

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4551

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**STRADA, FELISSARI, TESTA ENRICO, SANGIORGIO, GARAVINI,
MANGIAPANE, MINOZZI, ANGELINI GIORDANO, TIEZZI, SCALIA**

Presentata l'8 febbraio 1990

Sistema di controlli per la lotta all'inquinamento atmosferico causato dai veicoli a motore e dagli impianti termici

ONOREVOLI COLLEGHI! — « Non v'è dubbio che, tra i problemi ambientali, l'inquinamento dell'aria, oltre ad essere uno fra i più rilevanti, è fra quelli che vengono percepiti con maggiore immediatezza e per i quali i cittadini chiedono con più insistenza interventi di risanamento ». Con queste parole inizia il capitolo dedicato a « L'aria » della Relazione sullo stato dell'ambiente del 1989, redatta dal Ministero dell'ambiente.

Ed è certamente vero che ormai il problema della qualità dell'aria, soprattutto nei grandi centri urbani, sta assumendo sempre più rilevanza: il 1989, dal punto di vista ambientale, sarà probabilmente ricordato come l'anno dell'emergenza-aria in città come Milano e Torino.

E citiamo Milano e Torino per il fatto che in queste due città, dotate di un sistema di monitoraggio funzionante, si conoscono i dati del livello di inquinamento dell'aria. Purtroppo in quasi tutte le altre grandi città italiane non esiste una rete stabile, funzionante ed attendibile, di monitoraggio della qualità dell'aria.

Questo fatto evidenzia in modo drammatico il ritardo con il quale il nostro Paese si appresta ad affrontare quella che sarà probabilmente l'emergenza dei prossimi mesi e dei prossimi anni.

Tale ritardo è ancora più evidente se paragonabile a quanto si sta predisponendo in altri Paesi.

Ad esempio, già nel 1986, il Consiglio federale svizzero ha adottato una « Stra-

tegia contro l'inquinamento atmosferico », il cui obiettivo minimo dichiarato è quello di far scendere le emissioni, entro il 1995, ai livelli del 1960.

Attraverso un insieme di misure normative (quali ad esempio l'obbligo del controllo periodico dei veicoli in circolazione e dei loro gas di scarico, l'isolamento termico degli edifici, limiti di velocità più restrittivi, rinuncia all'estensione della rete stradale, ecc. ecc.) viene previsto che le emissioni di inquinanti, entro il 2000, diminuiranno per gli idrocarburi del 15 per cento; per l'anidride solforosa e gli ossidi di azoto di circa il 35 per cento.

Inoltre corollario fondamentale a tutta la strategia è l'attenzione alla funzionalità degli organismi di monitoraggio e controllo, individuate come cardine per il raggiungimento degli obiettivi.

Altro esempio, ormai famoso, è il piano anti-inquinamento predisposto dal South Coast Air Quality Management District, l'organismo che controlla la qualità dell'aria nella contea della California e che comprende la città di Los Angeles.

Il Piano, una volta approvato dall'EPA (*Environmental Protection Agency*) ha come obiettivo di raggiungere, entro 18 anni, il rispetto degli *standards* federali di emissioni sia riguardo all'ozono che agli altri gas inquinanti.

Il Piano, articolato in tre fasi temporali, prevede una serie di norme molto rigorose riguardo al numero degli autoveicoli per nucleo familiare. Nell'ultima fase del Piano per tutti gli autoveicoli sarà obbligatoria la trazione elettrica, l'obbligo del carburante al metanolo per tutti i veicoli a noleggio e per gli autobus, un sistema di controlli pubblici molto severo sui componenti chimici di vernici, solventi, cosmetici, ecc.

Inoltre, recentemente, è stato approvato il *Clean Air Bill*: una legge valida in tutti gli Stati Uniti, che fissa degli *standards* inimmaginabili fino a qualche tempo fa per combattere l'inquinamento delle auto, le piogge acide e il buco dell'ozono.

In particolare per il settore auto è prevista l'installazione sulle vetture di si-

stemi di controllo che durino almeno dieci anni. Le emissioni di biossido di azoto dovranno essere ridotte del 60 per cento e quelle di ossido di carbonio del 40 per cento entro il 2003.

