Análise de Multicolinearidade

Prof. Caio Azevedo

Exemplo 10: risco de assegurar automóveis

- O conjunto de dados em questão diz respeito ao estudo do risco (para a seguradora) de assegurar determinado veículo, o qual varia no intervalo $\{-3, -2, -, 1, 0, 1, 2, 3\}$, em função de diversas características do veículo. Quanto maior o valor, maior o risco.

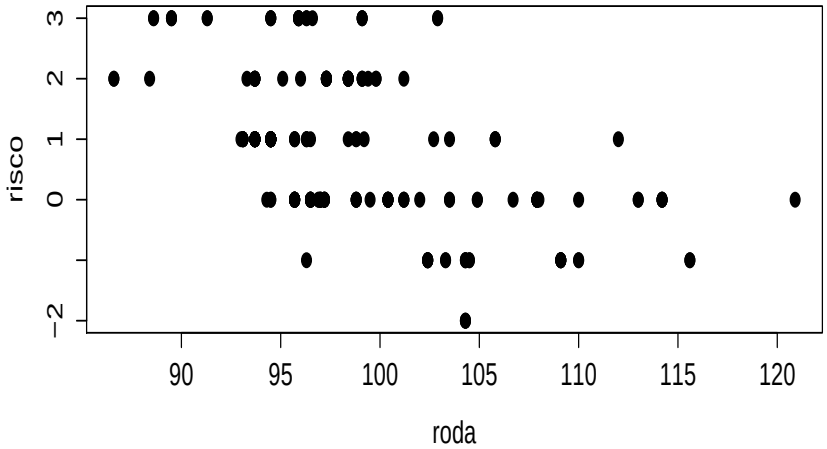
Exemplo 10: risco de assegurar automóveis

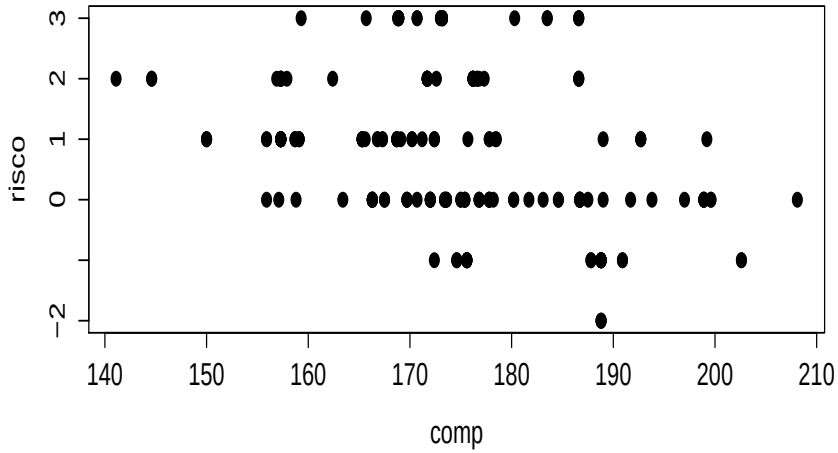
- Características de interesse: base da roda (dimensão, em polegadas), comprimento do carro (em polegadas), largura do carro (em polegadas), altura do carro (em polegadas), peso do freio (em onças), tamanho do motor (em polegadas), diâmetro do carro (em polegadas), "stroke" (arranque), taxa de compressão (performance), cavalo-vapor (potência), pico-rpm (potência), consumo urbano (milhas por galão), consumo estrada (milhas por galão).

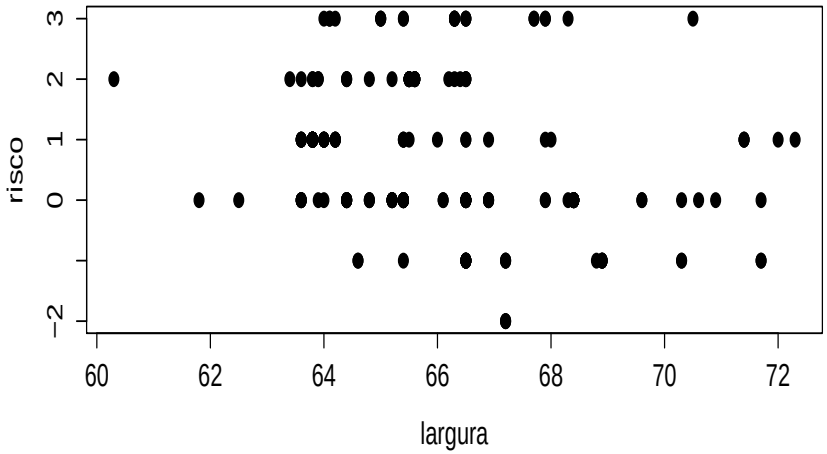
Introdução

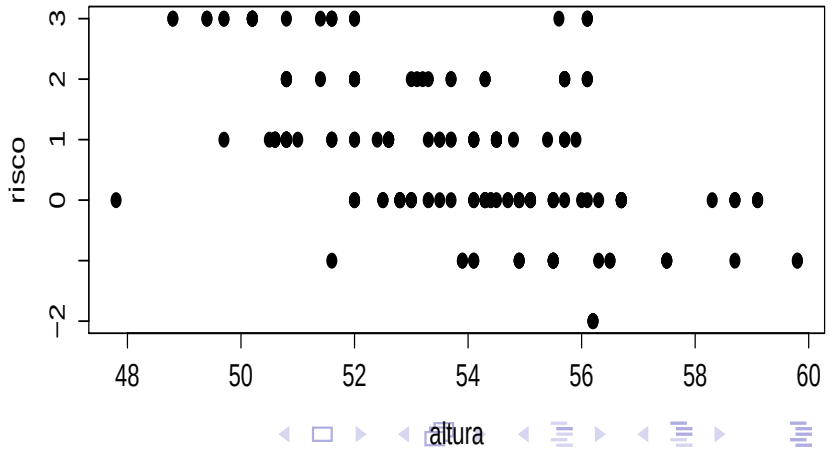
- Em geral, carros de marcas mais visadas e/ou caras, os quais terão riscos maiores, apresentarão certos padrões em relação às covariáveis em questão (tamanho, potência e consumo).
- No entanto, podemos notar que algumas variáveis partilham a mesma natureza e/ou podemos estar muito correlacionadas:
  - Tamanho: comprimento, largura e altura
  - Potência: cavalo-vapor e pico-rpm.
  - Consumo: urbano e estrada.
- Faz sentido e/ou há problemas em considerar todas as covariáveis?

