



DICHIARAZIONE AMBIENTALE

Anno 2026

Rev. 1 del 06/03/2026

Dichiarazione ambientale verificata con dati aggiornati al 31/12/2025



INDICE

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 STRUTTURA ORGANIZZATIVA E RESPONSABILITÀ	6
4.3 IL SITO	7
4.4 MEZZI IN DOTAZIONE	8
4.5 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
4.6 GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA E LITOLOGIA	11
4.7 IDROGRAFIA E IDROGEOLOGIA	12
4.8 ARIA	13
4.9 RUMORE	14
4.10 CLASSIFICAZIONE SISMICA	16
5. IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE	17
5.1 PROSPETTIVA DEL CICLO VITA	18
5.2 CONFORMITÀ NORMATIVA E OBBLIGHI LEGALI	18
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	25
6.2.1 RIFIUTI PRODOTTI	25
6.2.1 RIFIUTI MOVIMENTATI	28
6.3 EMISSIONI	28
6.4 ENERGIA	30
6.4.1 Energia ELETTRICA	30
6.4.2 Energia ELETTRICA prodotta da fonti rinnovabili	31
6.4.3 Energia TERMICA	31
6.4.4 CONSUMO ENERGETICO TOTALE	32
6.5 SOSTANZE PERICOLOSE	33
6.6 GAS FLUORURATI A EFFETTO SERRA (CFC/HCFC/HFC)	33
6.7 RUMORE ESTERNO	33
6.8 SERBATOI INTERRATI	33
6.9 MATERIALI	33
6.10 USO DEL SUOLO IN RELAZIONE ALLA BIODIVERSITÀ	34
7. RAPPORTI CON LE AUTORITÀ DI CONTROLLO	35
8. ULTERIORI INFORMAZIONI	36
9. PROGRAMMA AMBIENTALE DI MIGLIORAMENTO	37
INFORMAZIONI RELATIVE ALLA DICHIARAZIONE AMBIENTALE	39



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 nello svolgere le proprie attività nel rispetto dell'ambiente, tutelando il territorio in cui opera e le sue componenti, e perseguendo uno sviluppo sostenibile del proprio modello di business.

La presente Dichiarazione Ambientale è 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.

Il percorso di implementazione del Sistema di Gestione Ambientale si è concluso positivamente nel corso del 2025, a seguito delle attività di verifica e convalida svolte da un verificatore ambientale accreditato, che hanno portato alla registrazione di LANZI TRASPORTI S.r.l. nel sistema EMAS. Il Sistema di Gestione Ambientale risulta pertanto pienamente implementato, operativo e integrato nelle attività aziendali.

Nel corso del periodo di riferimento, l'organizzazione ha proseguito nell'attuazione del proprio Programma Ambientale pluriennale, già approvato e convalidato, monitorandone lo stato di avanzamento e l'efficacia rispetto agli obiettivi prefissati. Eventuali aggiornamenti del Programma Ambientale saranno valutati e formalizzati a valle del Riesame della Direzione, sulla base delle prestazioni ambientali conseguite, dei cambiamenti di contesto e degli obblighi normativi applicabili, e costituiranno parte integrante della pianificazione ambientale per il periodo successivo.

Nel 2025, l'organizzazione ha inoltre avviato attività di pianificazione e progettazione relative allo sviluppo dell'officina interna, comprensive della futura introduzione di attività di verniciatura e saldatura dei mezzi aziendali. Tali attività non sono state esercitate nel periodo oggetto della presente Dichiarazione e, pertanto, non hanno generato impatti ambientali nel corso dell'anno. L'iter autorizzativo e la pianificazione della gestione ambientale delle future attività sono stati avviati e saranno completati prima dell'entrata in esercizio.

La presente Dichiarazione Ambientale è stata redatta con il coinvolgimento delle diverse funzioni aziendali e rappresenta una sintesi trasparente e verificabile dell'impegno di LANZI TRASPORTI S.r.l. verso il miglioramento continuo delle proprie prestazioni ambientali e la piena conformità ai requisiti del Regolamento EMAS.

Il presente documento costituisce un aggiornamento della Dichiarazione Ambientale di LANZI TRASPORTI S.r.l. precedentemente convalidata ed è redatto ai sensi dell'Allegato IV del Regolamento (CE) n. 1221/2009, come modificato dal Regolamento (UE) 2018/2026 della Commissione. I dati ambientali riportati si riferiscono al periodo di riferimento concluso al 31/12/2025 e sono oggetto di verifica e 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, Fontevivo (PR), CAP 43010
Unità operativa	Via Bonn 6, 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 31/12/2025	n. 56
Mezzi flotta in dotazione al 31/12/2025	n. 30
Mezzi ad alimentazione elettrica (carrelli elevatori)	n. 22
Km percorsi con propri mezzi al 31/12/2025	Km 1.718.929



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:

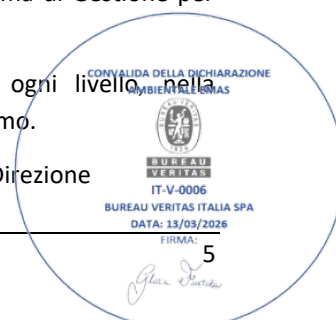
- valutare periodicamente gli impatti ambientali delle proprie attività, in relazione al contesto in cui opera;
- prevenire, ridurre o eliminare gli effetti, sull'ambiente, delle sostanze inquinanti che derivano dalla propria attività (scarichi, emissioni in atmosfera);
- garantire un'adeguata gestione 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

La Direzione



4. IL CONTESTO AZIENDALE

4.1 L'ORGANIZZAZIONE

LANZI TRASPORTI S.r.l. è un'organizzazione strutturata in diverse unità operative che operano in modo integrato nell'ambito dei servizi di trasporto, logistica e movimentazione delle merci, in coerenza con il campo di applicazione della registrazione EMAS.

L'organizzazione opera principalmente attraverso le seguenti unità:

- **LANZI TRASPORTI:** svolge attività di trasporto di merci su strada, anche in regime ADR, nonché attività di trasporto intermodale strada-ferrovia. In relazione al trasporto di merci pericolose, l'organizzazione opera come trasportatore ADR su strada e come caricatore/scaricatore in ambito RID per le attività ferroviarie. Le attività di trasporto sono effettuate mediante un parco mezzi prevalentemente costituito da veicoli di classe ambientale Euro 5 ed Euro 6, sottoposti a manutenzione programmata e gestiti secondo criteri di sicurezza, efficienza operativa e contenimento degli impatti ambientali. Le attività di trasporto sono svolte principalmente nell'ambito territoriale del centro e nord Italia, si svolgono a carico completo con autoarticolati.
- **LANZI TERMINAL:** gestisce il terminal ferroviario aziendale dedicato alla movimentazione di merci e container. Le attività di carico, scarico e movimentazione ferroviaria sono svolte nel rispetto delle condizioni di sicurezza e delle procedure operative adottate dall'organizzazione. Il terminal ferroviario rappresenta un elemento centrale nello sviluppo del trasporto intermodale e contribuisce alla riduzione degli impatti ambientali complessivi delle attività di trasporto.
- **LANZI LOGISTICA:** svolge attività di deposito, stoccaggio e gestione delle merci all'interno di magazzini attrezzati e autorizzati, anche per il deposito di prodotti alimentari a secco. Le attività di logistica sono supportate da sistemi informatizzati per la gestione dei flussi e da attrezzature di movimentazione adeguate e regolarmente mantenute.
- **LANZI TRASLOCHI:** svolge attività di trasloco e movimentazione di beni e costituisce un'attività distinta e marginale rispetto al core business dell'organizzazione. Tale attività, pur avendo sede presso il sito di via Bonn n. 6, non rientra nel campo di applicazione della registrazione EMAS.

L'organizzazione dispone di una struttura organizzativa definita, con ruoli e responsabilità formalizzati, che consente il coordinamento efficace delle attività operative e di supporto, inclusi gli aspetti relativi alla gestione ambientale. Il Sistema di Gestione Ambientale è integrato nella struttura organizzativa e costituisce lo strumento attraverso il quale sono gestiti e controllati gli aspetti ambientali connessi alle attività svolte, in coerenza con il campo di applicazione EMAS.

Nel corso del 2025 non sono state introdotte modifiche organizzative tali da alterare la struttura di base dell'organizzazione o il perimetro del Sistema di Gestione Ambientale. Eventuali sviluppi futuri delle attività operative saranno valutati e gestiti attraverso il Sistema di Gestione Ambientale e sottoposti ai riesami periodici della Direzione.

