

# Determinantes del consumo de la gasolina: Un estudio en los Estados Unidos de América

Justo Andrés Manrique Urbina  
Pontificia Universidad Católica del Perú\*

13 de mayo de 2018

## 1. Resumen

El presente informe analiza las determinantes del consumo de gasolina en 48 estados de los Estados Unidos de América (ahora en adelante, EUA). Para ello, se aplicaron técnicas estadísticas, como la regresión lineal múltiple bajo mínimos cuadrados ordinarios, para identificar qué variables – detalladas en la sección 2 – impactan el consumo del mencionado combustible. A lo largo de este informe, se evaluaron los supuestos de cada regresión realizada (tales como homocedasticidad y normalidad de los errores) y se realizó un comentario respecto a cada resultado obtenido. Posteriormente, se mencionaron los próximos pasos a realizar para un posterior análisis de los datos, de cara a los objetivos del estudio.

Asimismo, el presente informe tiene como objetivo evaluar lo aprendido en el curso de Modelos Lineales 1, a cargo del profesor Sergio Camiz, de la Maestría de Estadística de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

### 1.1. Descripción del Problema

El gobierno de los EUA desea entender las determinantes del consumo de gasolina. Específicamente, conocer cómo los mecanismos impositivos hacia la gasolina inciden sobre el consumo de la misma. Ello con el objetivo de:

- Entender el campo de acción que tiene, a través de estos mecanismos, el gobierno para disuadir o promover el consumo de gasolina.
- Conocer otras variables que impactan en el consumo y ponerlas en contraste con el mecanismo impositivo, con el objetivo de identificar la importancia relativa del mecanismo frente a otras variables.

### 1.2. Objetivo del estudio

- Establecer un modelo lineal que permita identificar las determinantes del consumo de gasolina.

---

\* e-mail: justo.manrique@pucp.pe; ja.manrique@pm.me

- Conocer el impacto que tiene el mecanismo impositivo respecto al consumo de gasolina.
- Conocer la importancia relativa del mecanismo impositivo frente a otras variables de estudio.

## 2. Datos

Las variables concernientes al informe se obtuvieron a través de la página web de la Universidad Estatal de Florida (FSU, por sus siglas en inglés), la cual contiene la base de datos aplicable a este estudio<sup>1</sup>. De acuerdo a lo indicado en dicha página, los datos son utilizados en el libro *Applied Linear Regression* de Weisberg, edición del año 1980. En la cuarta edición, publicada el año 2014, del mencionado libro se indica que dichos datos se obtuvieron de la Administración Federal de Autopistas de los EUA<sup>2</sup>. Dichas variables se describen en la siguiente tabla:

Nombre de la variable	Código	Descripción de la variable	Tipo de variable
Impuesto a la gasolina	A1	El impuesto asignado a la gasolina por cada estado, en términos de centavos de dólar por galón	Cuantitativa
Ingreso per cápita promedio	A2	Ingreso promedio anual en dólares per cápita en cada estado	Cuantitativa
Millas de autopista	A3	La cantidad, en millas, de autopista construida en cada estado de EUA.	Cuantitativa
Personas con licencia de conducir	A4	La proporción de personas en cada estado, respecto al total de cada uno, que cuentan con una licencia de conducir.	Cuantitativa
Consumo de gasolina	B	La cantidad, en millones de galones consumidos en determinado estado por todo el año	Cuantitativa

### 2.1. Análisis preliminar de los datos

Con el propósito de identificar posibles limitaciones durante la aplicación de la regresión lineal múltiple bajo mínimos cuadrados ordinarios, se realizó un

<sup>1</sup>A continuación, se detalla la URL de dónde se obtuvieron los datos: <http://people.sc.fsu.edu/~jburkardt/datasets/regression/x16.txt>

<sup>2</sup>Weisberg, 2014. Pág. 15.

análisis descriptivo de las variables descritas en la sección anterior. Al respecto, se efectuó una revisión respecto a los datos contenidos en la base de datos. Ver resumen estadístico a continuación:

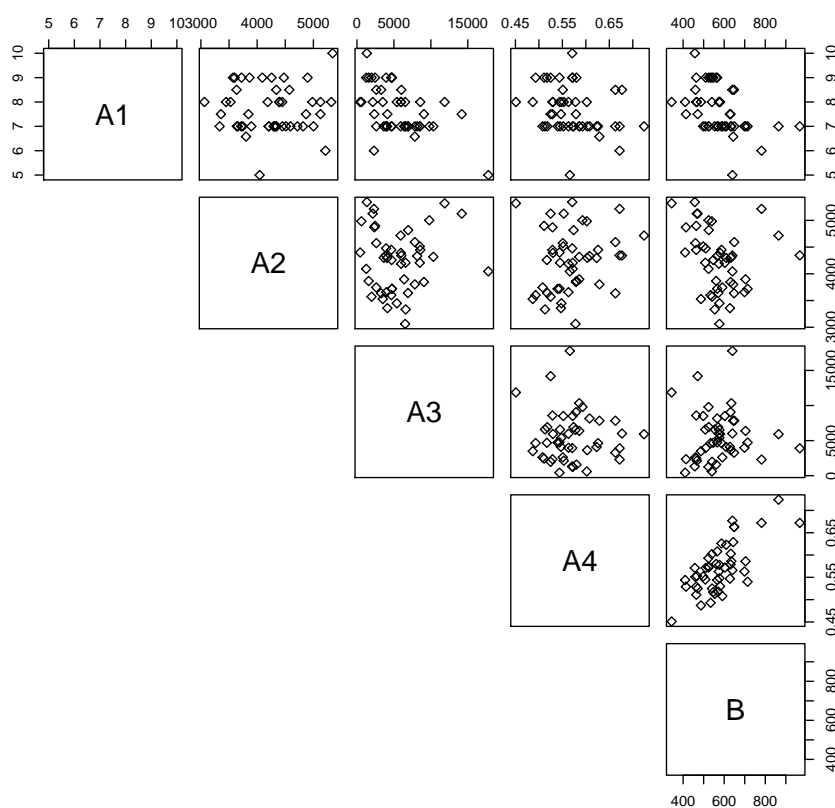
Cuadro 1: Resumen estadístico

Statistic	N	Mean	St. Dev.	Min	Max
A1	48	7.668	0.951	5.000	10.000
A2	48	4,241.833	573.624	3,063	5,342
A3	48	5,565.417	3,491.507	431	17,782
A4	48	0.570	0.055	0.451	0.724
B	48	576.771	111.886	344	968

Se aprecia que, según lo detallado en el Cuadro 1, la base de datos de la cual se basa el presente informe se compone de 48 observaciones (cada una correspondiente a un estado de los EUA) y que los valores contenidos tienen poca variabilidad, con excepción de la variable «Millas de Autopista» (codificada como A3), puesto que ésta tiene una razón de desviación estándar a media alta.

Posteriormente, se realizó un análisis gráfico de la información a fin de confirmar lo indicado en el Cuadro 2. Ver el análisis a continuación:

Matriz de diagramas de dispersión



Se aprecia que, según lo indicado en el cuadro precedente, existen posibles relaciones lineales en los datos los cuales se detallan a continuación<sup>3</sup>:

- La variable «Impuesto a la Gasolina» mantiene cierta relación negativa con la variable «Millas de Autopista». Esto podría deberse a que, dado que los autos basados en este combustible tienen mayor millaje por recorrer, el gobierno de los EUA reducen el impuesto para no afectar económicamente a las personas.
- La variable «Consumo de Gasolina» mantiene una relación positiva con la variable «Personas con licencia de Conducir». Esto podría deberse a que las personas que cuenten con licencia de Conducir mantienen autos o vehículos cuya fuente de energía es el combustible.
- La variable «Consumo de Gasolina» mantiene una relación negativa con las variables «Impuesto a la Gasolina» e «Ingreso per cápita promedio». La primera relación podría deberse a que el impuesto tiene un carácter disuasivo respecto al consumo de la gasolina; el segundo podría deberse a que un mayor ingreso per cápita permite a las personas un mayor nivel de consumo en general.

Por último, se realizó una matriz de correlación entre las variables contenidas en la base de datos, con el fin de conocer el grado de relación que cada variable tiene respecto a las restantes. Conforme se verá en la sección 3, las variables con el prefijo «A» constituyen las variables predictoras y la variable «B» es la variable respuesta. En base a ello, el análisis de correlaciones actual está enfocado en las variables predictoras a fin de identificar *a priori* los grados de colinealidad que tendrán éstas y el impacto que ello tendrá sobre la regresión lineal múltiple. Ver cuadro a continuación:

Cuadro 2: Matriz de correlaciones

	A1	A2	A3	A4	B
A1	1	0,013	-0,522	-0,288	-0,451
A2	0,013	1	0,050	0,157	-0,245
A3	-0,522	0,050	1	-0,064	0,019
A4	-0,288	0,157	-0,064	1	0,699
B	-0,451	-0,245	0,019	0,699	1

