



Beria P. (2014)

L'ACB e i decisori. Rendere più accettabile il ruolo della valutazione



L'ACB e i decisori

Rendere più accettabile il ruolo della valutazione

Paolo Beria

LABORATORI DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTER ON TRANSPORT POLICY

Dipartimento di
Architettura e Studi Urbani
Politecnico di Milano

La valutazione economica delle infrastrutture di trasporto
Milano, 6 giugno 2014

SIPOTRA
LABORATORI DI POLITICA DEI TRASPORTI

TRASPOL
RESEARCH CENTER ON TRANSPORT POLICY



CONTENUTI



Premessa



Valutazioni più comprensibili



Nuovi strumenti x rispondere alle domande del decisore



Conclusioni



I decisori, tipicamente, non amano l'Analisi Costi Benefici.

Quelli italiani in particolare.

Perché?

1. E' obbligatoria, ma non troppo...
2. Non la capiscono.
3. Non da le risposte alle loro domande.
4. C'è il rischio che dica di no ai loro desiderata / E' meno addomesticabile.
- (5. Non la condividono)



I decisori, tipicamente, non amano l'Analisi Costi Benefici.

Quelli italiani in particolare.

Perché?

Problema normativo, ma risolvibile se ci fosse
la volontà politica

1. E' obbligatoria, ma non troppo...
2. Non la capiscono.
3. Non da le risposte alle loro domande.
4. C'è il rischio che dica di no ai loro
desiderata / E' meno addomesticabile.
- (5. Non la condividono)



I decisori, tipicamente, non amano l'Analisi Costi Benefici.

Quelli italiani in particolare.

Perché?

1. E' obbligatoria, ma non troppo...
2. Non la capiscono.
3. Non da le risposte alle loro domande.
4. C'è il rischio che dica di no ai loro desiderata / E' meno addomesticabile.
- (5. Non la condividono)

Problema «etico-politico»: la decisione dovrebbe venire dopo e non prima della valutazione

I decisori, tipicamente, non amano l'Analisi Costi Benefici.

Quelli italiani in particolare.

Perché?

1. E' obbligatoria, ma non troppo...
2. Non la capiscono.
3. Non da le risposte alle loro domande.
4. C'è il rischio che dica di no ai loro desiderata / E' meno addomesticabile.
- (5. Non la condividono)



- 1. Renderla più trasparente e comprensibile.**
- 2. Capire a quali sono le domande (quelle legittime), e rispondervi.**



CONTENUTI



Premessa



Valutazioni più comprensibili



Nuovi strumenti x rispondere alle domande del decisore



Conclusioni



L'ACB è una tecnica piuttosto complessa, soprattutto se applicata ad oggetti complessi come un piano o come infrastrutture che agiscono su molti piani diversi.

→ Rischio di **effetto back box**: il decisore non capisce e

- Rifiuta in blocco
- Accetta acriticamente

Esistono vari «strumenti» che permettono di **comunicare i contenuti** di un'ACB al decisore e all'opinione pubblica, **ferma restando la necessità (etica) dell'analista di produrre comunque ACB documentate e riproducibili.**

- *Appraisal Summary Table*
- Trasparenza
- Sintetizzare le grandezze principali
- Visualizzare i risultati (mappe, grafici)

Valutazioni più comprensibili

1. Appraisal Summary Tables

L'ACB «tradizionale» tende a produrre un risultato molto sintetico: il VAN (o simili indicatori).

→ troppo sintetico per un decisore che voglia capire i contenuti dell'analisi.

→ Esplicitare (UK, CH), secondo uno schema comune e fisso, tutte le grandezze principali coinvolte nell'analisi (il VAN, ma anche le sue componenti di surplus utenti, costi pubblici, costi esterni, etc.).

