



BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

Aprile 2026

“Driving the Net Zero Future”

Standard VSME — Modulo Base + Modulo Onnicomprensivo — Esercizio 2025





Avviciniamo i nostri clienti a soluzioni di trasporto a basso impatto ambientale e sociale, trasformando ogni chilometro percorso in valore condiviso per le persone, le imprese e il pianeta.

— FOUR SUSTAINABLE LOGISTICS, VISION 2025

IL PRESENTE DOCUMENTO

Questo report rendiconta le performance di sostenibilità di **FOUR Sustainable Logistics S.r.l.** relative all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, in conformità allo standard volontario europeo **VSME** (Voluntary Standard for non-listed Small and Medium-sized Enterprises) sviluppato da EFRAG. Sono adottati congiuntamente il **Modulo Base** e il **Modulo Onnicomprensivo**, garantendo il massimo livello informativo previsto dallo standard per le PMI non quotate.

PERIODO DI RENDICONTAZIONE

01/01/2025 — 31/12/2025

STANDARD DI RIFERIMENTO

VSME — Modulo Base + Onnicomprensivo

PERIMETRO

FOUR Sustainable Logistics S.r.l.
(rendicontazione individuale)

AI LETTORI

Cari stakeholder,

FOUR Sustainable Logistics nasce con una vocazione precisa: dimostrare che **la logistica può essere, fin dal primo chilometro, un acceleratore di sostenibilità e di creazione di valore condiviso**. Il 2025 è stato l'anno in cui questa promessa ha assunto una forma concreta e misurabile, sancita dalla scelta di **rendicontare le nostre performance ambientali, sociali e di governance (E-S-G) secondo il nuovo standard volontario europeo VSME**, adottando congiuntamente il Modulo Base e il Modulo Onnicomprensivo — ovvero il più alto livello informativo previsto per le PMI non quotate.

FOUR opera sul mercato per **avvicinare i propri clienti a soluzioni di trasporto a basso impatto ambientale e sociale**. Come **4PL specializzato**, progetta flussi logistici complessi per multinazionali e operatori leader nei settori della GDO, dell'industria, retail e spedizioni internazionali, con una vocazione innovativa che porta a sperimentare costantemente tecnologie d'avanguardia complementari tra loro — dai camion elettrici, ai biocarburanti, fino ai semirimorchi a doppio piano e alle casse refrigerate ad azoto liquido a zero emissioni dirette.

L'esercizio 2025 si è chiuso con 9 dipendenti (di cui 8 autisti, +800% vs inizio anno) con una flotta di 8 mezzi pesanti, interamente a trazione alternativa (elettrica o Bio-LNG), e con un percorso di crescita che ha portato, già a marzo 2026, a 18 mezzi ugualmente 100% a trazione alternativa. Le emissioni monitorate di gas a effetto serra dirette Scope 1, indirette Scope 2 (Energia Elettrica) e Scope 3, sono state abbattute tramite strumenti all'avanguardia come l'acquisto volontario di Garanzie d'Origine e, per la quota residua, totalmente compensate tramite Crediti di Carbonio Verra VCS, con un investimento strutturale di circa lo 0,3% del turnover: una soglia ambiziosa che intendiamo mantenere costante negli esercizi futuri come pilastro economico della nostra strategia Net Zero, indipendentemente dalla crescita aziendale.

Guardiamo al prosieguo del **2026** come anno di ulteriore crescita, tra le tante iniziative pianificate, abbiamo individuato tre leve fondamentali di crescita responsabile: l'adozione del **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001**, l'avvio della **rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra della catena logistica di trasporto per singolo cliente (Scope 3 cliente)**, in linea con i framework di settore GLEC e GHG Protocol e l'obiettivo ambizioso di **formare e integrare personale viaggiante di genere femminile** in un ambiente sicuro ed inclusivo sfruttando l'elettrificazione della nostra flotta come fattore abilitante.

Il presente bilancio è quindi insieme un atto di trasparenza e una dichiarazione di intenti. Trasparenza, perché abbiamo scelto di rendicontare ogni dato — anche quelli meno favorevoli — secondo uno standard riconosciuto e con piena onestà metodologica. Dichiarazione di intenti, perché ogni numero qui contenuto è la base di partenza di obiettivi misurabili, che ci impegneranno nei prossimi anni: Zero Emissioni dirette di GHG (Scope 1) entro il 2030, mantenimento dello stato Net Zero, espansione della flotta BEV, integrazione dei criteri ESG in ogni decisione tramite la formazione di un comitato strategico permanente.

Buona lettura.



Riccardo Verdi
Sustainability Manager

INDICE

HIGHLIGHTS 2025.....	6
INFORMAZIONI GENERALI.....	7
B1 — MODULO BASE — GENERALE.....	10
B2 — MODULO BASE — GENERALE.....	12
B3 — MODULO BASE — AMBIENTE.....	14
B4 — MODULO BASE — AMBIENTE.....	17
B5 — MODULO BASE — AMBIENTE.....	18
B6 — MODULO BASE — AMBIENTE.....	19
B7 — MODULO BASE — AMBIENTE.....	20
B8 — MODULO BASE — SOCIALE.....	21
B9 — MODULO BASE — SOCIALE.....	23
B10 — MODULO BASE — SOCIALE.....	24
B11 — MODULO BASE — GOVERNANCE.....	26
C1 — MODULO ONNICOMPENSIVO — GENERALE.....	28
C2 — MODULO ONNICOMPENSIVO — GENERALE.....	29
C3 — MODULO ONNICOMPENSIVO — AMBIENTE.....	41
C4 — MODULO ONNICOMPENSIVO — AMBIENTE.....	44
C5 — MODULO ONNICOMPENSIVO — SOCIALE.....	45
C6 — MODULO ONNICOMPENSIVO — SOCIALE.....	46
C7 — MODULO ONNICOMPENSIVO — SOCIALE.....	47
C8 — MODULO ONNICOMPENSIVO — GOVERNANCE.....	48
C9 — MODULO ONNICOMPENSIVO — GOVERNANCE.....	49
APPENDICE.....	50
CREDITS.....	54

HIGHLIGHTS 2025

FOUR in sintesi

Le metriche chiave dell'esercizio in un colpo d'occhio

PROFILO AZIENDALE

<p>9</p> <p>DIPENDENTI</p> <p>FORZA LAVORO AL 31/12/2025</p> <p><i>Crescita +800% rispetto al 01/01/2025</i></p>	<p>€ 1,28M</p> <p>RICAVI VENDITE E PRESTAZIONI</p> <p>VOCE A.1 CONTO ECONOMICO — TURNOVER — 2025</p> <p><i>Crescita di oltre il 400% rispetto al 2024</i></p>	<p>€ 691,7k</p> <p>TOTALE ATTIVI</p> <p>STATO PATRIMONIALE — 2025</p>	<p>2</p> <p>SEDI</p> <p>SEDE LEGALE MILANO (MI)</p> <p>PIAZZALE CORNAREDO (MI)</p> <p><i>Italia settentrionale</i></p>
--	---	---	---

DECARBONIZZAZIONE E FLOTTA

<p>100%</p> <p>TRAZIONE ALTERNATIVA</p> <p>FLOTTA AL 31/12/2025 — 8 MEZZI</p> <p><i>+125% a marzo 2026 (18 mezzi)</i></p>	<p>249.218km</p> <p>FLOTTA BEV + BIO-LNG</p> <p><i>Percorrenza a trazione alternativa</i></p>	<p>100%</p> <p>CONSUMI ELETTRICI E BIO-LNG COPERTI DA G.O.</p> <p>TRAZIONE DA RINNOVABILI</p> <p><i>Acquisto volontario</i></p>	<p>€ 3.760</p> <p>INVESTIMENTO NET ZERO</p> <p>G.O. + CREDITI CARBONIO VCS</p> <p><i>Circa 0,3% del turnover</i></p>
---	---	---	--

DECARBONIZZAZIONE E FLOTTA

<p>765,7MWh</p> <p>CONSUMO TOTALE</p> <p>DI CUI 87% DA RINNOVABILE</p>	<p>28,9tCO₂e</p> <p>SCOPE 1</p> <p>COMPENSATE VOLONTARIAMENTE</p>	<p>0,0tCO₂e</p> <p>SCOPE 2 M.B. (En. Elettrica)</p> <p>EMISSIONI AZZERATE</p> <p><i>100% G.O. rinnovabile</i></p>	<p>135,5tCO₂e</p> <p>SCOPE 3</p> <p>CAT. 1, 3, 6, 7 MONITORATE</p>
--	--	--	---

INFORMAZIONI GENERALI

Chi siamo — il modello di business

Operatore 4PL nato sostenibile. Catena logistica trasformata in valore condiviso.

Identità e missione

FOUR Sustainable Logistics è un **operatore 4PL** che nasce con un modello interamente orientato alla sostenibilità, con l'obiettivo di avvicinare i propri clienti a soluzioni di trasporto a basso impatto ambientale e sociale. Con una flotta di trattori e motrici 100% elettrici o alimentati a Bio-LNG (ad eccezione dei due trattori diesel temporaneamente noleggiati per esigenze operative straordinarie nel corso del 2025, quindi già dismessi), l'offerta comprende soluzioni di trasporto su medie e lunghe distanze, in ambito urbano e ed extra-urbano, progettando e gestendo flussi logistici complessi per multinazionali e operatori leader del settore della GDO, dell'industria, retail, spedizionieri internazionali e altri operatori logistici.

FOUR Sustainable Logistics lavora per **aggregare i carichi**, eliminando i chilometri a vuoto e abilitando per i propri clienti la rendicontazione delle emissioni indirette di GHG Scope 3 della catena logistica di trasporto a partire da dati primari, in linea con i principali framework di rendicontazione di settore (Global Logistics Emissions Council — GLEC e GHG Protocol).

La vocazione innovativa permette la continua sperimentazione e messa in esercizio di soluzioni tecnologiche avanzate e complementari alla flotta di camion a trazione alternativa, come **semirimorchi a doppio piano** con sponda alimentata a energia rinnovabile e **casse refrigerate ad azoto liquido** a zero emissioni dirette in transito.

FOUR Sustainable Logistics opera su scala nazionale e internazionale attraverso una rete di hub, magazzini e transit point di partner qualificati, accompagnando i propri clienti nella trasformazione sostenibile della supply chain.



Le ricariche elettriche dei mezzi sono coperte al 100% da G.O. rinnovabile

Mercati di riferimento

TIPOLOGIA DI MERCATO	AREA GEOGRAFICA	SEGMENTO DI RIFERIMENTO
Prevalentemente B2B: clienti del settore della GDO, dell'industria, retail, spedizionieri internazionali e altri operatori logistici, che necessitano di servizi di trasporto e logistica a basso impatto, minimizzando i costi di transizione.	Attività concentrate prevalentemente in Italia settentrionale, con presenza operativa nelle aree metropolitane di Milano e Bologna e copertura su scala nazionale e internazionale tramite partner qualificati.	Soluzioni di trasporto su strada a basso impatto ambientale "future-proof", in risposta a normative sempre più restrittive (ZTL, Zone a Bassa Emissione, Euro 7/ETS 2 dal 2028) e alle crescenti esigenze di supply chain sostenibili.