Se observa, según lo detallado en el Cuadro 2, que la variable «Millas de autopista» tiene una correlación negativa moderada (mayor a -0.5) con la variable «Impuesto a la Gasolina» (codificada como A1), con lo cual podría existir un problema de colinealidad en la regresión lineal múltiple. En segundo lugar, se observa que existe una correlación negativa leve entre las variables «Impuesto a la Gasolina» y «Personas con licencia de conducir» (codificada como A4). *A priori* esto podría indicar que podría haber problemas de colinealidad en la

<sup>3</sup>La lista comprende el análisis de los gráficos y una explicación plausible de las relaciones encontradas, sin embargo esto último comprende a un razonamiento del autor y no a un análisis estricto de datos.

regresión lineal múltiple. Sin embargo, conforme se verá en la Sección 4, la colinealidad de variables predictoras se evaluarán a través del test de inflación de varianza, en la medida estas variables formen parte del modelo final.

### 3. Modelo estadístico aplicado a los datos

Se aplicó una regresión lineal múltiple bajo mínimos cuadrados ordinarios como análisis principal de la base de datos. Al respecto, se desea modelar el consumo de la gasolina (de aquí en adelante, variable respuesta) en relación a las 4 variables restantes (de aquí en adelante, variables predictoras), de forma tal que<sup>4</sup>:

$$\begin{aligned} B &= \alpha + \beta_1 A_1 \\ &+ \beta_2 A_2 \\ &+ \beta_3 A_3 \\ &+ \beta_4 A_4 \\ &+ \epsilon \end{aligned}$$

Esta función forma el punto de partida del proceso iterativo del que se compone el presente informe. Este proceso se realiza mediante los siguientes pasos:

1. Realizar una regresión lineal múltiple utilizando toda la base de datos, teniendo con variable respuesta a «B», y como predictoras a las 4 restantes.
2. Evaluar si, en su conjunto, el modelo de regresión lineal múltiple es significativo a través del estadístico F.
3. Evaluar, a nivel individual, si las variables predictoras tienen significancia estadística y descartar aquellas insignificantes.
4. Ejecutar una regresión lineal múltiple utilizando las variables predictoras significativas y evaluar los supuestos de homocedasticidad y normalidad en los errores y multicolinealidad.

Ver en la sección siguiente el análisis de datos.

### 4. Resultados de la regresión lineal múltiple

Como punto de partida se ejecutó una regresión lineal múltiple utilizando todas las variables disponibles de la base de datos, atendiendo los parámetros especificados en la sección 3. Los resultados de la regresión se observan en el Cuadro 3.

Del mencionado cuadro, se observa que:

- El modelo, en su conjunto, tiene significancia estadística (el estadístico F tiene un p-valor menor a 0.01). Esto indica que sí existe una relación, sea lineal o no – esto se observará a través de otros tests –, entre la variable respuesta y las predictoras.

---

<sup>4</sup>El modelo presentado a continuación contiene las variables codificadas. Referirse a la sección 2 para conocer el nombre de cada variable.

Cuadro 3: Regresión lineal múltiple

	<i>Dependent variable:</i>
	B
A1	−34.790** (12.970)
A2	−0.067*** (0.017)
A3	−0.002 (0.003)
A4	1,336.449*** (192.298)
Constant	377.291** (185.541)
Observations	48
R <sup>2</sup>	0.679
Adjusted R <sup>2</sup>	0.649
Residual Std. Error	66.306 (df = 43)
F Statistic	22.706*** (df = 4; 43)
<i>Note:</i>	*p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01

- A nivel individual, la variable A3, «Millas de autopista» no es significativa para la variable respuesta, por lo que se procederá a descartarse.

En base a esta prueba, se realizó una nueva regresión lineal: esta vez sin considerar la variable A3. El resultado de esta regresión, la cual se compara con la regresión anterior, se observa en el Cuadro 4.