→ Esplicitare cosa non è incluso nel VAN, dandogli almeno una stima qualitativa

Appraisal Summary Table

Stage 3 Environmental Statement		
Option	Description	
M25 Widening Section 1 (Junction 16 - 23)	Widening of existing Secretary of State owned land bet	
ENVIRONMENT	OBJECTIVE	SUB-OBJECTIVE
	Noise	Properties exposed to >66 dB in 2k central reserve concrete wall and (including 2 Listed Buildings) would be affected in the Allington Nursing Home and Sunris
	Local Air Quality	7 AQMAs along the Scheme, do not meet Limit Values in Do-Something operation. The generalised assessment for NC is less than 0.175%.
	Greenhouse Gases	The Scheme is forecast to slightly increase is
	Landscape	Continuous lighting (previously introduced in urbanisation in the countryside, in slight reduction in overall screening time effects for visual receptors would be a
	Townscape	No townscape features would be affected
	Heritage of Historic Resources	Potential impacts upon possible, present Secretary of State land, although it
	Biodiversity	Reinstatement would lessen impact on hedgerow and/or the quality is improved through improved habitat. Bats, but reduced habitat quality which is inc
	Water Environment	Increased runoff volume but no increase through increased mitigation. 5 water would not exceed EQS. 1 watercourse containment provision. Soakaways
	Physical Fitness	Negligible impacts on journey time
	Journey Ambience	Changes in vegetation would slightly but they would improve in Do-Som
SAFETY	Accidents	Slight reduction in accidents and increased traffic flow on these links
	Security	Boundary fencing and provision of would be same as existing. There v
ECONOMY	Public Accounts	Assuming only Section 1 of the M Scheme would be more than five t
	TEE: Business/Transport	Ratio (BCR) for the Scheme is 5.2;
	TEE: Consumers	Incident-related reliability impacts v
	Reliability	The Scheme does not affect any R
	Wider Economic Impacts	The Scheme would not result in an impact on traffic flows, journey patt
ACCESSIBILITY	Option values	Access to the Transport System w
	Severance	
	Access to Transport System	
INTEGRATION	Transport Interchange	The Scheme would not result in an
	Land-Use Policy	National Level: Helped DfT, HA & another national transport policy/PI (SP)), Policies 26 & 33 (Herts SP (S.Bucks Local Plan (LP)), Policy 5
	Other Government Policies	The Scheme supports policies rela Policies not supported emphasise t

Date issued: 01.08.07
Version: Final (LATS 2001)
Authorised: A Watts

existing	Problems - To improve journey time reliability	Present Value of Costs to Public Accounts £256m
	QUANTITATIVE ASSESSMENT	ASSESSMENT
include a properties in noise, <3 dB.	Change in Population Annoyed (Yr 15) = +27 Estimated Population Annoyed Do-Minimum 665 Estimated Population Annoyed Do-Something 692	PVB (Residential.) = -£705,410.
increase is	PM10 EU 976: No Change 0; Made Worse 559 PM2.5: Properties Improve 1129; No Change 0; Made Worse 406 Change in total Carbon Emissions (tonnes) over 60 years = 869,560; in opening year= 18,576	NPV = -£29.9m Moderate Adverse
reduction of late with a pe. Night-	-	Neutral
within the	-	Neutral
species-rich is a 15% water vole suiting in	-	Slight Adverse
er quality ation but duced by	-	Slight Beneficial
enefits. ss levels	Pedestrians: 0 / Cyclists: 0	0
work from gligible. coverage reas.	Accidents -16 Serious inj. 1	Deaths 0 Slight inj. -36
fits of the nefit Cost	-	PVB £320,000 Neutral
	Central Govt PVC	PVC £256m
	-	PVB £933.3m
	-	PVB £360.9m
	-	PVB £72m
	-	Neutral
	-	Neutral
	-	Neutral
	-	Neutral
it support ure Plan lude TR5 ivers LP)	-	Beneficial
ployment. sity.	-	Neutral



ACB troppo ermetiche e che non esplicitano tutte le assunzioni principali, diventano:

- a. Incomprensibili al decisore
- b. Incomprensibili al cittadino
- c. Non riproducibili (controllo terzo sui risultati)**

→ Sforzo di produrre ACB complete e con diversi livelli di approfondimento (sintesi tecnica, sintesi non tecnica, dettagli, allegati).

→ Naturalmente questo ha un costo e le risorse dovrebbero essere adeguate...



Progetti complessi generano risultati difficili da interpretare.

Un VAN di +1M€/anno è tanto o poco?