Gráficos de dispersão

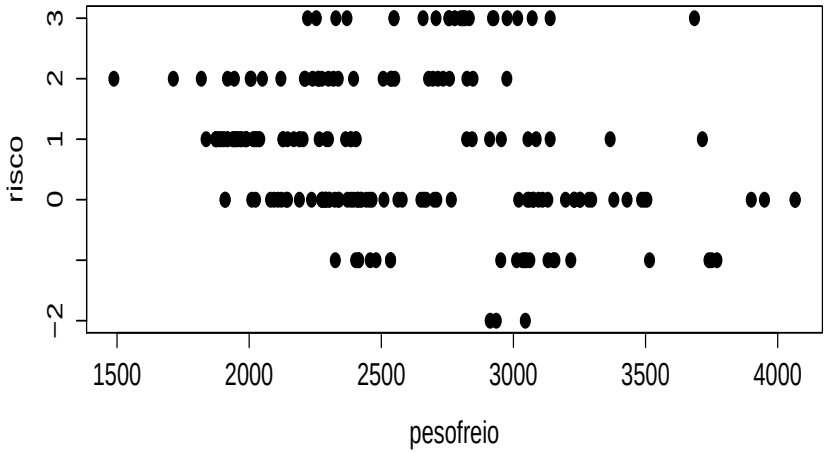


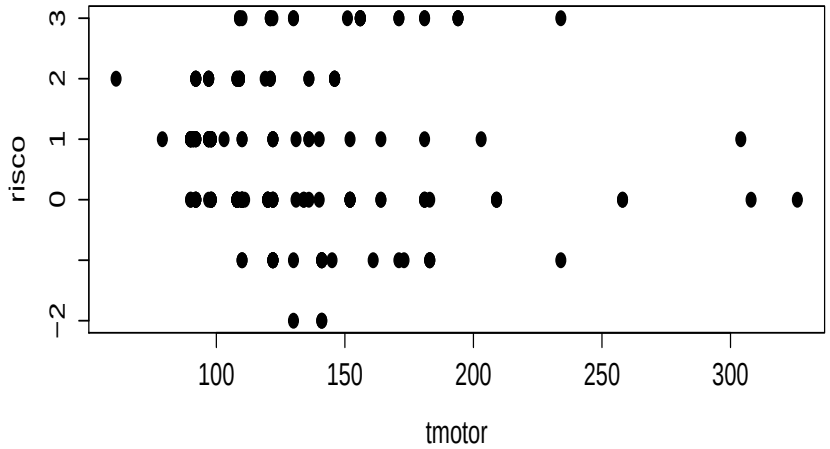


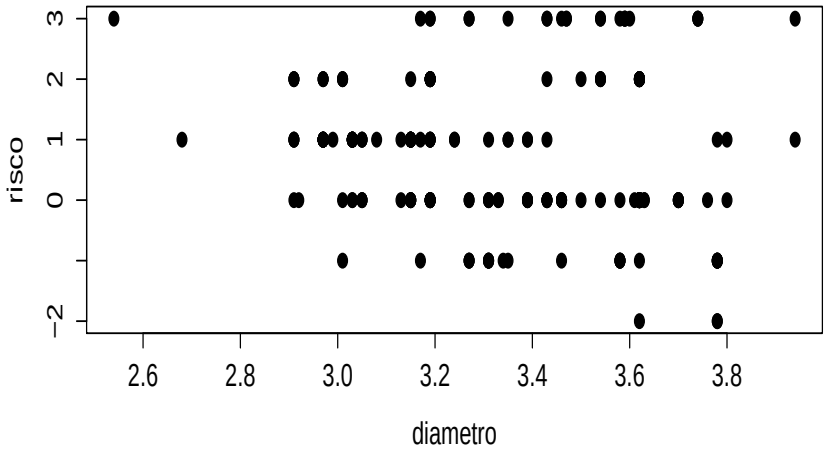


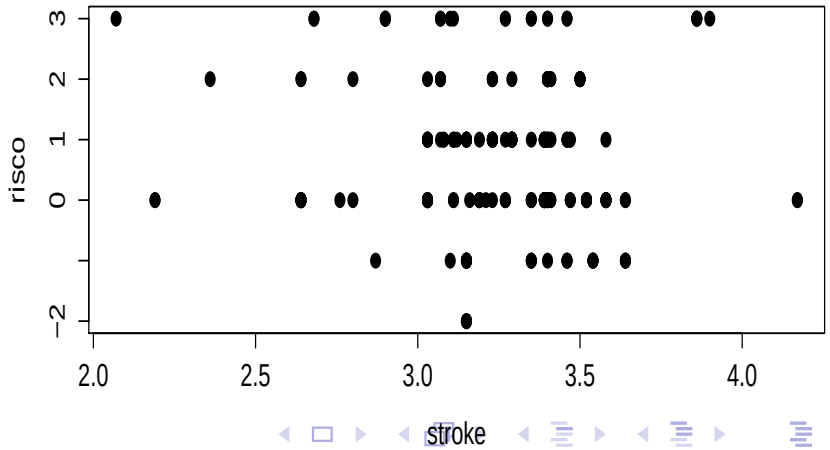


Gráficos de dispersão

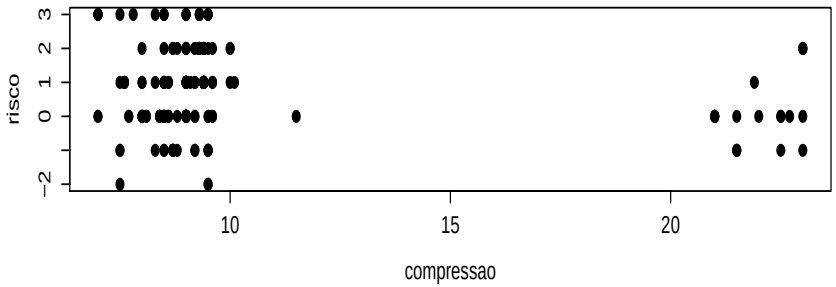


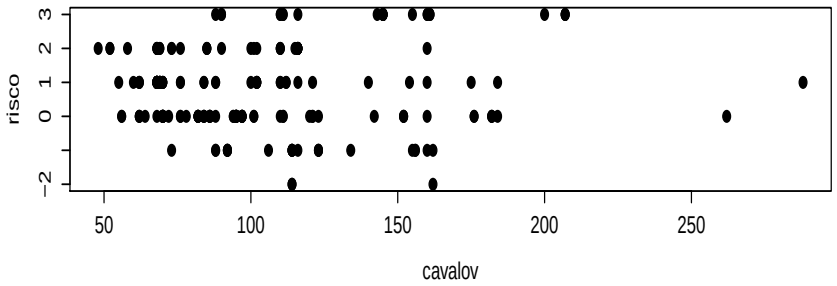


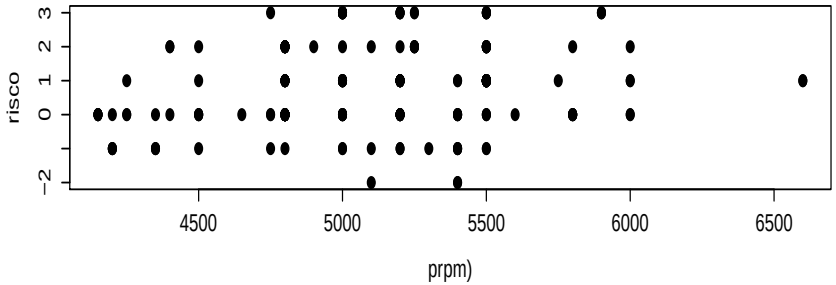


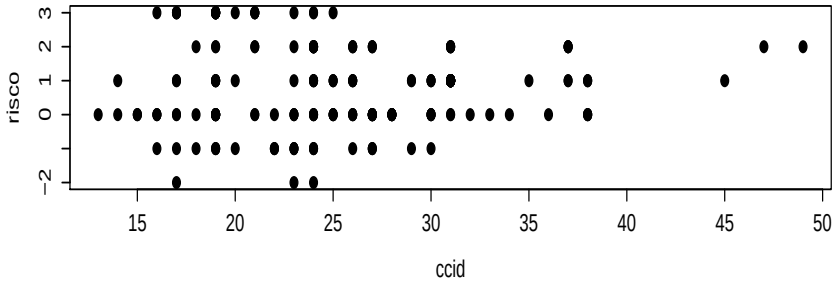