4.2 STRUTTURA ORGANIZZATIVA E RESPONSABILITÀ

L'organizzazione di LANZI TRASPORTI S.r.l. è strutturata secondo un modello organizzativo definito, con ruoli, responsabilità e livelli di autorità formalizzati, al fine di garantire la gestione efficace delle attività operative e di supporto, inclusi gli aspetti ambientali rientranti nel campo di applicazione della registrazione EMAS.

La Direzione Generale assicura il governo complessivo dell'organizzazione e definisce gli indirizzi strategici, inclusi quelli relativi alla tutela ambientale e al miglioramento continuo delle prestazioni ambientali.

Il Sistema di Gestione Ambientale è integrato nella struttura organizzativa aziendale. La Direzione ha nominato il Responsabile del Sistema di Gestione Ambientale, al quale sono attribuite le responsabilità di coordinamento del

sistema, di monitoraggio delle prestazioni ambientali, di presidio della conformità normativa e di supporto alle funzioni operative per la corretta gestione degli aspetti ambientali.

Le funzioni operative e di supporto sono organizzate in modo da garantire:

- l'attuazione delle attività di trasporto, terminal ferroviario e logistica nel rispetto delle procedure operative adottate;
- la gestione e la manutenzione dei mezzi, delle attrezzature e delle infrastrutture;
- il coordinamento delle attività di trasporto e movimentazione delle merci;
- la gestione amministrativa, degli acquisti e delle risorse umane;
- il presidio degli aspetti di salute, sicurezza e ambiente.

I responsabili delle diverse funzioni aziendali operano in coordinamento con il Responsabile del Sistema di Gestione Ambientale, assicurando l'applicazione delle procedure del Sistema, la segnalazione di eventuali criticità ambientali e la collaborazione nell'attuazione degli obiettivi e del Programma Ambientale.

Nel corso del 2025 non sono intervenute modifiche organizzative tali da comportare variazioni dell'organigramma aziendale o delle responsabilità rilevanti ai fini del Sistema di Gestione Ambientale. L'organigramma aziendale in vigore al 31/12/2025 è pertanto confermato. Eventuali aggiornamenti futuri dell'assetto organizzativo saranno valutati e gestiti nell'ambito dei riesami periodici della Direzione.

L'organigramma aziendale dettagliato è mantenuto come documentazione interna del Sistema di Gestione ed è reso disponibile in sede di verifica.

4.3 IL SITO

Il sito oggetto di registrazione EMAS è costituito dalla sede principale di LANZI TRASPORTI S.r.l., ubicata in Via Bonn n. 6, frazione Bianconese, Comune di Fontevivo (PR). Presso il sito sono localizzati gli uffici aziendali, le aree operative e le infrastrutture a supporto delle attività di trasporto, logistica e movimentazione delle merci.

Il sito ricade all'interno del Polo funzionale – Centro Padano Interscambio Merci (CEPIM), in un contesto a prevalente destinazione industriale e logistica, caratterizzato dalla presenza di infrastrutture dedicate al trasporto e alla movimentazione delle merci. L'area è servita da collegamenti stradali e ferroviari che consentono l'integrazione delle attività aziendali con le principali direttrici nazionali ed europee.

All'interno del sito si svolgono le attività rientranti nel campo di applicazione della registrazione EMAS, con particolare riferimento a:

- trasporto di merci su strada;
- movimentazione e gestione di merci e container;
- attività di terminal ferroviario;
- attività di deposito e logistica.

I dati ambientali riportati nella presente Dichiarazione Ambientale si riferiscono esclusivamente alle attività svolte presso il sito di via Bonn n. 6 e sono rappresentativi delle prestazioni ambientali complessive dell'organizzazione per il perimetro di applicazione EMAS.

Nel corso del 2025 è stato avviato un ampliamento del sito mediante l'acquisizione di una nuova area destinata allo sviluppo del terminal ferroviario. Alla data del periodo di riferimento, tale ampliamento non era ancora operativo e non ha comportato variazioni delle attività svolte né del campo di applicazione della registrazione EMAS.

Restano esclusi dal campo di applicazione della registrazione EMAS:

- i siti di Via Madrid n. 1 e Via Londra n. 5, entrambi ubicati nel Comune di Fontevivo (PR), in quanto sedi di attività non riconducibili a quelle svolte presso il sito principale e caratterizzate da operatività limitata;
 - l'attività di LANZI TRASLOCHI, che pur avendo sede presso il sito di via Bonn n. 6, costituisce attività distinta e marginale rispetto al core business di LANZI TRASPORTI S.r.l.

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	1	2	27

MEZZI ELETTRICI (carrelli elevatori)	UM	2022	2023	2024	2025
Mezzi ad alimentazione elettrica di proprietà e a noleggio	n.	18	20	20	22

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	2	gasolio
Carrelli elevatori di proprietà	4	elettricità
Carrelli elevatori e transpallet di cooperative esterne	18	elettricità

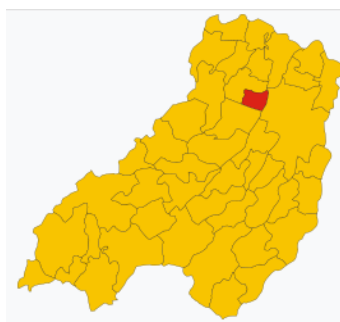
4.5 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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.

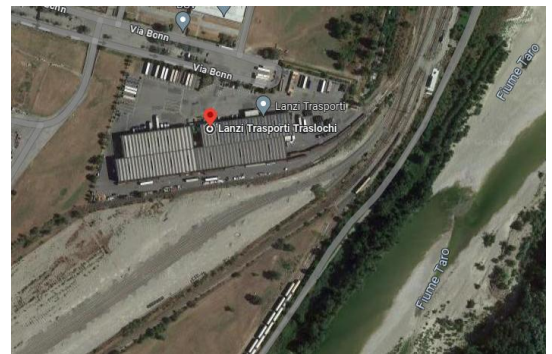
Fontevivo, grazie alla sua posizione sulla linea dei flussi di traffico tra l'Europa centrale e il Mediterraneo, è anche sede del Centro Padano Interscambio Merci – Ce.P.I.M.



