioni si siano verificati superamenti del valore obiettivo per la protezione della salute. Il periodo più critico per l'accumulo di ozono è quello più caldo, principalmente da aprile ad agosto, con valori massimi riscontrati, per il 2023, nei mesi di giugno, luglio e agosto. Si evidenzia inoltre come, nel 2023, le criticità si siano protratte sino al mese di ottobre a causa delle particolari condizioni meteo, caratterizzate da un'elevata stabilità atmosferica tipica del periodo estivo. In generale comunque l'ozono si conferma uno degli inquinanti più critici del territorio emiliano;
- il benzene, tipico inquinante primario legato direttamente al traffico veicolare, viene misurato nella sola stazione di Parma. La concentrazione ha un carattere stagionale, più elevata nel corso dei mesi invernali rispetto a quanto riscontrato nei mesi estivi. In generale la situazione, relativamente al benzene, non desta preoccupazioni tuttavia si ribadisce la necessità di mantenere sotto stretta sorveglianza questo inquinante,

CONVALIDA DELLA DICHIARAZIONE
AMBIENTALE EMAS

BUREAU VERITAS CERTIFICATION
FIDUCIARIA S.p.A. - 11000 GENOVA
DATA: 05/06/2025
FIRMA:

che occasionalmente e seppure per brevissimi periodi, presenta concentrazioni orarie significative e i cui effetti sull'uomo sono sicuramente tra i più problematici;

- per i metalli e il benzo-a-pirene, i dati rilevati evidenziano, come negli anni precedenti, una situazione al momento esente da criticità per tutti i microinquinanti monitorati. In particolare Pb, As, Cd e Ni sono presenti in concentrazioni quasi al limite di rivelabilità strumentale mentre il benzo-a-pirene (unico idrocarburo policiclico aromatico - IPA - per il quale la normativa prevede un limite) si attesta ad un valore della media annua inferiore a 0.2 ng/m³ e quindi risulta ben al di sotto del valore obiettivo. Dall'andamento delle medie annue degli ultimi cinque anni si evidenzia una situazione sostanzialmente stabile.

4.9 RUMORE

Il comune di Fontevivo (PR) ha approvato la Zonizzazione acustica comunale (n.d.r. ZAC) con Delibera di Consiglio comunale n. 30 del 26/07/2017.

L'area in cui opera l'azienda, secondo la classificazione acustica:

- è inserita in classe V – aree prevalentemente industriali – i cui limiti assoluti di immissione sono di 70 dBA diurni e 60 dBA notturni;
- oltre i confini aziendali si individua la medesima classe V.

Stralcio di zonizzazione acustica comunale.



4.10 CLASSIFICAZIONE SISMICA

La classificazione sismica del territorio nazionale ha introdotto normative tecniche specifiche per le costruzioni di edifici, ponti ed altre opere in aree geografiche caratterizzate dal medesimo rischio sismico.

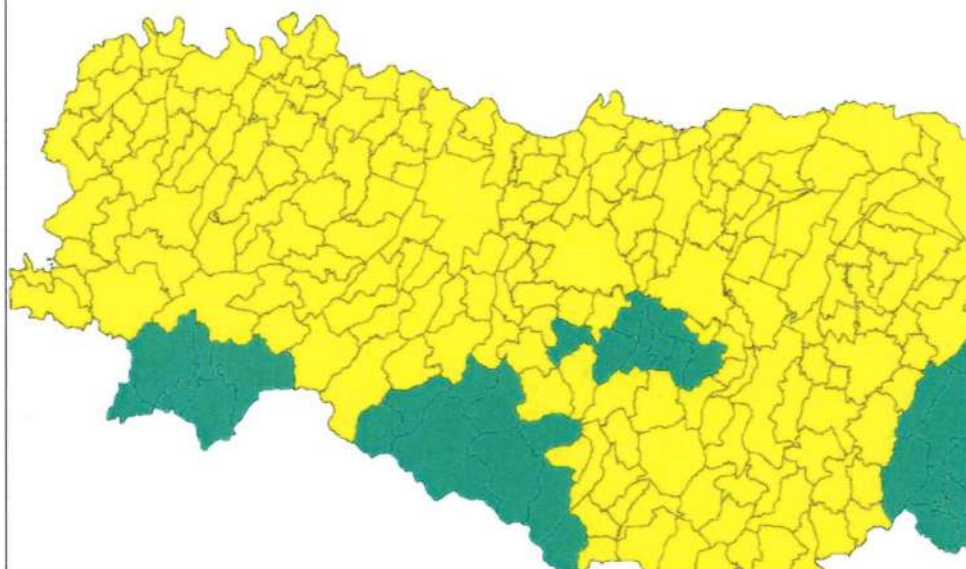
L'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, a cui L'Emilia Romagna ha dato attuazione con la Delibera della Giunta Regionale n. 1435 del 21/07/2003, ha proceduto alla classificazione sismica del territorio e ha classifica i Comuni.

Con la DGR n.1164 del 23/07/2018 è stata aggiornata la classificazione sismica di prima applicazione dei Comuni dell'Emilia-Romagna disposta a seguito della Delibera della Giunta Regionale n. 1435 del 21/07/2003 ed aggiornato l'Allegato A che riporta l'elenco dei comuni dell'Emilia-Romagna con l'indicazione della corrispondente classificazione sismica.

In base a tale elenco il comune di Fontevivo è classificato in
ZONA SISMICA 3 (CLASSE DI PERICOLOSITÀ) - SISMICITÀ BASSA.

Dopo la riclassificazione del 2018, la Regione ha acquisto cinque nuovi Comuni di cui 3 nati da altrettante fusioni, e 2 Comuni passati dalle Marche (Provincia di Pesaro Urbino) all'Emilia-Romagna (Provincia di Rimini) pertanto si è reso necessario un aggiornamento della classificazione attuato con la D.G.R. n. 146 del 6/2/2023 che non ha tuttavia modificato la classificazione di Fontevivo che resta in classe 3.

Classificazione sismica dei comuni dell'Emilia-



5. IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE

LANZI TRASPORTI ha avviato il processo di sviluppo di un sistema di gestione ambientale secondo il regolamento EMAS dal 2024. Il percorso ha portato ad affrontare le seguenti tappe fondamentali:

- formazione e coinvolgimento di tutto il personale;
- sviluppo e definizione dell'analisi ambientale iniziale, al fine di porre le basi per la successiva progettazione del sistema di gestione ambientale e la definizione degli obiettivi di miglioramento;
- redazione della Dichiarazione Ambientale.

Il Sistema di Gestione Ambientale, in particolare, ha analizzato il contesto in cui opera Lanzi Trasporti e ha portato a identificare i rischi ambientali, nonché le opportunità che possono emergere dalle attività aziendali. Per definire il contesto sono stati individuati sia i fattori esterni che influenzano l'azienda (leggi, regolamenti, aspettative delle parti interessate, condizioni economiche, sociali e ambientali, ecc.), sia i fattori interni che influenzano le operazioni aziendali (dipendenti, clienti e fornitori, conoscenza, capacità manageriali, cultura aziendale, ecc.). Ai fattori interni ed esterni individuati sono stati associati rischi, individuati nei fattori che possono ostacolare l'organizzazione nel raggiungimento dei suoi obiettivi ambientali o che possono causare danni ambientali e opportunità, cioè situazioni che potrebbero invece migliorare la performance ambientale dell'organizzazione, riducendo gli impatti negativi o aumentando i benefici ambientali. La determinazione dei fattori rilevanti per l'impresa, che comprende fattori interni ed esterni, rischi ed opportunità, sono stati riportati in uno specifico documento, parte integrante del Sistema di gestione ambientale. Tra i rischi sono stati individuati, ad esempio i cambiamenti nelle normative, i guasti tecnici, gli incidenti ambientali, le scarse prestazioni energetiche, la non conformità alle normative. Le opportunità, invece, che si concretizzano nelle situazioni che, se sfruttate correttamente, possono migliorare le prestazioni ambientali, ridurre gli impatti negativi o portare benefici economici legati alla sostenibilità sono state riconosciute nell'adozione di un parco mezzi di nuova generazione e la pianificazione di manutenzioni costanti, nell'ampliamento delle conoscenze e competenze sulle tematiche ambientali, nel valorizzare l'impegno nella tutela ambientale proponendosi sul mercato come partner di riconosciuta sostenibilità ambientale, nell'effettuare audit di conformità legislativa.