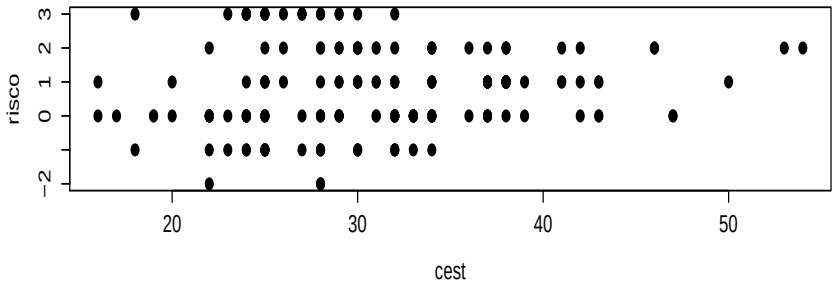
Gráficos de dispersão









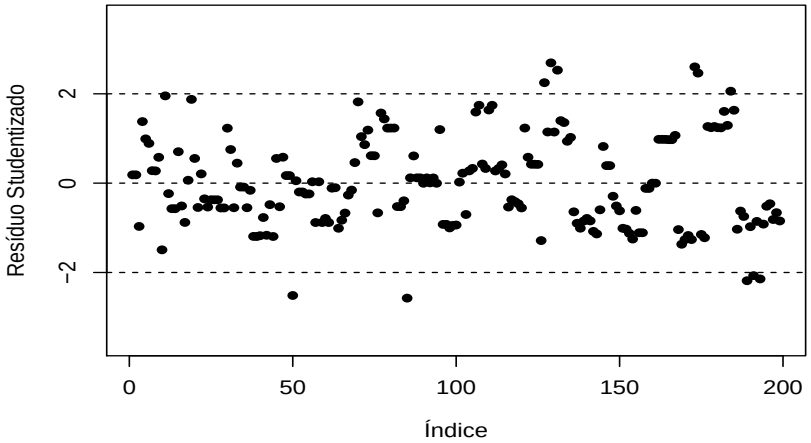


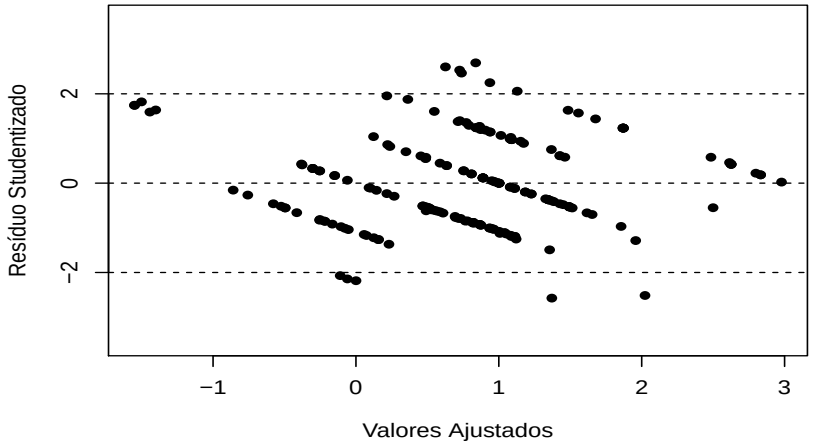
Modelo completo

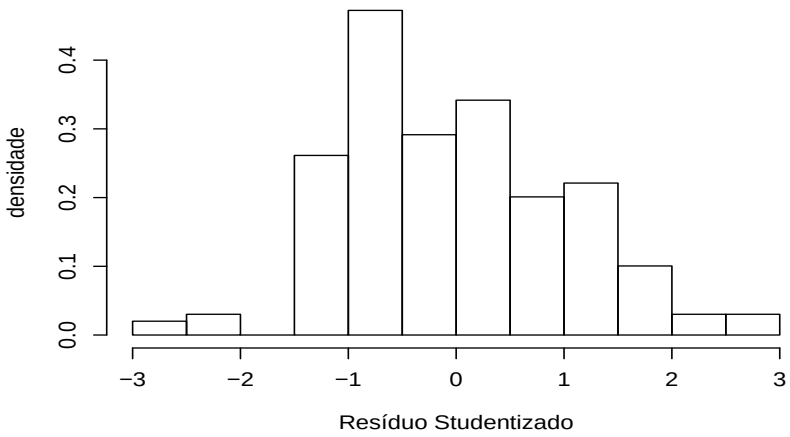
$$
\begin{aligned}
risco_i &= roda_i\beta_1 + comp_i\beta_2 + + largura_i\beta_3 + altura_i\beta_4 + pesofreio_i\beta_5 \\
&+ tmotor\beta_6 + diametro_i\beta_7 + stroke\beta_8 + compressao\beta_9 \\