Ubicazione comune di Fontevivo in Emilia Romagna

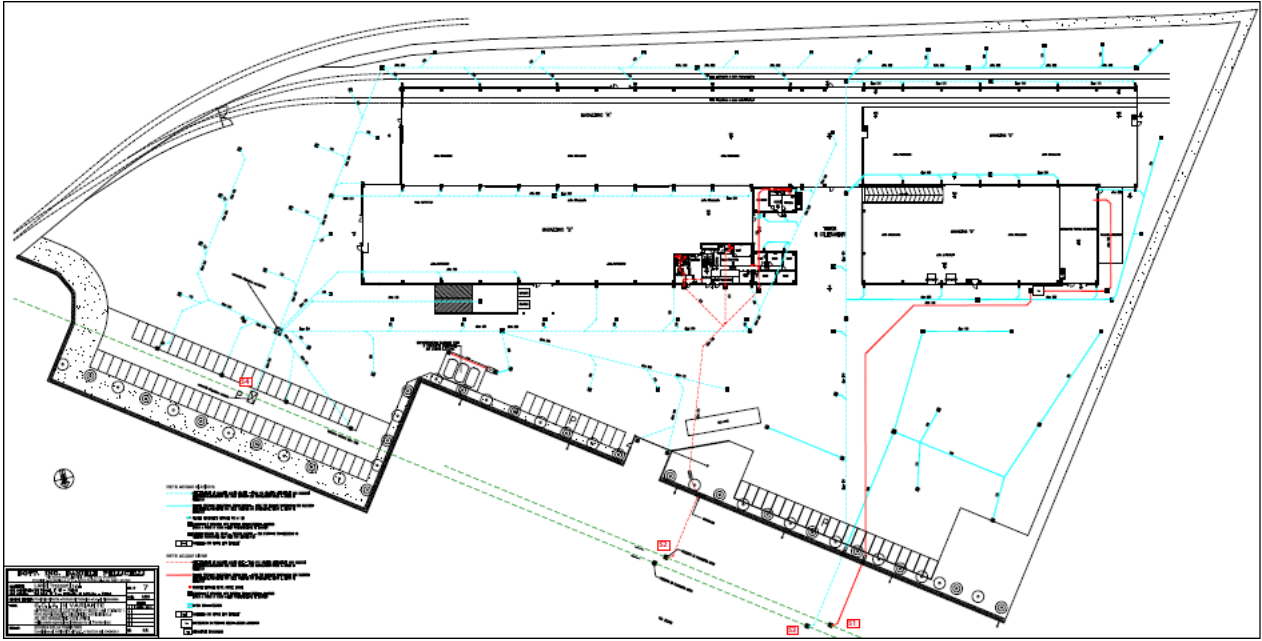


Ubicazione di Fontevivo nella Provincia di Parma



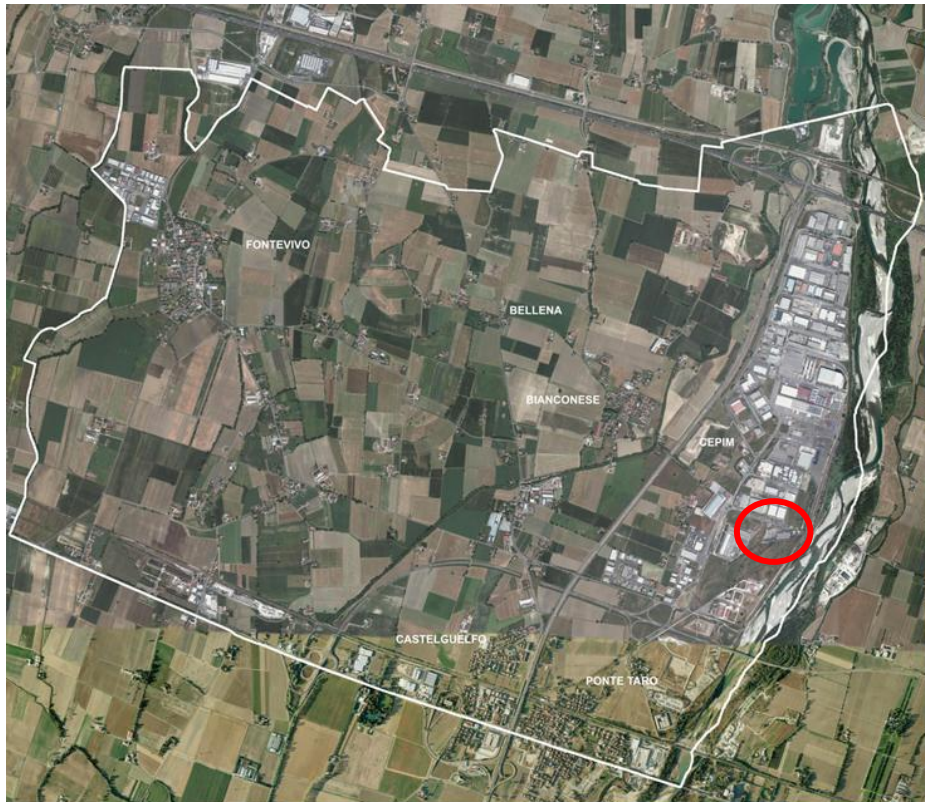
Dettaglio dell'area di Lanzi Trasporti





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 da una forte crescita edilizia, ha un andamento plano-altimetrico del tutto pianeggiante. Lo stemma comunale, concesso con



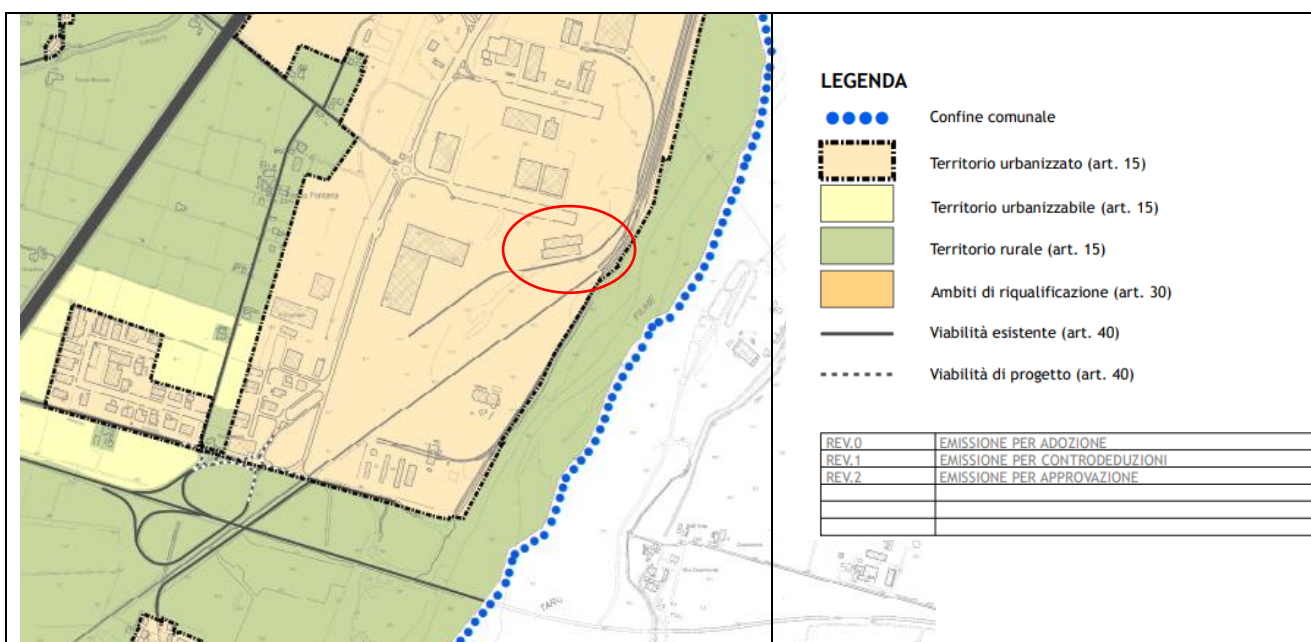
Decreto del Presidente della Repubblica, raffigura, in campo argenteo, un monte roccioso da cui sgorgano tre sorgenti, in evidente assonanza con il toponimo; in un cantone del capo spicca una croce azzurra, quale richiamo all'ordine dei monaci cistercensi, grazie alla cui opera, nel 1100, il territorio 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.

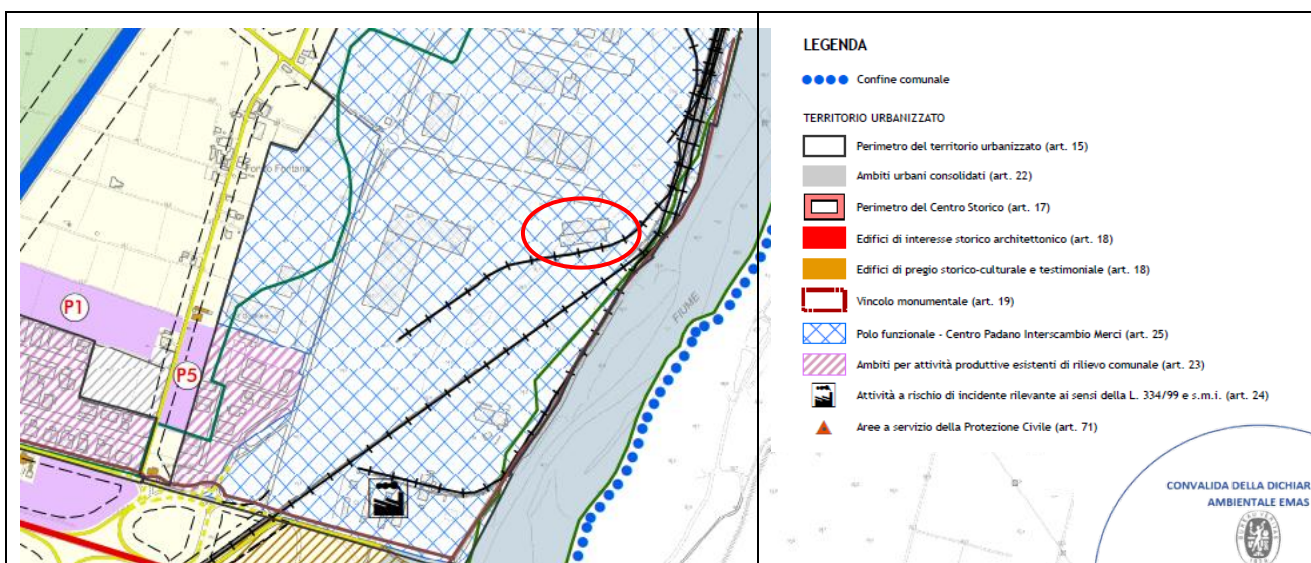
L'economia locale è per lo più basata sull'agricoltura, praticata con successo grazie alle favorevoli caratteristiche del terreno, e sull'allevamento di bovini, suini e avicoli a cui si affiancano importanti attività di logistica rappresentate fra le altre da Lanzi Trasporti.

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).