Sono state anche individuate, nel contesto dell'organizzazione, le parti interessate (proprietari, soci, fornitori, clienti, collaboratori, dipendenti, associazioni di categoria, la collettività dei luoghi in cui opera Lanzi, ecc.) e di ciascuna si sono determinati i requisiti rilevanti in termini di esigenze e aspettative riportati sempre in uno specifico documento, parte integrante del Sistema di gestione ambientale.

La Direzione di LANZI TRASPORTI ha quindi individuato e nominato il Responsabile dell'attuazione del Sistema di Gestione Ambientale a cui sono delegate le attività di:

- coordinamento delle attività di rendicontazione delle prestazioni ambientali;
- promozione dei programmi di prevenzione e controllo;
- coordinamento per la predisposizione dei programmi di formazione e informazione del personale;
- aggiornamento della normativa di riferimento;
- supporto alle strutture interne per analisi e approfondimenti.

LANZI TRASPORTI, nell'ambito del proprio Sistema di Gestione Ambientale, ovvero attraverso l'analisi ambientale iniziale, ha individuato tutti gli aspetti ambientali connessi al proprio servizio ed ha definito un metodo per valutare la significatività di tali aspetti per poi arrivare a determinare quali impatti possono avere sull'ambiente.

L'insieme degli aspetti ambientali significativi è riesaminato dalla direzione, che ne tiene conto per determinare obiettivi e traguardi di miglioramento. La definizione degli obiettivi è legata alle politiche aziendali ed è frutto del piano strategico e dell'analisi dei rischi.



5.1 PROSPETTIVA DEL CICLO VITA

LANZI TRASPORTI attua il proprio sistema di gestione ambientale per assicurare che la tutela dell'ambiente sia garantita in tutte le fasi dell'esecuzione del proprio servizio, a partire dalla pianificazione del servizio per concludersi con il fine vita delle attrezzature e dei beni materiali utilizzati (veicoli, attrezzature, prodotti chimici, ecc.).

Tale approccio prevede particolare attenzione sui requisiti ambientali richiesti nell'approvvigionamento dei beni e servizi e nel controllo dei processi affidati a fornitori esterni:

- analizzando rischi/opportunità del contesto esterno, affinché siano considerati all'interno della pianificazione del SGA, in una prospettiva integrata con le strategie di business aziendale;
- considerando i requisiti ambientali delle attività di utilizzo e trattamento di fine vita dei prodotti e delle attrezzature;
- identificando tutti gli aspetti ambientali all'interno del ciclo vita delle attività gestionali e operative al fine di mitigarne gli impatti.

5.2 CONFORMITÀ NORMATIVA E OBBLIGHI LEGALI

Lanzi trasporti si impegna a rispettare tutte le normative ambientali applicabili, europee, nazionali e regionali, per garantire che le proprie operazioni siano conformi agli obblighi giuridici in materia di protezione dell'ambiente. Le principali normative ambientali applicabili includono, ma non si limitano a:

Riferimento legislativo	Adempimenti
D. Lgs. 152/2006 e smi	Norme in materia ambientale.
D.P.R. 16 aprile 2013, n. 74	Regolamento recante definizione dei criteri generali in materia di esercizio, conduzione, controllo, manutenzione e ispezione degli impianti termici per la climatizzazione invernale ed estiva degli edifici e per la preparazione dell'acqua calda per usi igienici sanitari, a norma dell'articolo 4, comma 1, lettere a) e c), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 192.
D. M. 4 aprile 2023, n. 59	Regolamento recante: "Disciplina del sistema di tracciabilità dei rifiuti e del registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti ai sensi dell'articolo 188-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152".
D.P.R. 13 marzo 2013, n. 59	Regolamento recante la disciplina dell'autorizzazione unica ambientale e la semplificazione di adempimenti amministrativi in materia ambientale gravanti sulle piccole e medie imprese e sugli impianti non soggetti ad autorizzazione integrata ambientale, a norma dell'articolo 23 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35.
Legge 9 gennaio 1991, n. 10	Norme per l'attuazione del Piano energetico nazionale in materia di uso razionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia.
Regolamento (UE) 7 febbraio 2024, n. 573	Regolamento (UE) 2024/573 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 febbraio 2024, sui gas fluorurati a effetto serra, che modifica la direttiva (UE) 2019/1937 e che abroga il regolamento (UE) n. 517/2014
D. M. 10 febbraio 2014	Modelli di libretto di impianto per la climatizzazione e di rapporto di efficienza energetica di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 74/2013.
D.P.C.M. 14 novembre 1997	Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore.

CONVALIDA DELLA DICHIARAZIONE
AMBIENTALE EMAS



IT-V-0006
BUREAU VERITAS CERTIFICATION
HOLDING SAS - ITALY BRANCH
DATA: 05/06/2025
TITOLAR

[Signature]

Riferimento legislativo	Adempimenti
Reg. Regionale E.R. n. 1 del 3 aprile 2017	Regolamento Regionale di attuazione delle disposizioni in materia di esercizio, conduzione, controllo, manutenzione e ispezione degli impianti termici per la climatizzazione invernale ed estiva degli edifici e per la preparazione dell'acqua calda per usi igienici sanitari, a norma dell'articolo 25-quater della Legge Regionale 23 dicembre 2004, n. 26 e s.m.

Inoltre, l'azienda ha implementato un sistema di gestione ambientale che garantisce la conformità continua con le suddette normative, monitorando regolarmente le attività aziendali e adottando misure preventive e correttive laddove necessario.

Lanzi Trasporti dichiara di essere pienamente conforme a tutti gli obblighi giuridici applicabili in materia di ambiente. Questo è stato verificato attraverso audit interni e attività di monitoraggio regolari. Non sono emerse violazioni significative delle normative ambientali e, ove necessario, sono stati adottati piani di azione per garantire il rispetto delle leggi in ogni momento.

5.3 ASPETTI E IMPATTI AMBIENTALI

LANZI TRASPORTI, per poter definire le attività necessarie per una corretta gestione delle tematiche ambientali e sviluppare, quindi, un efficiente Sistema di Gestione, ha individuato gli aspetti ambientali legati direttamente alle proprie attività (aspetti diretti) e quelli che possono derivare dall'interazione con terzi (indiretti) che presentano un impatto ambientale significativo pertanto ha adottato una procedura di che definisce la metodologia applicata per l'individuazione degli aspetti ambientali significativi relativi alle attività dell'organizzazione e per la identificazione delle priorità di intervento. La metodologia introdotta permette di evidenziare quali siano gli impatti significativi che vengono generati dalle attività dirette ed indirette del sito sia in condizioni normali che anomale, di emergenza.