Ma torniamo in Italia, per descrivere, attraverso l'evidenza dei numeri, le caratteristiche del fenomeno « inquinamento atmosferico ».

Secondo le stime del Ministero dell'ambiente, nel 1986, in Lombardia si sono avute le seguenti emissioni:

ossidi di zolfo 295.560 tonnellate;

ossidi di azoto 215.150 tonnellate;

particelle sospese 62.840 tonnellate;

monossido di carbonio 872.980 tonnellate;

composti organici volatili 122.800 tonnellate.

Per tutti gli inquinanti presi in esame, a livello regionale, la Lombardia detiene il non certo invidiabile primato di essere la regione con la quota più alta, assoluta e percentuale, di emissioni.

In totale quasi un milione e mezzo di tonnellate di gas inquinanti immessi nell'atmosfera.

Ma la situazione è grave anche in altre regioni e soprattutto nei grandi centri urbani e gli imputati principali sono sicuramente gli autoveicoli e gli impianti termici.

Dalla coscienza di questa situazione e dalla valutazione delle carenze e del parziale insuccesso delle norme fin qui emanate, prende spunto la presente proposta di legge.

In modo particolare condividiamo quanto scritto da Gianfranco Amendola a proposito della legge 13 luglio 1966, n. 615, la cosiddetta legge antismog, e cioè che: « In generale si può dire che i difetti principali della legge consistono nella eccessiva frammentazione delle competenze, nella creazione di nuovi organi non in grado di funzionare, nell'assenza di finanziamenti, nell'assenza di previsioni di organi tecnici di controllo ».

Proprio su questi ultimi elementi è fondata la nostra proposta: voler costituire un sistema unico, a livello nazionale, di controllo sulle emissioni degli autoveicoli e degli impianti termici.

Un sistema di controllo inserito in un circuito virtuoso formato da: *standards* di emissioni; certezza del controllo; prescrizioni; adeguamento; sanzioni. Un circuito che noi pensiamo possa far nascere anche un rapporto diverso, sia d'uso che di manutenzione, nei confronti dell'auto e dell'impianto di riscaldamento.

Soprattutto un circuito che consente comunque di tenere sotto osservazione e di intervenire direttamente e in tempo reale, a livello prescrittivo, su due fonti inquinanti. Questo rappresenterebbe un notevole passo in avanti rispetto all'attuazione di una reale politica di prevenzione e diminuzione delle emissioni. Inoltre, avendo inserito anche la sicurezza tra i parametri da sottoporre a controllo periodico, sia per gli autoveicoli che per gli impianti termici, intendiamo tutelare e preservare i cittadini dai numerosi incidenti che ogni anno si verificano nel nostro Paese.

Ci riferiamo agli incidenti domestici per quanto riguarda le caldaie, provocati per lo più da scoppio o da fughe di ossido di carbonio, per cattiva combustione.

Ci riferiamo agli incidenti su strada provocati dal cattivo funzionamento degli autoveicoli (freni, gomme, assetto, ecc.) e dunque pensiamo alla sicurezza degli automobilisti, ma più in generale alla sicurezza dei pedoni e dei cittadini.

Veicoli a motore.

Con l'articolo 1 affidiamo a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri il compito di determinare gli *standards* minimi di sicurezza che devono essere garantiti da tutti i veicoli a motore.

Con l'articolo 2 definiamo il sistema e le modalità dei controlli sull'effettività

del rispetto di quegli *standards* di sicurezza. Spetta alle case produttrici responsabilizzarsi e autorizzare e attrezzare la propria rete di vendita e di concessionari per effettuare controlli annuali dei quali rilasciare certificazione. All'ispettorato compartimentale della motorizzazione, avvalendosi dell'ACI, o su segnalazione della polizia municipale, nel proprio ambito territoriale spetta il compito di controllare l'attività dei certificatori, anche attraverso verifiche a campione effettuate sul parco veicoli circolante.

Con l'articolo 3 si stabiliscono infine le sanzioni per chi non si attiene a quanto previsto dalla presente proposta di legge.

Impianti termici.