&+ cavalov\beta_{10} + prpm\beta_{11} + ccid\beta_{12} + cest\beta_{13} + \xi_i
\end{aligned}
$$

$\xi \overset{i.i.d.}{\sim} N(0, \sigma^2)$ enquanto que os parâmetros $\beta_j, j = 1, 2, ..., 13$ seguem as interpretações usuais.

Gráficos de resíduos







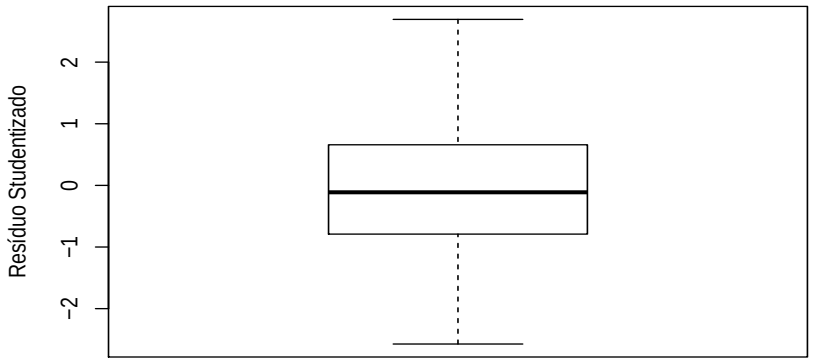
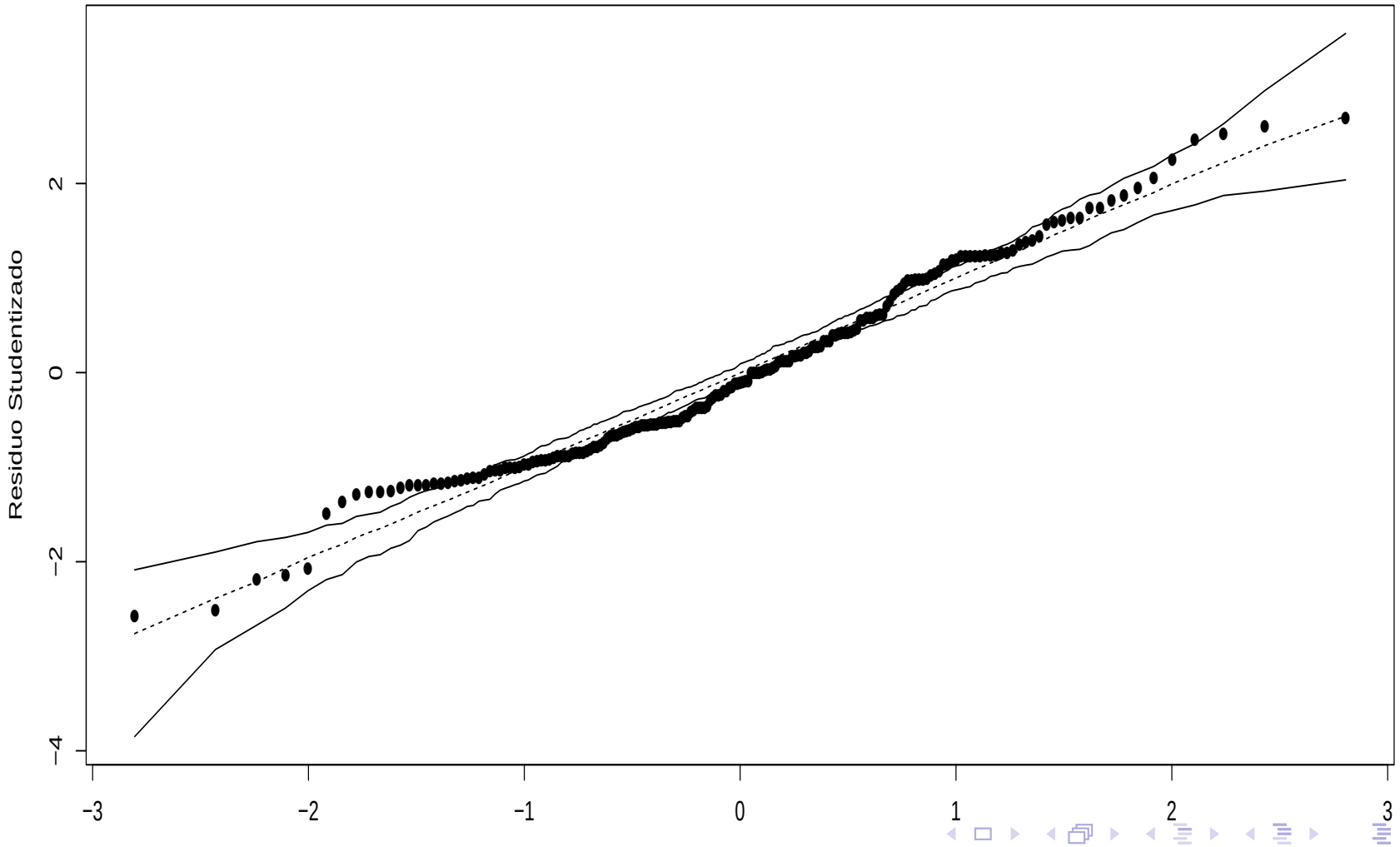
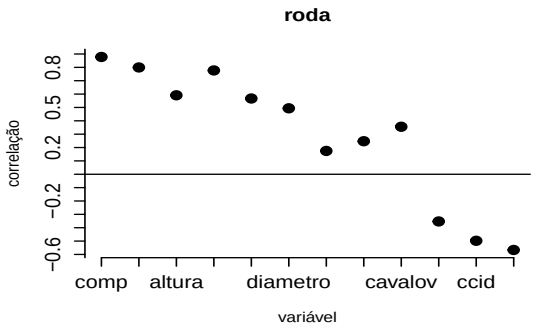
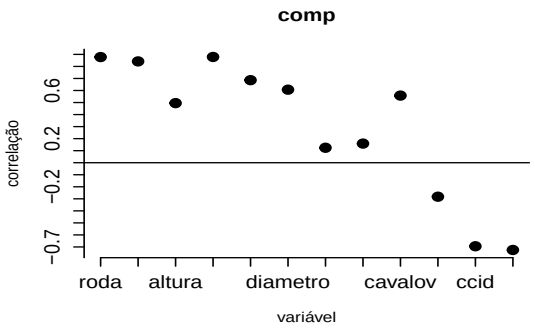


