

La convenienza economica del car sharing

Analisi della convenienza economica dal punto di
vista del privato cittadino

Stefano Bommarito

Sommario

Sommario	2
Introduzione	3
Valori di input	4
Analisi statistica dei parametri	5
Tariffa singolo gestore	6
Fogli di calcolo	7
Auto privata	7
Car sharing	8
Costi variabili car sharing	9
Totale costi car sharing	9
Output grafico	9
Simulazioni	10
Osservazioni	12

Introduzione

Il progetto ha l'obiettivo di analizzare la convenienza economica del car sharing dal punto di vista dell'utente. Il modello esprime il confronto tra i costi derivanti dal possesso dell'auto privata e l'utilizzo del servizio di car sharing a parità di esigenze di mobilità definite dall'utente stesso. Il modello creato punta quindi ad essere uno strumento a disposizione dell'utenza che voglia indagare l'effettiva convenienza ad utilizzare il car sharing, ma anche uno strumento di riflessione per gli operatori sulle tariffe.

Per realizzare il modello di calcolo sono state considerate 4 categorie di auto (city car, utilitarie, medie, grandi) e per ognuna delle categorie sono state analizzati i modelli di auto più utilizzati dai gestori italiani di car sharing. Sono state analizzate le seguenti 11 vetture:

CATEGORIA	MODELLI		
City Car	Daimler Smart mhd	Fiat Panda	Ford Ka
Utilitarie	Fiat punto	Fiat 500	Lancia Y
Medie	Alfa Romeo MiTo	Fiat Bravo	Fiat Qubo
Grandi	Fiat Freemont	Volkswagen Touran	-

Tabella 1 - Modelli di Auto considerati

Le analisi utilizzano come *driver* principale i chilometri percorsi durante l'anno dall'utente che utilizza il modello ma anche le modalità di utilizzo da parte dell'utente, cioè il mix di frequenza e tipologie di utilizzo.

Le risultanze dell'analisi variano significativamente in funzione del profilo di utilizzo, ma, considerando dei valori di input che tengano conto delle possibili eterogeneità d'uso dell'auto privata, risulta che il car sharing sia più conveniente rispetto al possesso dell'auto privata se la percorrenza chilometrica resta mediamente sotto i 5.000 km/anno. Superata questa soglia, sempre in media, la somma dei costi fissi e dei costi variabili del car sharing sorpassa la somma dei costi relativi all'auto privata, salvo particolari eccezioni.

Valori di input

Il modello analizza prima di tutto i costi relativi al possesso e all'utilizzo dell'auto privata. Il modello si fonda su alcuni "Valori di input" i quali sono stati assunti come ipotesi. Sulla base di questi input si articolano tutte le elaborazioni successive.

Una delle caratteristiche del modello è che questo è stato creato secondo una logica che lo ha reso il più "trasparente" possibile. Ciò rende i valori di input, così come le elaborazioni che ne discendono, facilmente individuabili e modificabili al fine di poter facilmente adattare il modello alle mutate condizioni di contesto.

I Valori di input considerati sono:

Tipo di base di dati utilizzata per l'analisi: viene data la possibilità di compiere l'analisi utilizzando le tariffe medie calcolate su una selezione di gestori del circuito I.C.S. oppure è possibile utilizzare delle tariffe specifiche inseribili attraverso il foglio "tariffe singolo gestore"

Costo del carburante: è stato considerato il costo di un litro di carburante. Il carburante considerato è la benzina, in coerenza che le motorizzazioni presenti nel circuito I.C.S.

Vita media della vettura: è stata considerata la vita media del parco auto italiano. Tale valore è stato stimato in 6 anni.

Rapporto km/ore di guida: tale rapporto indica la velocità commerciale interna al circuito I.C.S. ed è stato così calcolato:

$$\text{Rapporto km/ore guida} = \frac{\text{totale km percorsi nel circuito I.C.S. nel 2012}}{\text{totale ore di utilizzo del car sharing I.C.S. nel 2012}}$$

Ricovero in strada/garage costo unitario: è stato considerato il costo unitario di un affitto passivo per quanto riguarda la voce garage ed il costo di un permesso per residenti per quanto riguarda il ricovero in strada.

Costo mensile della sosta a pagamento: si considera il costo sostenuto mensilmente per sostare al di fuori dell'area coperta da un eventuale permesso per residenti.