Le principali relazioni di business

CATEGORIA	DESCRIZIONE
Clienti principali	Multinazionali e operatori leader nella GDO, nell'industria, retail, spedizionieri internazionali e altri operatori logistici.
Partner logistici	Rete di partner logistici qualificati per servizi complementari su scala nazionale e internazionale.
Partner consulenziali	Piano 23 (consulenza in trasformazione sostenibile per la logistica), Studio Legale PL&A Milano (boutique giuslavoristica), Dott. Commercialista Annaelisa Fersini (consulenza strategica).
Partner strategici	Volvo Trucks (OEM), T-Way, Petit Forestier e Multitrax (società di noleggio/rivenditori di attrezzature), Atlante (CPO), Fleet220 e Transportincloud (partner tecnologici).
Partner assicurativi	Thames Insurance — società di servizi assicurativi parametrizzati rispetto a indicatori di sostenibilità.
Canali di distribuzione	Servizio erogato direttamente o tramite partner qualificati.



CAPITOLO

B

Modulo Base

Disclosure obbligatorie · informative VSME: B1 → B11

B1 — MODULO BASE — GENERALE

Base per la preparazione del report

Standard adottato, perimetro, forma giuridica e principali parametri quantitativi

Standard di rendicontazione adottato

Il presente report è stato redatto in conformità allo standard volontario europeo **EFRAG VSME** (Voluntary Standard for non-listed Small and Medium-sized Enterprises). FOUR Sustainable Logistics ha scelto di adottare congiuntamente il **Modulo Base** e il **Modulo Onnicomprensivo**, ovvero il livello informativo più completo previsto dallo standard, in coerenza con la propria volontà di trasparenza verso clienti, partner e stakeholder.

OPZIONE DI RENDICONTAZIONE

Opzione B — Modulo Base e Modulo Onnicomprensivo.

Il report è stato redatto su **base individuale**, riferito alla sola FOUR Sustainable Logistics S.r.l.

Identità giuridica e operativa

FOUR SUSTAINABLE LOGISTICS S.R.L.

Forma giuridica: Società a Responsabilità Limitata (Private Limited Liability Undertaking)

Codice NACE: H 49.41 — Trasporto di merci su strada

LEI Code: 81560000E2BA44C4C775

Paese delle operazioni primarie e degli asset significativi: Italia

Metodologia di conteggio dei dipendenti: Headcount alla fine del periodo di rendicontazione

Sedi aziendali

SEDE OPERATIVA

Indirizzo: Via Ghisolfa, 81 B

CAP — Città: 20010 — Cornaredo (MI), Italia

Coordinate GPS: 45,505197 / 9,033372

Piazzale operativo per le attività di logistica e movimentazione mezzi.

SEDE LEGALE

Indirizzo: Via Carlo Freguglia, 8/A

CAP — Città: 20122 — Milano (MI), Italia

Coordinate GPS: 45,460868 / 9,199585

Spazi a uso ufficio condivisi con società terza che gestisce operativamente l'immobile.

Parametri economici e organizzativi

INDICATORE	VALORE	UNITÀ DI MISURA	PERIODO
Total Asset (Patrimonio totale)	691.655	EUR	al 31/12/2025
Turnover — Ricavi delle vendite e delle prestazioni (voce A.1)	1.282.918	EUR	esercizio 2025
Numero dipendenti (Headcount)	9	persone	al 31/12/2025

DISCLOSURE STORICHE

Il presente report **non contiene disclosure dei periodi precedenti**: trattandosi della prima rendicontazione di sostenibilità di FOUR Sustainable Logistics secondo lo standard VSME modulo base + onnicomprensivo, l'esercizio 2025 costituisce quindi l'anno base di riferimento.

B2 — MODULO BASE — GENERALE

Pratiche, politiche e iniziative future per la transizione

Un piano sistemico di 20 azioni che combinano decarbonizzazione, innovazione, inclusione e integrità

FOUR Sustainable Logistics ha sviluppato e implementa un **piano completo e strutturato di pratiche, politiche e iniziative future** orientato alla transizione verso un'economia più sostenibile. Le azioni messe in campo spaziano dalla gestione della flotta mezzi alla rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG), dall'approvvigionamento di energia rinnovabile alla compensazione volontaria delle emissioni residue, fino alla trasparenza verso i clienti, alla governance interna della sostenibilità, all'inclusione del personale e all'impegno attivo nelle comunità locali e nelle istituzioni.

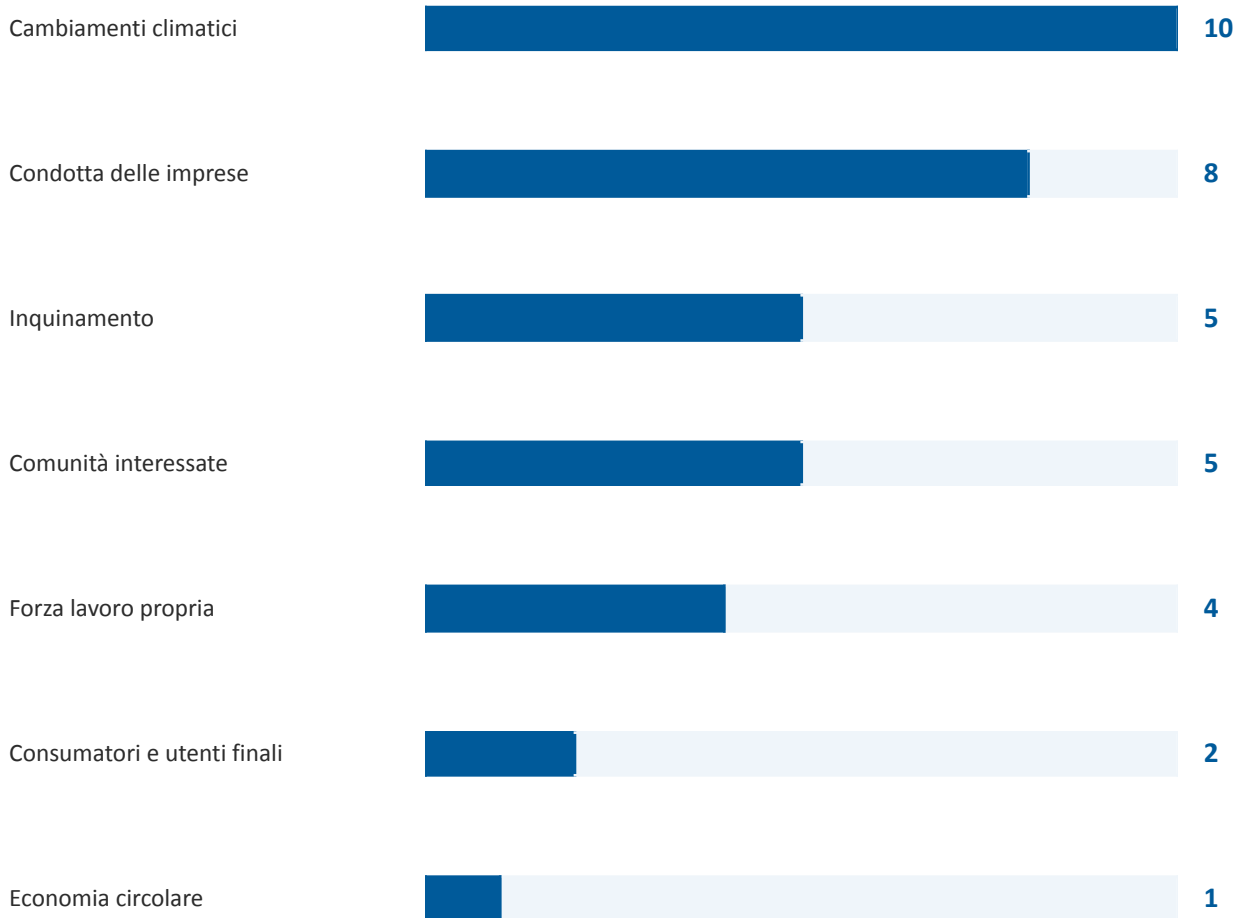
L'approccio adottato è **sistemico e orientato al lungo periodo**: decarbonizzazione operativa, innovazione tecnologica, inclusione sociale e integrità aziendale si combinano sinergicamente per generare valore sostenibile nel tempo.

CARATTERISTICHE DEL PIANO

Pubblicità del piano: Le pratiche e politiche sono rese pubblicamente disponibili.

Target collegati a politiche: L'impresa ha definito target specifici collegati alle politiche (vedi sezione C3).

Temi di sostenibilità impattati positivamente dal piano: Cambiamenti climatici, inquinamento, economia circolare, forza lavoro propria, lavoratori della catena del valore, comunità interessate, consumatori e utilizzatori finali, condotta delle imprese.

DISTRIBUZIONE DELLE PRATICHE/POLITICHE/INIZIATIVE FUTURE PER TEMA DI SOSTENIBILITÀ IMPATTATO*Più temi possono essere impattati positivamente da una stessa pratica/politica/iniziativa futura*

Il dettaglio completo delle 20 pratiche/politiche/iniziative future del piano di transizione è descritto nella sezione C2 del presente report.

B3 — MODULO BASE — AMBIENTE

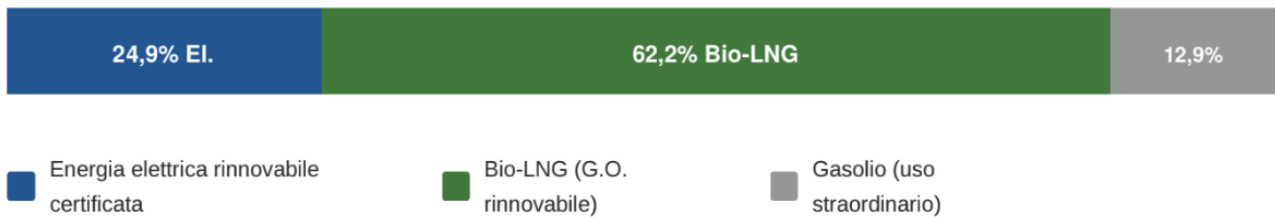
Energia ed emissioni di gas a effetto serra

Il quadro completo dei consumi energetici e delle emissioni Scope 1, 2 (LB e MB) e 3 dell'esercizio 2025

Consumo totale di energia (MWh)

Il consumo totale di energia di FOUR Sustainable Logistics nell'esercizio 2025 è stato pari a **765,72 MWh**, interamente attribuibile alla flotta di camion e semirimorchi. Il **100% dei consumi di Elettricità e Bio-LNG** è coperto da certificati di Garanzia di Origine rinnovabile annullati a favore dell'organizzazione.

FONTI ENERGETICA	TOTALE (MWh)	DI CUI RINNOVABILE	DI CUI NON RINNOVABILE
Energia elettrica	190,33	190,33	0,00
Da elettricità autoprodotta	0,00	0,00	0,00
Combustibili (Bio-LNG, Gasolio, HVO)	575,39	476,36	99,03
Totale consumo energia	765,72	666,69	99,03



Dettaglio combustibili

COMBUSTIBILE	QUANTITÀ	ENERGIA (MWh)	EMISSIONI DIRETTE (tCO ₂ e)
Bio-LNG (rinnovabile certificato)	34.273,72 kg	476,02	1,71
Gasolio (trazione + semirimorchi frigoriferi)	10.035,86 l	99,03	27,14
HVO (semirimorchi frigoriferi)	35,74 l	0,34	0,00

PERCORRENZA E COPERTURA RINNOVABILE

Percorrenza totale flotta BEV + Bio-LNG 2025: 249.218,04 km

Il 100% dei consumi di Elettricità e Bio-LNG è coperto da Garanzia di Origine rinnovabile, garantendo le emissioni di **Scope 2 Market-Based pari a 0**.