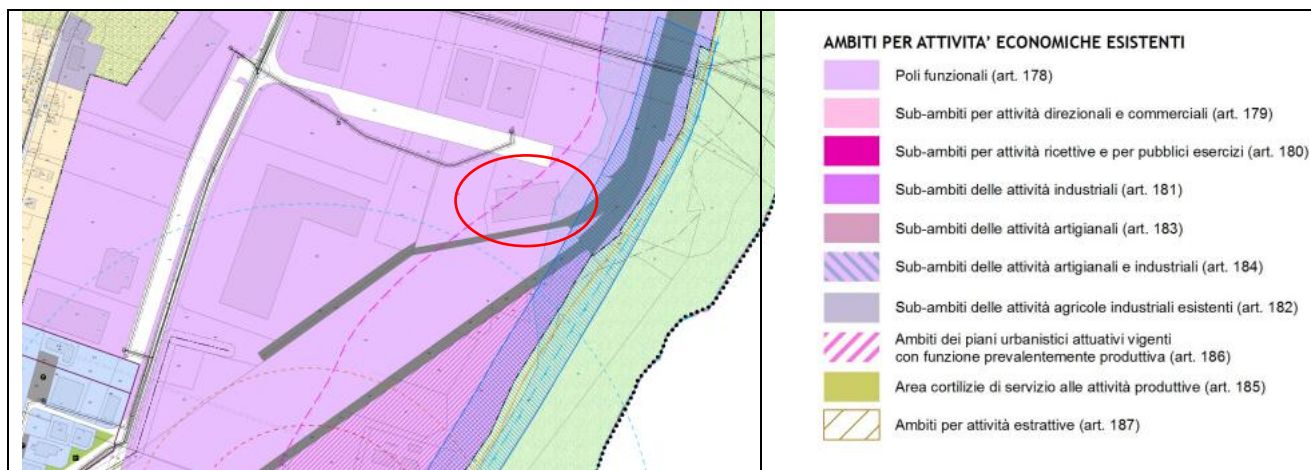


Particolare tavola PSC. 1 - in evidenza area Lanzi Trasporti



Particolare tavola PSC. 2 - in evidenza area Lanzi Trasporti

Rispetto a quanto riportato nel RUE (tav. n. RUE. 11), variante n.10, approvata con DCC n. 50 del 22/11/2021, 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.



Particolare tavola RUE. 11 – in evidenza area Lanzi Trasporti

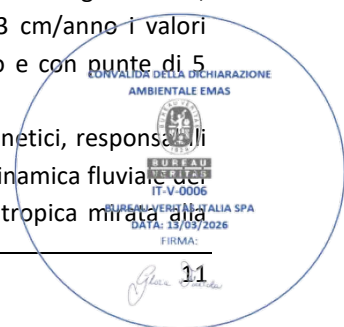
4.6 GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA E LITOLOGIA

Il territorio del comune di Fontevivo ricade essenzialmente all'interno dell'unità di Paesaggio dell'Alta Pianura di Fidenza caratterizzata morfologicamente da pendenze molto ridotte che si aggirano intorno al 10%, con prevalenza di coltivi e con una concentrazione delle fasce boscate lungo i corsi d'acqua principali (Fiume Taro). Dal punto di vista insediativo si caratterizza per una fitta rete di centri urbani storici e di beni storico testimoniali di interesse, costituiti principalmente da edifici religiosi, da ville e mulini.

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 deposti 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÷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.

Analizzando l'area dal punto 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 in un 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 conoide 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 Parmense.



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.

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).

Nel Giugno 2025, è stato pubblicato il nuovo RAPPORTO ANNUALE 2024 QUALITÀ DELL'ARIA IN PROVINCIA DI PARMA con le elaborazioni annuali dei dati di qualità dell'aria rilevati dalle centraline di monitoraggio. Nel 2024 in Emilia-Romagna i livelli misurati dalla rete regionale della qualità dell'aria continuano a mostrare per quasi tutti gli inquinanti concentrazioni medie in linea con quelle osservate nell'ultimo quinquennio. In sintesi merge che:

- per quanto riguarda il PM10, per il decimo anno consecutivo non si sono verificati superamenti della media annua in nessuna delle stazioni di monitoraggio e i valori di concentrazione risultano sostanzialmente in linea con quelli degli anni precedenti e paragonabili tra loro sia per le medie annue che per i massimi, ad eccezione della stazione di fondo rurale caratterizzata sempre da valori inferiori. Nel corso del 2024, rispetto al 2023, si è evidenziato un leggero incremento in tutte le stazioni del numero di giorni di superamento del limite giornaliero, pari a 50 µg/m³, ma comunque il numero complessivo è risultato al di sotto del limite di legge (35 in un anno) in tutte le stazioni;
- per le PM2,5, le elaborazioni statistiche proposte confermano, anche per il 2024, 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;
- per il biossido di azoto si evidenzia come, anche il 2024, sia stato caratterizzato da assenza di superamenti, in tutte le stazioni, sia per quanto riguarda il valore limite della media annua (40 mg/m³) sia per quanto riguarda il valore della media oraria giornaliera (200 mg/m³);
- per l'ozono, le elaborazioni statistiche indicano come in tutte le postazioni si siano verificati superamenti del valore obiettivo per la protezione della salute (48 superamenti presso la stazione di Parma-Cittadella, 45 presso quella di Langhirano-Badia e 39 presso Colorno-Saragat), mentre la soglia di informazione non è stata superata in nessuna stazione;
- per il benzene, tipico inquinante primario legato direttamente al traffico veicolare, viene misurato nella sola stazione di Parma-Montebello. Le elaborazioni statistiche, per l'anno 2024, mostrano una concentrazione media annua di 0.9 µg/m³, valore ampiamente al di sotto del limite di legge (fissato a 5 µg/m³), confermando così quanto riscontrato anche negli anni precedenti. Le medie mensili ne evidenziano il carattere stagionale, con concentrazioni maggiori nei mesi invernali rispetto a quelli estivi. In linea generale si può affermare che la situazione relativa al benzene non evidenzia particolari criticità, tuttavia, analogamente agli anni precedenti, si sottolinea la necessità di mantenere sotto stretta vigilanza questo inquinante che, occasionalmente, benché per periodi molto brevi, presenta concentrazioni orarie significative e i cui effetti sull'uomo sono tra i più problematici.

4.9 RUMORE

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

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



- 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.

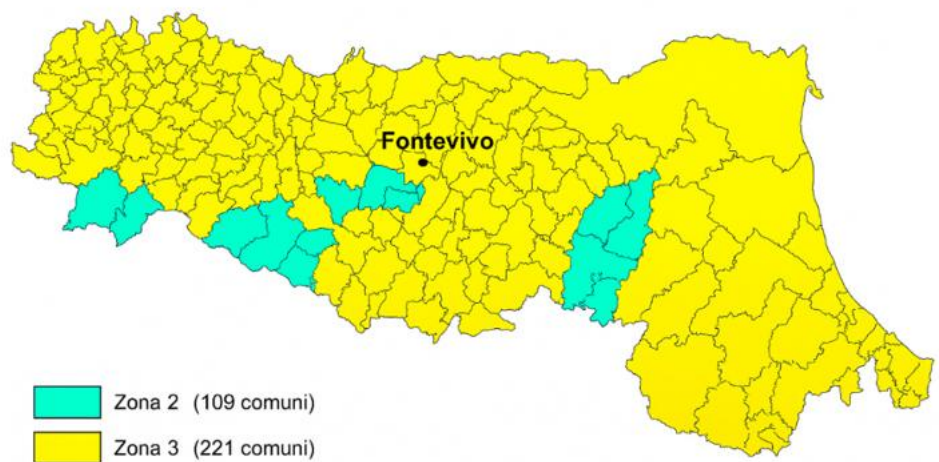
Stralcio di zonizzazione acustica comunale.



4.10 CLASSIFICAZIONE SISMICA

edifi
la De
class
dell'
l'Alle
sism

e 2
reso
mod

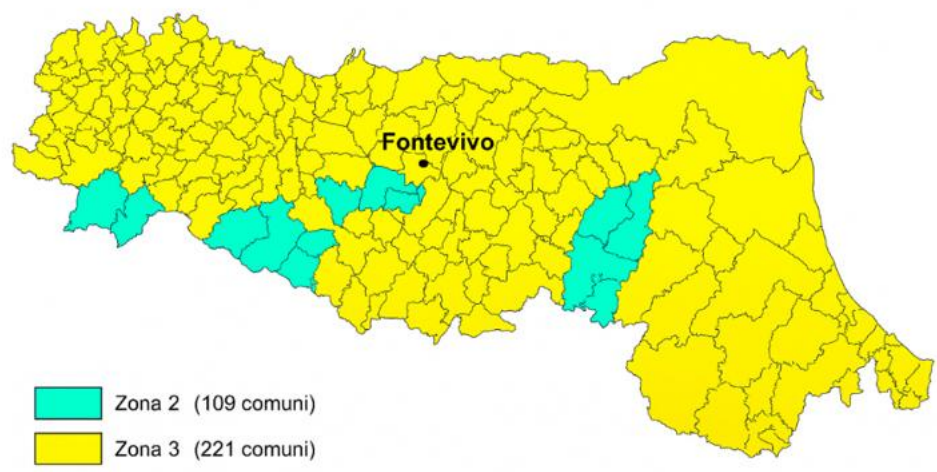


che per le costruzioni di

ha dato attuazione con
sismica del territorio e ha

applicazione dei Comuni
'07/2003 ed aggiornato
rendente classificazione

ti da altrettante fusioni,
di Rimini) pertanto si è
'23 che non ha tuttavia



Posizione Comune di Fontevivo rispetto a classificazione sismica.