Il metodo di valutazione adottato da LANZI TRASPORTI per ciascun Aspetto Ambientale specifico individuato (ndr: di seguito AA) ha previsto di verificare:

- il rispetto di specifiche leggi nazionali/regionali/locali o di particolari contratti/accordi con parti interessate esterne (es: Ministero dell'ambiente, ARPAE, Regione, Provincia, Comune, AUSL, VVF...);
- se esso implica consumi di acqua, di energia elettrica, di combustibili fossili o di risorse non rinnovabili in genere;
- se, pur non danneggiando gli ecosistemi ed esclusa la rilevanza penale, esso può tuttavia arrecare fastidio alla popolazione residente nelle vicinanze (es. emissione di cattivi odori), riducendo in vario modo la "qualità della vita locale", o se, in funzione delle peculiari caratteristiche di pregio o sensibilità ambientali dell'area su cui insiste il sito, la presenza stessa dell'AA può rendere più critici gli eventuali impatti ad esso correlati;
- se ad esso sono riconducibili impatti ambientali indiretti che si generano anche a notevoli distanze dal sito, e/o ricadono – anche se nel lungo periodo – sulla collettività;
- se esso, in condizioni non ordinarie, cioè a seguito del manifestarsi di incidenti o situazioni di emergenza, può provocare danni all'ambiente o problemi di natura sanitaria con effetti nocivi per gli esseri viventi e/o di deturpazione del paesaggio naturale;

Oltre ai descritti criteri, nella valutazione sono state anche considerate le modalità di gestione adottate dall'azienda per controllare l'AA, verificando la conoscenza dei requisiti di legge, l'esistenza di piani di monitoraggio dei parametri di interesse, sia la potenzialità di coerenza con i requisiti della norma UNI EN ISO 14001 (e quindi la sistematicità di gestione e di miglioramento continuo). Si è pertanto appurato se le problematiche correlate all'AA sono state affrontate destinando ed organizzando risorse umane, tecniche e finanziarie adeguate alla loro completa gestione e controllo, con particolare riguardo alla prevenzione piuttosto che alla successiva correzione e se, ove



necessario, fossero già stati previsti piani di monitoraggio/manutenzione e/o programmi di formazione interna del personale.

In particolare, la valutazione degli aspetti ambientali individuati è stata basata su 3 indici che valutano:

- la frequenza, con cui un aspetto si verifica nell’anno e nella giornata;
- l’importanza, che il manifestarsi dell’aspetto assume, rispetto alla possibilità di rilevare gli effetti che provoca sulla popolazione e sull’ambiente anche in relazione all’esistenza di leggi che lo regolano;
- la sensibilità, delle parti interessate, prendendo in considerazione se il sito e l’ambiente sono sensibili o meno al manifestarsi dell’aspetto ovvero se l’aspetto è oggetto di lamentele o particolare attenzione.

Ogni aspetto ambientale è stato quindi valutato, nelle diverse condizioni operative normali (N) e anomale di emergenza (E), sulla base del criterio adottato (che moltiplica per il valore della sensibilità, la somma dei valori di importanza e frequenza), e la valutazione ha portato a identificarne la significatività. Gli aspetti significativi sono quelli su cui l’Organizzazione prevede specifici obiettivi di miglioramento da attuarsi nel breve, medio o lungo periodo.

Di seguito si riporta l’elenco degli aspetti ambientali diretti, risultati significativi.

Vettore Ambientale	Aspetto ambientale specifico	Condizioni Operative
amissioni in atmosfera	Emissioni in atmosfera associate ad arrivo merci su gomma	N
	Emissioni in atmosfera associate ad uscite merci su gomma	N
scarichi liquidi	Scarichi liquidi associati a Area lavaggio mezzi su gomma	N
rifiuti	Rifiuti associati ad arrivo merci rotaia	N
	Rifiuti associati ad uscita merci su rotaia	N
	Rifiuti associati a uffici	N
	Rifiuti associati a Magazzini	N
	Rifiuti associati a Deposito oli	N
	Rifiuti associati a Area stoccaggio rifiuti	N
	Rifiuti associata a Area lavaggio mezzi su gomma	N
	Rifiuti associata a Officina	N
	Rifiuti associata alla mensa	N
	Rifiuti associati a Area serbatoi interrati/serbatoi fuori terra	N
	Rifiuti associati a impianto fotovoltaico	N
Consumi energetici	Consumo energia associato a movimentazione e deposito merci	N
	Consumo energia associato a uffici	N
	Consumo energia associato a area custode	N
	Consumo energia associato a Officina	N
	Consumo energia associato a Mensa	N
Consumo risorse idriche	Consumo risorse idriche associato a uffici	N
	Consumo risorse idriche associato a area custode	N
	Consumo risorse idriche associato a Area lavaggio mezzi su gomma	N
oli usati	Oli usati associati a Officina	N
TRAFFICO	Traffico associato all’arrivo merci su gomma	N
	Traffico associato ad uscita merci su gomma	N
	Traffico associato a Deposito oli	N
	Traffico associato ad Area stoccaggio rifiuti	N
	Traffico associato a officina	N
Alterazione suolo	Alterazioni suolo associate a Area serbatoi interrati/serbatoi fuori terra	E
Eventi incidentali	Eventi incidentali associati all’arrivo merci su gomma	E
	Eventi incidentali associati ad uscita merci su gomma	E
	Eventi incidentali associati ad arrivo merci rotaia	E
	Eventi incidentali associati ad uscita merci su rotaia	E

CONVALIDA DELLA DICHIARAZIONE
AMBIENTALE EMAS



BUREAU VERITAS CERTIFICATION
HOLDING SAS – ITALY BRANCH
DATA: 05/06/2025

FIRMA:

[Firma]

	Eventi incidentali associati a Magazzini	E
	Eventi incidentali associati a Deposito oli	E
	Eventi incidentali associati a area stoccaggio rifiuti	E
	Eventi incidentali associati a Officina	E
	Eventi incidentali associati a Area serbatoi interrati/serbatoi fuori terra	E
	Eventi incidentali associati a impianto fotovoltaico	E

Di seguito è rappresentata la tabella di sintesi degli aspetti ambientali indiretti, individuati.

Fase attività/impianto	Aspetto ambientale	Descrizione
Arrivo merci su gomma	Emissioni in atmosfera	In relazione alle emissioni in atmosfera derivanti da mezzi di terzi, l'azienda non può intervenire direttamente mentre rispetto ai mezzi di proprietà Lanzi adotta una politica di utilizzo di carburanti con minori emissioni inquinanti utilizzando l'additivo AdBlue che garantisce il corretto funzionamento dei motori diesel, contenendo consumi e emissioni inquinanti. L'AdBlue è in grado di trasformare gli ossidi di azoto (NOx), pericolosi inquinanti emessi dai motori diesel, in acqua e azoto sotto forma di elementi semplici gassosi.
	Traffico	Per gli arrivi non è possibile intervenire direttamente nella riduzione del traffico.
Uscita merci su gomma	Emissioni in atmosfera	In relazione alle emissioni in atmosfera derivanti da mezzi di terzi, l'azienda non può intervenire direttamente mentre rispetto ai mezzi di proprietà Lanzi adotta una politica di utilizzo di carburanti con minori emissioni inquinanti utilizzando l'additivo AdBlue che garantisce il corretto funzionamento dei motori diesel, contenendo consumi e emissioni inquinanti. L'AdBlue è in grado di trasformare gli ossidi di azoto (NOx), pericolosi inquinanti emessi dai motori diesel, in acqua e azoto sotto forma di elementi semplici gassosi.
	Traffico	Relativamente al traffico indotto dall'uscita delle merci su gomma, normalmente le spedizioni vengono effettuate raggruppandole in relazione alla destinazione.
Officina	Traffico	Traffico veicolare indotto dal transito in entrata ed in uscita dei veicoli adibiti al trasporto dei rifiuti. I trasporti sono gestiti in conformità alle necessità di smaltimento ed in relazione al rispetto dei criteri quantitativi relativi al deposito temporaneo prima della raccolta.
Deposito olio		
Area stoccaggio rifiuti		



6. ASPETTI AMBIENTALI E INDICATORI AMBIENTALI

L'Organizzazione nello svolgimento delle proprie attività si impegna ad operare nel pieno rispetto della normativa comunitaria, nazionale, regionale e volontaria, nonché nel rispetto di accordi e impegni sottoscritti dall'organizzazione con le parti interessate ai fini della tutela dell'ambiente e della salute e sicurezza dei lavoratori.

L'azienda rispetta la normativa della nazione in cui opera applicando inoltre, laddove possibile, standard più elevati. Il quadro legislativo di riferimento viene riportato nel Registro delle Prescrizioni legislative rilevanti, con riferimento alle disposizioni comunitarie, nazionali, regionali e provinciali (quando di pertinenza).

