

alla configurazione della città. Ad un elevato livello di generalizzazione, si può ritenere che gli interventi considerati siano più costosi quanto più la città è densamente popolata. Come *proxy* per i servizi sostituiti e/o complementari del sussidio al trasporto collettivo si è di conseguenza utilizzata la densità.

Il reddito è stato misurato come reddito medio *pro-capite* di ciascuna città. Per quanto riguarda, infine, le altre variabili che possono influire sulla domanda, si possono prendere in considerazione indicatori che riguardano le diseconomie del trasporto privato, che, *ceteris paribus*, dovrebbero indurre ad un maggior consumo nel settore pubblico, e indicatori di congestione automobilistica, che dovrebbero indurre ad apprezzare maggiormente l'espansione del trasporto collettivo. Le variabili considerate a questo proposito sono il numero degli incidenti stradali ed il numero di veicoli che hanno pagato la tassa di circolazione. Si tratta di dati noti solo su base provinciale. Il campione è stato pertanto ridotto alle sole aziende dei capoluoghi di provincia, per cui presumibilmente ha maggior significato il dato medio provinciale.

I segni attesi per le variabili sono: positivo per il reddito (il trasporto collettivo dovrebbe essere un cosiddetto bene normale, anche se presumibilmente con elasticità della domanda inferiore all'unità); negativo per la quantità; positivo per il numero di veicoli e di incidenti stradali per abitante; positivo o negativo per la densità a seconda che prevalgano relazioni di sostituzione o di complementarietà tra sussidio al trasporto pubblico e altri interventi relativi ai trasporti.

La tab. 2 riporta diverse stime del modello. I segni sono quelli attesi. Le variabili maggiormente significative per la spiegazione della spesa collettiva sembrano essere la quantità (viaggiatori paganti/abitanti) e la circolazione automobilistica, mentre reddito e densità si presentano talora con valori di t non accettabili. Si è sottolineato del resto che possono essere presenti problemi di multicollinearità. Nel complesso il modello spiega circa il 60% della variabilità osservata e ha valori statisticamente significativi del test F .