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.

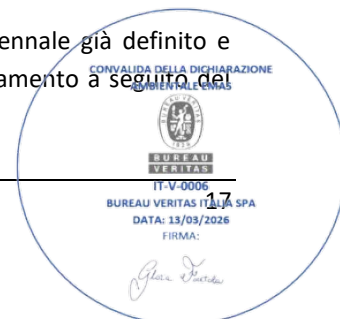
La Direzione di LANZI TRASPORTI ha quindi individuato e nominato il Responsabile dell'attuazione del Sistema di Gestione Ambientale a cui sono delegate le attività di:

- 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.

Alla data del 31/12/2025 il Programma Ambientale in vigore risultava essere quello pluriennale già definito e convalidato nel periodo precedente. Il Programma Ambientale potrà essere oggetto di aggiornamento a seguito del Riesame della Direzione e troverà applicazione nel periodo successivo.



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, nazionale e regionale, al fine di garantire che le proprie attività siano svolte nel rispetto degli obblighi giuridici in materia di protezione dell'ambiente. Le principali normative ambientali applicabili includono, ma non si limitano a, quelle riportate nella tabella seguente.

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".
Decisione delegata (UE) 5 marzo 2025, n. 934	Decisione delegata (UE) 2025/934 della Commissione, del 5 marzo 2025, che modifica la decisione 2000/532/CE per quanto riguarda l'aggiornamento dell'elenco dei rifiuti in relazione ai rifiuti di batterie
DL. 116 del 8 agosto 2025	Disposizioni urgenti per il contrasto alle attività illecite in materia di rifiuti, per la bonifica dell'area denominata Terra dei fuochi e per l'istituzione del Dipartimento per il Sud, nonché in materia di assistenza alla popolazione colpita da eventi calamitosi.
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.

CONVALIDA DELLA DICHIARAZIONE AMBIENTALE EMAS
BUREAU VERITAS ITALIA SPA
T.V-0006
DATA: 13/03/2026
FIRMA:

Riferimento legislativo	Adempimenti
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.
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.

L'organizzazione ha implementato un Sistema di Gestione Ambientale che consente di assicurare il monitoraggio continuo della conformità legislativa, attraverso attività di verifica periodica, audit interni e controlli operativi, nonché mediante l'adozione di misure preventive e correttive laddove necessario.

Sulla base delle verifiche effettuate, l'organizzazione risulta conforme agli obblighi giuridici ambientali applicabili. Eventuali scostamenti o carenze di carattere documentale o gestionale emersi nel corso delle attività di verifica sono stati gestiti attraverso l'attivazione di specifiche azioni correttive, in coerenza con le procedure del Sistema di Gestione Ambientale e con l'obiettivo di garantire il mantenimento della conformità nel tempo.

Atto	Estremo
AUA	DET-AMB- 2026-517 del 29/01/2026
CPI n.19287	<ul style="list-style-type: none"> - Attività: 70.2.C (con impianto FV): Locali adibiti a depositi di superficie lorda superiore a 1.000 m2 con quantitativi di merci e materiali combustibili superiori complessivamente a 5.000 kg – di superficie lorda > 3.000 mc; - Attività 4.3.A: Depositi di gas infiammabili in serbatoi fissi: b) disciolti o liquefatti per capacità geometrica complessiva superiore o uguale a 0,3 mc - Depositi di GPL fino a 5 mc; - Attività 13.2.B: Impianti fissi di distribuzione carburanti per l'autotrazione, la nautica l'aeronautica; contenitori - distributori rimovibili di carburanti liquidi: a) Impianti di distribuzione carburanti liquidi - Solo liquidi combustibili.

Attività: 70.2.C (con impianto FV): Locali adibiti a depositi di superficie lorda superiore a 1.000 m2 con quantitativi di merci e materiali combustibili superiori complessivamente a 5.000 kg – di superficie lorda > 3.000 mc ;

- Attività 4.3.A: Depositi di gas infiammabili in serbatoi fissi: b) disciolti o liquefatti per capacità geometrica complessiva superiore o uguale a 0,3 mc - Depositi di GPL fino a 5 mc;

- Attività 13.2.B: Impianti



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 (nдр: 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.

Nel corso dell'iter autorizzativo ambientale avviato dall'organizzazione per l'introduzione di nuove attività di supporto interno, quali le attività di verniciatura dei mezzi aziendali e di saldatura presso l'officina interna, l'Analisi Ambientale è stata oggetto di aggiornamento, applicando la medesima metodologia di analisi e valutazione adottata dall'organizzazione, al fine di includere e valutare anche i nuovi aspetti ambientali connessi a tali attività e ad altri

cambiamenti pianificati. Nel corso del 2025, tali attività non risultavano operative, in quanto subordinate alla conclusione dell'iter autorizzativo e al conseguente rilascio delle necessarie autorizzazioni ambientali.

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

Vettore Ambientale	Aspetto ambientale specifico	Condizioni Operative
emissioni in atmosfera	Emissioni in atmosfera associate ad arrivo merci su gomma	N
	Emissioni in atmosfera associate ad uscite merci su gomma	N
	Emissioni in atmosfera associate a Officina (saldatura/verniciatura)	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
	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	

Le nuove attività (saldatura e verniciatura) saranno ad uso esclusivo interno, non coinvolgeranno soggetti terzi e non genereranno impatti ambientali al di fuori del controllo diretto dell'organizzazione. Pertanto, la tabella degli aspetti ambientali indiretti, già valutata nel ciclo precedente, rimane invariata:



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 APPROVVIGIONAMENTO IDRICO

Presso lo stabilimento di via Bonn l'approvvigionamento idrico avviene tramite la rete dell'acquedotto pubblico. Non sono presenti pozzi aziendali e i consumi vengono monitorati mediante contatore dedicato installato dal gestore del Servizio Idrico Integrato. L'utilizzo dell'acqua è prevalentemente riconducibile alle attività operative e di supporto del sito: circa il 70% dei consumi è legato al lavaggio dei mezzi e delle superfici operative, mentre il restante 30% riguarda usi civili (servizi igienici e spogliatoi).

CONSUMO IDRICO	UM	2022	2023	2024	2025
Consumo totale di acqua	mc	474	507	458	876

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024	2025
Consumo totale di acqua	mc	474	507	458	876
Addetti	n.	46	52	45	56
Consumo idrico specifico	mc/add	10,28	9,69	10,18	15,64
Consumo idrico specifico	mc/tratt	20,61	22,04	15,27	29,20

Nel corso del 2025 il consumo totale di acqua è stato pari a 876 m³, registrando un incremento rispetto al 2024 (458 m³). Tale aumento risulta coerente sia con la crescita del numero degli addetti (56 nel 2025 contro 45 nel 2024).

sia con l'intensificazione delle attività operative del sito, come evidenziato dall'incremento dei chilometri percorsi dalla flotta aziendale (+7,85% rispetto al 2024). A questi fattori si è aggiunta una necessità straordinaria: i festeggiamenti del 70° anniversario dell'azienda, organizzati all'interno dello stabilimento e caratterizzati dall'accoglienza di invitati, autorità e dal servizio buffet. L'evento ha richiesto interventi straordinari di pulizia, sia interni sia esterni, indispensabili per allestire adeguatamente gli spazi e renderli idonei ad ospitare persone e somministrare alimenti in condizioni igieniche adeguate (ad esempio: lavaggio del muretto di recinzione, della facciata del capannone, delle aree comuni, ecc.).

L'aumento del personale e del livello di operatività ha inoltre comportato un utilizzo fisiologicamente maggiore dei servizi igienici, degli spogliatoi e delle attività di pulizia correlate.