Tra gli aspetti ambientali rilevanti non compaiono:

- amianto in quanto all'interno delle strutture non sono presenti manufatti che lo contengano;
- PCB/PCT, in quanto non sono presenti cabine di trasformazione elettrica di proprietà;
- campi elettromagnetici, in quanto non sono identificate possibili fonti di campi elettromagnetici all'interno del sito di via Bonn (cabine di trasformazione, ponti radio, ecc..).

Le operazioni svolte da Lanzi nel sito di via Bonn 6 in Fontevivo (PR) si concentrano sulla movimentazione di carichi attraverso modalità di trasporto terrestri, con l'uso di mezzi su strada e treni ferroviari e pertanto gli indicatori ambientali significativi sono:

- acqua
- rifiuti;
- emissioni (CO₂ e NO_x);
- energia.

Gli indicatori ambientali non significativi sono:

- materiali
- uso del suolo in relazione alla biodiversità.

6.1 ACQUA

6.1.1 APPROVIGIONAMENTO IDRICO

Tutta l'acqua utilizzata nel sito deriva dall'acquedotto comunale. Non sono presenti pozzi ad uso di LANZI TRASPORTI.

L'acqua è impiegata nel lavaggio di mezzi, attrezzature, locali e, in piccola parte, per i servizi igienici presenti nella struttura a cui posso accedere sia gli addetti dell'organizzazione, sia addetti esterni di altre organizzazioni che accedono al sito in qualità di autisti trasportatori.

Si ritiene che il consumo complessivo sia attribuibile per il 70% al fabbisogno produttivo (n.d.r.: lavaggio mazzi e superfici) e per il 30% ad usi civili (n.d.r.: servizi igienici).

Di seguito si riporta il consumo complessivo di acqua potabile dell'ultimo triennio, desunto dal dato "consumo medio annuo" indicato nelle fatture inviate dal fornitore.

CONSUMO IDRICO	UM	2022	2023	2024
Consumo totale di acqua	mc	474	507	458

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024
Consumo totale di acqua	mc	474	507	458
Addetti	n.	46	52	45
Consumo idrico specifico	mc/add	10,28	9,69	10,18

BUREAU VERITAS CERTIFICATION
HOLDING SAS - ITALY BRANCH
DATA: 05/06/2025

FIRMA:

Giuseppe...

6.1.2 SCARICHI IDRICI

Si premette che, fino al 31/12/2023 gli scarichi idrici del sito di via Bonn risultavano allacciati alla rete fognaria del Consorzio dei Servizi dell'Interporto di Parma, anche detto CEPIM, che è stato a tutti gli effetti il gestore del depuratore e delle fognature afferenti a servizio del polo funzionale dell'Interporto di Parma in Comune di Fontevivo. In data 27 novembre 2023, l'Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti (ATERSIR), con Deliberazione del Consiglio d'Ambito n° CAMB/2023/104, ha formalizzato il cambio di gestione del depuratore a ciclo idrico integrato dell'area industriale di cui trattasi. Con decorrenza dal 01/01/2024, pertanto, la gestione è di IRETI S.p.A. Nel corso del 2024, pertanto, Lanzi ha provveduto a presentare domanda di Autorizzazione Unica Ambientale per la matrice scarichi idrici in quanto le acque reflue generate dall'attività di lavaggio dei mezzi aziendali, a valle del sistema di depurazione dei reflui, dovevano essere scaricate nella pubblica fognatura Comunale divenuta di competenza di IRETI SpA, gestore del SII. Sono presenti n.4 scarichi idrici di cui solo uno di tipo industriale costituito principalmente dalle acque reflue raccolte nelle caditoie dell'area lavaggio mezzi che, prima dello scarico in pubblica fognatura, convergono in impianto di trattamento. Nello stesso scarico vengono collettate anche le acque di condensa dei compressori.

Gli altri scarichi, sempre recapitanti nella pubblica fognatura, sono relativi alle acque domestiche provenienti da bagni, spogliatoi e mensa e alle acque meteoriche bianche impattanti su cappotti ed aree cortilive in cui non si svolgono lavorazioni.

6.2 RIFIUTI

6.2.1 RIFIUTI PRODOTTI

Di seguito si riporta il quantitativo complessivo di rifiuti prodotti nell'ultimo triennio. Gli EER con asterisco si riferiscono a rifiuti classificati come pericolosi.

PRODUZIONE RIFIUTI	UM	2022	2023	2024
07.06.12 – fanghi	kg	0	0	3.840
08.03.18 - toner	kg	6	3	3
13.02.05* - oli non clorurati	kg	0	0	1.300
15.01.02 - imballaggi in plastica	kg	0	0	560
15.01.03 - imballaggi in legno	kg	40.020	35.420	42.440
15.01.06 - imballaggi misti	kg	33.920	16.520	50.840
16.01.03 - pneumatici	kg	9.660	9.840	3.280
16.01.04* - veicoli fuori uso	kg	11.840	0	0
16.07.08* - rifiuti contenenti olio	kg	0	3.300	0
17.04.05 - ferro e acciaio	kg	7.180	7.520	85.230
Totale rifiuti prodotti	kg	102.626	72.303	187.493

Il rifiuto classificato come fanghi (EER 07.06.12), deriva dalla pulizia e svuotamento, secondo necessità, della vasca dell'area lavaggio mezzi.

Il toner esaurito (EER 08.03.18) deriva dalle attività di ufficio ed è il materiale utilizzato nelle stampanti laser, nelle fotocopiatrici e nei fax. La produzione è in diminuzione poichè l'azienda persegue una politica di riduzione delle stampe dei documenti ed ha già da tempo ridotto anche il numero di stampanti.



Gli oli esausti (EER 13.02.05*) derivano dall'attività dell'officina interna che ha iniziato ad effettuare in autonomia il cambio olio dei mezzi di proprietà, nel 2024.

Il rifiuto EER 15.01.02 - imballaggi in plastica, è un rifiuto prodotto in via eccezionale in occasione del ricevimento di un carico di merce su rotaia che ha comportato la necessità di smaltimento di imballi.

Gli imballaggi in legno (EER 15.01.03) derivano dallo scarico di merce in entrata su rotaia.

I rifiuti identificati con EER 15.01.06 - imballaggi misti, derivano dalle attività di carico, scarico e disimballo di tutte le merci movimentate che arrivano già imballate da parte dello speditore.

I rifiuti costituiti da pneumatici EER 16.01.03 sono prodotti dall'officina interna che effettua la sostituzione degli pneumatici sui mezzi di proprietà. Si riscontra una notevole diminuzione nella produzione degli pneumatici esausti poiché Lanzi ha adottato la pratica di ricopertura degli pneumatici allungandone la vita fino quasi al doppio.

Il rifiuto 16.07.08* - rifiuti contenenti olio è stato prodotto in occasione della pulizia straordinaria dei serbatoi di stoccaggio del gasolio.

Il rifiuto identificato con EER 17.04.05 - ferro e acciaio è normalmente prodotto a seguito delle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria effettuata nell'officina interna sui mezzi di proprietà, soprattutto sui rimorchi (es: sostituzione piantane, sponde, stecche ...). L'aumento registrato nel 2024 è dovuto alla necessità di smaltimenti straordinari conseguenti all'arrivo di merce siderurgica (colis) danneggiata/ossidata che doveva essere necessariamente smaltita poiché aveva perso le caratteristiche di idoneità.

PRODUZIONE RIFIUTI PERICOLOSI	UM	2022	2023	2024
13.02.05* - oli non clorurati	kg	0	0	1.300
16.01.04* - veicoli fuori uso	kg	11.840	0	0
16.07.08* - rifiuti contenenti olio	kg	0	3.300	0
Produzione annua totale di rifiuti pericolosi	kg	11.840	3.300	1.300

Si commenta che la produzione di veicoli fuori uso 16.01.04*, registrata nel 2022 è da ritenersi un evento eccezionale dovuto allo smaltimento di un veicolo obsoleto.

