



I BILANCI DEL SETTORE TRASPORTO E MAGAZZINAGGIO

L'ANDAMENTO DELLE SOCIETÀ DI CAPITALE DELLA TOSCANA NORD-OVEST DEL SETTORE TRASPORTO E MAGAZZINAGGIO. ANALISI DEI BILANCI DEPOSITATI NEGLI ANNI 2019-21-22.

L'analisi di bilancio mira, in generale, a comprendere l'andamento economico, finanziario e patrimoniale di un'impresa o di un raggruppamento di imprese (es. settore di attività economica) attraverso lo studio dei prospetti contabili delle società di capitale obbligate al deposito annuale del bilancio presso le Camere di Commercio. Costituisce una delle modalità quantitative più utilizzate per valutare lo stato di salute di un'impresa o di un settore, consentendo di svolgere confronti intertemporali sulle performance della singola impresa/settore, anche in confronto con l'andamento di altre imprese/settori di un determinato territorio. Tale tipologia di analisi può inoltre essere arricchita da valutazioni di tipo qualitativo, basate su informazioni presenti nelle note integrative o reperibili pubblicamente. Si tratta quindi di uno strumento in grado di fornire una rappresentazione dei principali aggregati e indicatori economico-finanziari delle imprese.

Ai fini della presente analisi è stato preso in esame l'insieme delle imprese attive nel settore del Trasporto e Magazzinaggio per le quali alla data di estrazione dei dati (24 gennaio 2024) erano disponibili i bilanci di tutti gli esercizi esaminati all'interno della banca dati ANBI di Infocamere ScpA. L'analisi è stata quindi condotta su un campione chiuso di imprese aventi codice Ateco H (Trasporto e magazzinaggio) e per le quali si è avuta disponibilità del conto economico e dello stato patrimoniale per ciascuno degli anni 2019, 2021 e 2022 (imprese compresenti).

La presente analisi dei bilanci delle imprese dei Trasporti e Magazzinaggio consente quindi di valutare gli andamenti economici e finanziari delle società di capitale per l'esercizio 2022 (ultimo disponibile) in raffronto all'esercizio precedente (2021) e a quello pre-pandemia, preso come riferimento di un anno "normale", tralasciando quindi il confronto rispetto a un 2020 anomalo.

I bilanci disponibili e analizzati nel periodo considerato per l'intera circoscrizione della Toscana Nord-Ovest sono risultati 365, dei quali 159 relativi a società di capitale della provincia di Pisa (44%), 123 della provincia di Lucca (34%) e 83 del territorio di Massa-Carrara (23%).

È opportuno precisare che si tratta di un settore molto eterogeneo, che comprende imprese che si occupano di trasporto su strada, ferroviario, marittimo e aereo, nonché attività di magazzinaggio, servizi di spedizione e movimentazione merci, e attività di supporto alla logistica e ai trasporti. Nell'area della Toscana Nord-Ovest sono presenti infatti alcune primarie infrastrutture che nel tempo hanno stimolato la nascita di imprese in grado di soddisfare le esigenze logistiche del territorio: l'Aeroporto internazionale di Pisa, primario hub per la movimentazione di merci e persone a livello nazionale, il Porto di Marina di Carrara, in forte crescita negli ultimi anni per traffico merci e crocieristico, il Porto di Viareggio, importante approdo turistico oltre che punto di riferimento per le imprese locali della cantieristica nautica, il Porto turistico di Marina di Pisa e il nodo ferroviario di Pisa, importante crocevia tra la linea tirrenica e l'area interna della regione.

Nel 2022 le società di capitale del settore della Toscana Nord-Ovest hanno fatturato mediamente quasi 2,3 milioni di euro, un valore inferiore alla media complessiva dell'Area (calcolata considerando tutti i settori economici) misurata in poco meno di 2,8 milioni. Si tratta di un valore in contrazione del -5% rispetto al 2021 ma superiore di cinque punti percentuali nel confronto con il 2019, anno pre-pandemia.