Perdita del valore del mezzo a causa del ricovero in strada: si considera che il ricovero in strada dell'auto accelleri la perdita di valore del mezzo.

Sconto medio rispetto al valore di listino: si considera che il privato che acquisti l'auto da un concessionario goda di uno sconto applicato dal rivenditore rispetto al prezzo di listino a seguito di diffuse politiche commerciali presenti nel settore.

Vita media di un treno di gomme: si considera la vita media di un treno di gomme (in km percorsi).

Diminuzione della percorrenza annuale a seguito dell'iscrizione al car sharing: si stima che l'iscrizione al car sharing costituisca un forte elemento di razionalità nelle abitudini di mobilità dell'utente. In funzione di ciò l'utenza è portata a pianificare l'utilizzo della vettura di car sharing eliminando così quegli spostamenti di prossimità che non sarebbe razionale compiere utilizzando l'auto. Questa caratteristica, tipica del car sharing tradizionale (ovvero di quegli schemi di car sharing che prevedono la prenotazione obbligatoria del mezzo) conduce ad una diminuzione dei km percorsi. I dati statistici analizzati hanno presentato una diminuzione dei km percorsi del 25%.

Pulizia: è stato considerato il costo unitario della pulizia dell'auto.

Tasso di sconto: è stato considerato un tasso di sconto necessario all'attualizzazione dei flussi finanziari relativi agli anni successivi al primo.

Tasso di interesse per un investimento risk-free: al fine di poter compiere una completa analisi costi-benefici si è calcolato il mancato incasso degli interessi attivi derivante dall'investimento in un titolo risk-free della somma necessaria all'acquisto dell'auto. Il titolo risk-free considerato è un Bund con scadenza 6 anni (quotazioni relative a luglio 2013).

Profilo di utilizzo dell'auto da parte dell'utente: la parte principale degli input consiste in sei input il cui inserimento viene richiesto all'utente che utilizza il modello:

- Percentuale d'uso dell'auto in fascia diurna/notturna
- Tipo di ricovero (l'utente che utilizza il modello può indicare se l'auto viene abitualmente ricoverata in strada o in garage).
- Numero di utilizzi compiuti in un giorno lavorativo
- Numero di km percorsi durante un giorno lavorativo
- Numero di week end al mese in cui si usa l'auto
- Numero di km percorsi durante il week end
- Numero di lunghi viaggi effettuati in un anno
- Numero di km percorsi durante un lungo viaggio

Tariffe: sono state considerate le tariffe dei seguenti gestori di car sharing appartenenti al circuito I.C.S.: Genova Car Sharing, Car City Club, GuidaMi. Tali gestori da soli raccolgono circa il 50% degli utenti iscritti al car sharing in tutto il circuito I.C.S. divenendo dei riferimenti tariffari significativi. Sono stati considerati tutti i tipi di tariffe applicate (quotidiana, week end, settimanale) applicando sempre il miglior prezzo possibile in base all'uso dell'utente così come prevede il sistema di fatturazione dei gestori analizzati. Sono stati anche considerati i 3 scaglioni tariffari relativi ai km percorsi con prezzi per km percorso decrescenti. Infine sono state considerate le tariffe di abbonamento al servizio.

Analisi statistica dei parametri

Questa analisi introduce elementi di carattere statistico. Alcuni di essi derivano direttamente dagli input inseriti, altri provengono da analisi empiriche e da fonti esterne. Le analisi statistiche dei parametri sono state riprodotte per ogni categoria di auto considerata (city car, utilitaria, medie, grandi). Sono stati considerati le seguenti voci di costo:

Km percorsi: si considera un *range* di km percorsi in un anno che vada da 0 a 20.000 km/anno.

Frazionamento km: al fine di calcolare la tariffa chilometrica, i km percorsi per ogni singolo utilizzo del car sharing vengono suddivisi in tre scaglioni (0-100; 101-300; 301 - ∞) come previsto dalla struttura tariffaria dei gestori analizzati.

Pulizia: In funzione del tipo di ricovero notturno (Strada o Garage) è stato fatto variare il numero di lavaggi annuali. Tale valore viene poi moltiplicato per il costo unitario del lavaggio.