La produzione del rifiuto identificato con EER 16.07.08* è derivata dalla pulizia straordinaria dei serbatoi di gasolio, mentre la produzione di oli, EER 13.02.05*, deriva dall'attività dell'officina interna che ha iniziato nel corso del 2024 ad effettuare in autonomia il cambio olio dei mezzi di proprietà.

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024
Produzione annua totale di rifiuti	kg	102.626	72.603	187.493
Produzione annua totale di rifiuti pericolosi	kg	11.840	3.300	1.300
Totale Km percorsi	km	1.386.671	1.416.670	1.593.884
Quantità specifica di rifiuti	Kg/km	0,074	0,051	0,118
Quantità specifica di rifiuti pericolosi	Kg/km	0,009	0,002	0,001

6.2.1 RIFIUTI MOVIMENTATI

Lanzi Trasporti effettua anche attività di carico/scarico e movimentazione di merci e rifiuti speciali pericolosi per ferrovia ma in azienda avvengono solo operazioni di scarico, movimentazione e carico di colli e container di rifiuti e nel



sito non ci sono merci pericolose (oggetto di solo trasporto) mentre i rifiuti speciali pericolosi non vengono depositati ma solo movimentati in relazione alla spedizione che avviene in modalità stradale (colli -cisterna) e intermodale (strada – ferrovia). Nel piazzale esterno sono presenti sempre e solo container vuoti.

È presente e nominato il consulente ADR/RID che ogni anno redige la relazione prevista dalla normativa internazionale sul trasporto stradale (ADR) e ferroviario (RID) di merci pericolose e che prevede, tra le altre cose, anche la verifica puntuale dei processi e dell'applicazione delle procedure in azienda, per verificare le possibili criticità emergenti e impostare prontamente le opportune azioni correttive. Ad oggi non sono mai state registrate anomalie.

RIFIUTI MOVIMENTATI	UM	2022	2023	2024
Quantità totale annua rifiuti speciali pericolosi movimentati	ton	11.373,50	6.087,93	3.291,60

6.3 EMISSIONI

L'attività svolta da LANZI TRASPORTI presso il sito di via Bonn dà origine esclusivamente ad emissioni in atmosfera derivanti dagli impianti di riscaldamento civili e da altre attività/impianti le cui emissioni sono classificate scarsamente rilevanti agli effetti dell'inquinamento atmosferico e precisamente sono riconducibili all'area stazione di rifornimento carburante, per la presenza di n.3 cisterne interrato per il contenimento del gasolio da trazione; su ciascuna cisterna è presente una valvola/tubo di sfiato a cui corrispondono emissioni. L'altra emissione è associata all'attività di autolavaggio e all'idropulitrice che funziona a gasolio.

Si possono poi individuare le emissioni associate al traffico veicolare della flotta aziendale.

I mezzi della flotta Lanzi sono alimentati a gasolio addizionato con AdBlu. L'additivo AdBlue garantisce il corretto funzionamento dei motori diesel, contenendo consumi e emissioni inquinanti. L'AdBlue è in grado di trasformare gli ossidi di azoto (NOx), pericolosi inquinanti emessi dai motori diesel, in acqua e azoto sotto forma di elementi semplici gassosi. Il carburante per l'autotrazione è distribuito attraverso la pompa aziendale alimentata da n.3 cisterne interrato da 20 mc.

GASOLIO PER TRAZIONE	UM	2022	2023	2024
Quantità totale annua di gasolio consumato	litri	626.415	595.597	625.352
Quantità CO ₂ emessa ¹ nell'anno	ton	1.679	1.596	1.676
Quantità NO _x emessa ² nell'anno	kg	374	383	430

¹Fattore di emissione per il gasolio considerato: 2,68 kg CO₂/litro

²Fattore di emissione per il gasolio considerato: 0,27g NO_x/km

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024
Quantità totale annua di gasolio consumato	litri	626.415	595.597	625.352
Totale Km percorsi nell'anno	km	1.386.671	1.416.670	1.593.884
Consumo gasolio specifico	litri/km	0,45	0,42	0,39

Il trend in diminuzione del consumo specifico di gasolio per km è fortemente influenzato da una flotta soggetta a rinnovi e a costanti corsi di eco guida. I corsi di eco-guida sono programmi formativi che insegnano tecniche di guida ecologica, finalizzate a ridurre l'impatto ambientale dei veicoli e a migliorare l'efficienza del carburante.

CONVALIDA DELLA DICHIARAZIONE

AMBIENTALE EMAS

REDAZIONE

IT-V-0006

BUREAU VERITAS CERTIFICATION

HOLDING SAS - ITALY BRANCH

DATA: 05/06/2025

FIRMA:

26

concentrano su come adottare comportamenti di guida che limitano il consumo di combustibile, le emissioni di gas serra (come CO₂, NO_x, particolato) e al contempo migliorano la sicurezza stradale.

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024
CO ₂ emessa nell'anno	ton	1.679	1.596	1.676
Totale Km percorsi nell'anno	km	1.386.671	1.416.670	1.593.884
Quantità CO ₂ emessa specifica	kg/km	1,21	1,13	1,05

Il trend di riduzione degli indicatori delle emissioni di CO₂ così come dei consumi specifici di gasolio è dovuto al costante rinnovamento dei mezzi della flotta aziendale in cui i veicoli più vecchi sono progressivamente sostituiti con altri nuovi con motori di classe ambientale più ecologica e, come detto, alla costante somministrazione di corsi di eco-guida. Nel 2024 la flotta dei mezzi aziendali è costituita per l'87% da mezzi Euro 6 e per il restante 13% da mezzi Euro 5 e 4. I corsi di eco-guida, in particolare, contribuiscono alla riduzione delle emissioni di CO₂ principalmente grazie all'insegnamento di tecniche di guida più efficienti che ottimizzano il consumo di carburante e riducono il "consumo inutile" di energia, evitando così situazioni che causano un'elevata produzione di CO₂. Sono esempi di buone tecniche l'accelerazione graduale e moderata, il mantenimento di una velocità costante e moderata, l'uso del freno motore e la riduzione dell'uso dei freni, spegnere il motore durante le soste prolungate. In sintesi, i corsi di eco-guida insegnano come ridurre l'energia richiesta per il movimento del veicolo, migliorando l'efficienza del carburante e riducendo le emissioni di CO₂. La guida più fluida, moderata e consapevole, unita ad una corretta manutenzione del veicolo, porta a una significativa riduzione delle emissioni, con benefici sia economici (risparmio di carburante) che ambientali (minore inquinamento atmosferico).

6.4 ENERGIA

I consumi energetici sono da ricondurre a:

- attività d'ufficio e movimentazione interna delle merci, illuminazione (energia elettrica);
- climatizzazione degli ambienti (GPL);
- carburanti per il trasporto (gasolio).

6.4.1 ENERGIA ELETTRICA

Lanzi Trasporti, per dimensioni e fatturato, non rientra tra le grandi imprese che, secondo il Decreto Legislativo n. 102 del 4 luglio 2014, hanno l'obbligo di effettuare una diagnosi energetica.

Lanzi Trasporti, per quantità di Tonnellate Equivalenti di Petrolio (TEP) consumate, non ha obbligo di nominare il tecnico responsabile per la conservazione e l'uso razionale dell'energia, poiché ha un consumo inferiore ai 1.000 TEP anno previsto per le aziende del settore dei trasporti.

I consumi diretti di energia elettrica sono legati principalmente all'illuminazione dei locali e delle aree esterne e al funzionamento delle attrezzature ausiliarie e dei carrelli elettrici utilizzati.

Di seguito si riporta il consumo totale diretto di energia elettrica derivato dalla lettura del contatore che rileva i consumi energetici relativi alle utenze dirette.