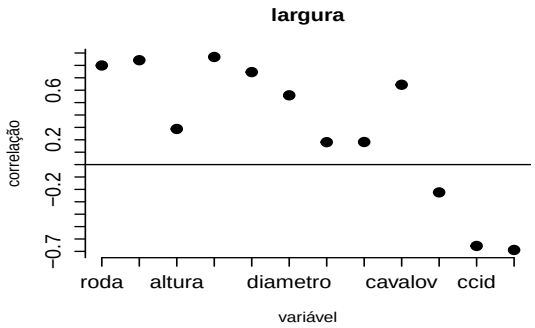
Gráfico de envelopes para os resíduos

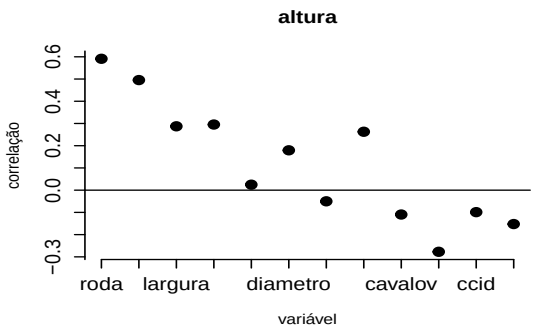


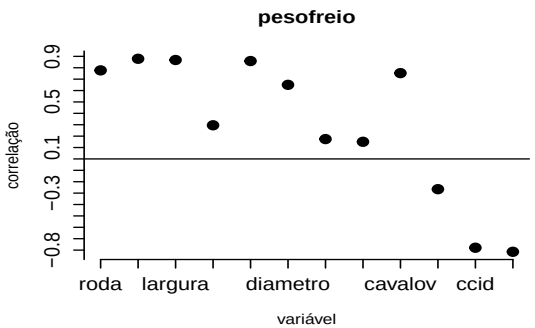
Correlação entre as covariáveis

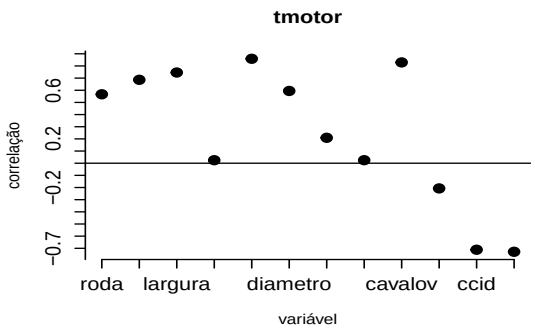


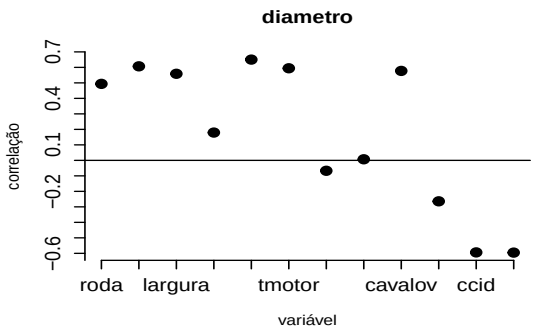




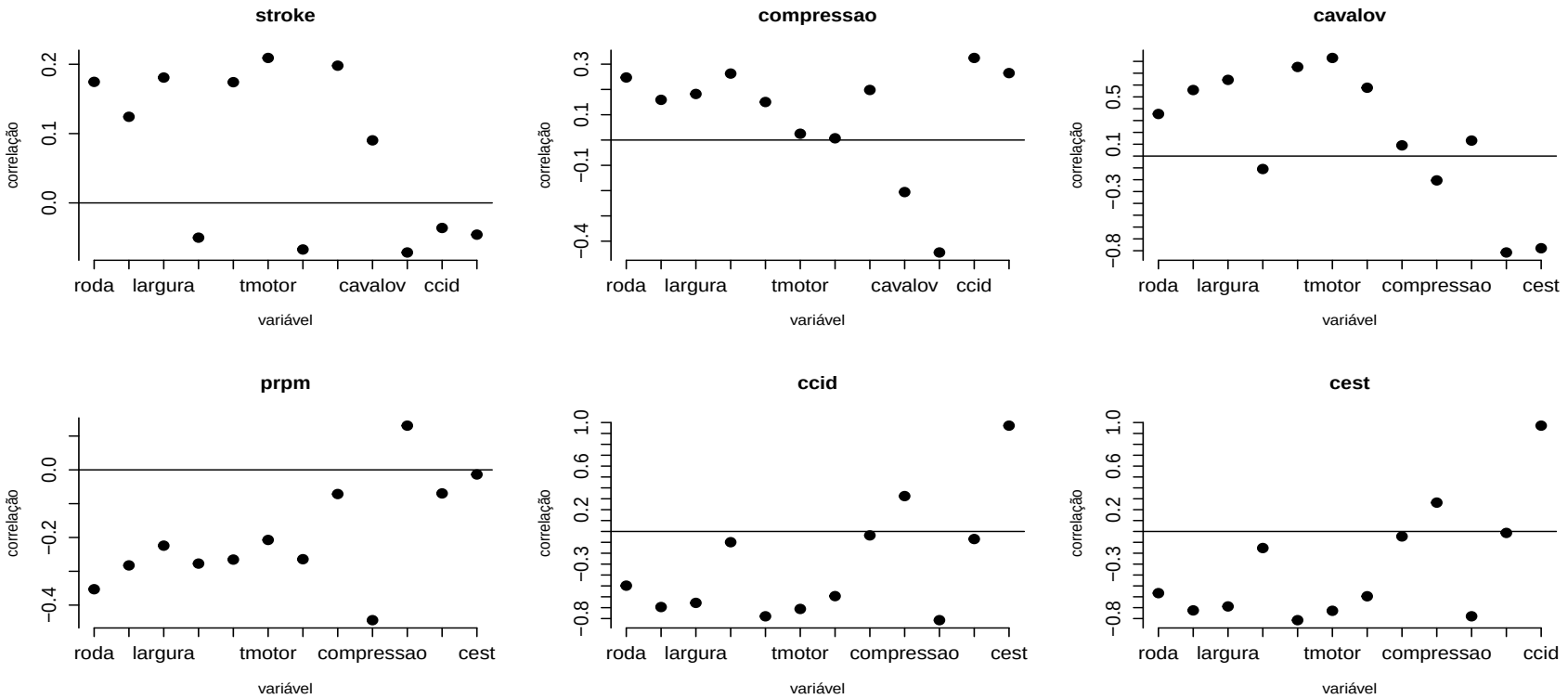








Correlação entre as covariáveis



Ajuste do modelo (MRNL) com as variáveis originais

Variável	Estimativa	EP	IC(95%)	Estat. t	p-valor
Intercepto	12,446	4,630	[3,313 ; 21,580]	2,688	0,0078
roda	-0,173	0,031	[-0,234 ; -0,113]	-5,640	$<$0,0001
comp	0,005	0,017	[-0,028 ; 0,038]	0,323	0,7468
largura	0,146	0,074	[0,001 ; 0,291]	1,980	0,0491
altura	-0,084	0,042	[-0,167 ; 0,000]	-1,972	0,0501
pesofreio	0,000	0,001	[-0,001 ; 0,001]	0,057	0,9546
tmotor	0,004	0,004	[-0,004 ; 0,013]	1,037	0,3010
diametro	-0,041	0,359	[-0,748 ; 0,666]	-0,115	0,9087
stroke	0,142	0,238	[-0,328 ; 0,611]	0,595	0,5524
compressao	0,027	0,026	[-0,023 ; 0,078]	1,072	0,2849
cavalov	-0,007	0,005	[-0,017 ; 0,003]	-1,381	0,1689
prpm	$3{,}906 \times 10^{-5}$	$2{,}009 \times 10^{-4}$	[$<$ 0,001;$4{,}354 \times 10^{-4}$]	0,194	0,8461
ccid	-0,111	0,054	[-0,218 ; -0,005]	-2,068	0,0400
cest	0,049	0,048	[-0,045 ; 0,144]	1,029	0,3047

Problemas provocados pela multicolinearidade

- Se houver alguma estrura de correlação entre as covariáveis, significa que uma ou mais pode(m) ser escrita(s) como uma combinação linear de uma ou outras covariáveis.
- Assim, o determinante da matriz $\boldsymbol{X}'\boldsymbol{X}$ pode ser próximo de zero.
- A inversibilidade de $\boldsymbol{X}'\boldsymbol{X}$ fica, assim, comprometida, e pode-se não conseguir obter as estimativas do vetor $\boldsymbol{\beta}$ e/ou ter-se um inflacionamento de $Var(\widehat{\beta}_j)$, já que $Var(\widehat{\beta}_j) = \sigma^2\psi_j$ em que ψ_j é o j-ésimo elemento da diagonal principal de $(\boldsymbol{X}'\boldsymbol{X})^{-1}$.
- A interpretação dos parâmetros também pode ficar comprometida.

Fontes de multicolinearidade

- Covariáveis partilham a "mesma natureza" e/ou possuem uma relação funcional (peso, altura e IMC ; consumo de combustível no perímetro urbano e consumo de combustível na estrada). Assim, elas tendem a contribuir de modo semelhante no modelo.
- O método de coleta dos dados (somente carros "populares" compõem a amostra).
- Estudo de um subconjunto específico da população (por exemplo, carros de luxo).
- Especificação equivocada do modelo (por exemplo, a mesma covariável é considerada de modelo semelhante no modelo, mais de uma vez).

Identificação da multicolinearidade

- Perguntar ao pesquisador sobre a natureza das covariáveis e/ou ver a literatura, relativa ao problem em análise.
- Estudar a matriz de correlação entre as covariáveis.
- Estudar a matriz $\boldsymbol{X}'\boldsymbol{X}$.
  - Calcular o fator de inflação da variância (estudar a magnitude de ψ_j).
  - Estudar a magnitude de seus autovalores.