*Pulizia = n. lavaggi ipotizzati * costo unitario del lavaggio*

Ricovero: In funzione del tipo di ricovero (Strada o Garage) è stato calcolato il costo annuo del ricovero. Per quanto riguarda la “Strada” è stato considerato il costo di un permesso di sosta per residenti per la tipologia “Garage” è stato calcolato il valore di affitto di un box moltiplicato per 12 mensilità. Ai costi così ottenuti è stata aggiunta la stima del costo per la sosta a pagamento, sostenuto qualora si posteggi la macchina al di fuori della zona ove vige il permesso residenti.

Manutenzione: Il costo della manutenzione è stato stimato in funzione della categoria di veicolo secondo una stima empirica. I valori di manutenzione sono:

City Car	Utilitaria	Medie	Grandi
200,00 €	300,00 €	400,00 €	600,00 €

Tabella 2 - Costi annui di manutenzione per categoria di veicolo

A tali valori è stato aggiunto il costo del “Bollino Blu” ovvero del controllo sui gas di scarico dell’auto.

Pneumatici: Il costo dei pneumatici è stato considerato in base ai valori di mercato del bene. I pneumatici considerati sono quelli indicati dal costruttore sul libretto di manutenzione del mezzo. Per ogni treno di gomme è stata considerata una vita media di 40.000 km.

Cilindrata: la cilindrata (dichiarata dai costruttori) viene utilizzata come base per il calcolo delle imposte e del premio di assicurazione.

Prezzo di listino: viene considerato il prezzo di listino dichiarato dai costruttori.

Valore residuo al sesto anno: in funzione al tipo di ricovero, viene considerato un diverso valore residuo. Un ricovero in strada produce una perdita di valore del mezzo accelerata del 30% rispetto al valore residuo stimato in caso di ricovero in garage. Il valore residuo del mezzo è stato considerato in funzione delle stime di mercato.

Assicurazione: viene considerato il valore del premio di assicurazione per ogni autovettura considerata.

Tasse: vengono considerate le imposte calcolate in funzione della cilindrata del mezzo.

Pneumatici: si considera il costo di un treno di pneumatici in termini sia unitari sia chilometrici.

Tariffe car sharing: per ognuno dei tre gestori considerati, sono stati calcolate la tariffe media orarie e chilometriche. In tale calcolo è stato riprodotto il sistema di tariffazione che garantisce l’applicazione del miglior prezzo possibile in fase di fatturazione all’utente. Sono stati esaminati quattro tipologie d’uso: quotidiana, giornaliera, week end, settimanale. È stato altresì calcolato il valore medio di un abbonamento al servizio di car sharing. Tale costo è stato attualizzato considerando come orizzonte temporale il medesimo utilizzato per il calcolo dei costi dell’auto privata (sei anni).

Tariffa singolo gestore

Il foglio “tariffa singolo gestore” da ai gestori la possibilità di sostituire le tariffe considerate come base per il calcolo delle medie I.C.S. con le tariffe applicate da un singolo gestore. In questo caso, la curva che ne deriva è espressione della convenienza relativa al passaggio da car sharing ad auto privata in una specifica realtà. Questo foglio è creato seguendo la struttura tariffaria “standard” del circuito I.C.S. Alcuni gestori potrebbero avere una struttura tariffaria diversa da quella presentata.

Il passaggio da tariffa media I.C.S. a “tariffa singolo gestore” si attiva scegliendo la base di dati opportuna, tra i valori di input

Fogli di calcolo

I fogli di calcolo hanno la funzione di analizzare i valori di input e i valori derivati dall’analisi statistica e di elaborarli in modo da restituire il costo sia dell’auto privata sia del car sharing in funzione dei km percorsi e, di riflesso, del modo con cui tali km sono stati percorsi dall’utente. I fogli di calcolo sono quattro, uno per ogni categoria di veicolo analizzata. In essi sono riportati le seguenti voci.