Dal 2024 il 100% dell'energia elettrica acquistata, proviene da fonti rinnovabili. A tale fornitura va aggiunta la quota di energia elettrica prodotta dall'impianto fotovoltaico (descritta al paragrafo 6.4.2 e consumata annualmente).



ENERGIA ELETTRICA	UM	2022	2023	2024
Consumo totale diretto di energia elettrica da rete	MWh	142,29	140,10	157,30
Consumo totale diretto di energia elettrica autoprodotta	MWh	45,36	44,93	49,15
Consumo totale diretto di energia (da rete + autoprodotta)	MWh	187,65	185,03	206,45

L'aumento di consumo di energia elettrica che si può riscontrare nel 2024 (circa +12,27%) è da attribuirsi a consumi accessori ed eccezionali connessi all'ampliamento dell'area di terminal ferroviario che ha comportato costi aggiuntivi indotti dall'illuminazione di cantiere.

Il significativo aumento del consumo totale di energia elettrica da fonti rinnovabili, riscontrabile nel 2024, che supera di circa il 350% il dato del 2023, è dovuto al fatto che la totalità di energia elettrica consumata è derivata da fonti rinnovabili, oltre al consumo dell'energia autoprodotta, infatti, il 100% della energia acquistata in rete, nel 2024, è derivata da fonti rinnovabili, mentre negli anni 2022 e 2023 l'energia elettrica derivante da fonti rinnovabile era solo quella autoprodotta.

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024
Consumo totale diretto di energia (da rete + autoprodotta)	MWh	187,65	185,03	206,45
Consumo totale di energia elettrica prodotta da fonte rinnovabile*	MWh	45,36	44,93	206,45
Produzione totale annua di Energia Elettrica autoprodotta	MWh	109,47	104,43	99,49
Addetti	n.	46	52	45
Consumo specifico di energia (da rete + autoprodotta) per addetto	MWh/n.add	4,08	3,56	4,59
Consumo specifico di energia da fonte rinnovabile per addetto	MWh/n.add	0,99	0,86	4,59
Produzione specifica annua di Energia Elettrica Autoprodotta per addetto	MWh/n.add	2,38	2,01	2,21

*Considera l'energia elettrica consumata dall'azienda prodotta da sole fonti rinnovabili, rispetto al totale di energia elettrica consumata.

L'aumento del consumo specifico di energia elettrica (MWh/addetto) nel 2024, rispetto al 2023 è, come detto, dovuto a consumi anomali e del tutto eccezionali, registrati in occasione delle attività di ampliamento dell'area di terminal ferroviario e deve intendersi come una interruzione accidentale del trend, in diminuzione, che si registrava dal 2022. Analogamente il positivo aumento del consumo specifico di energia elettrica da fonti rinnovabili (circa + 430%) è dovuto al fatto che, nel 2024, il 100% dell'energia elettrica consumata proveniva da fonti rinnovabili.

6.4.2 ENERGIA ELETTRICA PRODOTTA DA FONTI RINNOVABILI

Lanzi, già dal 2012, ha installato sulla copertura dell'edificio principale un impianto fotovoltaico di 99 kW di potenza per la produzione di energia elettrica che, al netto degli autoconsumi, viene immessa in rete.

L'energia prodotta è contabilizzata da contatore e annualmente soggetta a dichiarazione per officina di produzione da fonti rinnovabili. Di seguito si riporta la quantità totale annua di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili con l'impianto fotovoltaico, distinguendo quella immessa in rete e quella consumata, rispetto al totale prodotto.



ENERGIA ELETTRICA PRODOTTA	UM	2022	2023	2024
Quantità totale annua di Energia Elettrica Autoprodotta	kWh	109.472	104.427	99.491
Quantità totale annua di Energia Elettrica Autoprodotta, immessa in rete	kWh	64.109	59.497	50.340
Quantità totale annua di Energia Elettrica Autoprodotta, consumata	kWh	45.363	44.930	49.151

Come si può intuire, la produzione di energia elettrica di un impianto fotovoltaico varia nel corso dell'anno e della giornata ed è influenzata dal clima, dall'irraggiamento e dalle temperature.

6.4.3 ENERGIA TERMICA

La fonte di energia termica utilizzata presso il sito di via Bonn, non raggiunto dalla rete di distribuzione del gas, è il GPL impiegato per il funzionamento delle caldaie civili, acquistato in forma liquida e conservato nel magazzino GPL in serbatoio da 2.750 litri coperto da CPI per l'attività 4.3.A, Allegato I, DPR 151/2011.

ENERGIA TERMICA	UM	2022	2023	2024
Quantità totale annua di GPL consumato	litri	7.406	7.400	7.851

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024
Quantità totale annua di GPL consumato	litri	7.406	7.400	7.851
Addetti	n.	46	52	45
Consumo di GPL specifico medio per addetto	litri/add	161	142	174

Nel 2024 si registra un aumento di circa 6% dei consumi di GPL utilizzato per il riscaldamento, indotto dall'aumento dei locali riscaldati. Nel corso del 2024, infatti, è stato necessario spostare gli uffici amministrativi in un locale più ampio posto al secondo piano e adattare l'ufficio precedente per ospitare i manager esterni.

6.4.4 CONSUMO ENERGETICO TOTALE

Di seguito si riporta il consumo energetico totale dato dalla somma dei consumi di elettricità approvvigionati dalla rete elettrica, dal consumo di gasolio da trazione, dal consumo di GPL per il riscaldamento e dall'energia elettrica autoprodotta, consumata, trasformati in TEP utilizzando, i seguenti fattori di conversione:

- Fattore conversione in TEP energia elettrica = 0,187/MWh;
- Fattore conversione in TEP energia elettrica autoprodotta = 0,187/MWh.
- Fattore conversione in TEP GPL = 0, 616/1.000 litri;
- Fattore conversione in TEP Gasolio da trazione = 0,860/litro;

FONTE ENERGETICA	UM	2022	2023	2024
Energia Elettrica da rete	TEP	26,61	26,20	29,42
Energia Elettrica Autoprodotta consumata	TEP	8,483	8,402	9,191



FONTE ENERGETICA	UM	2022	2023	2024
Quantità totale annua di GPL consumato	TEP	4,562	4,558	4,836
Carburante per il trasporto (gasolio da trazione)	TEP	538,717	512,213	537,780
CONSUMO ENERGETICO TOTALE	TEP	578,4	551,4	581,2

Si ripete che l'aumento di consumo di energia totale, del 2024, che ha invertito la tendenza in diminuzione registrata nel 2023, è stato influenzato dall'anomalo consumo di energia elettrica, del tutto eccezionale, registrato in occasione delle attività di ampliamento dell'area di terminal ferroviario e deve intendersi come una interruzione accidentale del trend in diminuzione che si registra dal 2022.

6.5 SOSTANZE PERICOLOSE

La società LANZI TRASPORTI SRL effettua ai fini RID, attività di carico/scarico e movimentazione di merci e rifiuti speciali pericolosi per ferrovia ma in azienda avvengono solo operazioni di scarico, movimentazione e carico di colli e container di rifiuti e nel sito non ci sono merci pericolose (oggetto di solo trasporto) ma solo rifiuti speciali pericolosi che non vengono depositati ma solo movimentati in relazione alla spedizione che avviene in modalità stradale (colli - cisterna) e intermodale (strada - ferrovia). Nel piazzale esterno sono presenti sempre e solo container vuoti.

È presente e nominato il consulente ADR/RID che ogni anno redige la relazione prevista dalla normativa internazionale sul trasporto stradale (ADR) e ferroviario (RID) di merci pericolose e che prevede, tra le altre cose, anche la verifica puntuale dei processi e dell'applicazione delle procedure in azienda, per verificare le possibili criticità emergenti e impostare prontamente le opportune azioni correttive. Ad oggi non sono mai state registrate anomalie.

Sono poi presenti i materiali e detergenti utilizzati per le pulizie ed il lavaggio dei mezzi. Tali prodotti sono stoccati in locali chiusi e gestiti dal responsabile del centro pasto per quanto concerne la sicurezza d'uso, lo stoccaggio e lo smaltimento. Sono disponibili le relative schede di sicurezza.