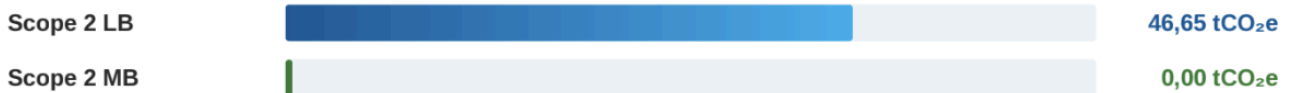
Emissioni di gas a effetto serra

Scope 1, Scope 2 e Scope 3 — quadro di sintesi

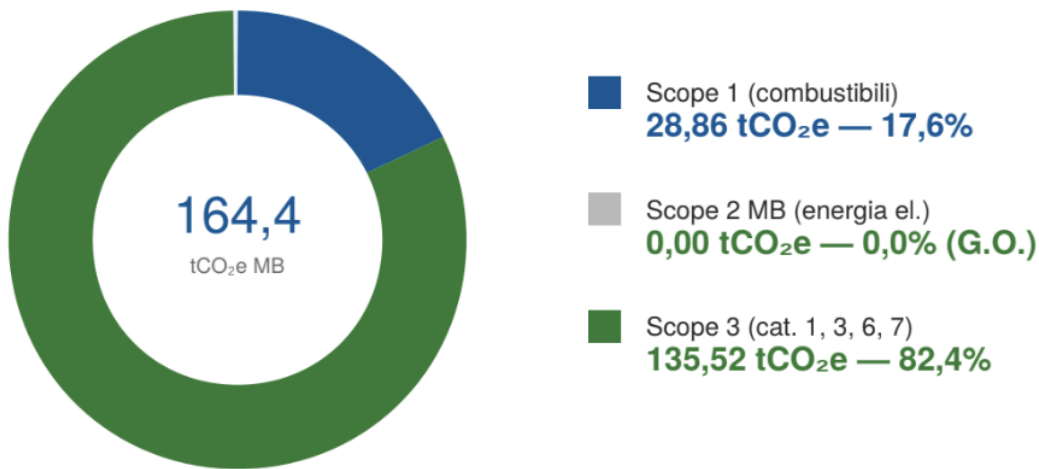
CATEGORIA	LOCATION-BASED (tCO ₂ e)	MARKET-BASED (tCO ₂ e)
Scope 1 — Emissioni dirette (flotta)	28,86	28,86
Scope 2 — Energia elettrica acquistata	46,65	0,00
Totale Scope 1 + 2	75,51	28,86
Scope 3 — Categorie 1, 3, 6, 7 monitorate	135,52	135,52
TOTALE Scope 1 + 2 + 3	211,03	164,38

CONFRONTO EMISSIONI SCOPE 2 — L'EFFETTO DELLE GARANZIE D'ORIGINE

L'acquisto di G.O. rinnovabile riduce le emissioni Scope 2 da 46,65 tCO₂e a 0 tCO₂e



COMPOSIZIONE EMISSIONI TOTALI GHG MARKET-BASED 2025 (164,38 TCO₂E)



Scope 3 — dettaglio per categoria

CATEGORIA	DESCRIZIONE	tCO ₂ e
Cat. 1	Beni e servizi acquistati — partner di trasporto (gasolio + HVO)	61,29
Cat. 3	Attività legate ai combustibili e all'energia, non incluse in Scope 1 e 2 (a monte)	67,15
Cat. 6	Viaggi di lavoro (nessuno effettuato nel 2025)	0,00
Cat. 7	Spostamenti casa-lavoro (32.985 km tutti percorsi con auto private)	7,08

CATEGORIA	DESCRIZIONE	tCO ₂ e
TOTALE Scope 3		135,52

Intensità emissiva GHG

L'intensità emissiva totale è espressa come tCO₂e per Euro di ricavi delle vendite e delle prestazioni (voce A.1 del Conto Economico (Turnover), nell'esercizio 2025 = € 1.282.918)

<p>0,000165</p> <p>tCO₂e / EUR (LOCATION-BASED)</p> <p>INTENSITÀ EMISSIVA GHG TOTALE L.B.</p> <p><i>Senza l'effetto delle G.O. rinnovabili</i></p>	<p>0,000128</p> <p>tCO₂e / EUR (MARKET-BASED)</p> <p>INTENSITÀ EMISSIVA GHG TOTALE M.B.</p> <p><i>Riflette l'effetto delle G.O. rinnovabili</i></p>
---	--

B4 — MODULO BASE — AMBIENTE

Biodiversità

Usa del suolo e aree natura-orientate

FOUR Sustainable Logistics non opera in aree sensibili per la biodiversità. Il modello di business basato sul trasporto stradale presenta un **impatto diretto trascurabile** su biodiversità ed ecosistemi.

<p>495 m²</p> <p>AREA SEALED</p> <p>SUPERFICIE IMPERMEABILIZZATA</p> <p><i>Piazzale operativo Cornaredo (MI)</i></p>	<p>5 m²</p> <p>AREA NATURA-ORIENTATA ON-SITE</p> <p>AREE VERDI INTERNE</p> <p><i>Piazzale operativo Cornaredo (MI)</i></p>	<p>0 m²</p> <p>AREA NATURA-ORIENTATA OFF-SITE</p> <p>AREE VERDI ESTERNE</p> <p><i>Non applicabile</i></p>	<p>500 m²</p> <p>USO TOTALE DEL SUOLO</p> <p>PERIMETRO COMPLESSIVO</p> <p><i>Piazzale operativo Cornaredo (MI)</i></p>
---	---	--	---

AREE SENSIBILI PER LA BIODIVERSITÀ

Sulla base dell'analisi della localizzazione delle sedi operative (Cornaredo (MI) e Milano), **nessuna delle attività dell'organizzazione si svolge in aree sensibili per la biodiversità** (es. Aree Natura 2000, Riserve UNESCO, IBA o aree protette). Le operazioni di trasporto si svolgono prevalentemente lungo la rete stradale e autostradale ordinaria.

B5 — MODULO BASE — AMBIENTE

Acque e risorse marine

Prelievi idrici nel periodo di rendicontazione

Nel periodo di rendicontazione, FOUR Sustainable Logistics **non registra prelievi idrici direttamente attribuibili alle proprie attività operative.**

0

m³ TOTALI PRELEVATI

PRELIEVO IDRICO 2025

Da tutte le sedi

0

m³ PRELEVATI IN AREE WATER STRESS

AREE A STRESS IDRICO ELEVATO

Nessuna sede in aree critiche

SPECIFICHE PER SEDE

Sede legale (uffici, Milano (MI)): l'organizzazione occupa parzialmente spazi ad uso ufficio in condivisione con una società terza. La gestione operativa dell'immobile, inclusi i prelievi idrici, è in capo al soggetto terzo gestore degli spazi. Pertanto, l'impresa non dispone di controllo operativo né di dati specifici relativi ai prelievi idrici associabili alla propria presenza.

Sede operativa (piazzale, Cornaredo (MI)): non si rilevano prelievi idrici, in quanto le attività svolte non prevedono l'utilizzo diretto di risorse idriche. Le operazioni di lavaggio dei mezzi aziendali sono esternalizzate e svolte presso fornitori terzi.

B6 — MODULO BASE — AMBIENTE

Inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo

Emissioni inquinanti e rilasci nell'ambiente

L'attività di FOUR Sustainable Logistics **non genera rilasci di inquinanti** soggetti a obblighi di notifica ai sensi del Regolamento UE 166/2006 (E-PRTR) o di altre normative ambientali europee. La flotta è interamente costituita da veicoli a trazione alternativa (elettrica o Bio-LNG), che contribuiscono in maniera significativa alla **riduzione degli inquinanti atmosferici locali** (NOx, particolato, CO) e dell'inquinamento acustico rispetto ai mezzi tradizionali a gasolio.

IMPATTO POSITIVO DELLA FLOTTA SOSTENIBILE

L'utilizzo di camion **100% elettrici per la distribuzione urbana e regionale** e di camion alimentati a **Bio-LNG per la lunga percorrenza** garantisce una netta riduzione degli inquinanti atmosferici locali rispetto ai veicoli tradizionali a gasolio. Le motrici frigorifere sono interamente elettriche e i semirimorchi frigoriferi includono sia unità alimentate a combustibili, che **unità elettriche o raffreddate ad azoto liquido** (zero emissioni dirette in transito).

B7 — MODULO BASE — AMBIENTE

Economia circolare e gestione dei rifiuti

Adesione ai principi di economia circolare e gestione dei flussi di rifiuti

Adesione ai principi di economia circolare

FOUR Sustainable Logistics ha adottato una **Politica Acquisti Sostenibili** volta a ridurre l'impatto ambientale degli acquisti aziendali secondo i principi dell'economia circolare, individuando responsabili interni e fornendo linee guida per valutazioni consapevoli e coerenti. Le categorie di acquisto considerate includono: carta, cancelleria, illuminazione, gadget, attrezzature per l'energia, cartucce per stampanti, acqua e caffè, stoviglie, prodotti per l'igiene, servizi di pulizia, servizi web/IT, assicurazioni, auto aziendali, energia elettrica e veicoli commerciali.

Rifiuti generati

TIPOLOGIA	MASSA (t)	VOLUME (m ³)
Rifiuti pericolosi	0,00	0,00
Rifiuti non pericolosi	0,00	0,00
Totale rifiuti generati	0,00	0,00
Di cui destinati a riciclo / riutilizzo	0,00	0,00
Di cui destinati a smaltimento	0,00	0,00

NOTA — ASSENZA DI RIFIUTI GENERATI

Non viene riportata alcuna produzione di tipologie specifiche di rifiuti. Gli unici rifiuti generati dall'organizzazione sono relativi alla **sola produzione urbana di rifiuti da ufficio** generati nella sede legale condivisa con una società terza che gestisce operativamente l'immobile, e alla **manutenzione della flotta** di camion e semirimorchi, che viene gestita operativamente da officine terze specializzate.

B8 — MODULO BASE — SOCIALE

Forza lavoro — Caratteristiche generali

Composizione, contratti e tasso di avvicendamento al 31/12/2025

9 DIPENDENTI TOTALI HEADCOUNT AL 31/12/2025 <i>Crescita +800% dall'inizio dell'esercizio</i>	8 / 1 MASCHI / FEMMINE COMPOSIZIONE PER GENERE <i>89% M · 11% F</i>	3 / 6 INDETERMINATO / DETERMINATO TIPOLOGIA CONTRATTUALE <i>Selezione progressiva del personale</i>	8 / 1 FULL-TIME / PART-TIME TEMPO PIENO / PARZIALE <i>L'unica figura PT è l'impiegata amministrativa</i>
---	--	--	---

Distribuzione per genere

COMPOSIZIONE DI GENERE — HEADCOUNT AL 31/12/2025



M: 8 · F: 1 · Altro genere: 0 · Non riportato: 0

Distribuzione del personale per fascia d'età al 31/12/2025

FASCIA D'ETÀ	NUMERO	PERCENTUALE
Under 24 anni	0	0%
24 — 50 anni	5	56%
Over 50 anni	4	44%
TOTALE	9	100%

L'assenza di lavoratori under 24 è **coerente con i requisiti normativi e professionali della figura del personale viaggiante** — che presuppone il possesso di patente professionale e un adeguato profilo esperienziale — e non costituisce un elemento anomalo rispetto al profilo medio del settore. La quota rilevante di dipendenti over 50 (tutti personale viaggiante) rispecchia una tendenza strutturale dell'autotrasporto italiano.