Auto privata

Valori medi: sono calcolati i seguenti valori medi secondo le medie aritmetiche calcolate sui dati presenti nell’analisi statistica:

- Cilindrata
- Prezzo di listino
- Assicurazione
- Tasse
- Pneumatici
- Carburante (km percorsi/litro)
- Costo storico: è relativo al prezzo di listino diminuito dello sconto applicato dal concessionario
- Ammortamento in sei anni: è pari a

$$\text{Ammortamento medio in sei anni} = \frac{\text{costo storico} - \text{il valore residuo del mezzo}}{\text{Vita media del parco auto}}$$

- Costo opportunità: indica il mancato introito derivante dall’investimento del denaro necessario all’acquisto dell’auto considerata.

$$\text{Costo opportunità} = \text{Costo storico medio} * \text{Tasso di interesse attivo per un investimento risk-free}$$

- Costo del carburante per km: è il costo sostenuto per il carburante necessario per compere 1km considerando la media delle auto della categoria.

$$\text{Costo carburante per km} = \frac{\text{Prezzo del carburante al litro}}{\text{km percorsi per litro}}$$

Costi fissi di gestione dell’auto privata: considerando un’orizzonte temporale coerente con gli input (6 anni) sono stati calcolati i seguenti costi fissi di gestione dell’auto privata:

- Ammortamento
- Assicurazione
- Tassa di proprietà
- Costi per il ricovero dell’auto
- Costo – opportunità

Tali costi sono stati sommati tra loro e quindi attualizzati. Il costo fisso medio è stato utilizzato come base per il calcolo dei costi totali dell’auto.

Costi variabili in funzione dei km: i costi che sono stati fatti variare in funzione dei km sono:

- Manutenzione: è il costo della manutenzione per km percorso.

$$\text{Manutenzione} = \frac{\text{totale manutenzione}}{\text{totale km percorsi}} * \text{km percorsi}$$

- Pneumatici: è il costo relativo ai pneumatici in funzione dei km percorsi

$$\text{Pneumatici} = \text{costo pneumatici per km} * \text{km percorsi}$$

- Costo carburante: è il costo sostenuto per il carburante in funzione dei km percorsi

$$\text{Carburante} = \text{costo carburante per km} * \text{km percorsi}$$

La somma dei costi totali viene così fatta variare in funzione dei km percorsi in un anno (da 0 a 20.000). Il totale dei costi variabili per km percorsi più il costo fisso medio dà il costo totale di gestione del mezzo.

Car sharing

Relativamente al car sharing sono stati calcolati:

Tariffa oraria media: è data dalla media aritmetica delle tariffe dei gestori analizzati per ciascuna tipologia di veicolo.

Tariffa chilometrica media: è la media delle tariffe chilometriche dei gestori considerati

Limite best price tempo: indica il numero di ore necessario per giungere, in un giorno, il livello di costo uguale alla tariffa giornaliera media, applicata alla medesima tipologia di auto. Tale valore indica il limite oltre il quale scatta l'applicazione della tariffa più vantaggiosa per l'utente, in fase di fatturazione.

$$\text{Limite best price tempo} = \frac{\text{tariffa giornaliera per 1 giorno}}{\text{tariffa oraria media}}$$

Limite best price km: indica il numero di km da percorrere in funzione dei quali si sostiene il costo orario pari al limite tariffario giornaliero che conduce all'applicazione della miglior tariffa possibile.

$$\text{Limite best price km} = \text{Limite best price tempo} * \text{Rapporto km/ore guida}$$

Best price: indica il costo sostenuto dall'utente per un giorno di utilizzo in base alle sue abitudini d'uso e alla miglior tariffa applicabile.

Tariffe: indicano il costo complessivo a carico dell'utente calcolato in funzione delle sue abitudini d'uso e delle migliori tariffe disponibili. Sono:

- Tariffa oraria quotidiana
- Tariffa km quotidiana
- Tariffa oraria week end
- Tariffa km week end

- Tariffa oraria settimanale
- Tariffa km settimanale

Tariffa oraria in base ad abitudini dell'utente per km: indica la somma delle tariffe orarie in rapporto ai km percorsi.

$$\text{Tariffa oraria in base ad abitudini dell'utente per km} = \frac{(\text{Tariffa oraria quotidiana} + \text{Tariffa oraria week end} + \text{Tariffa oraria settimanale})}{\text{totale km percorsi}}$$

Tariffa km in base ad abitudini dell'utente: indica la tariffa chilometrica calcolata sul profilo dell'utente e sulle tariffe medie dei gestori considerati.

$$\text{Tariffa km in base ad abitudini dell'utente} = \frac{(\text{Tariffa km quotidiana} + \text{Tariffa km week end} + \text{Tariffa km settimanale})}{\text{totale km percorsi}}$$

