

Oltre alla equazione IX nel modello di Bologna appare anche una equazione per i consumi di automobili.

$$\begin{aligned}
 CA63 &= 0.0164 (YD-TRHA/PC) 100 - 0.5522 (PAUTO/PC 100) \\
 &\quad (2.63) \qquad\qquad\qquad (1.55) \\
 &- 1.33 UA + 0.6429 CA63_{-1} + 26.439 \qquad\qquad\qquad (XII) \\
 &\quad (1.09) \qquad\quad (6.78)
 \end{aligned}$$

$$R^2 = 0.96474 \quad SE 13.655 \quad DW = 2.1435$$

dove

CA63 = Consumo di automobili a prezzi 63

TRHA = Trasferimenti alle famiglie

PAUTO = Prezzo automobili

UA = Occupazione nel settore auto.

L'equazione XII è stata stimata TSLS utilizzando 7 componenti principali. Vi è da far rilevare che la presenza della endogena ritardata rende invalido il DW (25).

L'equazione assume che il consumo di automobili dipenda dal reddito disponibile depurato dai trasferimenti alle famiglie, dal prezzo delle automobili, dalla endogena ritardata e dalla occupazione nel settore delle automobili. In realtà, i coefficienti della occupazione e del prezzo non sono significativi e quindi il consumo di automobili appare spiegato solo dal reddito disponibile e dal consumo ritardato. Tali risultati suggeriscono che la variabile esplicativa del consumo di automobili possa essere semplicemente il reddito disponibile con pesi esponenzialmente decrescenti.

2. Il modellaccio.

La funzione del consumo stimata nel « Modellaccio » (26) è di tipo più strettamente keynesiano perché fa riferimento al reddito disponibile corrente e alla distribuzione come variabili esplica-

(25) Il test adatto in questa circostanza è l'« π » di GODFREY.

(26) G. FUA, *Il Modellaccio*, Il Mulino 1976, pag. 32.