

Bocconi

APPLICAZIONE DELLA TEORIA DEI COMPORTAMENTI ALLE POLITICHE PUBBLICHE

Alcune riflessioni.



Università
Bocconi

GREEN

Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

Marco Percoco

17 Settembre 2019

Tratti salienti del Rapporto

Nell'ultimo Rapporto, nella Parte Prima – L'Autorità, i cittadini, gli utenti (Par.3):

- Piattaforme digitali quale mezzo per analizzare e far emergere le preferenze (insoddisfatte) dei cittadini (potenziali consumatori);
- *Behavioral insights* per «prevedere» la reazione degli utenti, dei cittadini (e delle imprese o dei regolati)
- Possibilità di costruire incentivi che agiscano su «motivazioni recondite» (o sulle percezioni) degli individui



Università
Bocconi

GREEN

Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

I miei punti di discussione (sparsi)

- a) Percezione della competizione quale *driver* per migliorare la qualità
- b) Percezione del rischio quale *driver* della domanda
- c) Analisi costi-benefici della regolazione
- d) Analisi costi benefici e *behavioural insights*



Università
Bocconi

GREEN

Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

a) Percezione della competizione e qualità

- Regolazione → *fair competition* → benessere sociale (incremento)
- A volte il benessere sociale aumenta non solo attraverso una variazione delle tariffe o attraverso indicatori osservabili di qualità, ma anche attraverso indicatori altri e attraverso il comportamento dei regolati
- I regolati possono reagire alla competizione, ma anche alla «percezione della competizione»
- Un esempio: l'ingresso dei servizi di *Uber* a NYC sul mercato dei taxi

