



## Guida a una corretta analisi costi-benefici\*

08.02.19

Tatiana Cini, Giuseppe Siciliano e Roberto Zucchetti

◀ 384

18 Commenti

*L'analisi costi benefici rischia di rimanere vittima del dibattito sulla Tav. Invece è una tecnica da rafforzare perché cruciale nel valutare un progetto. Nel primo di due articoli alcune considerazioni di carattere generale sui fattori da considerare.*

### Un'analisi da rafforzare

Siamo professionisti che utilizzano l'analisi costi benefici. Per questo siamo preoccupati che possa uscire totalmente squalificata dalle vicende legate alla Tav: una tecnica con la quale chiunque può dimostrare una cosa e il suo contrario. Che impostazioni metodologiche diverse e parametri diversi portino a risultati diversi è cosa nota: fin dal 2008, perciò, la Commissione europea ha elaborato linee guida, divenute più articolate e obbligatorie nel 2014. Anche il ministero delle Infrastrutture, per gli stessi motivi, ne ha emesse di proprie, coerenti con quelle europee. Seguire queste indicazioni ha vari vantaggi: rende comparabili i risultati e riduce le possibilità di manipolare lo strumento; dunque nella nostra pratica professionale ci atteniamo strettamente a esse.

Le nostre riflessioni vogliono essere un contributo per rafforzare questo genere di analisi e le abbiamo organizzate in due contributi: il primo sugli aspetti più generali e il secondo su alcune questioni più specifiche quali il trattamento delle accise, dei pedaggi e l'applicazione della regola della metà.

### Analisi costi benefici è analisi finanziaria più analisi economica

L'analisi costi benefici si compone di due parti e non solo di una. L'analisi finanziaria, che analizza i flussi di cassa, cioè gli spostamenti di denaro, e che guarda il progetto da un'ottica particolare, in genere quella del promotore, ma che può anche essere quella dei diversi stakeholder, tra cui lo stato. È in questa parte di analisi che devono trovare adeguata rappresentazione e valutazione fenomeni come le variazioni del fatturato delle imprese (per esempio, autostrade o ferrovie) o del gettito fiscale.

Una seconda parte è l'analisi economica, che prescinde dai flussi monetari e contabilizza i "costi" e i "benefici": guarda il progetto nell'ottica dell'intera comunità di riferimento, trascurando gli effetti di redistribuzione prodotti dal progetto, già messi in evidenza nell'analisi finanziaria.

### I "costi" non sono le "spese"

I "costi" non sono le "spese": sono il consumo di risorse scarse sottratte a un uso alternativo. C'è una complessa metodologia per valutare i costi a partire dalle spese: queste vanno depurate da ciò che non è consumo di risorsa, come le tariffe o le imposte (che semplicemente trasferiscono una somma tra due soggetti della comunità), ma anche dagli effetti distorsivi che le imperfezioni del mercato possono causare nel sistema dei prezzi. Se il progetto trasferisce una parte di traffico da un modo all'altro, sarà necessario contabilizzare con cura le variazioni di consumo di risorse che avvengono in entrambi i modi.

### La valutazione dei benefici

Ben più complessa è la valutazione dei "benefici", cioè dell'utilità che i vari soggetti della comunità complessivamente ottengono dalla realizzazione del progetto. Poiché l'analisi usa come metrica la moneta, tutti gli effetti devono essere espressi in valuta: ciò è più facile per i beni e servizi trattati nel mercato, che hanno un prezzo rilevabile; più difficile per gli effetti non di mercato, come molte esternalità. Si usa quindi la "disponibilità a pagare" quale indicatore indiretto del beneficio (per valutare quanto sia fastidioso il rumore, utilizziamo la spesa che viene affrontata per ridurlo). Il passaggio comporta innanzitutto una grave semplificazione: presuppone infatti che tutti i soggetti della comunità abbiamo la stessa capacità di spesa. Ciò però non è ovviamente vero. Nel dibattito sull'analisi costi benefici della Tav, si è detto che i sussidi pubblici portano a scelte inefficienti. Può essere vero, se sono assegnati in modo errato, tuttavia la loro motivazione

corretta è proprio “compensare” la diseguale capacità di spesa, rendendo accessibili servizi essenziali o utili, come il trasporto, a chi non ha sufficiente disponibilità economica.

### Preferenze rivelate e comunicate

Accettata la semplificazione di usare la disponibilità a pagare come indicatore dell'utilità, ci troviamo di fronte al problema di come misurarla. Qui le vie, chiaramente indicate dalla metodologia, sono due: le “preferenze rivelate” (*revealed preference*) e le “preferenze comunicate” (*stated preference*). Nel primo caso, deduciamo dal comportamento di un soggetto il valore che esso attribuisce all'azione: spende 100 per muoversi, l'utilità che ne ricava è maggiore di 100, ma potrebbe essere 200 o 1.000. Se vogliamo saperlo, dobbiamo andare a chiederglielo, con indagini dirette che sottopongono all'intervistato diverse alternative e gli chiedono di scegliere (“preferenze comunicate”).

Le preferenze rivelate si possono usare con una certa affidabilità nelle indagini a posteriori: il progetto modifica i comportamenti e questi rivelano l'utilità che gli attori ne ricavano. Ben più aleatorio è il loro impiego nelle indagini a priori: qui la “rivelazione” non deriva da una osservazione (il fenomeno non è ancora avvenuto), ma dalla previsione di comportamento fatta da un modello di simulazione, il quale, tuttavia, funziona secondo le regole definite dal valutatore. Si tratta quindi di un processo più semplice da realizzare, ma anche più manipolabile e aleatorio. Se, quindi, l'analisi ha uno scopo limitato, come ad esempio scegliere tra un certo numero di progetti simili che chiedono un finanziamento, la semplificazione può essere accettata. In casi più complessi, come ad esempio decidere se aprire un contenzioso miliardario con la Francia e l'Unione europea, la “semplificazione”, a nostro avviso, non può essere accettata e occorre svolgere indagini dirette sul campo.