All'interno dell'Area si rilevano andamenti differenziati tra i territori, con le imprese di Massa-Carrara che hanno messo a segno le performance migliori crescendo del +46% in raffronto al 2019 e portando il fatturato medio 2022 a sfiorare i 2,6 milioni di euro, nonostante un lieve calo nell'ultimo esercizio. Questa importante crescita è ascrivibile alla rilevante presenza delle imprese di spedizioni che nel 2022 hanno beneficiato di risultati economici importanti, amplificati in sede locale dal forte incremento dei traffici portuali dello scalo di Marina di Carrara.

È diminuito invece il fatturato medio prodotto dalle imprese del settore della provincia di Pisa, che ha segnato un andamento negativo (-6%) sia rispetto al 2021 che al 2019, con i ricavi 2022 che sono scesi sotto la soglia dei 2,7 milioni di euro, a ogni modo il valore più elevato tra le province dell'Area. In questo ambito, ha inciso in negativo l'andamento delle medio-grandi imprese e più in particolare di quelle di trasporto su strada di passeggeri che hanno subito molto le misure di distanziamento interpersonali.

Le imprese lucchesi hanno invece registrato un giro d'affari medio che si è fermato vicino a 1,6 milioni di euro, rilevando una lievissima crescita rispetto al 2019 (+1%) ma una diminuzione nel confronto con l'esercizio precedente. La minor dimensione delle imprese lucchesi, legata anche all'assenza di grandi infrastrutture sul territorio in grado di stimolare nel tempo lo sviluppo di imprese più strutturate, spiega i minori ricavi medi delle imprese di trasporto e magazzinaggio della provincia. Come per la provincia pisana, anche in questo contesto hanno inciso in misura negativa le performance delle imprese impegnate nel trasporto terrestre di passeggeri, mentre è arrivato un contributo positivo dai trasportatori di merci su strada e dai servizi di supporto.

Guardando all'andamento rilevato nel 2022, come già accennato, tutte e tre le province hanno registrato riduzioni del fatturato, seppur contenute, che oscillano tra il -3% di Lucca e Massa-Carrara e il -6% di Pisa, ragion per cui anche la media dell'area Toscana Nord-Ovest è rimasta in terreno negativo di cinque punti percentuali.

Dal 2020 in poi il comparto dei trasporti e del magazzinaggio ha subito ampiamente i mutevoli scenari economici che si sono succeduti, con le difficoltà del settore che sono proseguite anche nel 2022, dopo l'ottima dinamica registrata nel 2021 quando si era registrato un recupero quasi completo delle perdite causate dalla pandemia.

Per portare un termine di paragone, il complesso delle imprese dell'Area della Toscana Nord-Ovest nel 2022 ha messo a segno una crescita decisa dei fatturati, con un +18% sull'esercizio precedente e un +31% sul 2019, contro gli andamenti meno positivi rilevati per le imprese della logistica e in precedenza riportati (rispettivamente -5% sul 2021 e +5% sul 2019).

Un'influenza certamente importante sui trend di mercato delle imprese dell'Area è provenuta dalle dinamiche del volume degli scambi internazionali, che dopo la forte flessione del 2020 (-7,9% in quantità, secondo il Fondo Monetario Internazionale) hanno ripreso a crescere a partire dal 2021, quando si è registrato un +10,1%, mentre nel 2022 ci sarebbe stato un ulteriore incremento del +5,2%.

D'altro canto, non bisogna dimenticare che gli scenari che hanno dovuto affrontare le imprese dei trasporti e della logistica negli ultimi anni sono stati molti, imprevedibili e di dimensione globale, tra cui, oltre alla pandemia, il conflitto russo-ucraino, il blocco del Canale di Suez nel marzo 2021 (per l'incagliamento di una portacontainer) e numerose interruzioni nelle catene globali di approvvigionamento. Da non sottovalutare, inoltre, la

crescente domanda di trasporto terrestre avvenuta durante il lockdown, quando sempre più persone hanno iniziato a utilizzare le piattaforme di acquisto digitale, costringendo le aziende della logistica a evolvere in tempi estremamente rapidi, adeguando i flussi di trasporto e le reti di magazzino, adottando nuove modalità di lavoro e assumendo o formando nuove figure professionali legate ai processi di digitalizzazione e automazione. Per le aziende operanti nel settore della logistica post Covid-19 investire nelle tecnologie digitali è quindi diventato essenziale.