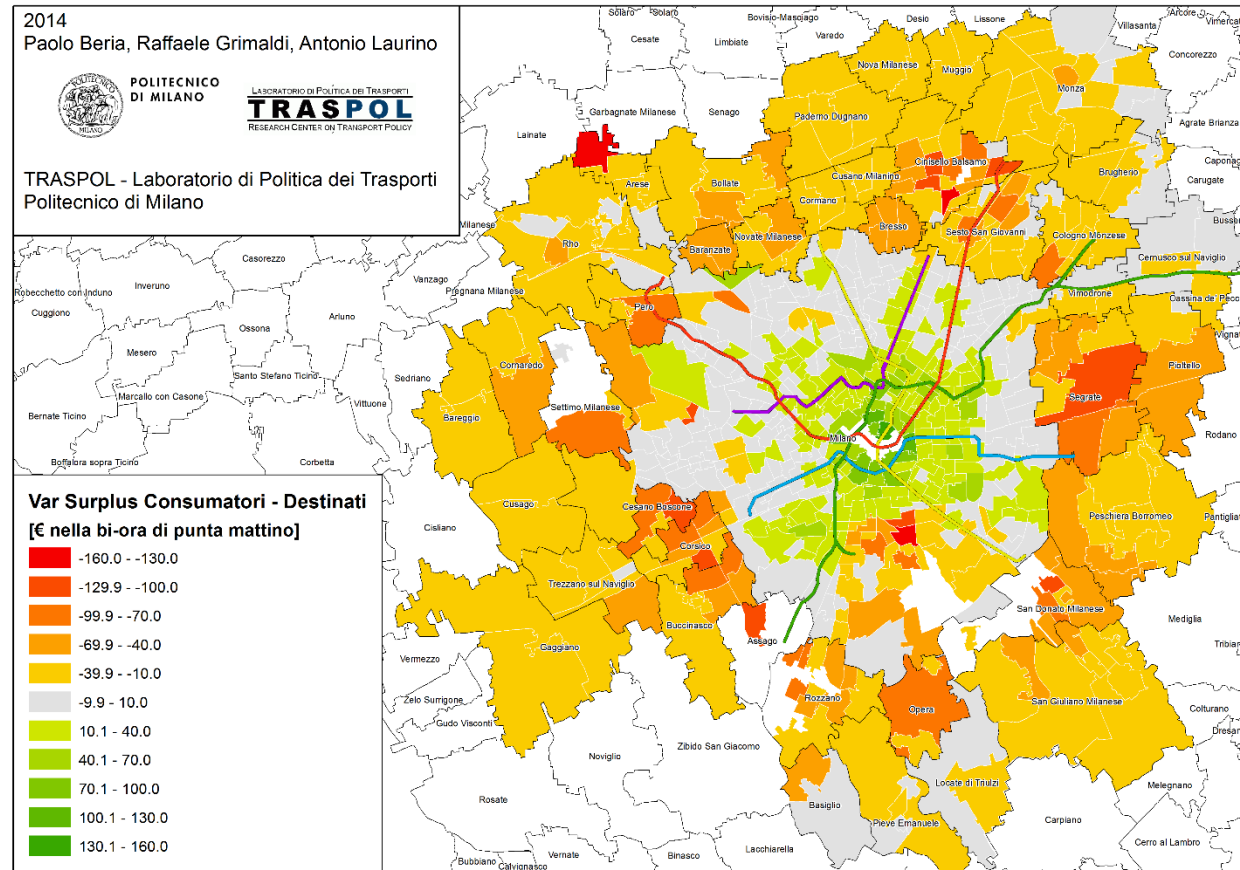
→ **Esplicitare** (anche ex post) **le grandezze unitarie che hanno portato ai risultati**, per favorirne la comprensione

100,000 utenti all'anno che risparmiano 1h (con un valore del tempo di 10€/ora)

Sempre per rendere comprensibili i risultati, è utile rappresentarli.