Tasso di avvicendamento del personale

100%

TASSO DI AVVICENDAMENTO 2025

CALCOLATO CON FORMULA VSME

Effetto statistico della rapida crescita

5

DIPENDENTI CHE HANNO CESSATO IL RAPPORTO

(1 licenziamento per giusta causa)

CONTESTO DEL DATO

Il tasso di avvicendamento del personale è risultato molto elevato (100%) in ragione di due fattori strutturali tra loro correlati, **entrambi riconducibili alla fase di rapida crescita dell'organizzazione** nel corso del periodo di rendicontazione:

- **Effetto statistico della crescita dell'organico:** il calcolo del tasso di avvicendamento è basato sulla formula standard prevista dal framework VSME (% del numero di dipendenti che hanno lasciato l'azienda nel periodo / numero medio di dipendenti durante il periodo). Poiché il numero medio di dipendenti durante il 2025 è basso in termini assoluti, ogni dipendente che abbia lasciato l'azienda ha ampiamente influenzato l'incidenza sul tasso.
- **Selezione progressiva del personale in fase di sviluppo dei servizi:** nel corso del 2025 l'organizzazione ha attivato nuovi contratti di trasporto, avviando parallelamente un processo di selezione degli autisti finalizzato a individuare i profili più adatti alle specificità operative di ciascun servizio. Tale processo ha comportato fisiologicamente alcune uscite legate alla non compatibilità tra il profilo dell'autista e le caratteristiche del servizio assegnato.

Il dato non è pertanto rappresentativo di un fenomeno strutturale di instabilità occupazionale: rispetto all'inizio dell'esercizio il numero di dipendenti ha registrato una netta crescita del **+800%** (1 dipendente al 01/01/2025, di cui 0 autisti, vs. 9 dipendenti al 31/12/2025 di cui 8 autisti).

B9 — MODULO BASE — SOCIALE

Salute e sicurezza sul lavoro

Infortuni registrabili e fatalità nell'esercizio 2025

<p>2</p> <p>INFORTUNI REGISTRABILI 2025 CONNESSI AL LAVORO <i>Personale viaggiante</i></p>	<p>67,86</p> <p>TASSO DI INFORTUNI 2025 CALCOLATO CON FORMULA VSME <i>Valore volatile per limitato monte ore lavorate</i></p>	<p>0</p> <p>FATALITÀ INCIDENTI MORTALI 2025 <i>Nessun decesso correlato al lavoro</i></p>
--	---	---

VOLATILITÀ DEL TASSO E CONTESTO

Il tasso di infortuni registrabili connessi al lavoro nel periodo di riferimento è risultato pari a **67,86**. Si precisa che tale dato è **poco significativo statisticamente**, in quanto fortemente influenzato dal basso monte-ore lavorate complessivamente da tutti i dipendenti durante il periodo di rendicontazione (**5.894,50 ore**), rendendo il tasso molto volatile (un solo infortunio in più o in meno avrebbe cambiato radicalmente il valore registrato).

B10 — MODULO BASE — SOCIALE

Formazione e sviluppo delle competenze

Ore di formazione obbligatoria + non obbligatoria — esercizio 2025

CATEGORIA	ORE MEDIE/DIPENDENTE
Personale di genere maschile	3,69
Personale di genere femminile	0,00
Personale di altro genere	0,00
Personale di genere non rendicontato	0,00

NOTA METODOLOGICA

Il numero annuo di ore di formazione per dipendente è stato calcolato come la **media delle ore di formazione obbligatoria e non obbligatoria** erogate a tutti i dipendenti che hanno lavorato per l'organizzazione durante il periodo di rendicontazione, **inclusi dipendenti che hanno lasciato l'azienda** prima del 31/12/2025.

L'unica dipendente di genere femminile (figura impiegatizia) non ha ricevuto formazione formale nel 2025; questo aspetto sarà oggetto di attenzione nelle politiche di sviluppo professionale a partire dal 2026, è infatti prevista l'introduzione di personale viaggiante anche di genere femminile.

Retribuzione e contrattazione collettiva

Salario lordo orario, salario base orario, gender pay gap, copertura CCNL

<p>€ 20,63</p> <p>SALARIO LORDO ORARIO MEDIO al 31/12/2025</p> <p>INTERO ORGANICO</p> <p>Calcolato sulle ore CCNL</p>	<p>€ 21,22</p> <p>SALARIO LORDO ORARIO M al 31/12/2025</p> <p>PERSONALE VIAGGIANTE</p> <p>Esclusivamente di genere maschile</p>	<p>€ 15,88</p> <p>SALARIO LORDO ORARIO F al 31/12/2025</p> <p>UNICA IMPIEGATA</p> <p>Esclusivamente di genere femminile</p>	<p>25,16%</p> <p>GENDER PAY GAP SALARIO LORDO ORARIO al 31/12/2025</p> <p>M VS F</p> <p>Causa: Diversità delle mansioni</p>
<p>€ 11,77</p> <p>SALARIO BASE ORARIO MEDIO al 31/12/2025</p> <p>INTERO ORGANICO</p> <p>Calcolato sulle ore CCNL</p>	<p>€ 11,99</p> <p>SALARIO BASE ORARIO M al 31/12/2025</p> <p>PERSONALE VIAGGIANTE</p> <p>Esclusivamente di genere maschile</p>	<p>€ 10,00</p> <p>SALARIO BASE ORARIO F al 31/12/2025</p> <p>UNICA IMPIEGATA</p> <p>Esclusivamente di genere femminile</p>	<p>16,60%</p> <p>GENDER PAY GAP SALARIO BASE ORARIO al 31/12/2025</p> <p>M VS F</p> <p>Causa: Diversità delle mansioni</p>

IL GENDER PAY GAP NEL CONTESTO FOUR

Il differenziale retributivo lordo orario di genere (25,16%) **riflette in misura prevalente la diversità delle mansioni di riferimento**, non essendo i due profili professionali (personale viaggiante vs. figura impiegatizia) direttamente comparabili. Tale dato sarà opportunamente monitorato negli esercizi successivi, in vista di un'eventuale analisi più strutturata del gender pay gap qualora la composizione dell'organico dovesse evolvere verso una maggiore omogeneità di ruoli tra i generi.

Soglia salariale: l'Italia non dispone, al 2025, di un salario minimo legale nazionale; la Legge Delega n. 144/2025, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 230 del 3 ottobre 2025, delega il Governo a rafforzare la contrattazione collettiva. La soglia di **€ 9,00 lordi/ora** (oggetto del dibattito parlamentare e sostenuta in conformità con la Direttiva UE 2022/2041) rappresenta il principale riferimento di policy circolato nel periodo: il salario più basso rilevato in azienda (€ 10,00 salario base orario e € 15,88 salario lordo orario, figura impiegatizia) si colloca **al di sopra di tale soglia**.

Dettagli retributivi aggiuntivi che contribuiscono allo stipendio lordo, ore di volontariato retribuito e promozioni

Include i dettagli relativi ai dipendenti che hanno lasciato l'azienda durante l'anno

VOCE	IMPORTO - ORE	NOTE
Totale retribuzione straordinari	€ 689,25	Riferiti interamente al personale viaggiante
Totale bonus di produzione	€ 880,00	Approccio orientato al riconoscimento del contributo individuale
Indennità forfettizzate	€ 29.467,92	Include indennità forfettizzate, esclude rimborsi spese effettivamente sostenuti
Totale elemento distinto della retribuzione	€ 448,43	Voce retributiva contrattuale, garantita e fissa, prevista da CCNL
Volontariato retribuito	0 ore	Politica strutturata programmata nel 2026
Promozioni 2025	0	Solo 1 dipendente era già assunto a inizio anno

Contrattazione collettiva

100%

DIPENDENTI COPERTI DA CCNL

CONTRATTAZIONE COLLETTIVA

Tutto l'organico — settore autotrasporto

B11 — MODULO BASE — GOVERNANCE

Condanne e ammende per corruzione attiva e passiva

CASI DI CORRUZIONE E INIZIATIVE ANTI-CORRUZIONE

Nel periodo di rendicontazione, **nessun caso di corruzione attiva o passiva è stato accertato** nei confronti dell'organizzazione o di suoi rappresentanti.

Iniziativa future: l'adozione del **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 (MOG 231)** prevista nel 2026 (vedi informativa C2, iniziativa 20) costituirà lo strumento principale di prevenzione strutturata dei reati, inclusi quelli relativi alla corruzione attiva e passiva. L'aderenza alla Carta dei Principi Etici del Business Integrity Forum di Transparency International Italia (Iniziativa 15) rappresenta il quadro etico di riferimento già adottato che verrà quindi integrato alla luce nel processo di adozione del MOG 231.



CAPITOLO

C

Modulo Onnicomprensivo

Disclosure aggiuntive · informative VSME: C1 → C9

C1 — MODULO ONNICOMPRESIVO — GENERALE

Strategia di business e tematiche di sostenibilità

Elementi chiave della strategia con impatto sulle questioni materiali

Gli elementi chiave della strategia di FOUR Sustainable Logistics **collegati alle tematiche di sostenibilità** sono:

- **Decarbonizzazione della flotta** (obiettivo zero emissioni di GHG Scope 1 entro 2030 e mantenimento zero emissioni di GHG Scope 2 Market-Based): progressiva sostituzione dell'intera flotta con veicoli 100% elettrici (BEV); utilizzo di Bio-LNG certificato tramite Garanzie di Origine rinnovabile come soluzione di transizione per la lunga percorrenza; sostituzione dei semirimorchi frigoriferi diesel con unità raffreddate ad azoto liquido; approvvigionamento esclusivo di energia elettrica da fonti rinnovabili certificate tramite Garanzie di Origine.
- **Mantenimento dello stato Net Zero GHG Emissions** (Scope 1 + Scope 2 MB + Scope 3 monitorate): acquisto annuale volontario di G.O. e crediti di carbonio Verra a compensazione delle emissioni residue, con budget strutturale massimo pari allo 0,3% del turnover.
- **Trasparenza e rendicontazione GHG verso i clienti**: avvio nel 2026 della rendicontazione delle emissioni di GHG Scope 3 della catena logistica per singolo cliente, in linea con il framework di settore GLEC e GHG Protocol.
- **Aggregazione dei carichi e ottimizzazione logistica**: eliminazione dei km a vuoto e utilizzo di semirimorchi a doppio piano di carico (double deck; +60% capacità volumetrica), con riduzione delle emissioni per unità di merce trasportata.
- **Miglioramento del gender balance del personale viaggiante**: implementazione nel 2026 di una politica strutturata per la riduzione del divario di genere, attraverso fattori abilitanti tecnologici (ADAS, elettrificazione) e formativi (corsi guida sicura).
- **Governance della sostenibilità**: istituzione nel 2026 di un comitato strategico ESG con supporto di consulenza specializzata (Piano 23); obiettivo di ottenimento del Rating EcoVadis nel 2026 (>60/100).
- **Conformità normativa e integrità**: obiettivo di implementazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 (MOG 231) entro il 2026.