Resta critica anche la carenza di capacità operativa con cui il settore continua a misurarsi: si tratta di criticità che coinvolgono il trasporto, che in tutta Europa lamenta da tempo la mancanza di autisti, ma anche i magazzini dove gli spazi per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci sono limitati, e altri vettori come gli aerei e le navi dove mancano spazi, capienza di stiva e disponibilità di container.

Tutte queste problematiche hanno causato ritardi nelle consegne e un aggravio dei costi di trasporto, che si sono poi riversate sugli altri settori economici e quindi sui prezzi finali di vendita dei beni e dei servizi. Da qui l'urgenza da parte del settore logistico di sviluppare una maggiore resilienza e capacità di adattamento. Tutto ciò in considerazione anche del fatto che le imprese della logistica hanno operato in un contesto di forte crescita dei costi esterni, in particolare per energia e carburanti, già in atto dalla seconda parte del 2021 ma che hanno assunto caratteri particolarmente preoccupanti proprio nel 2022, quando le tariffe dell'energia sono più che raddoppiate portandosi su livelli non sostenibili per l'intera filiera. A questi aumenti si sono poi aggiunti gli incrementi del costo dei carburanti, in particolare del diesel, delle locazioni dei magazzini e per il rinnovo dei contratti di lavoro.

Nonostante il contesto non positivo evidenziato in precedenza, i dati sul margine lordo di produzione forniscono una situazione non particolarmente negativa rispetto allo scenario che ci si poteva attendere. Il valore aggiunto delle imprese dell'Area ha tenuto rispetto al 2019 (+3%), seppur con forti differenziazioni tra le tre province: Massa-Carrara ha registrato un forte aumento (+40% rispetto al 2019 e +18% rispetto all'anno precedente), quasi in linea con l'andamento del fatturato, Lucca un buon recupero (+12% sul periodo pre-pandemia e +3% nell'ultimo anno) facendo decisamente meglio della dinamica del giro d'affari. Pisa ha invece rilevato una diminuzione del -9% rispetto al 2019 e del -18% rispetto al 2021, facendo peggio dell'andamento dei ricavi.

Questa generale tenuta dei margini nell'Area si trascina fino a valle del bilancio, rafforzando l'utile netto di esercizio che per le imprese della Toscana Nord-Ovest arriva a rappresentare il 3,0% dei fatturati del 2022 dallo 0,6% dei fatturati del 2019.

Schematizzando il conto economico dell'impresa tipo dell'area della Toscana Nord-Ovest, dei circa 2,4 milioni di euro di valore di produzione nel 2022, 1,7 milioni sono stati assorbiti dai costi di produzione e circa 500 mila dai costi del personale, generando un margine operativo lordo di 200 mila. Questo valore, a sua volta, si è trasformato in circa 100 mila euro di risultato operativo (dopo gli ammortamenti, le svalutazioni, gli oneri finanziari e le poste non caratteristiche), il quale ha subito un carico fiscale per imposte dirette (Irap e Ires) pari a circa un terzo, traducendosi in un utile netto medio d'esercizio di 68 mila euro.

Il miglioramento della capacità delle imprese del settore di generare reddito si è rilevato in tutte e tre le province dell'Area, ma con un'accentuazione maggiore a Massa-Carrara, dove si è passati da una perdita del -0,6% dei ricavi del 2019 a un utile pari al 4,1% dei ricavi nel 2022, un'incidenza che si avvicina a quella media del complesso delle imprese dell'Area (4,9%). Per le imprese dei trasporti di Pisa l'utile è arrivato a rappresentare nel 2022 mediamente il 3,6% dei corrispondenti fatturati (dall'1,5% del 2019), mentre in quelle di Lucca si è fermato al 2,6% (dall'1,6%).