Costi variabili car sharing

I costi variabili del car sharing vengono calcolati in funzione delle tariffe, oraria e km, calcolate a loro volta in funzione delle abitudini dell'utente. Con riferimento al costo chilometrico, bisogna sottolineare come venga riconosciuta una riduzione dei km percorsi in car sharing rispetto a quelli percorsi abitualmente con l'auto in proprietà. Detta riduzione è esplicitata come valore di input)

Costo orario: è pari a

$$\text{Costo orario} = \text{Tariffa oraria in base ad abitudini dell'utente per km} * \text{km}$$

Costo km: è pari a

$$\text{Costo chilometrico} = \text{Tariffa km in base ad abitudini dell'utente} * \text{km}$$

Totale dei costi variabili: è pari alla somma tra costo orario e costo km

Totale costi car sharing

Totale costo medio car sharing: è pari al costo complessivo derivante dall'uso del car sharing.

$$\text{Totale costo medio car sharing} = \text{valore medio del costo dell'abbonamento attualizzato} + \text{costo chilometrico} + \text{costo orario}$$

Output grafico

L'output grafico restituisce il risultato delle elaborazioni compiute nei fogli di calcolo sotto forma di due rette, una relativa al car sharing, che unisce tutti i punti relativi al costo per km, e una retta che unisce i punti relativi ai costi di un'auto privata per km percorso. L'intersezione delle due rette indica il punto di

pareggio tra i costi in car sharing e i costi dell'auto privata. Per i chilometraggi che restano a sinistra di tale punto è economicamente conveniente utilizzare il car sharing, per quelli a destra è conveniente utilizzare l'auto privata.

L'inclinazione delle rette indica il costo o la tariffa complessiva per km per ambedue le modalità di trasporto.

Andando ad intersecare i km totali percorsi dall'utente che utilizza il modello e il valore monetario relativo a tale percorrenza, si trova il punto relativo ai costi sostenuti da quello specifico utente.

Simulazioni

Utilizzando il tool messo a punto, si possono svolgere simulazioni personalizzate sui diversi profili di utilizzo dell'auto.

A titolo illustrativo sono state svolte 4 simulazioni differenti: una limitata all'uso quotidiano dell'auto, una polarizzata sull'uso nel week end, una polarizzata dell'uso per lunghi viaggi, ed una con un mix di tutti e tre gli usi.

- Simulazione 1 - polarizzazione sull'uso quotidiano: nella maschera di input si inseriscono i seguenti dati

Quanti volte nell'arco della settimana lavorativa (lun-ven) utilizzi l'auto?	5
Quanti km percorri in un giorno lavorativo (lun-ven)?	20
Quante volte utilizzi l'auto durante il week end in un mese?	-
Quanti km percorri durante il week end	-
Quanti lunghi viaggi e/o vacanze compi in un anno?	-
Quanti km percorri durante un lungo viaggio?	-

km percorsi: 4.800 km/anno

A seconda della tipologia di auto utilizzata, i punti di pareggio sono i seguenti:

- city car: pareggio a 3.500 km/anno
spesa in car sharing: 3.357,86 €/anno
 - utilitarie: pareggio a 4.500 km/anno
spesa in car sharing: 3.193,92 €/anno
 - medie: pareggio a 4.500 km/anno
spesa in car sharing: 3.608,71 €/anno
 - grandi: pareggio a 6.500km/anno
spesa in car sharing: 4.130,00 €/anno
- Simulazione 2 – polarizzazione sull'uso nel week end: nella maschera di input si inseriscono i seguenti dati

Quanti volte nell'arco della settimana lavorativa (lun-ven) utilizzi l'auto?	-
Quanti km percorri in un giorno lavorativo (lun-ven)?	-
Quante volte utilizzi l'auto durante il week end in un mese?	4,0
Quanti km percorri durante il week end	150

Quanti lunghi viaggi e/o vacanze compi in un anno?	-
Quanti km percorri durante un lungo viaggio?	-

km percorsi: 7.200 km/anno

Il test produce i seguenti risultati:

- city car: pareggio a 4.000 km/anno
spesa in car sharing: 3.546,00 €/anno
- utilitarie: pareggio a 4.000 km/anno
spesa in car sharing: 4.014,00 €/anno
- medie: pareggio a 3.200 km/anno
spesa in car sharing: 5.197,50 €/anno
- grandi: pareggio a 5.500km/anno
spesa in car sharing: 5.333,50 €/anno