Con l'articolo 4 viene stabilito il censimento, da parte dei comuni e delle province, degli impianti termici destinati al riscaldamento e/o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari.

Con l'articolo 5 viene fissata la responsabilità del proprietario o per esso un terzo, rispetto alla conduzione e alla manutenzione degli impianti.

Con l'articolo 6 si affida alle province e ai comuni con più di 40 mila abitanti il compito di abbinare ai controlli sull'efficienza energetica degli impianti anche i controlli sulle emissioni e sulla sicurezza.

Con l'articolo 7 si precisano, rispetto a precedenti disposizioni, limiti più rigorosi nella valutazione dei rendimenti di combustione.

Con l'articolo 8 vengono dettate norme relative agli impianti termici di potenza inferiore alle 30.000 kcal/h.

Con l'articolo 9 si vieta l'uso di taluni combustibili per il funzionamento degli impianti termici e si pone un limite obbligatorio, non superiore allo 0,1 per cento in peso, alla presenza dello zolfo nel gasolio usato per riscaldamento o per veicoli a motore.

PROPOSTA DI LEGGE

CAPO I

SISTEMA DI CONTROLLI SULLA SICUREZZA E SULLE EMISSIONI DEI VEICOLI A MOTORE

ART. 1.

(Determinazione degli standards).

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri della sanità, dell'ambiente e dei trasporti, sono stabilite le modalità per il controllo periodico e la certificazione, a cadenza annuale, della sicurezza dei veicoli a motore, relativi a:

- a) motori a benzina;
- b) motori *diesel*;
- c) motori alimentati a metano o GPL;
- d) ogni parte del veicolo che concorra a garantire la massima sicurezza di circolazione;

2. Con il medesimo decreto di cui al comma 1 vengono altresì fissati *standards* relativi a:

- a) consumo di carburante con indicazioni dei limiti massimi ammissibili espressi in lire/chilometri, differenziati per classi di cilindrata;
- b) emissioni sonore con indicazioni dei limiti massimi ammissibili;
- c) emissioni dei fumi di scarico, nonché delle emissioni non canalizzate da condotte di scarico.

3. Entro i successivi 60 giorni dalla data di cui al comma 1 il Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri della sanità, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti, anche avvalendosi del parere degli enti tecnici, determina con proprio decreto le parti dei veicoli da sottoporre a controllo e le specifiche tecniche dell'attività di controllo. Le specifiche tecniche devono essere indicate separatamente per motori *diesel* e motori a benzina, GPL e metano, nonché per i fattori di conformità ambientale e di sicurezza del veicolo a motore, di consumo energetico e di rumorosità. Con la stessa procedura si provvede all'aggiornamento delle determinazioni previste dal decreto di cui al presente comma, con cadenza almeno triennale.

ART. 2.

(Sistema di controllo annuale della sicurezza dei veicoli a motore).

1. I controlli di cui all'articolo 1, comma 2, devono essere effettuati annualmente a cura e responsabilità del produttore, il quale può avvalersi all'uopo anche della rete di vendita e assistenza ad esso collegata, nonché dell'installatore in caso di veicoli con impianti a doppia alimentazione (GPL e metano).

2. L'esito positivo del controllo abilita il veicolo alla circolazione e comporta il rilascio della certificazione di sicurezza.

3. Il costo delle operazioni di controllo viene determinato con decreto del Ministro dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge e viene periodicamente aggiornato con la stessa procedura.

4. Presso ogni ispettorato compartimentale della motorizzazione civile è istituito un servizio per la sicurezza del veicolo a motore cui è preposto un funzionario della carriera direttiva. Al servizio per la sicurezza sono attribuite, nel territorio della provincia di competenza, tutte le funzioni amministrative per la verifica dell'attuazione delle norme di cui

al presente articolo. Il servizio si avvale, per mezzo di apposita convenzione, anche di centri attrezzati gestiti dall'Automobile club d'Italia (ACI):

a) per operare controlli a campione sul parco veicoli a motore circolante, al fine di verificare la congruità della certificazione di sicurezza;

b) per controllare l'attività svolta dai certificatori di sicurezza del veicolo a motore.