→ Grafici

→ Rappresentazioni cartografiche degli effetti di un investimento sono estremamente utili per far capire la distribuzione dei costi e dei benefici





CONTENUTI



Premessa



Valutazioni più comprensibili



Nuovi strumenti x rispondere alle domande del decisore



Conclusioni



L'ACB «standard» può essere arricchita con ulteriori approfondimenti analitici, in modo da risultare **più utile al decisore, rispondendo** – sempre in maniera **quantitativa** e fondata – **alle sue domande e ai suoi criteri di scelta.**

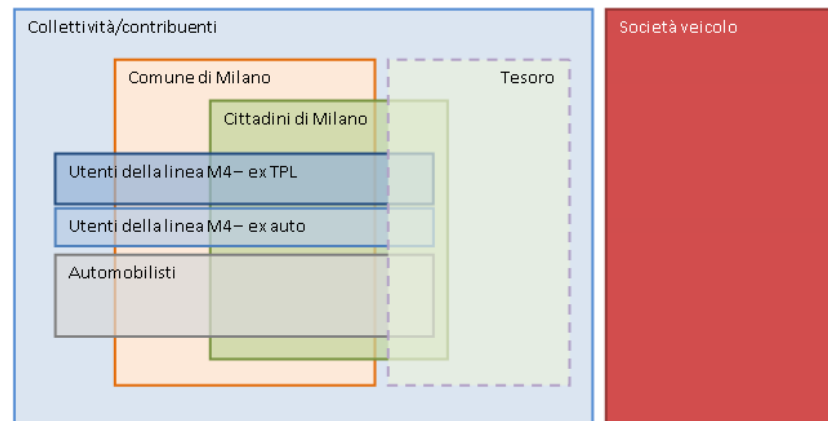
→ Diventa uno strumento riconosciuto dal decisore

- Analisi distributiva (chi paga e chi guadagna);
- *Switch values*;
- ACB inserita nel processo del progetto e non alla fine;
- Concedere un grado di arbitrarietà sulla decisione;
- Strumento di dialogo con il dissenso.

Una delle domande più rilevanti per il decisore è «chi paga» e «chi beneficia».

Naturalmente spesso non è possibile indicare nel dettaglio le categorie influenzate (ad esempio *i commercianti*).

Ma è molto semplice **suddividere il VAN** tra diversi gruppi di soggetti:



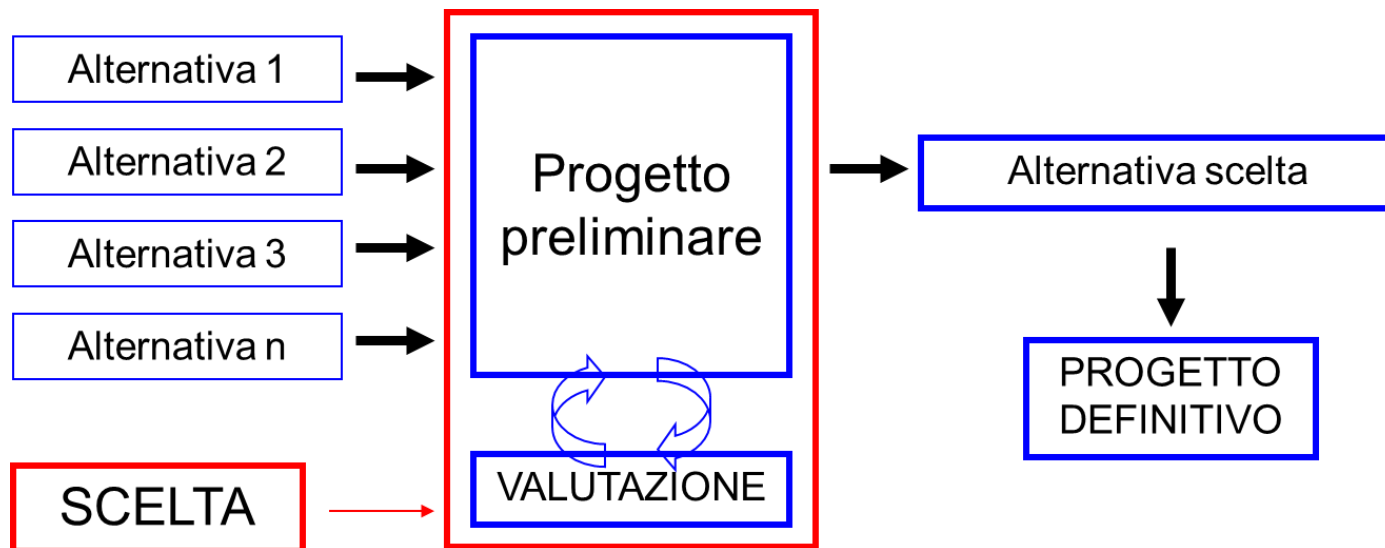
	Revenues	Generalised cost savings	Running costs	Investment cost	
Group 1a: new users (before)	+30				
Group 1a: new users (after)	-30	+100			+100
Group 1b: old users		+200			+200
Group 2	+30		-100		-70
Group 3				-100	-100
	+30	+300	-100	-100	+130

Fonte: Grimaldi, Beria (2014). *Open issues in the practice of cost benefit analysis of transport projects*

La valutazione evidenzia punti di forza e di debolezza dei progetti.