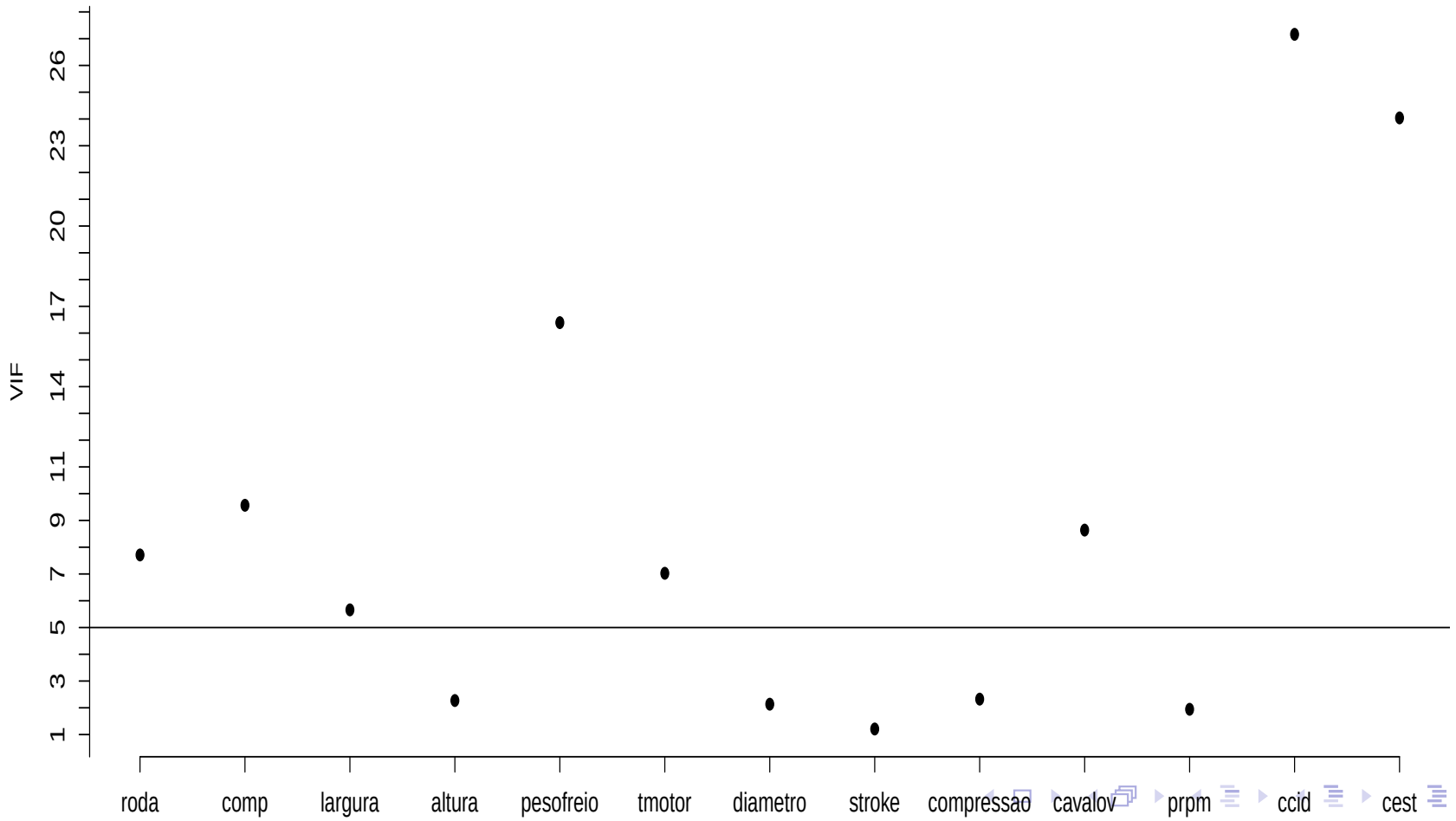
Como tratar a Multicolinearidade

- Eliminar algumas covariáveis do modelo.
- Regressão "ridge".
- Regressão por mínimos quadrados parciais.
- Utillizar funções das covariáveis originais no lugar delas através da:
  - Criação de índices, por exemplo, combinações lineares, que envolvam as covariáveis causadores da multicolinearidade.
  - Redução do número de covariáveis utilizando componentes principais.
- Mais modernamente: regressão Lasso, abordagem Spike and Slab, estimação penalizada.

Fator de inflação da variância (VIF: variance inflation factor)

- Pode-se provar que $\psi_j = (1 - R_j^2)^{-1}$, em que R_j^2 é o coeficiente de determinação ($R^2 = 1 - \frac{SQR}{SQT}$) da regressão da covariável x_j em função das demais covariáveis.
- Assim, quanto menor for a correlação entre x_j e as demais, mais próximo de 1 será o valor de ψ_j.
- Em geral, valores maiores do que 5 ou 10 são uma indicação de que o coeficiente associado à covariável x_j será mal estimado (vício, erro-padrão eqm).

Fator de inflação da variâncias



Autovalores

- Sabe-se (análise multivariada) que quanto mais correlacionadas forem as covariáveis, maior será a magnitude do maior autovalor de $\boldsymbol{X}'\boldsymbol{X}$ em relação à seu menor autovalor.
- Assim, a razão entre o maior autovalor e o menor (o chamado índice de condição) fornece uma idéia sobre a existência de multicolinearidade. Em geral, se tal valor for maior do que 1000, há indícios da existência de multicolinearidade.
- No nosso caso $\kappa = \frac{\lambda_{max}}{\lambda_{min}} = 156230462720$. Assim, há indícios da existência de multicolinearidade.

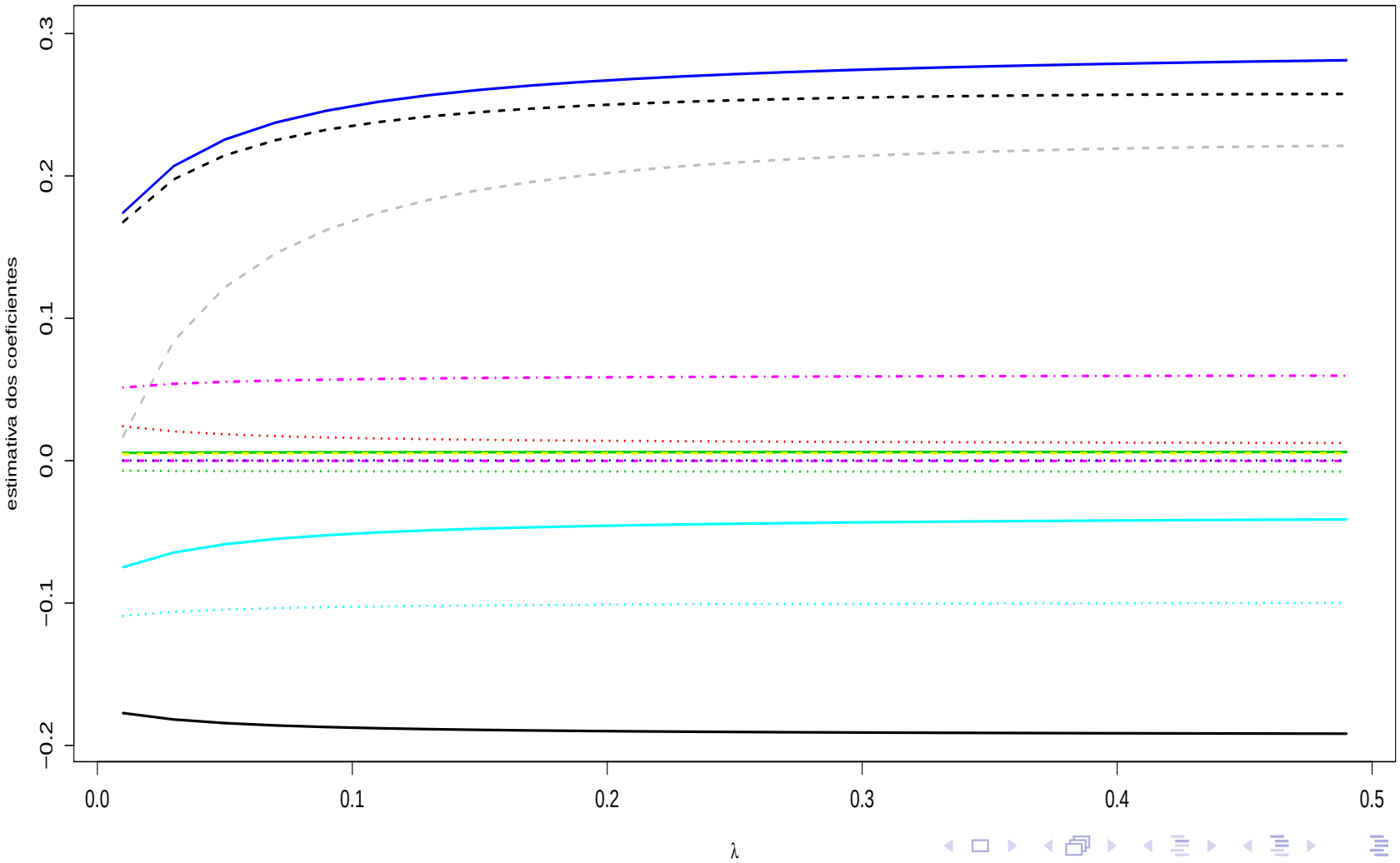
Regressão ridge

- Consiste em utilizar o estimador $\widehat{\boldsymbol{\beta}}_R = \left(\boldsymbol{X}'\boldsymbol{X} + \lambda \boldsymbol{I}\right)^{-1} \boldsymbol{X}'\boldsymbol{Y}$ ao invés do estimador usar $\widehat{\boldsymbol{\beta}} = \left(\boldsymbol{X}'\boldsymbol{X}\right)^{-1} \boldsymbol{X}'\boldsymbol{Y}$.
- A constante λ pode ser:
  - Escolhida de modo adhoc.
  - Escolhida a partir de um conjunto pré-definido de valores (a escolha pode ser feita através de alguma mecanismo de comparação de modelos ou graficamente). Em sendo a escolha feita de modo gráfico, o valor λ será escolhido até se obter uma estabilidade nas estimativas.
  - Estimada em conjunto com os parâmetros $\boldsymbol{\beta}$.

Regressão ridge

- Problemas: não é fácil escolher um λ apropriado. Novas expressões para as variâncias do estimador $\widehat{\beta}_R$ têm de ser obtidas. Se λ for estimado (ao invés de escolhido), os resultados vistos, em termos de intervalos de confiança e testes de hipótese, terão de ser adaptados.