È cresciuta nel periodo la produttività del settore, espressa dal Clup, indicatore che riflette il costo del lavoro per unità di prodotto. Una diminuzione di questo indicatore indica un miglioramento della produttività e, di conseguenza, della competitività del sistema economico. Dall'analisi aggregata del conto economico delle società della logistica dell'Area emerge che nel corso del periodo 2019-22 si è verificata una progressiva diminuzione del Clup, ossia, in altri termini, un recupero della produttività del lavoro: nel complesso il Clup è infatti sceso nel periodo 2019-22 dal 77,3% al 72,5% per le imprese locali della logistica, con riduzioni di circa cinque punti percentuali per tutte e tre le province. Le differenze territoriali restano però significative, con un valore del Clup decisamente inferiore per le imprese di trasporto e magazzinaggio della provincia apuana (66,3% nel 2022), mentre per Pisa (73,9%) e soprattutto Lucca (75,2%) i valori restano più elevati. Pur diminuendo, tale componente continua a incidere, in linea generale, sul sistema dei costi delle imprese del settore per 15 punti percentuali in più rispetto a quanto rappresenti per il complesso economico (56,5%).

Va da sé che, essendo quello della logistica un settore labour intensive, esso ne risenta sul piano della redditività, come espresso anche dal ROI, indice che esprime la capacità degli investimenti di produrre un ritorno economico per l'impresa. Il rendimento operativo degli investimenti arriva nel 2022 al 4,9% (dal 3,5% del 2019) per il complesso dell'Area, restando ancora distante dal 6% del complesso imprenditoriale. Solo i trasporti di Pisa riescono a superare tale asticella, portandosi al 6,2% (dal 4% del 2019), mentre a Massa-Carrara (+4% dal 3%) e Lucca (3,6% dal 3,1%) l'indicatore si colloca su livelli inferiori, seppur in crescita rispetto al 2019.

Prendendo in esame gli investimenti, le imprese dell'Area hanno registrato nel 2022 un arretramento di questa spesa del -15% rispetto al 2019 (nonostante la pandemia abbia rappresentato per molte realtà produttive l'occasione per investire nella digitalizzazione della propria struttura organizzativa), mentre per il complesso delle imprese si è rilevato un incremento del +21%. Nell'ultimo anno preso in esame gli investimenti del settore sono invece rimasti pressoché stabili (-1%).

Tale arretramento è imputabile alle aziende della logistica di Pisa che hanno ridotto gli investimenti di un terzo (-33%) rispetto al 2019, mentre sia per quelle di Lucca che di Massa-Carrara si sono registrati incrementi (+15%).

Anche sul piano della liquidità il settore si mostra più fragile rispetto agli altri: il cash flow, pur migliorato nell'Area passando nel periodo 2019-2022 dal 7,8% al 9,2% dei ricavi, si è fermato a tre punti percentuali dall'indicatore generale (12,1%), con i valori più elevati per Massa-Carrara e Pisa, rispettivamente il 10,4% e il 10,1% dei ricavi, mentre Lucca non è andata oltre l'8,2%. In termini di disponibilità liquide, le imprese del comparto detenevano mediamente 351 mila euro nel 2022, in aumento del +56% rispetto al 2019.

Sul versante della patrimonializzazione, il raffronto tra le imprese della logistica e del complesso dei settori economici dell'Area risulta più simile, grazie al forte consolidamento dell'autonomia finanziaria avvenuto dopo la pandemia tra le imprese del comparto: per queste imprese la capitalizzazione è salita dal 30,8% del 2019 al 39,3% del 2022 in rapporto ai corrispondenti attivi, avvicinandosi sensibilmente alla media generale (39,9%). A livello territoriale si rileva come le imprese della logistica di Massa-Carrara presentino un livello di capitalizzazione pari al 50,9% dell'attivo, un valore molto più elevato rispetto alle province di Lucca e Pisa che si fermano invece su livelli decisamente inferiori, pari rispettivamente al 33,2% e al 32,7%.