Va infine precisato che il dato relativo al 2025 rappresenta il primo valore puntuale e affidabile, ottenuto grazie a una misurazione diretta dei contatori avviata ad aprile 2025. Nei periodi precedenti, invece, i consumi idrici erano stimati sulla base dei valori medi riportati nelle bollette del fornitore e risultano quindi con ogni probabilità sottostimati.

L'analisi dei consumi specifici conferma, comunque, che l'impiego della risorsa idrica rimane sotto controllo:

- il consumo specifico per addetto pur passando da 10,18 m³/addetto, nel 2024, a 15,64 m³/addetto nel 2025, non è ritenuto significativo anche in considerazione della sottostima del triennio precedente;
- il consumo specifico per trattore stradale aumenta da 15,27 m³/trattore, nel 2024, a 29,20 m³/trattore nel 2025. Tale incremento, pur sempre se alterato dalla sottostima dei consumi del triennio precedente, risulta già più coerente con la maggiore frequenza di lavaggi e movimentazioni, indotto dal maggiore utilizzo dei mezzi, nel 2025.

Nel complesso, il consumo idrico 2025 risulta proporzionato alla crescita dell'organico e dell'attività operativa, senza evidenze di sprechi o anomalie. Le pratiche di utilizzo responsabile introdotte (lavaggi programmati, controllo dei flussi, attenzione alle perdite) potranno garantire una gestione efficiente della risorsa. Il livello dei consumi rimane in linea con la natura delle attività svolte e non emergono aspetti significativi che richiedano interventi correttivi.

6.1.2 SCARICHI IDRICI

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 (CSIP), 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.

Nel corso dell'aggiornamento 2025 è stato verificato che le nuove attività introdotte presso l'officina interna (saldatura e verniciatura), non porteranno alla generazione di nuovi scarichi idrici rispetto a quelli già esistenti. Le operazioni di saldatura e verniciatura avverranno interamente in ambienti interni e non comporteranno l'utilizzo di acqua o la formazione di reflui industriali aggiuntivi rispetto all'assetto autorizzato. Parimenti, l'ampliamento del piazzale non ha comportato, nel corso del 2025, alcuna modifica al sistema degli scarichi idrici del sito, poiché le superfici non sono ancora operative e non risultano presenti nuovi allacciamenti alla rete fognaria. Alla data del 31/12/2025 gli scarichi del sito rimangono quelli esistenti: S1 (acque reflue industriali dell'area lavaggio), S2 (acque

reflue domestiche), S3–S4 (acque meteoriche). Nessuna variazione dei punti di scarico, delle reti o delle tipologie di reflui è stata rilevata.

6.2 RIFIUTI

6.2.1 RIFIUTI PRODOTTI

Nel periodo di riferimento 2025, la gestione dei rifiuti presso il sito di via Bonn non ha subito modifiche sostanziali rispetto all'assetto del ciclo precedente. I flussi di rifiuti prodotti derivano dalle ordinarie attività aziendali: movimentazione merci, attività d'ufficio, manutenzione dei mezzi interni e utilizzo dell'area di lavaggio. L'introduzione delle nuove attività di saldatura e verniciatura presso l'officina interna, in fase di autorizzazione, non hanno generato, nel 2025, alcun nuovo rifiuto, poiché tali attività non erano ancora esercitate alla data del 31/12/2025. Pertanto, non risultano prodotti rifiuti tipici dei processi di verniciatura o saldatura. Questi flussi verranno censiti e monitorati nei prossimi aggiornamenti dell'Analisi Ambientale, una volta avviate le attività.

Di seguito si riporta il quantitativo complessivo di rifiuti prodotti negli anni censiti.

Gli EER con asterisco si riferiscono a rifiuti classificati come pericolosi.

EER - DESCRIZIONE	UM	2022	2023	2024	2025
07.06.12 – fanghi/liquidi vasca lavaggio	kg	0	0	3.840	26.980
08.03.18 - toner	kg	6	3	3,00	8
13.02.05* - oli non clorurati	kg	0	0	1.300	700
13.08.02* - altre emulsioni	Kg	0	0	0	14.600
15.01.02 - imballaggi in plastica	kg	0	0	560	0
15.01.03 - imballaggi in legno	kg	40.020	35.420	42.440	49.380
15.01.06 - imballaggi misti	kg	33.920	16.520	50.840	42.220
15.01.11* - bombolette spray	kg	0	0	0	33
15.02.03 – materiale assorbente	kg	0	0	0	40
16.01.03 - pneumatici	kg	9.660	9.840	3.280	5.220
16.01.04* - veicoli fuori uso	kg	11.840	0	0	0
16.01.07* - filtri	kg	0	0	0	1.204
16.02.14 – RAEE	kg	0	0	0	680
16.06.01* - batterie al piombo	kg	0	0	0	695
16.07.08* - rifiuti contenenti olio	kg	0	3.300	0	865
17.04.05 - ferro e acciaio	kg	7.180	7.520	85.230	16.800
Produzione annua totale di rifiuti	kg	102.626	72.603	187.493	159.425
Totale Km percorsi	km	1.386.671	1.416.670	1.593.884	1.718.929
Quantità specifica di rifiuti	Kg/km	0,074	0,051	0,118	0,093

L'analisi dei rifiuti prodotti evidenzia, per l'anno 2025, una riduzione della produzione complessiva rispetto all'anno precedente, nonostante l'aumento dei chilometri percorsi dalla flotta (1.718.929 km, +7,85%). Tale andamento evidenzia un miglioramento dell'indicatore di prestazione ambientale, con la quantità specifica di rifiuti che scende da 0,12 kg/km nel 2024 a 0,09 kg/km nel 2025, valore coerente con una maggiore efficienza operativa.

Osservando il dettaglio delle tipologie di rifiuti, si rilevano incrementi nelle quantità e nelle tipologie, che riguardano alcuni rifiuti prodotti nell'area officina, in particolare:

- fanghi (EER 07.06.12), l'aumentano a 26.980 kg è dovuto allo svuotamento dell'impianto di trattamento dell'area lavaggio, effettuato eccezionalmente su consiglio dal gestore del SII al fine di evitare trascinalenti che possano alterare le concentrazioni allo scarico S1;
- altre emulsioni (EER 13.08.02*), la produzione di 14.600 kg è stata conseguente alla manutenzione straordinaria dei n.3 serbatoi interrati, prima destinati al gasolio, che sono stati svuotati e lavati per destinarli allo stoccaggio dell'HVO;
- filtri (EER 16.01.07*), la produzione di 1.204 kg è stata susseguente all'aumento e alla differenziazione delle attività manutentive effettuate sui mezzi aziendali di proprietà, progressivamente internalizzate a partire dal 2025;
- batterie al piombo (EER 16.06.01*), la produzione di 695 kg è stata susseguente all'aumento e alla differenziazione delle attività manutentive effettuate sui mezzi aziendali di proprietà, progressivamente internalizzate a partire dal 2025;
- materiali assorbenti non contaminati (EER 15.02.03), la produzione di 40 kg, è stata susseguente all'aumento e alla differenziazione delle attività manutentive effettuate sui mezzi aziendali di proprietà, progressivamente internalizzate a partire dal 2025. Il rifiuto sarà progressivamente eliminato poiché, nel corso del 2025, è stato avviato con MEWA, il servizio completo di noleggio di panni tecnici per cui i panni tecnici, sporchi, vengono lavati regolarmente, controllati e resi nuovamente disponibili, senza comportare smaltimenti;
- rifiuti contenenti olio (EER 16.07.08*), la produzione del rifiuto non è continuativa: esso viene generato solo occasionalmente, esclusivamente in presenza di contaminazioni dei carburanti.
- 16.02.14 – RAEE (neon, server/PC), la produzione del rifiuto è dovuta a uno smaltimento straordinario di materiale dismesso costituito da tubi a led e pc senza monitor;
- bombolette spray (EER 15.01.11*), la produzione associata alle bombolette di prodotto sbloccante e pulitore per freni è stata susseguente all'aumento e alla differenziazione delle attività manutentive effettuate sui mezzi aziendali di proprietà, progressivamente internalizzate a partire dal 2025. La quantità di questo rifiuto si attende diminuirà nel tempo grazie all'utilizzo di un sistema di ricarica manuale delle bombolette spray con le sostanze attive e aria compressa (n.d.r.: Refillo® di WURTH). Il sistema REFILLO® di Würth è una soluzione professionale, ecologica ed economica per sostituire le tradizionali bombolette spray monouso e consente di ricaricare le bombolette con liquido tecnico e aria compressa, riducendo costi e rifiuti e migliorando la gestione dei materiali in officina.

I rifiuti, pur aumentando in alcune frazioni, rientrano nelle oscillazioni normalmente associate alle attività di manutenzione e alla gestione dei mezzi.