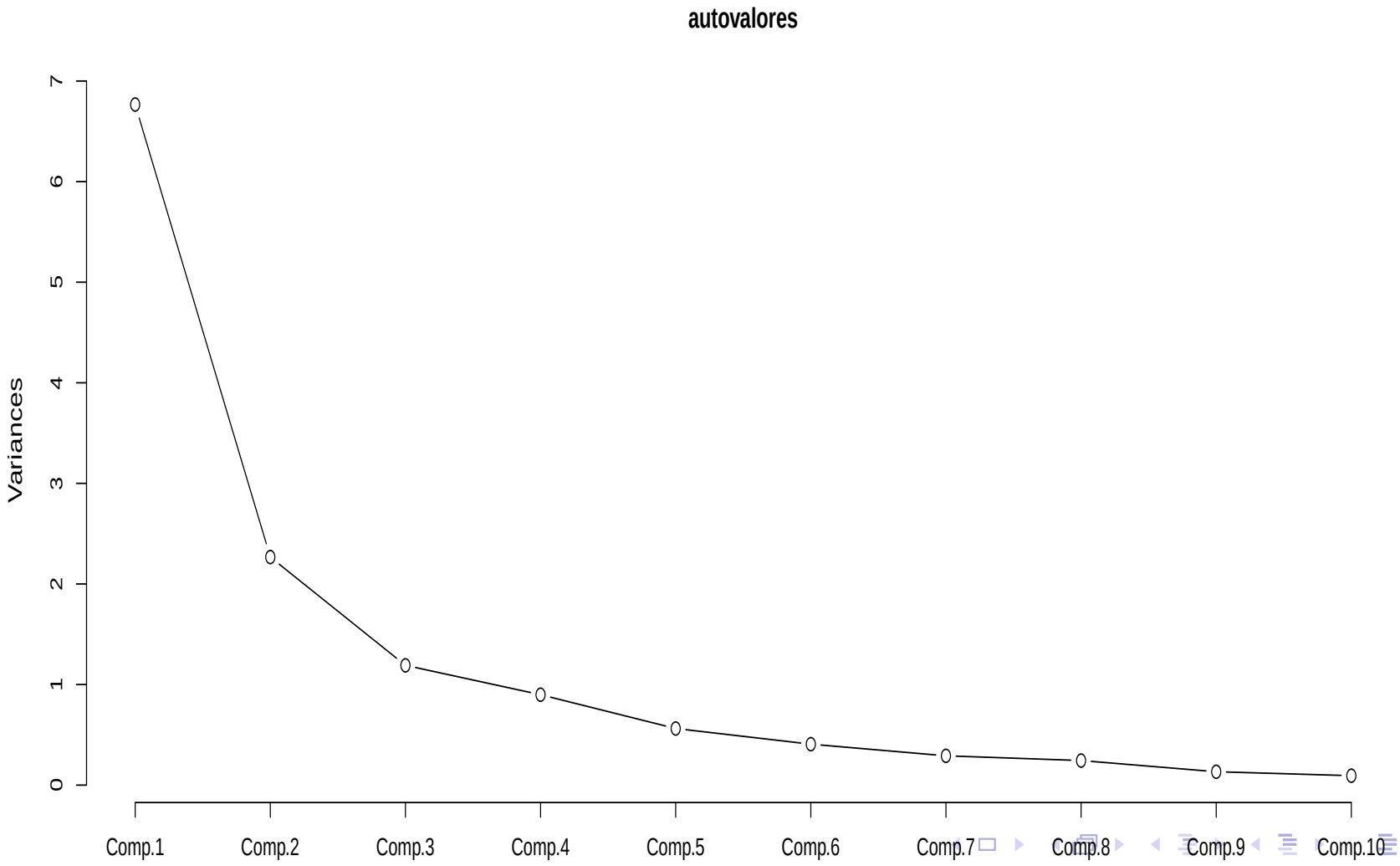
Escolha do parâmetro λ



Análise de componentes principais (ACP)

- Realizamos uma análise de componentes principais nas covariáveis, utilizando a matriz de correlações.
- O objetivo é utilizar um número menor de componentes principais (que são não correlacionadas) ao invés das covariáveis originais.
- Critério de escolha: percentual acumulado mínimo de variância explicada e interpretabilidade das componentes principais.
- Três componentes contribuem para explicar 78,65% da variabilidade dos dados.
- Para mais detalhes sobre ACP veja `http://www.ime.unicamp.br/~cnaber/Material_AM_2S_2017.htm`.

Gráfico de autovalores



Coeficientes (correlações entre parênteses) das CP's

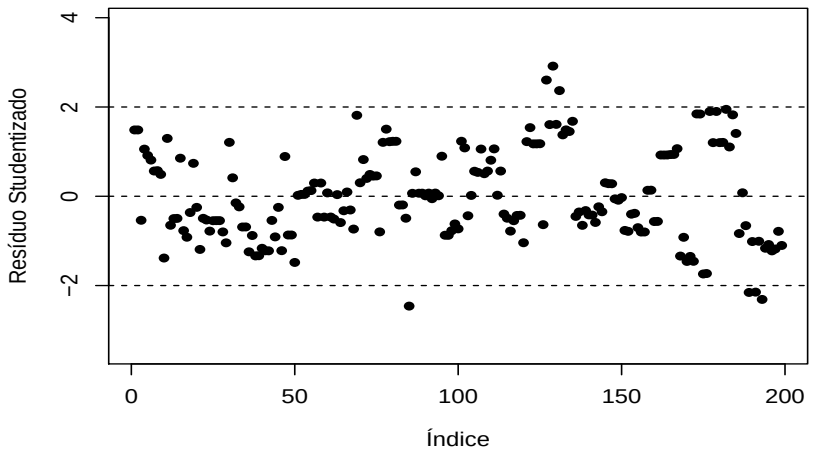
Variável	Componente 1	Componente 2	Componente 3
roda	**0,31 (0,80)**	0,29 (0,43)	-0,11 (-0,12)
comp	**0,35 (0,91)**	0,16 (0,23)	-0,11 (-0,12)
largura	**0,34 (0,89)**	0,10 (0,14)	0,08 (0,08)
altura	0,12 (0,31)	**0,40 (0,61)**	-0,47 (-0,51)
pesofreio	**0,37 (0,97)**	0,05 (0,07)	0,07 (0,08)
tmotor	**0,33 (0,87)**	-0,09 (-0,13)	0,25 (0,27)
diametro	**0,28 (0,72)**	-0,02 (-0,03)	-0,15 (-0,16)
stroke	0,06 (0,15)	0,11 (0,17)	**0,74 (0,81)**
compressao	0,01 (0,04)	**0,52 (0,78)**	0,27 (0,30)
cavalov	**0,30 (0,79)**	-0,31 (-0,47)	0,15 (0,17)
prpm	-0,09 (-0,23)	**-0,45 (-0,68)**	-0,05 (-0,05)
ccid	**-0,33 (-0,85)**	0,28 (0,42)	0,09 (0,10)
cest	**-0,34 (-0,88)**	0,22 (0,34)	0,10 (0,10)