Principali aggregati del settore Trasporti e magazzinaggio nelle province di Lucca, Massa-Carrara e Pisa per l'esercizio 2022, in raffronto al 2021 e al 2019. Confronto con il totale dei settori della Toscana Nord-Ovest

PRINCIPALI AGGREGATI 2022		TRASPORTI				TOTALE SETTORI TNO
		Lucca	Massa-Carrara	Pisa	TNO	
NUMERO IMPRESE	totale	123	83	159	365	13.129
	v.a. medio (migliaia di €)	1.574	2.582	2.684	2.286	2.777
FATTURATO	tasso % crescita 21-22	-3%	-3%	-6%	-5%	18%
	tasso % crescita 19-22	1%	46%	-6%	5%	31%
	v.a. medio (migliaia di €)	449	718	989	745	695
VALORE AGGIUNTO	tasso % crescita 21-22	3%	18%	-18%	-8%	15%
	tasso % crescita 19-22	12%	40%	-9%	3%	27%
	v.a. medio (migliaia di €)	533	771	812	708	1.057
INVESTIMENTI DI STRUTTURA	tasso % crescita 21-22	3%	0%	-3%	-1%	3%
	tasso % crescita 19-22	15%	15%	-33%	-15%	21%
	v.a. medio (migliaia di €)	184	385	462	351	368
DISPONIBILITA' LIQUIDE	tasso % crescita 21-22	2%	4%	28%	16%	-3%
	tasso % crescita 19-22	86%	-14%	124%	56%	53%

Fonte: elaborazioni Camera di commercio Toscana Nord-Ovest e ISR su dati Infocamere-ANBI

Principali indicatori di bilancio del settore Trasporti e magazzinaggio nelle province di Lucca, Massa-Carrara e Pisa nell'esercizio 2022 in raffronto al 2019. Confronto con il totale dei settori della Toscana Nord-Ovest

PRINCIPALI INDICATORI 2019-2022	Anno	TRASPORTI				TOTALE SETTORI TNO
		Lucca	Massa-Carrara	Pisa	TNO	
ROI operativo	2019	3,1%	3,0%	4,0%	3,5%	4,7%
	2022	3,6%	4,0%	6,2%	4,9%	6,0%
UTILE DI ESERCIZIO Su RICAVI	2019	1,6%	-0,6%	1,5%	0,6%	4,4%
	2022	2,6%	4,1%	3,6%	3,0%	4,9%
CLUP	2019	80,2%	71,2%	78,0%	77,3%	61,9%
	2022	75,2%	66,3%	73,9%	72,5%	56,5%
CASH FLOW su RICAVI	2019	6,3%	9,8%	8,9%	7,8%	11,6%
	2022	8,2%	10,4%	10,1%	9,2%	12,1%
GRADO di PATRIMONIALIZZAZIONE	2019	31,7%	45,2%	22,4%	30,8%	37,2%
	2022	33,2%	50,9%	32,7%	39,3%	39,9%

Fonte: elaborazioni Camera di commercio Toscana Nord-Ovest e ISR su dati Infocamere-ANBI

GRUPPO DI LAVORO

Coordinamento: Alberto Susini

Redazione: Daniele Mocchi, Massimo Pazzarelli

Elaborazioni: Daniele Mocchi, Massimo Pazzarelli

INFO

studi@tno.camcom.it

<https://www.isr-ms.it>

NOTA METODOLOGICA

L'analisi sui bilanci delle società di capitale del settore Trasporti e Magazzinaggio (Ateco 2007: H) nei territori della Toscana Nord-Ovest, comprendenti le province di Lucca, Massa-Carrara e Pisa, ha preso in esame complessivamente 365 bilanci relativi all'esercizio 2022 (sui 13.129 disponibili per il complesso imprenditoriale), confrontandoli con quelli dell'anno precedente e del 2019. Di questi, 123 bilanci sono relativi a imprese attive nella provincia di Lucca, 83 a imprese di Massa-Carrara e 159 a imprese di Pisa.