C2 — MODULO ONNICOMPRESIVO — GENERALE

Descrizione delle pratiche, politiche e iniziative future

Sintesi del piano di transizione e responsabilità per l'attuazione

AREA TEMATICA	PRATICHE/POLITICHE/INIZIATIVE FUTURE	#
Decarbonizzazione & Flotta	1. Flotta · 2. Rendicontazione GHG · 3. G.O. · 4. Compensazione · 5. Scope 3 cliente · 6. Alleanza Milano · 7. Bologna ZTL	7
Economia circolare	8. Politica Acquisti Sostenibili	1
Forza lavoro propria	9. Formazione · 10. Gender balance	2
Comunità interessate	11. Volontariato retribuito · 12. % premio assicurativo devoluto in beneficenza	3
Governance & condotta	13. Modello governance · 14. Comitato strategico · 15. codice di condotta · 18. Rating EcoVadis · 19. SOS Logistica · 20. MOG 231	5
Stakeholder & materialità	16. Analisi portatori di interesse · 17. Doppia materialità	2

I 20 punti chiave del piano di transizione

Di seguito vengono descritte in dettaglio le singole pratiche, politiche e iniziative future, con indicazione dei temi di sostenibilità che ciascuna impatta positivamente.

1

Flotta FOUR Sustainable Logistics: 31/12/2025 vs. Marzo 2026)

Cambiamenti Climatici · Inquinamento

FOUR Sustainable Logistics opera con una flotta propria interamente priva di veicoli commerciali a gasolio tradizionale (salvo il noleggio provvisorio di 2 mezzi a gasolio per un breve periodo nel corso del 2025, dettato da necessità operative straordinarie e già dismesso al 31/12/2025). Questo dato è eccezionale nel panorama della logistica italiana ed europea, dove la quota circolante di veicoli pesanti a combustibili alternativi è ad oggi inferiore al 5%.

Quadro sintetico della flotta — veicoli commerciali

<p>8</p> <p>MEZZI AL 31/12/2025</p> <p>100% TRAZIONE ALTERNATIVA</p> <p>Elettrica o Bio-LNG</p>	<p>18</p> <p>MEZZI A MARZO 2026</p> <p>100% TRAZIONE ALTERNATIVA</p> <p>Elettrica o Bio-LNG</p>	<p>+10</p> <p>VARIAZIONE NETTA</p> <p>+125% RISPETTO AL 31/12/2025</p> <p>Crescita pianificata anche nel 2026</p>
---	---	---

Dettaglio flotta veicoli per alimentazione

<h1>5 → 10</h1> <p>VEICOLI ELETTRICI (BEV) +5 UNITÀ · +100% 31/12/2025 → Marzo 2026</p>	<h1>3 → 8</h1> <p>VEICOLI A BIO-LNG +5 UNITÀ · +167% 31/12/2025 → Marzo 2026</p>
--	---

Composizione dettagliata — Trattori stradali

MODELLO	ALIMENTAZIONE	GCW MAX	31/12/2025	MARZO 2026	VARIAZIONE
Volvo FH Electric	Elettrica	44 t (46 t deroga ZEV)	3	3	—
Volvo FM Electric	Elettrica	44 t (46 t deroga ZEV)	0	1	+1
Iveco Stralis S-Way NP	Bio-LNG	44 t (45 t deroga alt. fuel)	3	3	—
Volvo FH LNG	Bio-LNG	44 t (45 t deroga alt. fuel)	0	5	+5
Totale Trattori			6	12	+6

Nota: ai sensi della Direttiva 96/53/CE, come modificata dalla Direttiva (UE) 2015/719 (combustibili alternativi) e dal Regolamento (UE) 2019/1242 (veicoli a zero emissioni) — recepite in Italia rispettivamente con DM 6 aprile 2017 e DM 20 luglio 2021 (G.U. n. 185 del 4 agosto 2021) — i veicoli a zero emissioni (ZEV, comprensivi di BEV e FCEV) beneficiano di una deroga di +2 tonnellate sul limite standard applicabile alla configurazione d'assi (ad esempio, da 44 t a 46 t per gli autoarticolati a 5 assi), a compenso del peso del sistema di accumulo energetico. Per i veicoli a combustibili alternativi alimentati a gas naturale (LNG/Bio-LNG), la deroga è di +1 tonnellata (da 44 t a 45 t per gli autoarticolati a 5 assi), a compenso del peso del sistema di stoccaggio criogenico. Il peso aggiuntivo è definito dalla documentazione del costruttore all'omologazione. Il 4 dicembre 2025 il Consiglio UE ha adottato l'orientamento generale sulla revisione della Direttiva 96/53/CE, che per i ZEV introduce deroghe differenziate per configurazione d'assi (+2 t a 5 assi, +4 t a 6 assi). Il testo è in fase di trilogia con Parlamento e Commissione e non è ancora recepito in Italia.

Da sx verso dx alcuni dei nostri mezzi elettrici:

- Volvo FH Electric — trattore pesante — 44 t
- Volvo FE Electric — motrice frigorifera — 27 t
- Iveco eDaily — motrice urbana frigorifera — 7.2 t

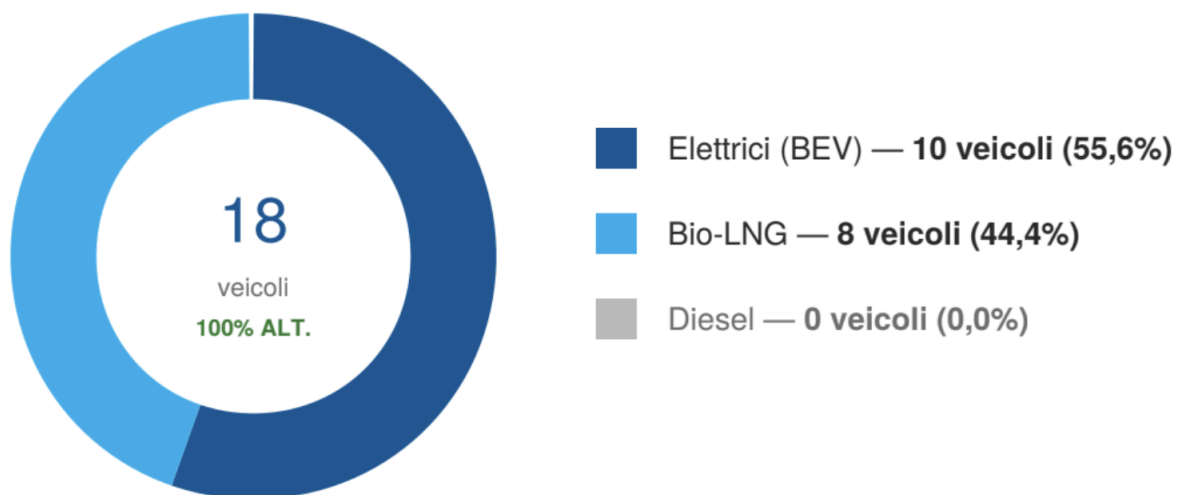


Composizione dettagliata — Motrici frigorifere

MODELLO	ALIMENTAZIONE	GVW MAX	31/12/2025	MARZO 2026	VARIAZIONE
Volvo FE Electric	Elettrica	27 t	1	1	—
Iveco eDaily 72	Elettrica	7,2 t	1	3	+2
Renault D Electric	Elettrica	16 t	0	2	+2
Totale Motrici Frigo			2	6	+4

Nota: le motrici frigorifere erano tutte al 100% elettriche già nel 2025, raddoppiando in numero a marzo 2026 vs 31/12/2025.

COMPOSIZIONE FLOTTA — MARZO 2026 (PER ALIMENTAZIONE)



Flotta semirimorchi (Marzo 2026 — 13 unità)

La flotta a marzo 2026 include una dotazione propria di semirimorchi articolata in tre tipologie complementari:

TIPOLOGIA	MODELLO / FORNITORE	CARATTERISTICA	UNITÀ
Frigoriferi	Indetruck	Gruppo frigo Elettrico/Termico	4
Frigoriferi	Compagnia Italiana Rimorchi (CIR), modello AZOTO	Refrigerazione ad azoto liquido (criogenica, zero emissioni dirette)	1
Frigoriferi	L'Idealcar	Frigorifero con gruppo Elettrico/Termico	1
Boxati	Lecitreiler	Boxato 1 asse con serranda	1
Boxati	Krone	Boxato 2 assi con serranda	4
Double Deck	Burger (fornitore: Multitrax)	Doppio piano di carico — +60% capacità volumetrica	2
TOTALE			13

Aspetti rilevanti della strategia di flotta

STRATEGIA DUAL-FUEL COERENTE

La flotta combina due filiere energetiche complementari: **l'elettrico a batteria (BEV)** per la distribuzione urbana, regionale e la trazione pesante su distanze brevi e medie (è in corso anche lo sviluppo di servizi sulle lunghe distanze) e **il Bio-LNG** per la lunga percorrenza, dove l'autonomia dei BEV e l'infrastruttura di ricarica elettrica non sono ancora pienamente mature, seppur in miglioramento.

Sia per l'energia elettrica che per il gas naturale liquefatto, l'azienda acquista **garanzie di origine rinnovabile per il 100% dei consumi** dei propri mezzi, garantendo una netta riduzione delle emissioni di GHG (CO₂e) *well-to-wheel (WTW)* rispetto al diesel fossile tradizionale.

COPERTURA COMPLETA DELLA CATENA DEL FREDDO SOSTENIBILE

La flotta di motrici frigorifere è **interamente elettrica**; i semirimorchi frigoriferi sono dotati di gruppi frigo ad alimentazione a gasolio o elettrica/azoto liquido criogenico (zero emissioni dirette). Il semirimorchio ad **azoto liquido** rappresenta una delle tecnologie più avanzate per la refrigerazione a zero emissioni in transito.

Semirimorchi double deck: la presenza di 2 semirimorchi a doppio piano di carico (Burger) consente di ottimizzare la capacità di trasporto per singolo viaggio del 60% in termini di volume utile rispetto a un semirimorchio tradizionale, riducendo il numero di viaggi necessari e, di conseguenza, le emissioni per unità di merce trasportata.



La crescita rapida e misurabile della flotta elettrica testimonia l'effettiva capacità di scaling del modello sostenibile FOUR

2

Rendicontazione e trasparenza delle emissioni corporate di GHG (Scope 1, 2 e 3)

Cambiamenti Climatici · Consumatori e Utilizzatori Finali

L'organizzazione rendiconta le proprie emissioni corporate di GHG per le seguenti categorie previste dal **GHG Protocol**:

- Scope 1 — Emissioni dirette dalla flotta camion e semirimorchi
- Scope 2 — Location-Based e Market-Based (consumi elettrici della flotta BEV)
- Scope 3 — Categoria 1: Beni e servizi acquistati (servizi di trasporto dei partner)
- Scope 3 — Categoria 3: Attività legate ai combustibili e all'energia
- Scope 3 — Categoria 6: Viaggi d'affari
- Scope 3 — Categoria 7: Pendolarismo dei dipendenti

5

Rendicontazione delle emissioni di GHG Scope 3 per cliente

Cambiamenti Climatici · Consumatori e Utilizzatori Finali

Nel **2026**, in un'ottica di trasparenza e generazione di valore condiviso, è prevista la prima rendicontazione delle emissioni di GHG legate alla catena logistica di trasporto per **singolo cliente** (emissioni Scope 3 del cliente). L'organizzazione si impegna a garantire un livello adeguato di accuratezza e tracciabilità nella quantificazione delle emissioni a partire da dati primari, in linea con i principali framework di rendicontazione di settore (GLEC e GHG Protocol).

6

Partecipazione all'Alleanza per l'Aria e il Clima del Comune di Milano

Cambiamenti Climatici · Inquinamento · Comunità Interessate

In partnership con **Penny Market**, nel 2025 è stato sostituito un camion pesante termico con uno 100% elettrico per rifornire i negozi a Milano, con vantaggi ambientali (abbattimento delle emissioni di GHG e degli inquinanti) e sociali (riduzione dell'inquinamento acustico). Nel 2026 è stata rinnovata la partecipazione all'Alleanza, con l'obiettivo di sostituire un semirimorchio frigorifero raffreddato con motore a diesel con un innovativo semirimorchio frigorifero raffreddato ad **azoto liquido**.