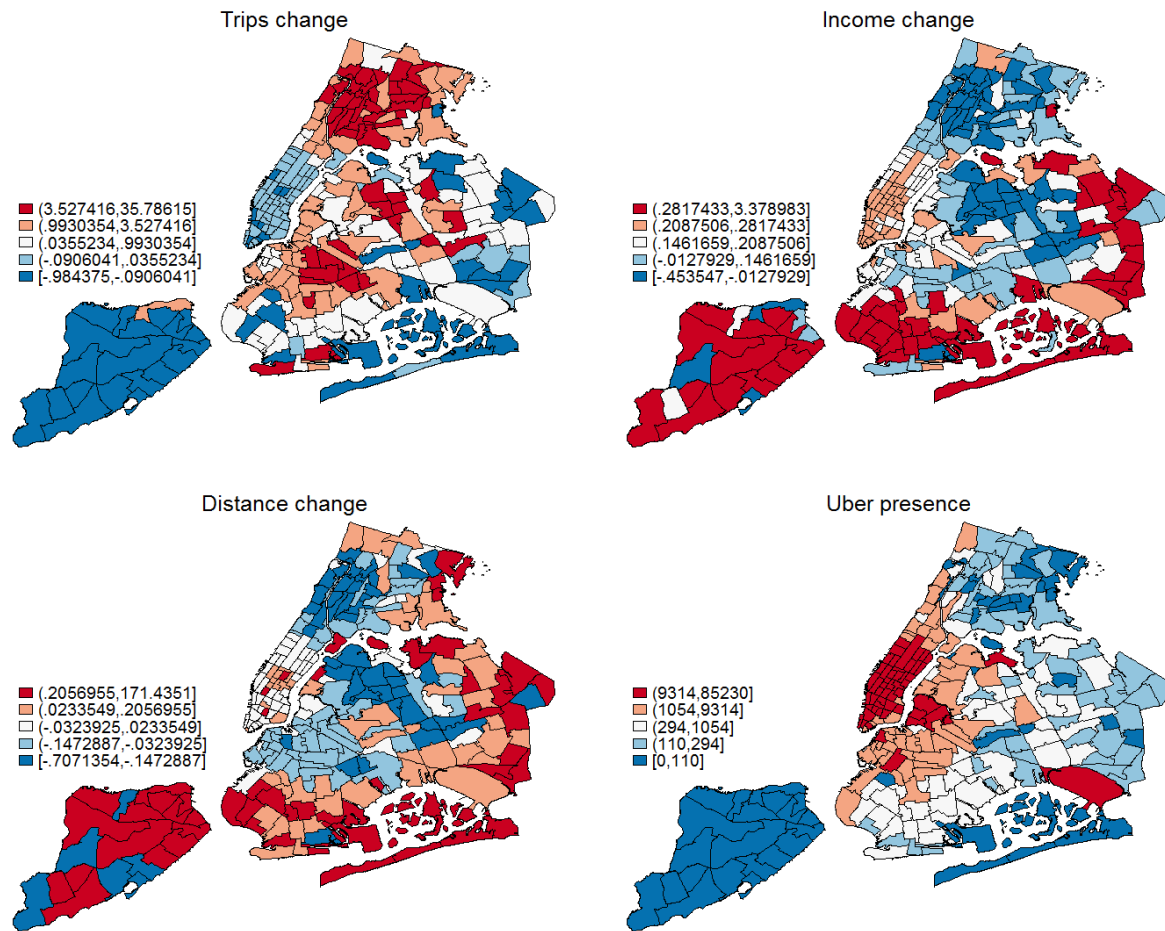


Università
Bocconi

GREEN

Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

Figure 1: Spatial distribution of changes in outcome variables



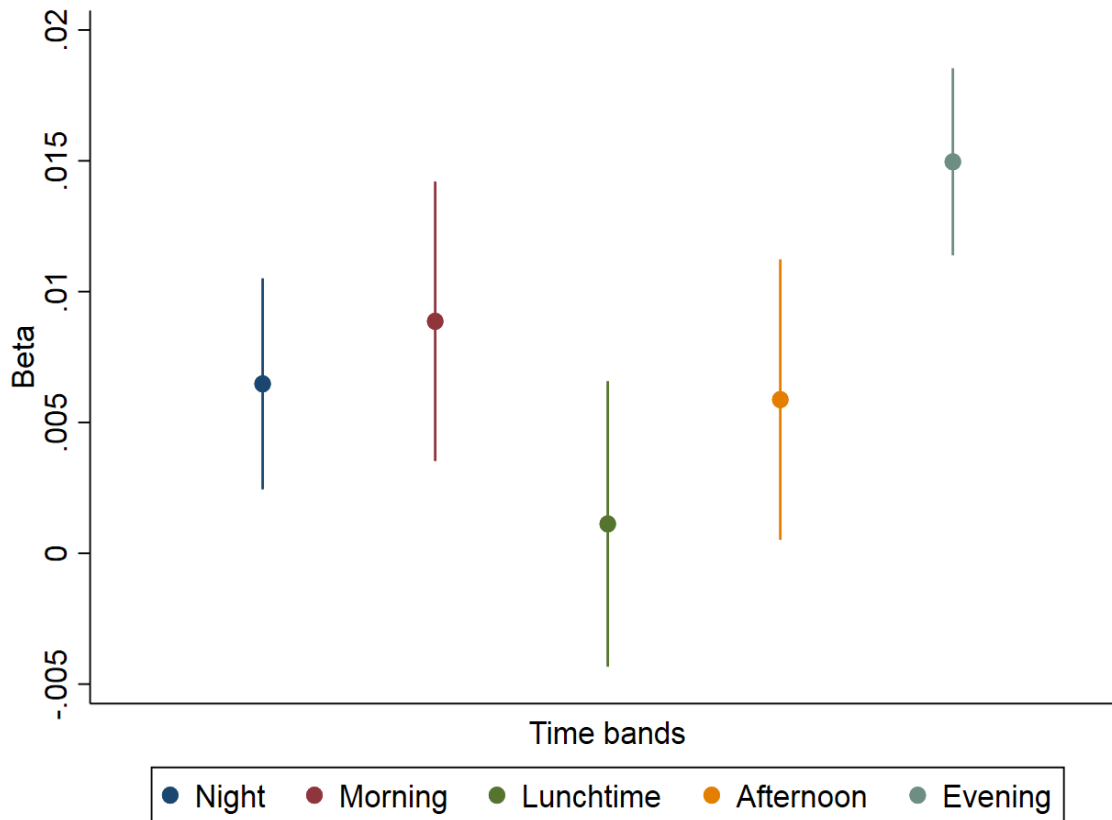
**Università
Bocconi**

GREEN

Centro di ricerca sulla gestione delle risorse naturali, l'energia, l'ambiente e le reti

L'impatto di *Uber* sulla mancia (in %)

- *Treatment variable*: presenza di *Uber cars* nell'area 10 minuti prima della corsa (*percezione di competizione*)
- Mancina come indicatore di qualità (reazione dei tassisti)
- Effetto piccolo ma significativo (0,3% in media)



Università
Bocconi

GREEN

Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

b) Percezione del rischio e domanda

- Gli utenti (anche quelli potenziali) rispondono al rischio di incidenti sui diversi modi di trasporto anche in maniera non razionale (es. la «paura di volare»)
- Il miglioramento degli standard di sicurezza è importante, ma potrebbe non essere sufficiente, se non accompagnato da una campagna legata alla «percezione»
- Un esempio: *avoidance and substitution behavior* (9/11 in NYC; Madrid)
 - Riduzione uso metropolitana a Londra dopo attacchi 7/7/2005
 - Impatto su PM10 e Nox (+7-11%)



Università
Bocconi

GREEN

Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti



Fig. 3. Percentage change in underground passengers 2004–2005.

Source: Transport for London (<https://tfl.gov.uk/info-for/open-data-users/our-open-data>)



**Università
Bocconi**

GREEN

Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

c) Analisi costi-benefici e regolazione

- Analisi costi-benefici come metodo di calcolo della variazione di benessere sociale
- Toolbox della Direttiva UE «Better Regulation»
- In teoria, costi/benefici diretti/indiretti
 - Necessità di rendere operativa la Direttiva (calcolo dei prezzi ombra e delle funzioni di domanda e offerta)
 - Se l'incertezza e il rischio sono rilevanti per i consumatori, allora è necessario stimare valori della variazione di benessere sociale sotto «model uncertainty» (vs «valore atteso»)



Università
Bocconi

GREEN

Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

d) Analisi costi-benefici e *behavioral insights*

—La variazione di benessere sociale dipende dalla domanda e dall'orizzonte temporale

- WTP vs WTA spiegato dall'*endowment effect*? E l'*endowment effect* può spiegare la domanda e l'uso del mezzo privato (rilevante per TPL)? E gli stili di guida nella sharing economy?
- *Hyperbolic vs exponential discounting*. L'*ambiguity aversion* può spiegare tassi di sconto non costanti nel tempo?

—Questioni teoriche di rilevanza empirica significativa



Università
Bocconi

GREEN

Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

GRAZIE.



Università
Bocconi

GREEN

Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

Università Commerciale Luigi Bocconi

Via Röntgen 1 | 20136 Milano – Italia | Tel 02 5836.3820

green@unibocconi.it