In generale, un approccio economico richiede di non affidarsi unicamente ai modelli di assegnazione del traffico. Per fare un esempio, in questi modelli il tempo di viaggio è sempre un “costo”, mentre sappiamo che, soprattutto negli spostamenti che hanno motivi diversi dal lavoro, il viaggio stesso può essere lo scopo e quindi fonte del “piacere”: non si spiegherebbe altrimenti il comportamento di chi percorre a piedi il cammino di Compostela.

*\*Gli autori svolgono abitualmente analisi costi benefici nell'ambito dell'assistenza tecnica fornita per la richiesta di finanziamenti europei, in particolare sul programma Cef, principalmente per porti, centri intermodali, ferrovie e vie d'acqua interne. Roberto Zucchetti ha collaborato con il Commissario straordinario per la Torino-Lione dal 2015 al 2018.*

In questo articolo si parla di: [acb](#), [analisi costi benefici](#), [Giuseppe Siciliano](#), [grandi opere](#), [investimenti](#), [opere pubbliche](#), [Roberto Zucchetti](#), [Tatiana Cini](#), [Tav](#)

#### BIO DELL'AUTORE

##### TATIANA CINI

È laureata in Discipline Economiche e Sociali (DES) presso l'Università Luigi Bocconi; ha frequentato il corso di specializzazione “Mediazione culturale e gestione del turismo” presso la Facoltà di Lingue e Letterature Straniere dell'Università degli Studi di Bergamo e ha inoltre partecipato al corso di perfezionamento “Il Project Finance per il finanziamento e la realizzazione di investimenti pubblici” organizzato dalla SDA Bocconi. Attualmente lavora in PTSCLAS in qualità di project manager su temi di economia dei trasporti, del turismo e dello sviluppo territoriale. Esperta di valutazioni di fattibilità socioeconomica e finanziaria, si è specializzata nella redazione di analisi costi benefici e di studi di impatto territoriale di progetti sviluppati nell'ambito di investimenti dei Fondi Strutturali dell'Unione Europea, con particolare attenzione agli ambiti aeroportuale, ferroviario, stradale e del trasporto pubblico locale. Ha recentemente collaborato a indagini e analisi costi benefici su servizi ferroviari ad alta velocità (nell'ambito di un incarico conferito su iniziativa della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Sino al 2016 ha svolto attività di ricerca per il CERTeT (Centro di Economia Regionale, Trasporti e Turismo) dell'Università Luigi Bocconi al cui interno, tra il 2013 e il 2016, ha seguito i lavori del “Laboratorio Infrastrutture”.

[Altri articoli di Tatiana Cini](#)

##### GIUSEPPE SICILIANO

Ph.D. in Trasporti, Traffico e Ambiente, si è laureato in Discipline Economiche e Sociali all'Università Bocconi di Milano nel 2001. Da allora svolge attività di ricerca e consulenza nell'ambito dell'economia dei trasporti e dell'economia territoriale. Ha vasta esperienza nella pianificazione e realizzazione di valutazioni economiche di progetti infrastrutturali e servizi di trasporto, di studi di impatto socio-economico e di business intelligence nel settore dei trasporti; si è occupato, tra l'altro, dell'analisi costi-benefici della rete di Alta Velocità ferroviaria per la Struttura Tecnica di Missione del MIT, nonché dell'analisi di diversi investimenti nel settore dei trasporti nel quadro di progetti di ricerca e sviluppo cofinanziati dalla Commissione Europea in ambito H2020 e Connecting Europe Facility. A lungo collaboratore dell'area di ricerca “Economia dei Trasporti” presso il CERTeT-Bocconi, oggi lavora presso la società di consulenza PTSCLAS, ed è Adjunct Professor al MEMIT (Master in Economics and Management of Transports and Infrastructures) dell'Università Bocconi.

[Altri articoli di Giuseppe Siciliano](#)

ROBERTO ZUCCHETTI

È laureato in Economia e Commercio alla Cattolica di Milano nel 1974. È tra i fondatori della società di ricerca e consulenza CLAS (oggi PTSCLAS), della quale è stato amministratore delegato e presidente fino al 2014 e con la quale continua a collaborare fornendo assistenza tecnica nei processi decisionali per lo sviluppo dei sistemi e delle infrastrutture di trasporto, realizzando analisi di fattibilità economico – finanziaria, mediante tecniche di analisi della domanda, analisi finanziaria e analisi costi benefici. Dal 2015 al 2018 è stato consulente della Presidenza del Consiglio dei Ministri a supporto del Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino Lione: in questa veste ha seguito i lavori dell'Osservatorio per la Linea Ferroviaria Torino Lione, pubblicando sui Quaderni numerosi contributi tecnici. Ha avuto esperienze di management, come consigliere di amministrazione di Ferrovie Nord Milano spa e presidente di FNM–Autoservizi spa negli anni dal 1998 al 2003. Impegnato nell'amministrazione della propria città, Rho, è stato prima consigliere comunale e poi sindaco dal 2007 al 2010. Dal 1995 è professore a contratto presso l'università Luigi Bocconi di Milano, dove insegna valutazione delle infrastrutture di trasporto nell'ambito del MEMIT (Master in Economics and Management of Transports and Infrastructures) e dove collabora con l'area di ricerca "Economia dei Trasporti" attiva presso il CERTeT, oggi GREEN.

[Altri articoli di Roberto Zucchetti](#)