7

Decarbonizzazione e riduzione inquinanti — Comune di Bologna

Cambiamenti Climatici · Inquinamento · Comunità Interessate

FOUR Sustainable Logistics ha ottenuto dal Comune di Bologna l'autorizzazione all'accesso nelle **Zone a Traffico Limitato (ZTL)** con veicoli industriali pesanti completamente elettrici. Il progetto si fonda sui benefici in termini di riduzione degli impatti ambientali e decongestione del traffico, derivanti dall'impiego di camion pesanti a batteria che garantiscono una significativa riduzione delle emissioni climalteranti e degli inquinanti locali rispetto ai mezzi pesanti convenzionali.

8

Politica Acquisti Sostenibili

Economia Circolare · Cambiamenti Climatici · Inquinamento

È stata introdotta una politica interna volta a ridurre l'impatto ambientale degli acquisti aziendali secondo i **principi dell'economia circolare**, individuando responsabili interni e fornendo linee guida per valutazioni consapevoli e coerenti. Le categorie di acquisto considerate includono: carta, cancelleria, illuminazione, gadget, attrezzature per l'energia, cartucce per stampanti, acqua e caffè, stoviglie, prodotti per l'igiene, servizi di pulizia, servizi web/IT, assicurazioni, auto aziendali, energia elettrica e veicoli commerciali.

9

Formazione del personale viaggiante — guida sicura ed efficiente

Forza Lavoro Propria · Cambiamenti Climatici · Inquinamento

FOUR Sustainable Logistics effettua regolarmente **corsi di formazione di guida sicura ed efficiente** per il proprio personale viaggiante. I benefici sono: maggiore sicurezza del carico, maggiore sicurezza su strada per gli autisti e per terzi, riduzione del premio assicurativo e dei consumi.

10

Politica Gender Balance — personale viaggiante

Forza Lavoro Propria · Condotta delle Imprese

Nel **2026**, FOUR Sustainable Logistics implementerà una specifica politica di assunzione e gestione del personale viaggiante finalizzata alla **riduzione del divario di genere** e alla promozione di una maggiore inclusione femminile nel ruolo di autista. La politica si fonda su tre fattori abilitanti:

- **Mezzi tecnologicamente avanzati:** flotta dotata delle più recenti tecnologie ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), che migliorano la sicurezza attiva e passiva e il comfort di guida.
- **Elettrificazione:** i veicoli elettrici garantiscono significativa riduzione delle vibrazioni, maggiore fluidità di guida, riduzione dello sforzo fisico e miglioramento del comfort ergonomico.
- **Programmi di formazione dedicata:** corsi di guida sicura ed efficiente per sviluppare competenze tecniche avanzate, aumentando la confidenza nell'utilizzo di mezzi complessi e innovativi.

11

Politica di volontariato retribuito

Comunità Interessate · Condotta delle Imprese · Forza Lavoro Propria

L'azienda a partire dal **2026** prevede una politica volta a garantire per tutti i dipendenti fino a **2 giornate lavorative retribuite all'anno** da dedicare ad attività di volontariato presso enti del terzo settore, organizzazioni non profit o progetti sociali o ambientali.

12

Assicurazioni — modello "Win-Win" con impatto sulla comunità

Comunità Interessate · Condotta delle Imprese

FOUR Sustainable Logistics ha implementato iniziative che collegano le proprie polizze assicurative ai propri impatti. Grazie all'adozione di moderni camion elettrici e alla formazione continua dei propri autisti, l'azienda ha ottenuto una **riduzione superiore al 50% dei costi della polizza RCV** (Responsabilità Civile del Vettore). Il partner assicurativo **Thames Insurance** si impegna a devolvere il 5% del premio per progetti di beneficenza ad impatto positivo sulla comunità.

13

Modello di Governance della Sostenibilità

Condotta delle Imprese

L'azienda ha un modello di governance della sostenibilità che prevede **incontri periodici programmati** per avanzare sui progetti ESG. Il referente interno di sostenibilità è affiancato da un **fractional manager di Piano 23**, società di consulenza specializzata nella trasformazione sostenibile per il settore della logistica.

14

Comitato Strategico di Sostenibilità

Condotta delle Imprese

Nel **2026** verrà formalmente istituito un **comitato strategico aziendale** che, con l'affiancamento del partner specializzato Piano 23, esaminerà i risultati e definirà la strategia di sostenibilità, assicurando decisioni informate e allineate agli obiettivi.

15

Etica — Carta dei Principi del Business Integrity Forum

Condotta delle Imprese

FOUR Sustainable Logistics aderisce alla "**Carta dei Principi Etici del Business Integrity Forum di Transparency International Italia**", sottoscritta come proprio codice di condotta di riferimento. L'impegno riflette la convinzione nell'importanza di una cultura aziendale basata sull'integrità e sui più elevati principi etici.

Documento consultabile tramite il seguente link:

https://www.transparency.it/images/pdf/bif/Carta_dei_Principi_Etici_Business_Integrity_Forum.pdf

16

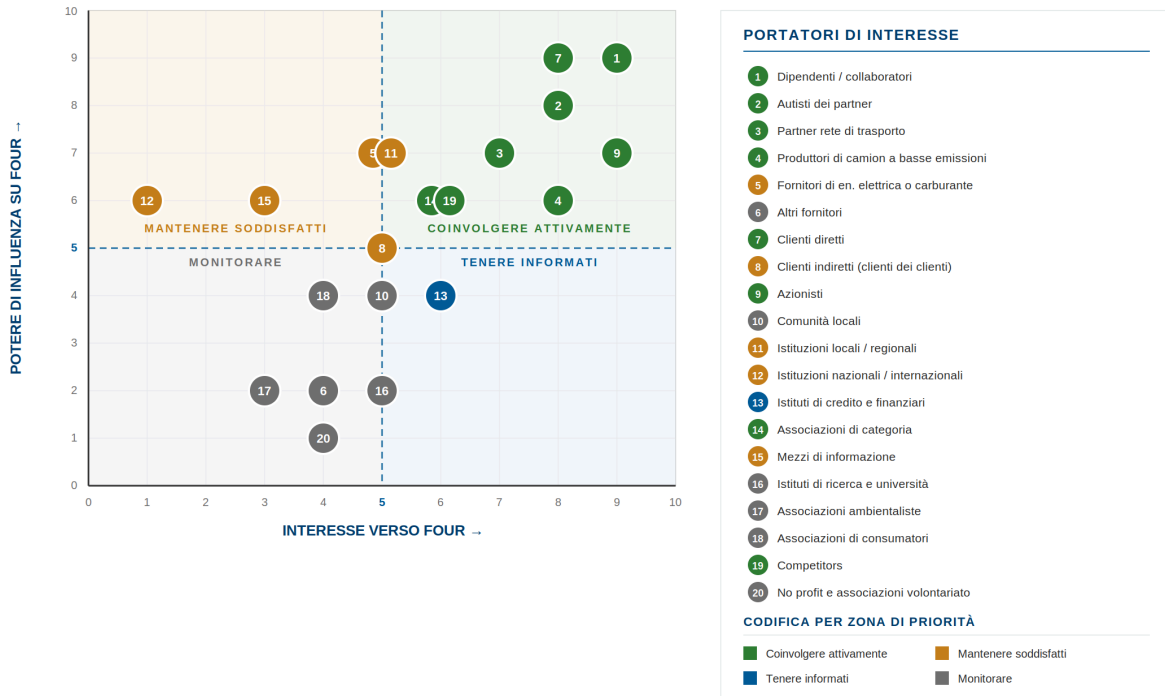
Analisi dei Portatori di Interesse

Condotta delle Imprese

L'azienda ha effettuato un'analisi interna dei propri stakeholder, classificandoli in base al **livello di interesse e potere** verso le attività di FOUR Sustainable Logistics. Gli output di questa analisi guideranno il piano delle iniziative di ingaggio verso i portatori di interesse.

MAPPA DEI PORTATORI DI INTERESSE — INTERESSE VS. POTERE DI INFLUENZA

Ciascun portatore di interesse è stato valutato su due dimensioni (scala 1 — 10). La mappa identifica quattro zone di priorità gestionale.



Nota: Fornitori di energia (n. 5) e Istituzioni locali (n. 11) entrambi valutati: (5; 7), Associazioni di categoria (n. 14) e Competitors (n. 19) entrambi valutati: (6; 6) — sono visualizzate con un lieve offset grafico per distinguere i punti. Le linee tratteggiate indicano le mediane (soglia 5) che delimitano i quattro quadranti di priorità gestionale.

17

Analisi (interna) di Doppia Materialità

Condotta delle Imprese

Condotta considerando la **prospettiva inside-out** relativa agli impatti su persone e ambiente, e la **prospettiva outside-in** su rischi e opportunità finanziarie relative ai temi di sostenibilità analizzati.

Le tematiche risultate **materiali** sono: cambiamento climatico, inquinamento, forza lavoro propria, lavoratori nella catena del valore, comunità interessate, consumatori/utenti finali e condotta delle imprese.

MATRICE DI DOPPIA MATERIALITÀ — IMPATTO VS. FINANZIARIA

Ciascun tema di sostenibilità è valutato lungo due dimensioni (scala 0 — 10). Il quadrante in alto a destra identifica i temi a più alta priorità.



Nota: Forza lavoro propria (n. 4) e Lavoratori nella catena del valore (n. 5) presentano valori identici (7,1 — 10,0); per distinguerli graficamente è stato applicato un lieve offset verticale. Le linee tratteggiate indicano le mediane (soglia 5) che delimitano i quattro quadranti di materialità.

18

Ottenimento Rating ESG EcoVadis

Condotta delle Imprese

Nel 2026 si prevede di ottenere il **Rating ESG EcoVadis** (obiettivo: Rating > 60/100).

19

Partecipazione ad associazioni che promuovono un impatto positivo

Condotta delle Imprese

L'azienda è **membro attivo del consiglio direttivo di SOS Logistica**, associazione di categoria che promuove pratiche di logistica green e mobilità sostenibile.

20

Adozione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG 231)

Condotta delle Imprese

Nel 2026 è previsto lo sviluppo e l'adozione del **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG) ai sensi del D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231**, che disciplina la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche derivante da reati commessi nel loro interesse o a loro vantaggio da soggetti apicali o sottoposti alla loro direzione e vigilanza.

Il MOG 231 costituisce lo strumento attraverso cui l'azienda definisce un **sistema strutturato di regole, procedure e controlli interni** volto a prevenire la commissione dei reati presupposto previsti dal Decreto, a promuovere una cultura aziendale improntata alla legalità e all'integrità, e a dimostrare l'adozione di misure idonee ed efficaci ai fini dell'esimente dalla responsabilità amministrativa.

Il modello includerà la **mappatura delle aree di rischio**, la definizione di **protocolli di controllo**, l'istituzione dell'**Organismo di Vigilanza (OdV)**, la revisione del Codice Etico e un sistema sanzionatorio.

Responsabilità per l'attuazione delle politiche

SUSTAINABILITY MANAGER — MODALITÀ FRACTIONAL

FOUR Sustainable Logistics ha affidato la responsabilità dell'attuazione delle politiche di sostenibilità al **Sustainability Manager operante in modalità fractional**, figura esternalizzata nell'ambito della partnership strategica con **Piano 23**, società di consulenza direzionale specializzata nell'accompagnamento delle imprese del settore logistico in percorsi strutturati di trasformazione sostenibile.