DESCRIZIONE	UM	2022	2023	2024
Quantità totale annua rifiuti speciali pericolosi movimentati	ton	11.373,50	6.087,930	3.291,60

6.6 GAS FLUORURATI A EFFETTO SERRA (CFC/HCFC/HFC)

Per il raffrescamento degli uffici è presente un impianto, alimentato con fluido frigorifero R-410 A pari a 13,5 kg, gas fluorurato a effetto serra con GWP = 2.088 (n.d.r.: GWP dall'inglese Global Warming Potential ovvero potenziale di riscaldamento globale abbreviato) e un potenziale di riduzione dello strato di ozono ODP pari a 0. L'impianto, regolarmente controllato, non ha mai presentato perdite.

6.7 RUMORE ESTERNO

La tipologia di attività esercitata da LANZI TRASPORTI produce un impatto acustico che può essere considerato trascurabile o compatibile con il contesto. Va rilevato che l'azienda si trova in area prettamente industriale ed in particolare l'area in cui opera l'azienda, secondo la classificazione acustica, è inserita in classe V - aree prevalentemente industriali - i cui limiti assoluti di immissione sono di 70 dBA diurni e 60 dBA notturni.

Oltre i confini aziendali si individua la medesima classe V pertanto ad oggi l'aspetto non è di particolare rilevanza ed interesse né per l'azienda né per la comunità locale.



6.8 SERBATOI INTERRATI

Presso il sito di via Bonn sono presenti n.3 serbatoi interrati della capacità di 20 mc ciascuna per lo stoccaggio del gasolio per autotrazione che alimenta la pompa del distributore interno. I serbatoi sono a doppia camera, rivestimento esterno. Nel corso del 2024 sono state eseguite prove di tenuta che hanno dato esito positivo.

6.9 MATERIALI

L'attività oggetto della registrazione EMAS si limita al trasporto di merci su strada e ferrovia e non prevede la produzione o l'uso diretto di materiali o risorse naturali (diverse da quelle monitorate).

In base alla natura delle operazioni aziendali, che si svolgono in un contesto industriale e logistico e alla tipologia di impatti ambientali associati al trasporto di merci su strada e ferrovia, l'indicatore "materiali" è stato ritenuto non applicabile, poiché la gestione ambientale dell'azienda si concentra su altri aspetti pertinenti, come la riduzione delle emissioni di gas serra, l'efficienza energetica e la gestione dei rifiuti mentre l'impatto sull'uso di materiali non è rilevante, in quanto:

- è assente la di produzione diretta di materiali. L'attività di trasporto non implica l'uso o il consumo diretto di risorse naturali o materiali (diversi da quelli monitorati), in grandi quantità, ma si concentra principalmente sul movimento di merci, senza una significativa produzione di beni fisici.
- l'uso di materiali è limitato. L'unico consumo di materiali da parte dell'azienda è relativo alla manutenzione e gestione dei mezzi di trasporto (ad esempio, carburante, pneumatici, oli, ...), che sono gestiti separatamente attraverso indicatori legati all'efficienza energetica, alle emissioni di CO₂ e alla gestione dei rifiuti (ad esempio, pneumatici usati e oli esausti, materiali di scarto);
- l'impatto ambientale è focalizzato su altri aspetti. Gli aspetti ambientali più rilevanti per l'azienda sono legati al consumo di energia (carburante), alle emissioni inquinanti e alla gestione dei rifiuti derivanti dall'attività di trasporto, piuttosto che all'uso di materiali.

6.10 USO DEL SUOLO IN RELAZIONE ALLA BIODIVERSITÀ

Il sito di via Bonn, in cui ha sede LANZI TRASPORTI, occupa una superficie di circa 32.000 mq di cui circa 12.800 mq edificati, 18.600 mq impermeabilizzati con asfalti e i restanti 600 mq circa coperti con autobloccanti semipermeabili, è integralmente inserito all'interno del Polo funzionale – Centro Padano Interscambio Merci (CEPIM), confina, a nord e ad ovest con altre attività di natura produttiva, a sud con terreni agricoli e ad est con l'alveo del Fiume Taro ed i binari che si congiungono alla linea Ferroviaria Milano – Bologna. Nella classificazione del territorio comunale, l'area oggetto di studio risulta classificata come <Territorio urbanizzato>. Rispetto a quanto riportato nel RUE, la zona è definita ambito per attività economiche esistenti, cui appartengono i sub-ambiti del tessuto urbano consolidato con prevalente funzione direzionale e commerciale e comprendono parti del territorio urbanizzato caratterizzate dalla presenza di attività commerciali e direzionali ritenute compatibili con la funzione residenziale.

L'attività oggetto della registrazione EMAS si limita al trasporto di merci su strada e ferrovia e opera in un'area prevalentemente industriale, quale l'interporto di Parma. In base alla natura delle operazioni aziendali, che si svolgono in un contesto industriale e logistico e alla tipologia di impatti ambientali associati al trasporto di merci su strada e ferrovia, l'indicatore "uso del suolo in relazione alla biodiversità" è stato ritenuto non applicabile, perché l'impatto diretto e significativo sull'ecosistema e sulla biodiversità risultante dall'attività di trasporto non è rilevante, in quanto:

- è condotta in ambiente industriale e urbano. La sede operativa dell'azienda è situata in un'area industriale e logistica ad alta densità di traffico e attività industriali, con una bassa presenza di ecosistemi naturali sensibili o habitat protetti. Le operazioni si concentrano sulla gestione del trasporto e della logistica, non includono attività industriali di produzione o trasformazione che comporterebbero un significativo impiego di materie prime o risorse naturali e avvengono in contesti urbanizzati, dove gli impatti sulla biodiversità sono limitati e non significativi;
- sono assenti impatti diretti sulle aree naturali protette. Le rotte di trasporto su strada e ferrovia non attraversano aree ecologicamente sensibili, parchi naturali, riserve naturali o altre zone protette, e non comportano modifiche dirette agli habitat naturali. L'attività di trasporto non è associata a interventi che possano alterare gli equilibri ecologici o la fauna locale;



- le operazioni sono svolte in ambito urbano e logistico. L'interporto di Parma e le aree circostanti sono prevalentemente destinate ad attività industriali, logistiche e commerciali, con infrastrutture che non interferiscono con ecosistemi naturali o con la biodiversità nelle immediate vicinanze. Le operazioni di trasporto non influenzano in modo rilevante la qualità dell'aria, dell'acqua o del suolo, che potrebbero essere elementi di rischio per la biodiversità.



7. RAPPORTI CON LE AUTORITÀ DI CONTROLLO

L'azienda mantiene un buon rapporto con le autorità di controllo competenti, in quanto ha sempre operato nel pieno rispetto delle normative ambientali applicabili. Al momento, non sono presenti pendenze con le autorità pubbliche di controllo e, fino ad oggi, non sono state emesse sanzioni o multe nei confronti dell'organizzazione.

L'azienda ha sempre collaborato attivamente con le autorità competenti, adempiendo agli obblighi di legge in modo tempestivo e trasparente. La conformità alle normative ambientali è una priorità per l'organizzazione, che adotta tutte le misure necessarie per garantire la piena osservanza delle disposizioni legislative e regolamentari.



8. ULTERIORI INFORMAZIONI

Lanzi aderisce al Freight Leaders Council per il tramite di Green Planet Logistics, la rete di imprese di trasporto italiane di cui fa parte.

Nato a Milano nel 1991 come libera associazione privata, apartitica e senza scopo di lucro tra aziende attive in ogni fase della supply chain, il Freight Leaders Council ha l'obiettivo di contribuire allo sviluppo di una logistica sempre più competitiva, sostenibile ed evoluta. Studi e iniziative confluiscano in pareri, valutazioni e indirizzi rivolti alle istituzioni, agli addetti ai lavori e all'opinione pubblica.