- Simulazione 3 – polarizzazione sull’uso per lunghi viaggi: nella maschera di input vengono inseriti i seguenti dati

Quanti volte nell'arco della settimana lavorativa (lun-ven) utilizzi l'auto?	-
Quanti km percorri in un giorno lavorativo (lun-ven)?	-
Quante volte utilizzi l'auto durante il week end in un mese?	-
Quanti km percorri durante il week end	-
Quanti lunghi viaggi e/o vacanze compi in un anno?	6
Quanti km percorri durante un lungo viaggio?	1.500

km percorsi: 9.000 km/anno

La simulazione conduce ai seguenti risultati:

- city car: pareggio a 14.500 km/anno
spesa in car sharing: 2.094,16 €/anno
- utilitarie: pareggio a 13.000 km/anno
spesa in car sharing: 2.442,22 €/anno
- medie: pareggio a 13.000 km/anno
spesa in car sharing: 2.767,65 €/anno
- grandi: pareggio oltre i 20.000 km/anno
spesa in car sharing: 2.911,88 €/anno

- Simulazione 4 – mix dei tre usi: si inseriscono i seguenti valori

Quanti volte nell'arco della settimana lavorativa (lun-ven) utilizzi l'auto?	2
Quanti km percorri in un giorno lavorativo (lun-ven)?	20
Quante volte utilizzi l'auto durante il week end in un mese?	2,0
Quanti km percorri durante il week end	120
Quanti lunghi viaggi e/o vacanze compi in un anno?	2
Quanti km percorri durante un lungo viaggio?	1.500

I risultati sono i seguenti: 7.800 km/anno

- city car: pareggio a 4.500 km/anno
spesa in car sharing: 3.801,60 €/anno
- utilitarie: pareggio a 4.800 km/anno
spesa in car sharing: 4.086,04 €/anno
- medie: pareggio a 4.000 km/anno
spesa in car sharing: 4.951,43 €/anno
- grandi: pareggio a 6.700 km/anno
spesa in car sharing: 5.376,03 €/anno

Osservazioni

1. I risultati restituiti dal modello presentano un punto di pareggio generalmente inferiore alle aspettative. È noto come le politiche commerciali dei gestori facciano leva sul concetto che il car sharing è conveniente per chi percorre meno di 10.000 km/anno. Purtroppo il modello dimostra che tale punto di convenienza, in media, considerando la simulazione 4 ovvero quella in cui l'uso della macchina è più variegato, si attesta intorno ai 5.000 km/anno. Ciò conduce a considerare che un utente con quello "stile di vita" percorre 7.800 km/anno: ben il 56% in più rispetto al punto di pareggio medio. Un punto di pareggio superiore a 10.000 € si ha solo nel caso in cui l'auto venga utilizzata esclusivamente per lunghi viaggi.
2. È interessante notare come i punti di pareggio vedano un calo in corrispondenza del passaggio della categoria delle utilitarie a quella delle medie. Ciò è dovuto ad un "salto" nel sistema tariffario dei gestori che prevede tariffe più care per gli utenti che utilizzano tale tipologia di auto. A fronte di tale aumento tariffario però non si registra un altrettanto considerevole aumento dei costi di gestione che rimangono molto simili a quelli delle utilitarie. Questa differenza nella dinamica dei costi, "abbassa" il punto di pareggio.
3. Come si può notare soffermandosi sulla simulazione 3, l'area di convenienza entro cui usare il car sharing si amplia notevolmente man mano che l'utilizzo dell'auto si polarizza sui lunghi viaggi. Questo è dovuto all'esaltazione del vantaggio tipico del car sharing ovvero l'utente non deve sopportare i costi fissi dell'auto privata e li può sostituire con il valore dell'abbonamento che è decisamente più economico. Questa differenza tra i due livelli di costo si fa ancora più marcata quando l'auto in questione è un'auto grande per la quale i costi di gestione incidono maggiormente rispetto a quanto avviene per le altre tipologie di vettura. Questo dato conferma le tendenze già espresse da alcuni gestori che riferiscono di una modalità d'uso del servizio da parte degli utenti che si andava a configurare più come un noleggio vero e proprio piuttosto che come un servizio di car sharing tradizionalmente inteso.