

La Federazione

informazione quotidiana sull'attività regionale

10/02/21

Autofficine in ginocchio. La denuncia del Presidente meccatronici Marin



Autofficine in ginocchio; tra smartworking e lockdown, gli effetti a catena della pandemia stanno mettendo in grave difficoltà anche il settore dell'autoriparazione, con officine e meccanici costretti a far fronte ad una riduzione del lavoro che in molti casi arriva anche al 40%.

Con la drastica riduzione dei chilometri percorsi dalle auto sulle strade nel 2020, le chiusure dei comuni, le limitazioni alla mobilità e il lavoro da casa, "E' bruscamente calata la necessità di manutenzioni, e quindi la nostra attività – spiega Alessandro Marin, Presidente del Gruppo Meccatronici di Confartigianato Imprese Veneto -. Un calo logico, visto che meno si usano le vetture e meno si usurano, ma tutto ciò ha causato un pesantissimo contraccolpo economico". Un tracollo, quello del lavoro nelle autofficine del Veneto che ha coinvolto e coinvolge 4.482 officine e oltre 12mila500 addetti tra meccanici, meccatronici e gommisti.

"Durante le fasi di lockdown pesante per noi i costi di gestione sono rimasti invariati, visto che siamo rimasti aperti per garantire un servizio agli operatori dei settori essenziali – prosegue Marin - ma gli incassi che servono per pagare bollette, personale e tutto

il resto sono notevolmente calati. E davanti a questo saldo gestionale negativo, che ormai va avanti da un anno, non ci sono stati adeguati ristori da parte dell'ormai ex governo". Inoltre, questo congelamento delle manutenzioni e le deroghe alle revisioni ha creato un generale calo della sicurezza e piena efficienza del parco circolante, ed oggi parecchi mezzi girano con la revisione scaduta ma non fatta, rappresentando anche un pericolo in più sulle strade.

"E tutte queste difficoltà collegate tra loro a breve potrebbero esplodere, nel senso che le officine potrebbero essere travolte da un'ondata di richieste ingestibili nei numeri, visto che la deroga che dura fino febbraio per i mezzi che dovevano farla tra ottobre e dicembre 2020 sta per finire e tutte queste revisioni andranno fatte, sommandole alle altre non derogate". Per questo la Confartigianato sta facendo pressioni, con alcune proposte che potrebbero rappresentare un aiuto importante per la categoria. "Tra queste, c'è la defiscalizzazione sugli interventi di manutenzione e riparazione dei veicoli in circolazione, attraverso una riduzione dell'Iva sui lavori e la detraibilità per il cittadino le spese sostenute, un po' come sta succedendo per i lavori in edilizia, dove le migliori godono di molti incentivi statali - prosegue Marin -. Abbiamo inoltre proposto meccanismi di incentivazione per mantenere meno inquinante il parco veicolare, con contributi, ad esempio, per chi decide di convertire l'auto a metano o gpl, oppure monta set di gomme nuove ad alte prestazioni ed abbattimento dei consumi di carburante, chiedendo anche l'introduzione di provvedimenti normativi che prevedano l'obbligo di un libretto di manutenzione programmata, come per le caldaie, che però consenta di usufruire delle agevolazioni fiscali legate all'efficientamento dei mezzi e la limitazione dei consumi e relativo impatto sull'abbattimento dell'inquinamento e delle Pm 10. Spesso, il parco veicolare però ne è responsabile solo in piccola parte ma è il primo ad essere penalizzato dalle limitazioni, sulle quali siamo da sempre disponibili al confronto con le amministrazioni".

La Federazione

informazione quotidiana sull'attività regionale

10/02/21

Revisione della regolamentazione europea F-Gas. La posizione di ATF – Associazione dei Tecnici del Freddo e Confartigianato Impianti

ATF, Associazione Italiana dei Tecnici del Freddo e Confartigianato Impianti hanno apprezzato, accolto e ampliato la posizione espressa da AREA, associazione europea che rappresenta oltre 110.000 soggetti impegnati nel settore, in merito alla revisione dell'attuale regolamentazione F-Gas europea.