Al fine di garantire confronti intertemporali privi di influenze demografiche, l'analisi è stata condotta su un campione chiuso, limitato alle imprese attive che presentavano contemporaneamente i bilanci per gli esercizi 2019, 2021 e 2022, con l'ultimo anno disponibile alla data di estrazione dei dati.

Le analisi contenute nel documento sono basate sui bilanci presenti al 24 gennaio 2024 nella banca dati ANBI di Infocamere ScpA, che raccoglie i bilanci depositati presso le Camere di commercio in formato XBRL (eXtensible Business Reporting Language), un linguaggio basato su XML utilizzato per la comunicazione elettronica di informazioni contabili e finanziarie. Le informazioni estratte sono state quindi integrate con i bilanci 2022 delle società quotate e delle imprese con valore di produzione superiore a 10 milioni di euro delle tre province che, alla data di estrazione, non erano ancora disponibili in banca dati.

Per la costruzione degli indicatori sono stati utilizzati i bilanci somma, ottenuti sommando le voci contabili delle singole imprese nel campione. Il Conto economico è stato riclassificato secondo il modello del valore della produzione operativa, mentre lo Stato patrimoniale è stato riclassificato secondo lo schema del capitale operativo investito netto.

L'utilizzo dei bilanci somma consente operazioni di sottrazione e somma delle voci di bilancio, facilitando l'analisi, ma la presenza di imprese di grandi dimensioni può influenzare gli indicatori calcolati (tassi di sviluppo, redditività, investimenti, solvibilità e liquidità) in quanto vengono riferiti all'impresa "media".

Legenda degli indicatori analizzati:

- **Cash flow su Ricavi** = (Risultato ante gestione finanziaria+Ammortamenti, accantonamenti, svalutazioni)/Ricavi delle vendite → *indice di liquidità che misura il flusso di cassa in rapporto ai ricavi*
- **CLUP** = Costo del Personale/Valore aggiunto → *indice di produttività che misura il costo totale (salari, stipendi e benefit) di un'unità del fattore lavoro per ogni unità di prodotto*
- **Costi diretti di produzione** = Acquisto materie prime + Servizi → *esprime l'andamento dei costi diretti sostenuti per materie prime e servizi in un determinato periodo di tempo*
- **Costo del lavoro** = Costo del personale → *esprime l'andamento del costo del personale in un determinato periodo di tempo*
- **Disponibilità liquide** = Disponibilità liquide → *esprime l'andamento delle disponibilità liquide in un determinato periodo di tempo*
- **Fatturato** = Ricavi delle vendite → *esprime l'andamento delle vendite in un determinato periodo di tempo*
- **Grado di patrimonializzazione** = Patrimonio netto/Totale Attivo → *indice di patrimonializzazione che misura il contributo del capitale proprio sul totale delle fonti finanziarie utilizzate*

- **Imposte su Risultato ante imposte** = $\text{Imposte} / \text{Risultato ante imposte}$ → *indice che misura il peso delle imposte dirette sul risultato lordo che precede tale voce*
- **Investimenti di struttura** = $\text{Immobilizzazioni materiali} + \text{immateriali}$ → *esprime l'andamento degli investimenti fissi lordi in un determinato periodo di tempo*
- **Oneri finanziari su Risultato ante oneri finanziari** = $\text{Interessi e altri oneri finanziari} / \text{Risultato ante oneri finanziari}$ → *indice che misura il peso degli oneri finanziari sul risultato lordo che precede tale voce*
- **ROI operativo** = $\text{Margine operativo netto} / \text{Capitale investito operativo netto}$ → *indice di redditività che misura la capacità degli investimenti di produrre un ritorno economico*
- **Utile di esercizio su Ricavi** = $\text{Risultato netto di esercizio} / \text{Ricavi delle vendite}$ → *indice di redditività che misura il profitto netto in relazione ai ricavi*
- **Valore aggiunto** = $\text{Valore della produzione operativa} - \text{Costi esterni}$ → *esprime l'andamento del valore della produzione al netto dei costi di produzione in un determinato periodo di tempo*