Alcune categorie di rifiuti, rispetto al 2024, sono ridotte o assenti, nel 2025, come nel caso degli imballaggi in plastica, toner, veicoli fuori uso e filtri dell'olio. Ciò riflette una migliore gestione interna, una riduzione delle sostituzioni straordinarie e l'adozione di interventi manutentivi programmati.

I rifiuti ferrosi (EER 17.04.05) si attestano a 16.800 kg, in diminuzione rispetto ai picchi del 2024 (85.230 kg), anno in cui erano stati eseguiti interventi straordinari di manutenzione e attività di dismissione. Il valore 2025 torna quindi su livelli fisiologici.

La riduzione della produzione totale e dell'indicatore specifico (kg/km) rappresenta un miglioramento delle prestazioni ambientali, in linea con gli obiettivi del Sistema di Gestione Ambientale.



EER - DESCRIZIONE	UM	2022	2023	2024	2025
13.02.05* - oli non clorurati	kg	0	0	1.300	700
13.08.02* - altre emulsioni	Kg	0	0	0	14.600
15.01.11* - bombolette spray	kg	0	0	0	33
16.01.04* - veicoli fuori uso	kg	11.840	0	0	0
16.01.07* - filtri	kg	0	0	0	1.204
16.06.01* - batterie al piombo	kg	0	0	0	695
16.07.08* - rifiuti contenenti olio	kg	0	3.300	0	865
Produzione annua totale di rifiuti pericolosi	kg	11.840	3.300	1.300	18.097

La produzione di veicoli fuori uso EER 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* non è continuativa; esso viene generato solo occasionalmente, esclusivamente in presenza di contaminazioni dei carburanti e deriva dalla pulizia straordinaria dei serbatoi di gasolio.

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.

I rifiuti pericolosi, pur aumentando in alcune frazioni, rientrano nelle oscillazioni normalmente associate alle attività di manutenzione e alla gestione dei mezzi.

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024	2025
Produzione annua totale di rifiuti	kg	102.626	72.603	187.493	159.425
Produzione annua totale di rifiuti pericolosi	kg	11.840	3.300	1.300	18.097
Totale Km percorsi	km	1.386.671	1.416.670	1.593.884	1.718.929
Quantità specifica di rifiuti	Kg/km	0,074	0,051	0,118	0,093
Quantità specifica di rifiuti pericolosi	Kg/km	0,009	0,002	0,001	0,011



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	2025
Quantità totale annua rifiuti speciali pericolosi movimentati	ton	11.373,50	6.087,93	3.291,60	1.060,70

6.3 EMISSIONI

L'attività svolta da LANZI TRASPORTI presso il sito di Via Bonn dà origine ad emissioni in atmosfera riconducibili principalmente agli impianti di riscaldamento civili e ad altre attività/impianti le cui emissioni sono classificate come scarsamente rilevanti agli effetti dell'inquinamento atmosferico, ai sensi della normativa vigente. In particolare, tali emissioni sono associate alla stazione di rifornimento carburante aziendale, per la presenza di n. 3 cisterne interrate, dotate di valvola/tubo di sfiato, nonché all'attività di autolavaggio e all'utilizzo dell'idropulitrice alimentata a gasolio.

Ulteriori emissioni in atmosfera sono riconducibili al traffico veicolare della flotta aziendale impiegata per le attività di trasporto su strada.

Nel periodo di riferimento 2025, e in particolare alla data del 31/12/2025, non risultavano operative ulteriori attività tali da generare nuove emissioni convogliate. Le attività di verniciatura dei mezzi aziendali e di saldatura presso l'officina interna non venivano infatti esercitate, in quanto l'organizzazione era in attesa del completamento dell'iter autorizzativo e del rilascio della modifica sostanziale dell'Autorizzazione Unica Ambientale.

Nel corso del 2026, mediante modifica sostanziale dell'Autorizzazione Unica Ambientale ai sensi del DPR 59/2013, è stata autorizzata una nuova emissione in atmosfera ai sensi dell'art. 272 del D.Lgs. 152/2006, associata alle suddette attività di verniciatura e saldatura. Tali attività si configurano come attività di supporto interno, svolte ad uso esclusivo dell'organizzazione e strettamente funzionali all'attività principale di autotrasporto e logistica, non costituendo un'attività produttiva autonoma né svolta per conto terzi. La nuova emissione autorizzata rientra tra le attività in deroga di cui all'art. 272 del D.Lgs. 152/2006 ed è soggetta a prescrizioni di tipo gestionale, tra cui il limite massimo giornaliero di utilizzo di prodotti vernicianti pronti all'uso, nonché alle ulteriori condizioni stabilite nell'AUA. Tale emissione non prevede l'esecuzione di autocontrolli analitici. La gestione della stessa è pertanto assicurata attraverso il rispetto delle condizioni autorizzative e delle procedure del Sistema di Gestione Ambientale.

I mezzi della flotta Lanzi sono alimentati a gasolio addizionato con AdBlue. L'additivo AdBlue garantisce il corretto funzionamento del catalizzatore 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 interrate da 20 mc a cui, nel 2025, si è aggiunto anche un serbatoio fuori terra per il contenimento del gasolio mentre le 3 cisterne interrate sono state convertite al contenimento dell'HVO.

GASOLIO PER TRAZIONE	UM	2022	2023	2024	2025
Quantità totale annua di gasolio consumato	litri	626.415	595.597	625.352	607.218

GASOLIO PER TRAZIONE	UM	2022	2023	2024	2025
Quantità CO ₂ emessa ¹ nell'anno	ton	1.679	1.596	1.676	1.627
Quantità NO _x emessa ² nell'anno	kg	374	383	430	464

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	2025
Quantità totale annuali di gasolio consumato	litri	626.415	595.597	625.352	607.218
Totale Km percorsi nell'anno	km	1.386.671	1.416.670	1.593.884	1.718.928
Consumo gasolio specifico	litri/km	0,45	0,42	0,39	0,35
Efficienza energetica della flotta	km/litri	2,21	2,38	2,55	2,83

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. Questi corsi si 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.

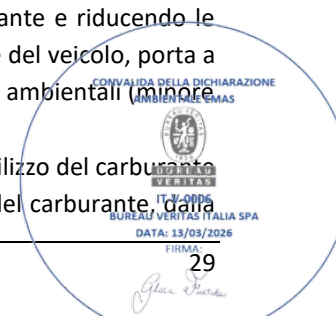
DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024	2025
CO ₂ emessa nell'anno	ton	1.679	1.596	1.676	1.627
Totale Km percorsi nell'anno	km	1.386.671	1.416.670	1.593.884	1.718.928
Quantità CO ₂ emessa specifica	kg/km	1,21	1,13	1,05	0,95

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 2025, rispetto al 2024, è rimasto invariato il numero complessivo dei mezzi, 30, ma è diminuito quello dei mezzi Euro 4 che sono passati da 2 ad 1 e conseguentemente quello dei mezzi Euro 6 aumentati da 26 a 27. Il parco automezzi attuale è quindi composto per il 97% da motorizzazioni Euro 5 e 6, a basso impatto ambientale, alimentati con HVO.

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).

Le emissioni di CO₂ risultano in calo nel 2025 grazie alla maggiore efficienza della flotta e all'utilizzo del carburante rinnovabile HVO, che riduce l'impatto ambientale del 50-70% considerando l'intero ciclo di vita del carburante.



sua produzione fino al suo utilizzo sul veicolo. L'HVO, infatti, riduce la CO₂ lungo l'intero ciclo di vita del carburante: non è solo meno inquinante allo scarico, ma produce molte meno emissioni anche nella fase di produzione, perché deriva da oli vegetali esausti, residui organici, scarti di processo, materiali già esistenti, non fossili. La flotta nel 2025 ha: lavorato di più, consumato meno ed è stata più efficiente del 11%, in coerenza con l'aumento dei mezzi Euro 6, l'uso di HVO, pianificazione più efficace delle tratte con minori consumi a vuoto.

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.

Nel 2025 il consumo complessivo è stato pari a 154,750 MWh, in lieve diminuzione rispetto al 2024 (157,300 MWh).

ENERGIA ELETTRICA	UM	2022	2023	2024	2025
Consumo totale diretto di energia elettrica da rete	MWh	142,29	140,10	157,30	154,75
Consumo totale diretto di energia elettrica autoprodotta	MWh	45,36	44,93	49,15	32,57
Consumo totale diretto di energia (da rete + autoprodotta)	MWh	187,65	185,03	206,45	187,33

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.