Cuadro 4: Comparación entre regresiones lineales múltiples

	<i>Dependent variable:</i>	
	B	
	(1)	(2)
A1	-34.790** (12.970)	-29.484*** (10.584)
A2	-0.067*** (0.017)	-0.068*** (0.017)
A3	-0.002 (0.003)	
A4	1,336.449*** (192.298)	1,374.768*** (183.670)
Constant	377.291** (185.541)	307.328* (156.831)
Observations	48	48
R <sup>2</sup>	0.679	0.675
Adjusted R <sup>2</sup>	0.649	0.653
Residual Std. Error	66.306 (df = 43)	65.938 (df = 44)
F Statistic	22.706*** (df = 4; 43)	30.442*** (df = 3; 44)
<i>Note:</i> *p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01		

Se observa en el Cuadro 4 que:

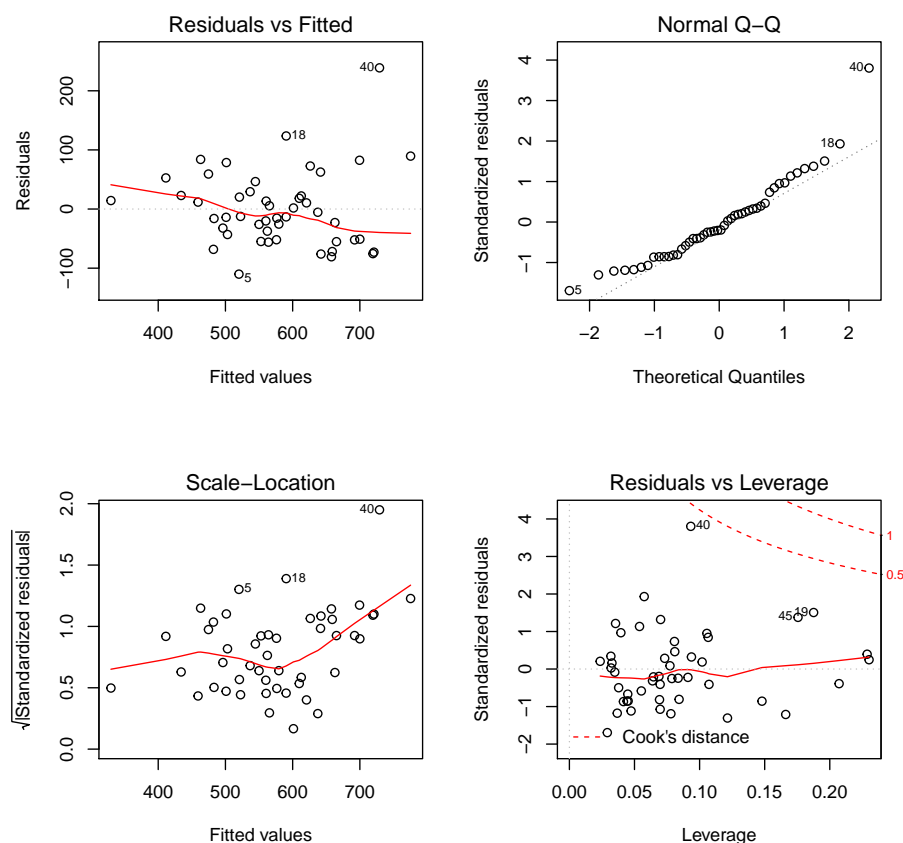
- Tanto el modelo, en su conjunto, como las variables predictoras a nivel individual son significantes (su p-valor es menor a 0.05).
- El R<sup>2</sup> ajustado ha aumentado levemente en el modelo posterior, puesto que se ha descartado una variable no significativa en el análisis. Se observa que el 65.3
- El parámetro asociado a la variable A1 ha disminuido en relación al primer modelo. Esto se debe a que el grado de colinealidad con la variable descartada influyó sobre la estimación de dicho parámetro.

Por otro lado, se computó el criterio de información de Akaike (AIC por sus siglas en inglés) para ambas regresiones. Al respecto, se observó que el AIC de la segunda regresión es levemente menor que la primera (el valor de AIC de la primera regresión es de 545.58, mientras que el de la segunda es de 544.15), por lo que el segundo modelo es de mejor calidad.

En base a este segundo modelo, se realizó el análisis de supuestos de la regresión lineal múltiple mediante mínimos cuadrados ordinarios. Específicamente, se efectuó el análisis de:

- Homocedasticidad y normalidad de los errores.
- Multicolinealidad de las variables predictoras.