Rete piste ciclabili → riduzione carreggiate → benefici lato bici, ma troppi costi lato auto → ridimensionamento del progetto o particolare attenzione per minimizzare l'impatto sulle auto.

→ Usarla «dentro» il processo decisionale, con feedbacks verso i progettisti





3. *Switch values*

...

Progetto: C=1000, B=900 → VAN= -100

Se il progetto è di origine «politica», il decisore rifiuterà l'ACB.

Tuttavia, l'aver inserito dinamicamente l'ACB nel progetto, permette di individuare dei **valori soglia** su cui retroagire per far venire fattibile il progetto.

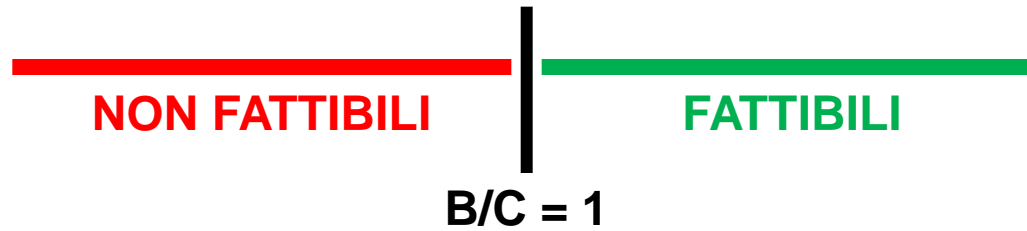
$maxC = 900 \mid VAN > 0$

→ *Progetto': C=800, B=850 (è un po' peggiore, ma costa meno) → VAN= +50*



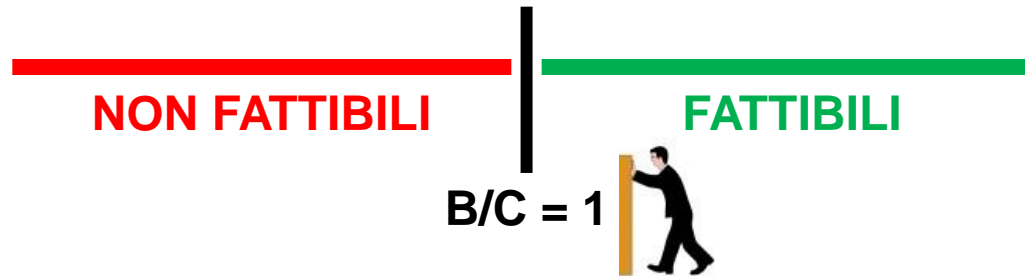
Il concetto di «soglia di fattibilità» nell'ACB è piuttosto naïve:

VAN=0, con tutte le approssimazioni presenti in un'ACB ha quasi il senso di un valore convenzionale e si presta alla «manipolazione»



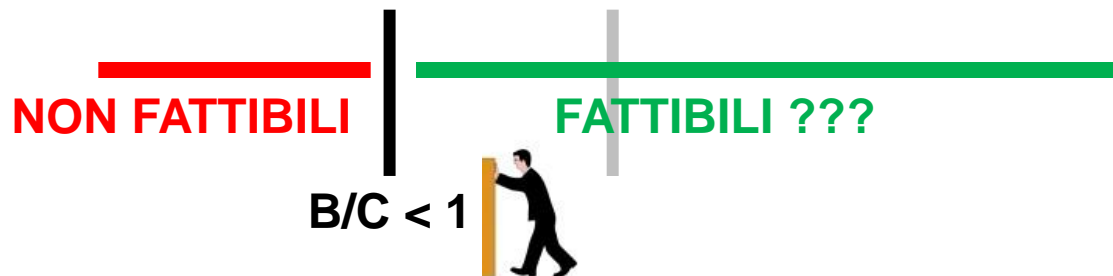
Il concetto di «soglia di fattibilità» nell'ACB è piuttosto naïve:

VAN=0, con tutte le approssimazioni presenti in un'ACB ha quasi il senso di un valore convenzionale e si presta alla «manipolazione»



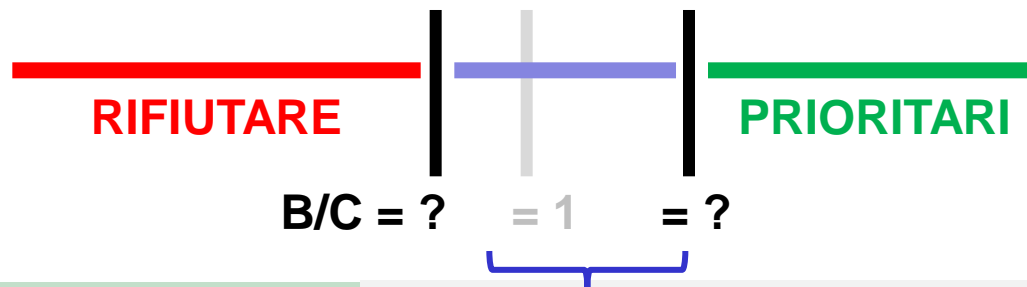
Il concetto di «soglia di fattibilità» nell'ACB è piuttosto naïve:

VAN=0, con tutte le approssimazioni presenti in un'ACB ha quasi il senso di un valore convenzionale e si presta alla «manipolazione»



→ In presenza di ACB trasparenti, **introdurre un grado di arbitrarietà, secondo regole definite prima, responsabilizzando il decisore delle scelte fatte.**

CAMPO DI DISCREZIONALITA'



Risorse residue dopo aver finanziato i pr. prioritari







Un'ACB (trasparente) chiarisce gli ordini di grandezza in gioco e potenza o depotenzia gli argomenti aprioristici pro- e contro i progetti.

Se un progetto beneficia enormemente un gruppo (e.g. gli automobilisti), e danneggia marginalmente un altro (e.g. le rane della Valpolenta), gli argomenti dei pro-rane-della-Valpolenta (inclusi quelli in buona fede) saranno depotenziati e sarà più facile arrivare ad una forma di accordo o compensazione.

Se un progetto beneficia di 1.000€ un piccolo gruppo (i commercianti della Via Centrale), ma costa 100.000€ e questo costo è pagato da tutti i cittadini, sarà evidente che il progetto non è prioritario, anche se ha degli evidenti benefici per alcuni.



CONTENUTI

-  Premessa
-  Valutazioni più comprensibili
-  Nuovi strumenti x rispondere alle domande del decisore
-  Conclusioni



L'ACB ha, ovviamente dei limiti, ben noti e studiati (WTP, additività pref indiv, ...).

L'ACB rimane comunque lo strumento principe per la valutazione dei progetti infrastrutturali nel mondo.

In Italia essa non è mai stata veramente usata in maniera comparativa e trasparente.

I decisori non sembrano gradire troppo il rigore dell'ACB.

alcuni strategicamente

altri per «incomprensione»

altri per posizione ideologica



Conclusioni

Per delle valutazioni vere

Due posizioni possibili:

Le scelte politiche devono avvenire **DOPO** la valutazione / **PRIMA** della valutazione

Usare l'ACB in maniera più intelligente (più «moderna») per avvicinarla al decisore:

1. Rendendola **meno esoterica**
2. Rendendola **più utile per le domande del decisore:**

Chi paga? Chi beneficia? Perché è così rigida e non posso scegliere i progetti che voglio io? Come devo modificare il mio progetto?

In questo modo l'ACB viene usata **DURANTE** la decisione, con un duplice fine:

1. **Aiutare/informare** la decisione politica
2. **Vincolarla** al rispetto di standard di trasparenza e razionalità



Beria P. (2014)

L'ACB e i decisori. Rendere più accettabile il ruolo della valutazione

Grazie per l'attenzione!!!

paolo.beria@polimi.it

Please quote as follows / Per favore, citare come segue:

Beria P., (2014). *Analisi Costi Benefici e i decisori. Rendere più accettabile il ruolo della valutazione*. Presentazione al convegno: «La valutazione economica delle infrastrutture di trasporto», Politecnico di Milano, Milano, 6/6/2014.