Per quanto concerne formazione e certificazione, nell'ambito

dell'obiettivo "Migliorare l'attuazione e l'applicazione", si parla dell'opzione per i tecnici di essere formati e certificati anche sull'uso di refrigeranti alternativi. La revisione dovrebbe inoltre esaminare le restrizioni (ad es. durata limitata) che gli Stati membri possono aver posto sui certificati. Deve venire preso anche in considerazione il reciproco riconoscimento dei certificati, in particolar modo nell'Europa post-Brexit.

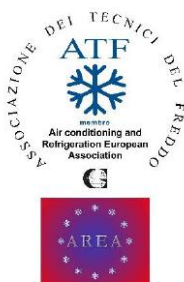
L'insufficiente applicazione del regolamento F-Gas ha portato a importazioni illegali di refrigeranti che stanno indebolendo artificialmente l'effetto della graduale eliminazione e creando una concorrenza sleale su un mercato già teso. Con l'aumentare dell'uso di refrigeranti alternativi, si pone la questione se sia giustificato che tali alternative – la maggior parte delle quali hanno problemi di sicurezza – sfugga a qualsiasi controllo legale. Ad esempio, si dovrebbe garantire che i sistemi split HC, le cui vendite aumentano a seguito del regolamento F-Gas, siano introdotti sul mercato, venduti e installati in modo sicuro da installatori professionisti.

La revisione del regolamento F-Gas dovrebbe offrire l'opportunità di esaminare la situazione, o allargando l'ambito di applicazione del regolamento per includere i refrigeranti alternativi, o con una legislazione autonoma.

Nello specifico, l'articolo 11.5 deve essere perfezionato, in particolare per quanto riguarda la vendita on-line di unità di condizionamento d'aria per abitazioni private, al fine di garantire una corretta applicazione del regolamento. Inoltre, con l'aumento dell'uso di refrigeranti alternativi, si pone la questione se sia giustificato che tali alternative – la maggior parte delle quali ha problemi di sicurezza – sfuggano a qualsiasi controllo giuridico. Ad esempio, occorre garantire che i sistemi split, le cui vendite sono aumentate in seguito all'introduzione del regolamento F-GAS, siano immessi sul mercato, venduti e installati in modo sicuro da installatori professionisti. La valutazione del regolamento F-GAS dovrebbe offrire l'opportunità di esaminare la questione, valutando se sarebbe meglio allargare il campo di applicazione del regolamento per includere anche i gas alternativi, o se sarebbe meglio una legislazione autonoma.

AREA sostiene la riduzione sostanziale delle emissioni di gas a effetto serra. La revisione dovrebbe concentrarsi su come perseguire questo obiettivo, e prendere in considerazione anche i seguenti elementi:

- Costi economici e sociali per i contribuenti e i consumatori
- Ciclo vitale: gli impianti di questo tipo dovrebbero durare almeno 20 anni, in assenza di perdite e se viene mantenuta l'efficienza energetica.





La Federazione

informazione quotidiana sull'attività regionale

10/02/21

- TEWI: prendere in considerazione oltre ai livelli di GWP anche l'efficienza energetica complessiva e i costi del ciclo di vita delle apparecchiature, incluso l'impatto totale equivalente del riscaldamento del progetto/installazione (TEWI). Ciò consentirebbe una valutazione più accurata dell'impatto reale sulle emissioni di CO2.
- Settore marittimo: Le emissioni in mare sono di dimensioni enormi rispetto a quelle a terra. Sarebbe quindi auspicabile l'introduzione di una regolamentazione specifica.

Inoltre, occorre evidenziare come l'introduzione della Banca Dati F-Gas abbia contribuito a combattere il commercio illegale dei gas fluorurati a effetto serra: la proposta è quella di promuovere un database europeo impostato sulla stessa falsariga, con la costruzione di una vera e propria Banca Dati Europea.

L'idea è quella di trattare ogni gas allo stesso modo, così da evitare distorsioni all'interno del mercato e possibili problematiche di sicurezza, evitando che a maneggiare i refrigeranti infiammabili sia personale non debitamente qualificato.