Tale modalità organizzativa consente all'impresa di avvalersi di **competenze specialistiche di settore, dedicate e continuative** in materia ambientale, sociale e di governance, garantendo il presidio operativo e strategico delle tematiche ESG senza la necessità di un'internalizzazione della funzione.

Nel corso del 2026 verrà formalmente istituito un **comitato strategico aziendale** che esaminerà i risultati e definirà la strategia di sostenibilità.

C3 — MODULO ONNICOMPRESIVO — AMBIENTE

Obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG

Target Net Zero al 2030 — anno base 2025

OBIETTIVO "ZERO EMISSIONI" GHG SCOPE 1 E SCOPE 2 (MARKET-BASED)

FOUR Sustainable Logistics ha definito un piano di transizione volto a:

- **Azzerare le emissioni di GHG Scope 1 entro il 2030**, attraverso la progressiva sostituzione dei mezzi di trasporto a combustione interna con mezzi a trazione esclusivamente elettrica, approvvigionandosi durante il periodo di transizione esclusivamente di Bio-LNG certificato tramite G.O. rinnovabile, e sostituendo progressivamente i semirimorchi frigoriferi alimentati a diesel con semirimorchi raffreddati ad azoto liquido.
- **Mantenere le emissioni di GHG Scope 2 Market-Based pari a zero**, continuando ad approvvigionarsi esclusivamente di energia elettrica da fonti rinnovabili certificate tramite Garanzie di Origine.

L'attuazione del piano di elettrificazione del 100% della flotta è subordinata a fattori abilitanti esterni, tra cui l'evoluzione tecnologica delle batterie (autonomia e tempi di ricarica) e lo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica adeguata per il trasporto pesante.

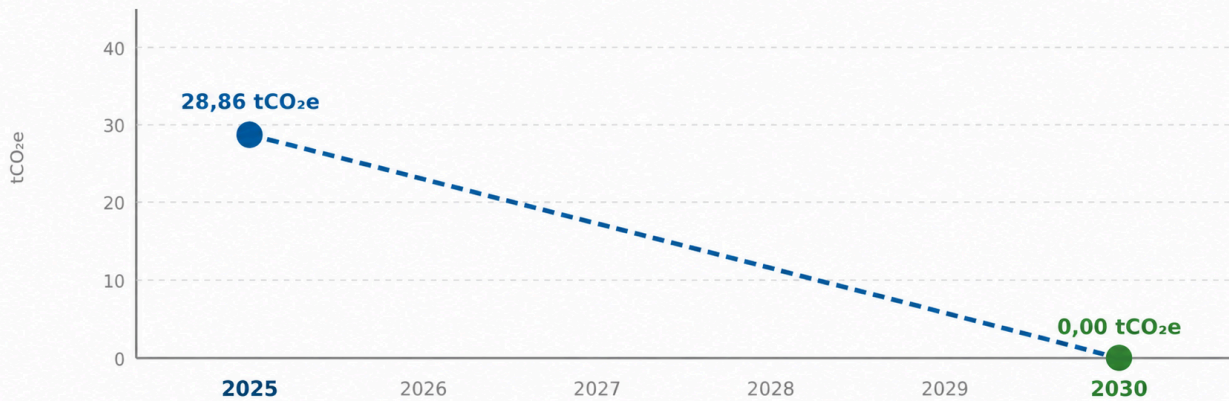
Target di riduzione GHG — Scope 1 e Scope 2

CATEGORIA EMISSIONI	ANNO BASE 2025 (tCO ₂ e)	TARGET 2030 (tCO ₂ e)	VARIAZIONE TARGET
Scope 1 — Emissioni dirette	28,86	0,00	-100%
Scope 2 — Location-Based*	46,65	N/A	N/A
Scope 2 — Market-Based	0,00	0,00	mantenuto
Totale Scope 1 + 2 (L.B.)*	75,51	N/A	N/A
Totale Scope 1 + 2 (M.B.)	28,86	0,00	-100%

Visualizzazione del percorso di riduzione (Scope 1 + 2 MB)

TRAIETTORIA ASSOLUTE ZERO SCOPE 1 + SCOPE 2 MB

tCO₂e — Anno base 2025 vs. Anno target 2030



NOTA METODOLOGICA IMPORTANTE — ANNO BASE E SCOPE 2 L.B.

La ragione tecnica e metodologica per cui l'impresa non è in grado di definire un obiettivo di riduzione delle emissioni GHG Scope 2 location-based risiede nella natura stessa di tale metrica. Le emissioni Scope 2 location-based (emissioni fisiche) sono calcolate moltiplicando i consumi di energia elettrica per il fattore emissivo medio del mix elettrico nazionale italiano, un parametro indipendente dalle scelte contrattuali aziendali e soggetto all'evoluzione della composizione del mix energetico della rete elettrica nazionale. Poiché l'impresa opera con una flotta a trazione elettrica e ha un piano di crescita e scalabilità del proprio volume di attività, è ragionevolmente atteso un incremento dei consumi elettrici nel tempo. A parità di fattore emissivo del mix elettrico italiano — o anche in caso di sua riduzione parziale non sufficiente a compensare la crescita dei volumi — un aumento dei consumi si tradurrebbe in un aumento delle emissioni Scope 2 location-based, in apparente contraddizione con qualsiasi obiettivo di riduzione in valore assoluto. Diversamente dalle emissioni Scope 2 market-based, che l'impresa azzerava attraverso l'acquisto di energia elettrica certificata da fonti rinnovabili tramite Garanzie di Origine, il fattore emissivo associato alle emissioni location-based riflette esclusivamente l'intensità carbonica fisica della rete elettrica nazionale nel periodo di riferimento e non è pertanto governabile attraverso decisioni aziendali autonome.

Per tali ragioni, **non è tecnicamente possibile né corretto fissare un obiettivo di riduzione delle emissioni Scope 2 location-based in valore assoluto per un'impresa in crescita che utilizza mezzi a trazione elettrica. Sarebbe peraltro contraddittorio con il medesimo obiettivo di decarbonizzazione perseguito dall'impresa prefiggersi una riduzione dei consumi dei propri mezzi elettrici, i quali costituiscono una tecnologia abilitante della transizione sostenibile rispetto ai tradizionali veicoli a combustione interna alimentati a combustibili fossili.**

OBIETTIVO MANTENIMENTO NET ZERO GHG EMISSIONS SCOPE 1, 2 (MB) E 3

Come misura aggiuntiva rispetto alle priorità di prevenzione, riduzione e sostituzione delle fonti fossili, FOUR Sustainable Logistics si impegna a mitigare il proprio impatto sul cambiamento climatico tramite l'acquisto volontario di **Garanzie d'Origine (G.O.)** e di **Crediti di Carbonio**, a compensazione del totale delle proprie emissioni Scope 1, Scope 2 (Market-Based) e Scope 3 (limitatamente alle categorie monitorate).

Budget strutturale: l'azienda ha destinato e destinerà annualmente a queste attività un budget massimo pari allo **0,3% del turnover** dell'esercizio di riferimento. Tale soglia ambiziosa è definita come limite strutturale per garantire la sostenibilità economica dell'iniziativa.

Qualora il costo necessario alla compensazione integrale dovesse eccedere tale soglia, l'azienda **darà priorità alla copertura delle emissioni Scope 1 e Scope 2 (Market-Based)**, procedendo alla compensazione dello Scope 3 nei limiti del budget disponibile.

DATA DI ADOZIONE DEL PIANO DI TRANSIZIONE PER LA MITIGAZIONE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Ad oggi non è ancora stato formalizzato un piano approvato di transizione per la mitigazione del cambiamento climatico, sebbene le pratiche, politiche e iniziative future con impatto positivo rispetto al cambiamento climatico e relativi target, descritti nell'informativa C2 del presente documento, ne costituiranno de facto la base sostanziale.

Data prevista entro cui verrà adottato un piano per la mitigazione del cambiamento climatico: **01/01/2030**.

C4 — MODULO ONNICOMPRESIVO — AMBIENTE

Rischi climatici

Esposizione climatica

NESSUN ANALISI STRUTTURATA DEI RISCHI DI TRANSIZIONE CLIMATICA

Il modello operativo basato su veicoli a trazione alternativa e l'investimento strutturale in compensazione volontaria garantiscono la coerenza con gli standard di transizione climatica europea, sebbene l'impresa non abbia ancora analizzato in modo strutturato i pericoli legati al clima ed eventi di transizione legati al clima che creano nei confronti dell'impresa rischi lordi legati al clima.

C5 — MODULO ONNICOMPRESIVO — SOCIALE

Diversità di genere dirigenti

ASSENZA DI FIGURE DIRIGENZIALI AL 31/12/2025

Al 31/12/2025 **nessun dipendente riveste formalmente il ruolo di dirigente o quadro**: l'intera forza lavoro è inquadrata a livello impiegatizio o di personale viaggiante, rendendo non applicabile qualsiasi disaggregazione del dato per categoria manageriale. La disclosure dell'informativa C5 sulla diversità di genere rispetto alle figure dirigenziali risulta pertanto non applicabile per l'esercizio di rendicontazione.

Lavoratori non dipendenti

0

LAVORATORI AUTONOMI SENZA DIPENDENTI
CHE LAVORANO ESCLUSIVAMENTE PER FOUR
 Al 31/12/2025

0

LAVORATORI TEMPORANEI SOMMINISTRATI
AGENZIE DI SOMMINISTRAZIONE LAVORO
 Al 31/12/2025

C6 — MODULO ONNICOMPRENSIVO — SOCIALE

Politiche e procedure in materia di diritti umani

Codice di condotta aziendale

Carta dei Principi Etici BIF — Transparency Italia

Documento consultabile tramite il seguente link:

https://www.transparency.it/images/pdf/bif/Carta_dei_Principi_Etici_Business_Integrity_Forum.pdf

CONTENUTI DEL CODICE DI CONDOTTA

Il Codice di Condotta dell'organizzazione (Carta dei Principi Etici del Business Integrity Forum di Transparency International Italia) copre i seguenti ambiti:

- Impegno al rispetto e alla diffusione dei principi etici
- Integrità
- Trasparenza
- Tolleranza zero alla corruzione
- Gestione del conflitto di interessi
- Imparzialità
- Lealtà e fiducia
- Tutela delle persone
- Cultura dei valori etici
- Prevenzione degli incidenti / Discriminazione (per la tutela del personale)

MECCANISMI DI RECLAMO

Meccanismo di gestione dei reclami: al 31/12/2025 l'azienda non dispone ancora di un meccanismo strutturato di gestione dei reclami per la propria forza lavoro. Tale strumento sarà integrato nell'ambito dell'adozione del MOG 231 (vedi informativa C2, Iniziativa 20) prevista nel 2026.

C7 — MODULO ONNICOMPRESIVO — SOCIALE

Violazioni dei diritti umani

NESSUNA VIOLAZIONE CONFERMATA

Nel periodo di rendicontazione, FOUR Sustainable Logistics **non ha registrato alcun incidente confermato** di violazione dei diritti umani:

- **Incidenti confermati sui diritti umani della propria forza lavoro:** 0 (nessun incidente confermato).
- **Incidenti confermati nei lavoratori della catena del valore, comunità interessate, consumatori e utenti finali:** 0 (nessun incidente confermato).