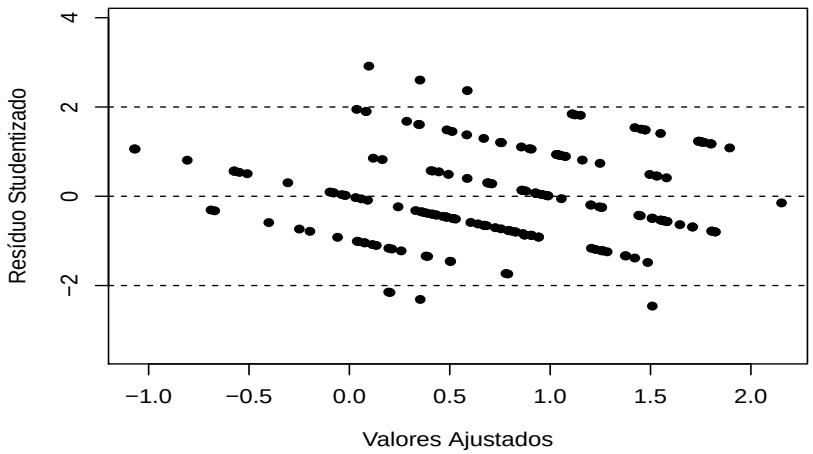
Exemplo 9: continuação

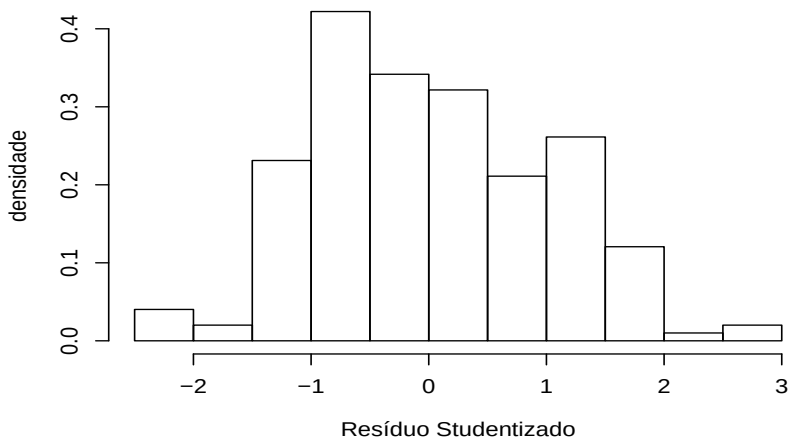
$$Y_i = \beta_0 + \beta_1 comp_{1i} + \beta_2 comp_{2i} + \beta_3 comp_{3i} + \xi_i, i = 1, ..., 199$$

- $\xi \overset{i.i.d}{\sim} N(0, \sigma^2)$.
- β_0 : risco esperado de assegurar carro com valor nulo para todas as componentes.
- β_j : incremento (positivo ou negativo) no risco de assegurar esperado, para o aumento em uma unidade na componente $j, j = 1, 2, 3$.

Gráficos de resíduos







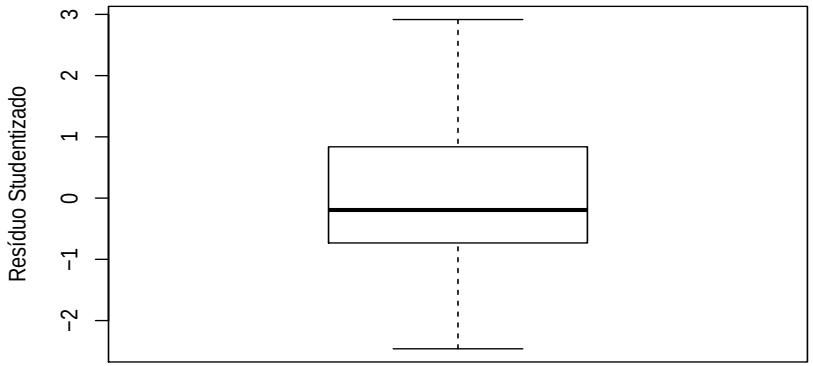
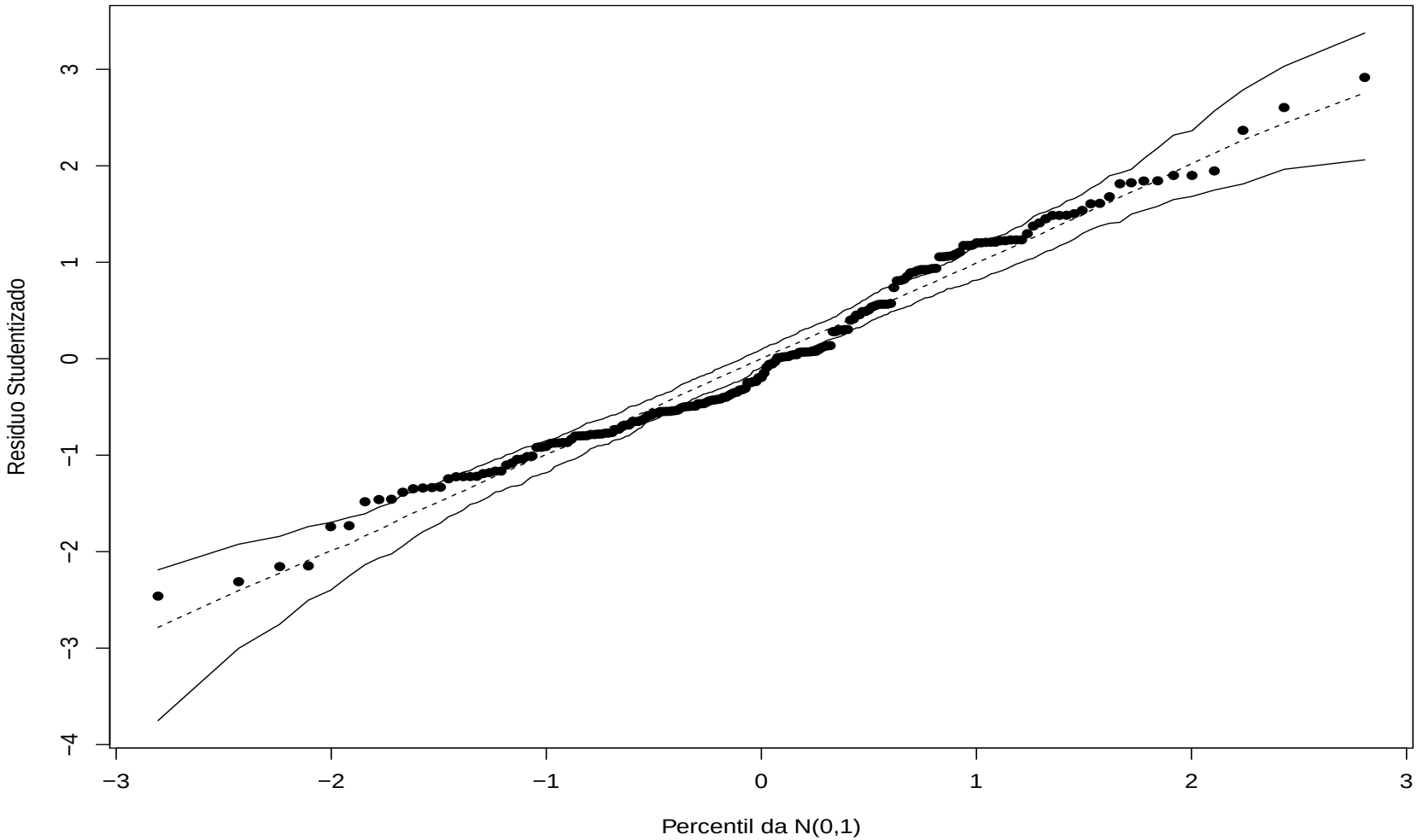


Gráfico de envelopes para os resíduos



Ajuste do modelo considerando as componentes principais

Variável	Estimativa	EP	IC(95%)	Estat. t	p-valor
β_0	0,789	0,074	[0,644 ; 0,934]	10,715	<0,0000
β_1	0,109	0,028	[0,053 ; 0,165]	3,848	0,0002
β_2	0,341	0,049	[0,244 ; 0,437]	6,972	<0,0000
β_3	-0,263	0,067	[-0,396 ; -0,129]	-3,891	0,0001