5. La documentazione relativa all'attività di controllo, svolta dal servizio di cui al comma 4, concernente i soggetti abilitati alla certificazione di sicurezza del veicolo a motore, è sottoposta al diritto di accesso secondo quanto previsto dagli articoli 22 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241.

6. In caso di gravi e ripetute violazioni degli obblighi inerenti alla correttezza tecnica dell'attività di controllo diretta alla certificazione di sicurezza dei veicoli a motore, ferma restando ogni ragione di risarcimento dei danni patrimoniali subiti dai privati e dalla pubblica amministrazione per negligenza della casa produttrice e del soggetto che ha svolto l'attività di certificazione, l'autorità amministrativa competente può inibire la prosecuzione della attività di certificazione del soggetto responsabile e comminare sanzioni amministrative, per le singole violazioni, che comportino i pagamenti di una somma pecuniaria non inferiore a lire 300.000 e non superiore a lire 3.000.000. Le violazioni agli obblighi inerenti alla certificazione di cui al presente comma, considerate gravi, sono indicate di anno in anno con il decreto di cui al comma 3 dell'articolo 1.

6. I componenti degli organismi di polizia municipale possono effettuare dei controlli relativi alla conformità dei veicoli a motore in circolazione agli *standards* previsti dal presente capo. In caso di accertata difformità viene inviato rapporto al servizio competente, presso l'ispettorato compartimentale della motorizzazione civile.

ART. 3.

(Responsabilità e sanzioni in riferimento alla sicurezza del veicolo a motore).

1. Ferma restando l'ipotesi di responsabilità per i danni da prodotto, la casa produttrice ed il soggetto che ha svolto l'attività di certificazione sono solidalmente responsabili dei danni derivanti dalla circolazione del veicolo a motore certificato non conformemente agli *standards* di sicurezza ivi compresi quelli ambientali, se non provano di avere rilasciato la certificazione di sicurezza in seguito a controlli effettivamente eseguiti secondo quanto previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 1, comma 1. La prova di cui al presente comma può essere data anche attraverso l'attestazione, da parte del possessore del veicolo a motore, dell'avvenuta attività di controllo diretta alla certificazione.

2. L'assenza della certificazione o la non conformità del veicolo a motore agli *standards* di sicurezza anche ambientale fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 1 dell'articolo 1 e dai decreti ministeriali attuativi, comportano la sospensione immediata della libertà di circolazione del veicolo a motore. Il veicolo fermato deve essere ricoverato nel più vicino posto di soccorso stradale a cura dell'autorità verbalizzante e a spese del possessore del veicolo.

3. Chiunque si trovi alla guida del veicolo a motore privo della documentazione attestante l'avvenuta certificazione è punito con una sanzione amministrativa pari al costo del controllo per la certificazione.

4. Il provvedimento di reimmissione alla circolazione viene rilasciato dall'autorità di pubblica sicurezza del luogo ove ha la residenza il proprietario, a seguito della presentazione della certificazione o di certificazione sostitutiva rilasciata dall'ispettorato della motorizzazione. Le modalità e le procedure amministrative sono

determinate dal decreto di cui al comma 3 dell'articolo 1.

5. Le eventuali spese di certificazione sono integralmente a carico del responsabile civile della circolazione del veicolo a motore e devono essere corrisposte anteriormente al rilascio del provvedimento di reimmissione alla circolazione del veicolo.

6. È abrogato il quarto comma dell'articolo 2054 del codice civile.

CAPO II

SISTEMA DI CONTROLLI DELL'EFFICIENZA ENERGETICA, DELLE EMISSIONI, DELLA SICUREZZA E DELLA QUALITÀ DEI COMBUSTIBILI IMPIEGATI NEGLI IMPIANTI TERMICI DESTINATI AL RISCALDAMENTO O ALLA PRODUZIONE DI ACQUA CALDA PER USI IGIENICO-SANITARI

ART. 4.

(Censimento degli impianti).

1. I comuni con più di 40.000 abitanti e le province per la restante parte del territorio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvedono al censimento, mediante autodenuncia da parte dei proprietari, su moduli appositamente predisposti e distribuiti dalle autorità locali, degli impianti termici con potenza termica al focolare uguale o superiore a 30.000 Kcal/h, destinati al riscaldamento o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari.