Para ello, se realizó el diagnóstico de mediante los siguientes cuadros:



En base al diagnóstico de residuos, se observa que:

- La gráfica "Residuals vs Fitted" tiene como objetivo identificar si los residuos tienen un comportamiento no lineal. En esta, no se observa una relación no lineal entre los residuos; por lo tanto, se puede inferir no existe una relación no lineal que habría que modelar.
- La gráfica "Normal Q-Q" permite identificar si los residuos están normalmente distribuidos. En el caso los residuos no sigan, en general, una línea recta, sería un indicador que los errores no están distribuidos normalmente. En base al cuadro presentado, se podría concluir que los errores tienen una distribución normal<sup>5</sup>.
- La gráfica "Scale-Location" permite identificar si los errores son homocedásticos o no. En ese sentido, si hubiere algún grado de linealidad en esta gráfica, ello implicaría que los errores no tienen varianza constante por lo

<sup>5</sup>Esto será puesto a prueba con la prueba Shapiro-Wilks.



que no serían homocedásticos. En base al cuadro presentado, un grado de linealidad en la medida que el valor predicho aumenta; por lo tanto, se podría concluir que los errores son heterocedásticos<sup>6</sup>

- La gráfica "Residuals vs Leverage" permite identificar puntos aberrantes dentro de la base de datos. En base al cuadro presentado, las observaciones N° 40, 19 y 45 tienen una distancia de Cooks mayor que las otras observaciones. Sin embargo, no superan los umbrales como para tener un impacto significativo.

Finalmente, se efectuaron tests estadísticos de homocedasticidad y normalidad de los errores a fin de validar los supuestos de la regresión lineal múltiple bajo mínimos cuadrados ordinarios. Ver resultados a continuación:

- Prueba de Normalidad de Errores (Shapiro-Wilks)
  - El test de Shapiro-Wilks está orientado a identificar si los errores siguen una distribución normal, a fin de validar los supuestos de la regresión. La hipótesis nula de dicho test es que una determinada muestra proviene de una población normalmente distribuida (Camiz, 2018). Conforme se aprecia en el cuadro posterior, el p-valor del test es menor a 0.05 por lo que se rechaza dicha hipótesis nula. Por lo tanto, los residuos no siguen una distribución normal.

```
##  
## Shapiro-Wilk normality test  
##  
## data: reg_2$residuals  
## W = 0.9282, p-value = 0.005858
```

- Prueba de Homocedasticidad de Errores (Prueba de Breusch-Pagan)
  - El test de Breusch-Pagan está orientado a identificar si los errores tienen una varianza homocedástica, a fin de validar los supuestos de la regresión. La hipótesis nula de dicho test es que los errores son homocedásticos (Camiz, 2018). Conforme se aprecia en el cuadro posterior, el p-valor del test es menor a 0.05, por lo que se rechaza la hipótesis nula. Por lo tanto, los residuos no tienen una varianza constante (es heterocedástico).

```
## Non-constant Variance Score Test  
## Variance formula: ~ fitted.values  
## Chisquare = 11.0997 Df = 1 p = 0.0008634181
```

## 5. Discusión y conclusiones

En base al análisis presentado, se observa que:

- Respecto a la regresión lineal múltiple

---

<sup>6</sup>Esto será puesto a prueba con el comando `ncvTest` en R.

- Las variables predictoras, exceptuando «Millas de autopista», son parte de las determinantes del consumo de gasolina. Se puede apreciar lo siguiente, según el Cuadro 4:
  - Un incremento de un centavo por galón en el impuesto a la gasolina incide en una disminución de 29.4 millones de galones de gasolina.
  - Un incremento de un dólar en el ingreso per cápita de cada estado incide en una disminución de -0.068 millones de galones de gasolina.
  - Un incremento de un 1 por ciento de la proporción de conductores en cada estado incide en un aumento de 1,374.768 millones de galones de gasolina.
- Respecto a los supuestos de la regresión:
  - Se observa que los errores son heterocedásticos y no mantienen una distribución normal, por lo que con los datos actuales no es posible tomar por válida la regresión lineal múltiple.

En base a esta información, se propone, con el fin de superar dichas limitaciones a la regresión lineal múltiple:

- Recolectar información adicional que sirva para el análisis del consumo de la gasolina, como por ejemplo:
  - Proporción de autos basados en combustible.
  - Cantidad de vehículos en circulación en cada estado.
  - Población (en cantidad de personas) en cada estado
- En caso los supuestos de una nueva regresión con información adicional no se cumplan, se sugiere entrar a un análisis por distritos y ya no por estados, a fin de obtener mayor cantidad de observaciones.

## 6. Bibliografía

- Camiz, Sergio. 2018. Pontificia Universidad Católica del Perú. *Notas de Clase*.
- Weisberg, Sanford. 2014. Wiley. *Applied Linear Regression*.
- Faraway, Julian. 2015. CRC Press. *Linear Models with R*.
- Universidad Estatal de Florida. *Regression Datasets*. URL: «<http://people.sc.fsu.edu/~jburkardt/datasets/regression/x16.txt>». Consulta realizada: 2 de abril de 2018.