

ripetersi del segno atteso delle variabili (nelle equazioni riportate e in altre stimate nel corso della ricerca), senza tuttavia che siano superati i *test* di significatività statistica.

5. Conclusioni

L'esame svolto tende ad accreditare, sia pure con le cautele necessarie in relazione al carattere molto semplificato dei modelli descrittivi utilizzati ed alla presenza di problemi statistici già ricordati, l'ipotesi di una spiegazione della spesa collettiva nei trasporti urbani prevalentemente sul terreno dei bisogni pubblici locali, relativi alla integrazione-sostituzione del trasporto privato. Gli aspetti di redistribuzione del reddito a favore dei meno abbienti e delle aree meno favorite sembrano giocare un ruolo di minore rilievo.

E' restata invece fuori da questo esame la valutazione dei risultati che l'intervento consegue in termini di efficienza e di efficacia.

Bibliografia

- Bergstrom T.C., Goodman R.P., 1973, «Private Demands for Public Goods», *American Economic Review*, vol. 63, June, pp. 280-296.
- Borcharding T.E., Deacon R.T., 1972, «The Demand for the Services of Non-Federal Governments», *American Economic Review*, vol. 62, december, pp. 824-853.
- Giarda P.D., 1975, «La struttura delle spese degli enti locali», *Quaderni regionali Formez*, n. 6.
- Marshall A., 1890, *Principles of Economics*, 8ª edizione 1961, McMillan, London.
- Meltzer A.M., Richard S.F., 1981, «A Rational Theory of the Size of Government», *Journal of Political Economy*, vol. 89, n. 5, pp. 914-927.
- Meltzer A.M., Richard S.F., 1983, «Tests of a Rational Theory of the Size of Government», *Public Choice*, vol. 41, n. 3, pp. 403-418.
- Ott M., 1980, «Bureaucracy, Monopoly, and Municipal Services», *Journal of Urban Economics*, vol. 8, n. 3, pp. 362-382.