Recentemente è stata pubblicata nel Quaderno N° 32 del Freight Leaders Council (<https://www.freightleaders.org/>) una scheda che riporta l'analisi dei benefici ambientali dell'impiego dell'HVO in luogo del gasolio di origine fossile, e l'impatto del trasporto combinato ferro-gomma sulla riduzione delle emissioni, valutato in un caso specifico (il nostro treno per la Norvegia).

Lanzi Trasporti Srl

Freight Leaders Council

Quaderno 32 su ESG, corporate e social responsibility

Contributo di Green Planet Logistics / Lanzi Trasporti

Lanzi Trasporti è un'azienda familiare, fondata a Parma nel 1955, e quindi prossima al suo 70° anniversario.

Il core business dell'azienda è da sempre il trasporto merci su gomma: con una flotta di circa 40 trattori Euro 6 e 60 trailers, Lanzi offre servizi FTL con origine/destinazione in Emilia Romagna, Toscana, Piemonte, Lombardia, Veneto, con una percorrenza di circa 4 mio km nel 2023.

Alla fine degli anni '90 Lanzi ha deciso di dare una svolta strategica alla propria attività, trasferendo la propria sede in un nuovo impianto costruito all'Interporto di Parma. La caratteristica distintiva del nuovo impianto è il raccordo ferroviario, che ha consentito di mettere in atto la nuova *vision* dell'azienda: integrare le modalità di trasporto in un servizio end-to-end nel quale la gomma assicura la capillarità necessaria al primo e all'ultimo miglio, la ferrovia consente di abbattere le emissioni e la congestione stradale sulle lunghe distanze, e la logistica fa da collante tra le diverse attività.

Il terminal Lanzi è la base di una coppia di treni giornalieri da/per la Germania, operati nell'ambito del servizio diffuso di DB, e di un treno settimanale per la Norvegia, con destinazione Rolsøy nei pressi di Oslo.

I ragazzi dell'indirizzo Logistica dell'Istituto Tecnico Berenini di Fidenza (PR), di cui Lanzi è sostenitore impegnato, hanno analizzato il consumo e l'impatto di un carico tipico diretto in Norvegia, confrontando l'alternativa "tutto gomma" con la soluzione "treno+gomma". Il risultato è illustrato nella tabella che segue:

	Tutto gomma	Treno+gomma
Km su gomma	168.134	12.908
Km su ferro	0	2.075
Carburante (l)	58.846	4.518
Ew (MJ)	2.512.762	921.491
t CO ₂ equiv.	190,66	46,21

La soluzione "treno+gomma" consente in questo caso un risparmio di CO₂ di oltre 140 t equiv. per ogni viaggio, vale a dire di circa 7.000 t CO₂ equiv. all'anno.

Per analogia si può stimare che la coppia di treni giornalieri per la Germania consenta un risparmio di circa 18.000 t CO₂ equiv. all'anno, rispetto ad una soluzione basata esclusivamente sul trasporto su gomma.

Lanzi sta portando avanti anche un'altra iniziativa con la finalità di ridurre la carbon footprint della propria attività. Questo progetto si basa sulla tradizione di trasporto su strada dell'azienda, ed è rivolta ad una quota di circa 25% dei trattori di proprietà, che dall'inizio del 2024 sono alimentati con HVO.

Se da un lato la competitività economica di questa soluzione è ancora oggetto di valutazione, dall'altro il contributo alla riduzione di emissione di CO₂ è assai significativo, e dell'ordine del 50-70% well-to-wheels rispetto ai combustibili di origine fossile.

Poiché le emissioni di CO₂ equiv. sono di 3,24 kg CO₂ equiv. per litro di gasolio di origine fossile, il risparmio conseguente all'impiego dell'HVO è di almeno 1,62 kg di CO₂ equiv. per litro. Complessivamente, la flotta Lanzi che sta sperimentando l'HVO ha un consumo di circa 350.000 litri di carburante all'anno, per cui il risparmio atteso di CO₂ equiv. è dell'ordine di 567 tonnellate all'anno.

CONVALIDA DELLA DICHIARAZIONE
AMBIENTALE EMAS


IT-V-0006
BUREAU VERITAS CERTIFICATION
HOLDING SAS - ITALY BRANCH
DATA: 05/04/2025

FIRMA:


9. PROGRAMMA AMBIENTALE DI MIGLIORAMENTO

Gli obiettivi sono definiti per aspetti ambientali significativi.

FATTORE AMBIENTALE	OBIETTIVO	AZIONE	TEMPI	COSTI PREVISTI (€)	RESP.
EMISSIONI IN ATMOSFERA	Ridurre l'emissione di CO ₂ da mezzi su gomma (ridurre la carbon footprint) utilizzando HVO in sostituzione del gasolio di origine fossile	Portare l'80% della flotta censita al 31/12/2024, ad alimentazione con HVO. Al 31/12/24 la percentuale di mezzi alimentati ad HVO è di circa il 26,6 % (n.8/n.30 mezzi)	Entro 31/12/2026	45.000 (costo indotto dalla minore resa del carburante, la resa stimata è pari a circa -7%)	DG RSGI
RIFIUTI	Utilizzo 100% di pneumatici con possibilità di rivestimento (pneumatici ricostruiti).	Convertire tutti i nuovi acquisti in pneumatici mirati al rivestimento. Il dato di partenza è di n.41 pneumatici ricostruiti su n.3 trattori e n.3 semirimorchi al 31/12/2024	Triennio 2025-2028	10.000 (costo acquisto pneumatici adeguati al rivestimento)	DG
CONSUMO ENERGIA	Ridurre annualmente del 2% il consumo di energia elettrica totale consumata, rispetto al 2024.	Corsi di sensibilizzazione del personale sull'uso razionale dell'energia elettrica principalmente indirizzato all'illuminazione dei capannoni e dei magazzini.	Triennio 2025-2028	1.000	RGA RPRO
ALTERAZIONE SUOLO	Monitorare costantemente lo stato di integrità dei serbatoi interati	Verifica biennale di tenuta	Triennio 2025-2028	3.600	DG RSGI
PROGETTI AMBIENTALI	Aderire al progetto con iscrizione al consorzio del Kilometro Verde di Parma	Il KilometroVerdeParma è un progetto concreto, diffuso, tangibile e rivolto a tutti, che ha l'obiettivo di creare aree verdi e boschi permanenti a Parma e nella sua provincia	Entro 31/12/2027	30.000	DG RSGI



INFORMAZIONI RELATIVE ALLA DICHIARAZIONE AMBIENTALE

LANZI TRASPORTI srl
Via Bonn, 6
CAP 43010, Fontevivo (PR)
Codice NACE 49.41

Questa Dichiarazione Ambientale è stata redatta conformemente a quanto previsto dal Regolamento CE n. 1221/2009. La presente versione della Dichiarazione Ambientale contiene dati relativi al periodo dal 01/01/2022 fino al 31/12/2024 ed è stata approvata dalla Direzione Aziendale.

La prossima dichiarazione sarà predisposta e convalidata entro tre anni dalla presente. Annualmente verranno predisposti e convalidati (da parte di un verificatore accreditato), gli aggiornamenti della Dichiarazione Ambientale, che conterranno i dati ambientali relativi all'anno di riferimento e il grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati.

La presente Dichiarazione è stata convalidata da:

BUREAU VERITAS CERTIFICATION HOLDING SAS – ITALY BRANCH
Viale Monza, 347
20126 Milano
N° di accr. IT-V-0006

La prossima dichiarazione sarà predisposta e convalidata entro tre anni dalla presente. Annualmente verranno predisposti e convalidati (da parte di un verificatore accreditato), gli aggiornamenti della Dichiarazione Ambientale, che conterranno i dati ambientali relativi all'anno di riferimento e il grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Copia di questa Dichiarazione può essere richiesta a:

Carlotta Braccini Lanzi
E-mail: carlotta@lanzitrasporti.it
Telefono: 0521 - 615021