C8 — MODULO ONNICOMPRESIVO — GOVERNANCE

Ricavi da determinate attività

SETTORE	RICAVI 2025 (€)	% SUL TURNOVER (A1)
Armi controverse	0	0,00%
Tabacco	0	0,00%
Combustibili fossili (estrazione, raffinazione, distribuzione)	0	0,00%
Sostanze chimiche pericolose	0	0,00%

ESCLUSIONE DA BENCHMARK UE ALLINEATI ALL'ACCORDO DI PARIGI

FOUR Sustainable Logistics **non è esclusa da alcun benchmark UE allineato all'Accordo di Parigi.**

C9 — MODULO ONNICOMPRESIVO — GOVERNANCE

Diversità di genere nell'organo di governance

GENDER BALANCE ORGANO DI GOVERNANCE

Attualmente l'organizzazione non dispone di un consiglio di amministrazione formalizzato. La disclosure dell'informativa C9 sulla diversità di genere nell'organo di governance risulta pertanto non applicabile per l'esercizio di rendicontazione.

APPENDICE

Nota metodologica — perimetro e criteri di rendicontazione

Operational control, GHG Protocol, Scope 1/2/3

Per la rendicontazione dei consumi di energia elettrica, di combustibili, dei prelievi idrici, della produzione di rifiuti e delle emissioni di GHG Scope 1 e Scope 2 (MB e LB) relative all'esercizio 2025, FOUR Sustainable Logistics S.r.l. ha adottato il criterio del **controllo operativo (operational control)** come metodo di consolidamento organizzativo, in conformità con quanto previsto dal **GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard**. Secondo tale criterio, rientrano nel perimetro di rendicontazione tutte le operazioni e gli asset sui quali FOUR Sustainable Logistics esercita il pieno controllo operativo, ovvero ha la facoltà di introdurre e applicare politiche operative proprie, indipendentemente dalla quota di proprietà.

Il perimetro così definito per le emissioni di Scope 1 e Scope 2 è stato adottato in modo coerente anche per la rendicontazione dei consumi energetici, dei prelievi idrici e della produzione di rifiuti, garantendo **uniformità di perimetro tra tutti gli indicatori ambientali quantitativi** riportati nel presente documento.

Scope 1 e Scope 2

Per le emissioni Scope 1 (emissioni dirette da fonti controllate dall'organizzazione) e Scope 2 (emissioni indirette associate all'acquisto di energia elettrica), il metodo del controllo operativo costituisce il criterio esclusivo di definizione del confine organizzativo. Per lo Scope 2 sono state calcolate sia le emissioni secondo il **metodo location-based (LB)**, basato sul fattore emissivo medio del mix elettrico nazionale italiano, sia le emissioni secondo il **metodo market-based (MB)**, basato sui fattori emissivi associati agli strumenti contrattuali di approvvigionamento energetico in uso, come le Garanzie di Origine rinnovabile (energia rinnovabile per contratto).

Scope 3

Per le emissioni di GHG Scope 3, il metodo del controllo operativo come criterio di consolidamento **non è applicabile per definizione**, in quanto lo Scope 3 comprende per sua natura le emissioni indirette generate lungo la catena del valore a monte e a valle dell'organizzazione, al di fuori del perimetro operativo diretto. La rendicontazione delle categorie di Scope 3 monitorate è stata condotta in conformità con il **GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard**. Le categorie di Scope 3 rendicontate nel presente documento sono:

- **Categoria 1** — Beni e servizi acquistati: emissioni associate ai consumi di carburante dei partner vettoriali di trasporto.
- **Categoria 3** — Attività legate a energia e combustibili (non incluse in Scope 1 e Scope 2): emissioni a monte associate ai combustibili e all'energia elettrica consumati dalla flotta propria.
- **Categoria 6** — Viaggi di lavoro: nessuna emissione registrata nel 2025 (sviluppo commerciale e strategico esternalizzato).
- **Categoria 7** — Spostamenti casa-lavoro dei dipendenti.

Dettaglio consumi 2025 per singolo veicolo

I consumi di energia elettrica e i consumi diretti di combustibili dell'organizzazione nel periodo di rendicontazione sono **totalmente attribuiti ai consumi della flotta** di camion e semirimorchi.

Mezzi elettrici (BEV)

VEICOLO	PERIODO OPERATIVITÀ	km PERCORSI	kWh	kWh/km
Volvo FH #1 — Trattore 44t	01/01 – 31/12/2025	36.585,91	41.956,85	1,15
Volvo FH #2 — Trattore 44t	23/06 – 31/12/2025	32.267,59	40.396,35	1,25
Volvo FH #3 — Trattore 44t	01/04 – 31/12/2025	65.482,38	78.955,07	1,21
Volvo FE — Motrice frigo 27t	03/03 – 31/12/2025	20.866,37	21.440,60	1,03
Iveco Daily 72 — Motrice frigo 7,2t	05/03 – 31/12/2025	14.087,79	7.577,50	0,54

Mezzi a Bio-LNG

VEICOLO	PERIODO	km	BIO-LNG (kg)	GASOLIO FRIGO (l)	HVO FRIGO (l)
Iveco Stralis S-Way #1 — Trattore 44t	19/03 – 31/12/2025	36.420	14.314,41	3.348,83	0,00
Iveco Stralis S-Way #2 — Trattore 44t	09/07 – 31/12/2025	35.384	14.277,13	2.726,59	35,74
Iveco Stralis S-Way #3 — Trattore 44t	07/10 – 31/12/2025	8.124	5.682,18	2.077,44	0,00

Mezzi a Gasolio

Impiegati nel corso del 2025 per necessità operative straordinarie, dati disponibili limitati in quanto noleggiati presso partner terzo e non completamente integrati nei sistemi informativi aziendali dato il periodo limitato del loro impiego.

VEICOLO	PERIODO	km	Gasolio (l)	GASOLIO FRIGO (l)
Man TGX — Trattore 44t	N/D	N/D	595,00	0,00
Iveco Stralis — Trattore 44t	N/D	N/D	1.288,00	0,00

TOTALI FLOTTA CAMION E SEMIRIMORCHI 2025

- **Percorrenza totale flotta BEV + Bio-LNG:** 249.218,04 km
- **Consumo totale Elettricità:** 190.326,37 kWh | 190,33 MWh | 46,65 tCO_e (Scope 2 L.B.) | 0,00 tCO_e (Scope 2 M.B.)
- **Consumo totale Bio-LNG:** 34.273,72 kg | 476,02 MWh (LHV) | 1,71 tCO₂e (Scope 1)
- **Consumo totale Gasolio (trazione + semirimorchi):** 10.035,86 l | 99,03 MWh (LHV) | 27,14 tCO₂e (Scope 1)
- **Consumo totale HVO (solo semirimorchi):** 35,74 l | 0,34 MWh (LHV) | 0,00 tCO₂e (Scope 1)

Inventario fattori emissivi — anno di riferimento 2025

I fattori emissivi riportati di seguito (fattori arrotondati a 2 decimali per esposizione) sono stati utilizzati per il calcolo dell'inventario GHG (Scope 1, Scope 2 LB e MB, Scope 3 Cat. 1, Cat. 3 e Cat. 7) di FOUR Sustainable Logistics per l'anno di rendicontazione 2025. La metodologia adottata è **Well-to-Wheel (WTW)**, somma di Tank-to-Wheel (TTW, combustione diretta) e Well-to-Tank (WTT, emissioni a monte produzione/trasporto).

Sezione A — Combustibili

Fonte: GLEC Framework V3.2 (ottobre 2025) — Smart Freight Centre.

COMBUSTIBILE	UNITÀ	TTW (kgCO ₂ e)	WTT (kgCO ₂ e)	WTW TOTALE
Gasolio (Diesel fossile)	litro (l)	2,70	0,81	3,51
HVO — Hydrotreated Vegetable Oil	litro (l)	0,04	0,97	1,01
Bio-LNG	kg	0,05	1,44	1,49

Sezione B — Energia elettrica (mix italiano, anno di riferimento 2023)

Fonte: Analisi 2025 Piano 23 (elaborazione su dati mix elettrico nazionale italiano — al netto di import/export — anno di riferimento fattori emissivi: 2023, dato 2025 non ancora disponibile al momento della rendicontazione).

TIPOLOGIA	DIRECT PRODUCTION (kgCO ₂ e/kWh)	OTHER THAN DIRECT (kgCO ₂ e/kWh)
Italia — Location-Based	0,25	0,05
Italia residual mix — Market-Based	0,44	—
Rinnovabile per contratto — Market-Based	0,00	—

Sezione C — Spostamenti casa-lavoro (Scope 3 Cat. 7)

Fonte: UK Government — Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA), GHG Conversion Factors 2025 — Full Set.

0,21kgCO₂e/km — AUTOMOBILE PRIVATA

FATTORE EMISSIVO WTW*Unico mezzo utilizzato dai dipendenti***Scope 3 — dettaglio metodologico****Cat. 1 — Beni e servizi acquistati (partner di trasporto)**

Le emissioni sono calcolate applicando la **metodologia well-to-wheel (WTW)**, che include sia le emissioni di combustione diretta sia quelle a monte. I consumi rilevati presso i partner di trasporto ammontano a **17.100,59 litri di gasolio** (60,19 tCO₂e) e **1.097,38 litri di HVO** (1,11 tCO₂e). Totale: **61,29 tCO₂e**.

Cat. 3 — Attività legate a energia e combustibili

COMPONENTE	tCO ₂ e
Gasolio (a monte)	8,18
HVO (a monte)	0,03
Bio-LNG (a monte)	49,35
<i>Subtotale combustibili</i>	<i>57,57</i>
Energia elettrica (a monte, location-based)	9,58
TOTALE Cat. 3	67,15

Cat. 6 — Viaggi di lavoro

Nel corso del 2025 non sono stati effettuati viaggi di lavoro da parte dei dipendenti di FOUR Sustainable Logistics; le emissioni associate a questa categoria risultano pertanto pari a 0 tCO₂e WTW e non è stato necessario adottare alcun fattore emissivo di riferimento.

Cat. 7 — Spostamenti casa-lavoro

Le emissioni sono calcolate sulla base dei chilometri totali percorsi nel 2025, corrispondenti a **838 tratte di andata e ritorno per un totale di 32.985 km**. La metodologia adottata è **well-to-wheel (WTW)**. L'unico mezzo di trasporto utilizzato è l'automobile privata: tale dato riflette le caratteristiche geografiche delle sedi operative, generalmente localizzate in contesti logistici periferici, strutturalmente poco accessibili mediante trasporto pubblico. Totale: **7,08 tCO₂e**.

CREDITS

Coordinamento e ringraziamenti

Le persone dietro questo bilancio

COORDINAMENTO DEL DOCUMENTO

La redazione del presente report è stata coordinata da **Riccardo Verdi**, Sustainability Manager responsabile dell'area sostenibilità di FOUR Sustainable Logistics, operante in modalità fractional per conto del partner **Piano 23**, società di consulenza direzionale specializzata nell'accompagnamento delle imprese del settore logistico in percorsi strutturati di trasformazione sostenibile, a cui si esprime un sentito ringraziamento per il contributo tecnico e strategico apportato.

Un ringraziamento è rivolto altresì a tutto il team interno di FOUR Sustainable Logistics che ha collaborato attivamente alla raccolta dei dati, alla definizione degli indirizzi strategici e alla revisione dei contenuti, rendendo possibile la realizzazione di questo documento.



FOUR SUSTAINABLE LOGISTICS S.R.L.

Bilancio di Sostenibilità — Esercizio 2025

VSME — Modulo Base + Modulo Onnicomprensivo

www.fourlogistics.it