2. I comuni e le province possono verificare e completare il censimento degli impianti, di cui al comma 1, anche durante le operazioni di controllo previste dall'articolo 6.

ART. 5.

(Conduzione degli impianti).

1. Durante l'esercizio degli impianti termici, con potenza termica al focolare uguale o superiore a 30.000 Kcal/h, destinati al riscaldamento o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari, il proprietario, o per esso un terzo che se ne assume la responsabilità, deve adottare misure necessarie per contenere i consumi di energia in modo tale che gli impianti oggetto della presente legge siano condotti entro i limiti di rendimento previsti dall'articolo 7 della presente legge e in modo tale che vengano comunque rispettati i limiti delle emissioni previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1970, n. 1391.

2. Il proprietario, o per esso un terzo, che se ne assume la responsabilità, è altresì tenuto a condurre gli impianti e a disporre tutte le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria secondo le prescrizioni della vigente normativa nonché secondo le prescrizioni tecniche contenute nelle norme UNI e CEI.

3. A parziale modifica di quanto previsto dall'articolo 16 della legge 13 luglio 1966, n. 615, il personale responsabile della conduzione di un impianto termico di potenzialità superiore alle 100.000 kcal/h deve essere munito di un patentino di abilitazione rilasciato dall'ispettorato provinciale del lavoro, al termine di un corso per conduttori di impianti termici, previo superamento dell'esame finale.

4. Il corso di cui al comma 3 è organizzato dall'ispettorato provinciale del lavoro ed è svolto a cura dell'ENEA.

ART. 6.

(Competenza e modalità dei controlli).

1. Il primo e il secondo comma dell'articolo 19 della legge 13 luglio 1966, n. 615, sono sostituiti dai seguenti:

« I comuni con più di 40.000 abitanti e le province per la restante parte del

territorio debbono effettuare i controlli e verificare con cadenza annuale l'osservanza delle norme relative al rendimento di combustione, alla conduzione, alla sicurezza, alla manutenzione, al combustibile impiegato e alle emissioni degli impianti termici, con potenza termica al focolare uguale o superiore a 30.000 Kcal/h, destinati al riscaldamento o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari, anche avvalendosi di organismi esterni aventi specifica competenza tecnica.

È compito dei comuni e delle province, avvalendosi delle competenze tecniche dell'ENEA, individuare i soggetti abilitati ai controlli di cui al comma precedente, nonché riqualificare gli organismi esterni già esistenti ».

2. Il controllo dei valori di rendimento di combustione, tramite la verifica della avvenuta manutenzione, è valutato con una prova termica da eseguirsi secondo le modalità stabilite dall'allegato 3 al decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1977, n. 1052.

3. I controlli di cui al presente articolo si concludono con un verbale nel quale, tra l'altro, devono essere espressi giudizi di compatibilità dell'impianto in riferimento ai singoli parametri esaminati e devono essere dettate le eventuali prescrizioni tecniche nonché i tempi per l'adeguamento dell'impianto.

4. L'onere dei controlli è a carico del proprietario ed è determinato con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, da emanarsi entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed è periodicamente aggiornato.

5. I rapporti informativi e i verbali dei controlli di cui ai commi precedenti, ai sensi dell'articolo 19 della legge 13 luglio 1966, n. 615, come modificato dal comma 1 del presente articolo, vengono inviati alle unità sanitarie locali, le quali li utilizzano ai fini dell'articolo 20 della legge 23 dicembre 1978, n. 833.

6. Il Governo provvede con uno o più decreti all'attuazione delle norme contenute nella presente legge, anche al fine

della previsione delle sanzioni, nonché alle necessarie modifiche del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1970, n. 1391, recante il regolamento per l'esecuzione della legge 13 luglio 1966, n. 615, in modo da garantire l'immediatezza della lettura delle rilevazioni nonché la valutazione degli elementi inquinanti derivanti dai processi di combustione degli impianti termici.

ART. 7.

(Rendimenti di combustione).