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024	2025
Consumo totale diretto di energia (da rete + autoprodotta)	MWh	187,65	185,03	206,45	187,33
Consumo totale di energia elettrica prodotta da fonte rinnovabile*	MWh	45,36	44,93	206,45	187,33
Produzione totale annua di Energia Elettrica autoprodotta	MWh	109,47	104,43	99,49	70,21
Addetti	n.	46	52	45	56
Consumo specifico di energia (da rete + autoprodotta) per addetto	MWh/n.add	4,08	3,56	4,59	3,35

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024	2025
Consumo specifico di energia da fonte rinnovabile per addetto	MWh/n.add	0,99	0,86	4,59	3,35
Produzione specifica annua di Energia Elettrica Autoprodotta per addetto	MWh/n.add	2,38	2,01	2,21	1,25

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

Nel 2025 il consumo totale diretto di energia (da rete + autoprodotta) è stato pari a 187,33 MWh, in netta diminuzione (- 9,26%), rispetto al 2024 (206,45 MWh).

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	2025
Quantità totale annua di Energia Elettrica Autoprodotta	kWh	109.472	104.427	99.491	70.211
Quantità totale annua di Energia Elettrica Autoprodotta, immessa in rete	kWh	64.109	59.497	50.340	37.640
Quantità totale annua di Energia Elettrica Autoprodotta, consumata	kWh	45.363	44.930	49.151	32.571

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	2025
Quantità totale annua di GPL consumato	litri	7.406	7.400	7.851	9.000

DESCRIZIONE INDICATORE SPECIFICO DI PRESTAZIONE	UM	2022	2023	2024	2025
Quantità totale annua di GPL consumato	litri	7.406	7.400	7.851	9.000
Addetti	n.	46	52	45	56
Consumo di GPL specifico medio per addetto	litri/add	161	142	174	161

CONVALIDA DELLA DICHIARAZIONE
AMBIENTALE EMAS



BUREAU
VERITAS

IT-V-0006

BUREAU VERITAS ITALIA SPA

DATA: 13/03/2025

FIRMA:

31

Glenn Fortino

Nel 2025 il consumo complessivo è stato pari a 9.000 litri, valore in aumento rispetto al 2024 (7.851 litri) ma comunque coerente con la variabilità stagionale e con l'incremento del numero di addetti presenti nel sito (56 unità). Il consumo specifico risulta pari a 161 litri/addetto, identico al valore del 2022 e inferiore rispetto al 2024 (174 litri/addetto).

L'andamento osservato non evidenzia modifiche strutturali nei fabbisogni energetici del sito e conferma che l'impiego del GPL rimane correlato esclusivamente al funzionamento dell'impianto termico esistente.

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	2025
Energia Elettrica da rete	TEP	26,61	26,20	29,42	28,94
Energia Elettrica Autoprodotta consumata	TEP	8,483	8,402	9,191	6,091
Carburante per il trasporto (gasolio da trazione)	TEP	538,717	512,213	537,780	522,207
Quantità totale annua di GPL consumato	TEP	4,562	4,558	4,836	5,544
CONSUMO ENERGETICO TOTALE	TEP	578,4	551,4	581,2	562,8

Nel 2025 si evidenzia una riduzione complessiva del consumo energetico totale (- 3,17%).

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 detersivi 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	2025
Quantità totale annua rifiuti speciali pericolosi movimentati	ton	11.373,50	6.087,930	3.291,60	1.060,70

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. Nel corso del 2025 gli stessi serbatoi sono stati destinati al contenimento dell'HVO mentre per il gasolio, è stato installato un nuovo serbatoio fuori terra della capacità di circa 5.000 litri. I serbatoi interrati sono a doppia camera, rivestimento esterno.

Nel corso del 2024 sono state eseguite prove di tenuta che hanno dato esito positivo e che saranno ripetute, per volontaria scelta dell'azienda, ogni due anni. La prossima verifica sarà completata entro il 31/12/2026.

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 opera nel pieno rispetto delle normative ambientali applicabili. 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 confluiscono 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 Rolvsøy 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.



9. PROGRAMMA AMBIENTALE DI MIGLIORAMENTO

Gli obiettivi sono definiti in relazione agli aspetti ambientali significativi individuati dall'organizzazione.

Alla data del 31/12/2025 il Programma Ambientale in vigore risultava essere quello pluriennale già definito e convalidato nell'ambito della precedente Dichiarazione Ambientale. L'aggiornamento del Programma Ambientale, approvato a seguito del Riesame della Direzione, troverà applicazione nel periodo successivo e sarà rendicontato nella prossima Dichiarazione Ambientale.

Nel corso del 2025 il Programma Ambientale pluriennale ha registrato un avanzamento estremamente positivo, caratterizzato dal raggiungimento, con largo anticipo rispetto alle scadenze previste, della quasi totalità degli obiettivi pianificati. L'impegno dell'organizzazione nel miglioramento continuo si è tradotto in risultati concreti e misurabili:

- ✓ la progressiva conversione della flotta all'HVO ha consentito di superare ampiamente il traguardo fissato, contribuendo a una riduzione significativa delle emissioni climalteranti;
- ✓ l'adozione sistematica di pneumatici ricostruibili ha pienamente centrato l'obiettivo di promuovere un modello circolare nella gestione dei materiali;
- ✓ le azioni di sensibilizzazione interna hanno contribuito ad un miglioramento dell'efficienza energetica ben superiore alle attese iniziali.

A ciò si aggiunge l'avanzamento puntuale degli interventi di monitoraggio ambientale, in particolare sullo stato dei serbatoi interrati e il pieno conseguimento dell'obiettivo di adesione al progetto "Kilometro Verde Parma", che rafforza ulteriormente la capacità dell'azienda di generare valore ambientale condiviso sul territorio.

FATTORE AMBIENTALE	OBIETTIVO	AZIONE	TEMPI
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
Note/avanzamento: l'alimentazione con HVO è stata estesa, al 31/12/2025, al 97% dei mezzi (n.29/n.30). Al 31/12/2025 la CO ₂ è stata ridotta del 2,9% rispetto al 2024. L'obiettivo è stato raggiunto.			
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
Note/avanzamento: nel 2025 il 100% dei nuovi acquisti di pneumatici è stato effettuato in base ai criteri richiesti per renderne possibile il rivestimento (n.d.r.: pneumatici di classe master/top). Nel 2025 è stato possibile ricostruire di n.39 pneumatici. L'obiettivo è già stato raggiunto.			
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
Note/avanzamento: nel 2025 il consumo totale di energia elettrica (n.d.r.: da rete + autoprodotta) è stato ridotto del 9,26%, rispetto al 2024, superando ampiamente l'obiettivo di riduzione del 2% annuale e anche quello del triennio. L'obiettivo è stato raggiunto.			

FATTORE AMBIENTALE	OBIETTIVO	AZIONE	TEMPI
ALTERAZIONE SUOLO	Monitorare costantemente lo stato di integrità dei serbatoi interati	Verifica biennale di tenuta	Triennio 2025-2028
Note/avanzamento: la prima verifica di integrità è stata effettuata nel 2024. La prossima verifica verrà effettuata entro il 31/12/2026.			
PROGETTI AMBIENTALI	Aderire al progetto con iscrizione al consorzio del Kilometro Verde di Parma	Il Kilometro Verde Parma 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
Note/avanzamento: il 18/09/2025 il consiglio d'amministrazione di Lanzi Trasporti ha approvato l'adesione al Consorzio forestale Kilometro verde parma. L'08/10/2025 il Consorzio ha approvato l'adesione di Lanzi Trasporti come socio sostenitore del Consorzio Kilometro Verde Parma. A seguito di tale adesione Lanzi Trasporti ha ricevuto la donazione di n.70 piante (n.5 carpino bianco, n.5 gelso nero, n.5 gelso bianco, n.5 liquidambar, n.10 mirabolano, n.10 sambuco, n.10 viburno, n.10 corniolo, n.10 alloro), messe a dimora nell'area verde. L'obiettivo è stato raggiunto.			



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 costituisce un aggiornamento della Dichiarazione Ambientale precedentemente convalidata e contiene dati relativi al periodo dal 01/01/2022 al 31/12/2025; il periodo di riferimento dell'aggiornamento è costituito dall'anno 2025.

La Dichiarazione è stata approvata dalla Direzione Aziendale.

In conformità a quanto previsto dal Regolamento EMAS, la Dichiarazione Ambientale è valida per un periodo di tre anni dalla data di convalida. 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 ITALIA SPA
Viale Monza, 347
20126 Milano
N° di accr. IT-V-0006

La data di convalida della Dichiarazione Ambientale, effettuata formalmente dal Comitato Tecnico Bureau Veritas, sarà riportata direttamente dal TIMBRO Bureau Veritas apportato sull'originale della Dichiarazione Ambientale.

Persona di riferimento:

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