1. La lettera *a)* del sesto comma dell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1977, n. 1052, è sostituita dalla seguente:

« *a)* per gli impianti esistenti: non inferiore di oltre 10 unità percentuali rispetto ai valori di rendimento indicati dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato ».

2. I valori di riferimento del rendimento di combustione degli impianti termici per il riscaldamento degli ambienti o per la produzione di acqua calda per usi igienici e sanitari, con potenza termica al focolare superiore a 30.000 Kcal/h ed alimentati con combustibili liquidi o gassosi, rispetto ai quali il rendimento di combustione degli impianti esistenti alla data del 6 febbraio 1978 non può scendere al di sotto di 10 unità percentuali, sono indicati nella tabella allegata alla presente legge.

3. Il decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato in data 26 gennaio 1981, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 288 del 20 ottobre 1981, è abrogato.

ART. 8.

(Impianti di potenza termica al focolare inferiore alle 30.000 Kcal/h).

1. Con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, da emanarsi entro sei mesi dalla data di

entrata in vigore della presente legge, vengono determinati le modalità e i parametri per i controlli relativi agli impianti termici destinati al riscaldamento o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari, di potenza termica al focolare inferiore alle 30.000 Kcal/h.

2. I soggetti abilitati all'installazione, alla trasformazione, all'ampliamento e alla manutenzione degli impianti, ai sensi dell'articolo 2 della legge 5 marzo 1990, n. 46, sono tenuti a rilasciare una apposita certificazione riguardante il rendimento, la sicurezza e le emissioni degli impianti termici di cui al presente articolo.

3. Il proprietario, o per esso un terzo che se ne assume la responsabilità, è tenuto a condurre gli impianti e a disporre tutte le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria secondo quanto previsto dalla normativa UNI e CEI e secondo quanto determinato dal decreto di cui al comma 1 del presente articolo.

4. Il proprietario o l'utente del servizio di riscaldamento o di produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari può richiedere, con onere a proprio carico, al comune ove è ubicato l'impianto, un controllo di conformità riguardante il rendimento e le emissioni dell'impianto stesso. Il comune provvede all'effettuazione del controllo mediante le modalità previste dall'articolo 6.

ART. 9.

(Qualità dei combustibili impiegati).

1. Il primo comma dell'articolo 12 della legge 13 luglio 1966, n. 615, come modificato dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 1982, n. 400, è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal 1° gennaio 1991, per il funzionamento degli impianti termici destinati al riscaldamento delle abitazioni o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari, sono ammessi soltanto i seguenti combustibili:

a) combustibili gassosi (ovvero metano e simili);

b) distillati di petrolio (ovvero kerosene, gasolio, ecc.) con contenuto in zolfo non superiore allo 0,2 per cento in peso;

c) legna ».

2. Dopo il primo comma del citato articolo 12 della legge n. 615 del 1966, sono inseriti i seguenti:

« A decorrere dalla data del 1° gennaio 1991 il gasolio utilizzato per alimentare gli impianti termici destinati al riscaldamento delle abitazioni o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari non deve essere colorato.

È fissato al 1° gennaio 1992 il termine di adeguamento per gli impianti termici destinati al riscaldamento delle abitazioni o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari e alimentati da:

a) coke metallurgico e da gas;

b) antracite e prodotti antracitosi;

c) carbone di legna ovvero qualsiasi tipo di carbone ».

3. L'articolo 13 della legge 13 luglio 1966, n. 615, come modificato dall'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 1982, n. 400, è abrogato.

3. A decorrere dal 1° gennaio 1991 il gasolio commercializzato e utilizzato come carburante di veicoli a motore non deve essere colorato e non può avere un contenuto di zolfo superiore allo 0,1 per cento in peso.

TABELLA.
(articolo 7)VALORI DI RIFERIMENTO
PER I RENDIMENTI DI COMBUSTIONE:

Q_c	30-50	51-100	101-150	151-300	301-1000	1001-2000
η	84%	85%	86%	87%	88%	89%

dove:

Q_c = Potenza termica al focolare in [kcal/h] $\times 10^3$.

η = Rendimento di combustione.

I valori di Q_c in Watt si ottengono moltiplicando le kcal/h $\times 1,16$.