

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 389

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SCALIA, CALZOLAIO, BARTOLICH, DE SIMONE, GERARDINI,  
LORENZETTI, EMILIANI, TURRONI, VIGNI, ZAGATTI, MAFAI,  
CAMOIRANO, ALOISIO**

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

*Presentata il 28 aprile 1994*

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 Ministro 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 1991, dal punto di vista ambientale, sarà probabilmente ricordato come l'anno dell'emergenza-aria in città come Milano, Torino,

Napoli, Roma e tutte le altre aree metropolitane, e non solo in quelle.

E citiamo Milano e Torino in modo particolare 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 oppure si sta provvedendo alla sua realizzazione o messa a punto con molto ritardo.

Questo fatto evidenzia in modo drammatico l'arretratezza con la 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 « Strategia 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) 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, individuati 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 *standard* 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, eccetera.

Inoltre, recentemente, è stato approvato il *Clean Air Bill*: una legge valida in tutti gli Stati Uniti, che fissa degli *standard* 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 sistemi 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 in 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.

Secondo i dati dell'ultima Relazione sullo stato dell'ambiente, pubblicata nel marzo del 1992, si sarebbero avute, in tutto il territorio nazionale, le seguenti emissioni nel 1989:

ossidi di zolfo 1.981.700 tonnellate;  
ossidi di azoto 1.933.800 tonnellate;  
particelle sospese 548.800 tonnellate;  
monossido di carbonio 6.589.300 tonnellate;

composti organici volatili 2.006.300 tonnellate.

## XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

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: *standard* 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. Anche in ragione del fatto che le misure contenute nella presente proposta di legge tengono conto delle esperienze più avanzate, ma riproducibili su vasta scala, che si stanno realizzando in Italia. Parliamo ad esempio dei controlli sugli autoveicoli che in base ad accordi volontari con le case automobilistiche si stanno realizzando in molte città. Oppure, relativamente agli impianti termici, parliamo dei controlli sulle emissioni e sul rendimento di combustione realizzati dalla CREA (Cooperativa romana energia ambiente) per conto del comune di Roma, già da alcuni anni. 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, eccetera) e dunque pensiamo alla sicurezza degli automobilisti, ma più in generale alla sicurezza dei pedoni e dei cittadini.

#### *Qualità dei combustibili.*

Con l'articolo 1 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.

#### *Veicoli a motore.*

Con l'articolo 2 affidiamo a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri il compito di determinare gli *standard* minimi di sicurezza che devono essere garantiti da tutti i veicoli a motore.

Con l'articolo 3 definiamo il sistema e le modalità dei controlli sull'effettività del rispetto di quegli *standard* 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. Alla provincia, 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 4 si stabiliscono i livelli di responsabilità e le sanzioni per chi non si attiene a quanto previsto dalla legge.

#### *Impianti termici.*

Con l'articolo 5 viene stabilito il censimento, da parte dei comuni e delle province, degli impianti termici destinati al riscaldamento e alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari.

Con l'articolo 6 viene fissata la responsabilità del proprietario, o per esso di un terzo, rispetto alla conduzione e alla manutenzione degli impianti.

Con l'articolo 7 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, sulla sicurezza, sulla conduzione e sul combustibile utilizzato.

Con l'articolo 8 si precisano, rispetto a precedenti disposizioni, limiti più rigorosi nella valutazione dei rendimenti di combustione.

Con l'articolo 9 vengono dettate norme relative agli impianti termici di potenza inferiore alle 30.000 kcal/h, nonché sul loro controllo.

Infine l'articolo 10 stabilisce che, su richiesta e a spese del proprietario e dell'utente dell'impianto di riscaldamento, l'ente locale provvede ad effettuare i relativi controlli.

## PROPOSTA DI LEGGE

### CAPO I

#### QUALITÀ DEI COMBUSTIBILI

##### ART. 1.

*(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 1995, per il funzionamento degli impianti termici con potenza termica al focolare uguale o superiore a 30.000 kcal/h, 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 e simili) con contenuto in zolfo non superiore allo 0,1 per cento in peso;

c) legna ».

2. Dopo il primo comma del citato articolo 12 della legge 13 luglio 1966, n. 615, sono inseriti i seguenti:

« A decorrere dal 1° gennaio 1995 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 1996 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 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.

4. A decorrere dal 1° gennaio 1995 il gasolio commercializzato e utilizzato come carburante di veicoli a motore non deve essere colorato e non può avere un contenuto in zolfo superiore allo 0,1 per cento in peso.

## CAPO II

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

#### ART. 2.

(Determinazione degli standard).

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 e della navigazione, 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 a GPL;
- d) ogni parte del veicolo che concorra a garantire la massima sicurezza di circolazione;

2. Con il decreto di cui al comma 1 sono altresì fissati *standard* relativi a:

- a) consumo di carburante con indicazioni dei limiti massimi ammissibili

espressi in litri/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 sessanta giorni dalla scadenza del termine 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 e della navigazione, 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.

4. Entro sessanta giorni dalla scadenza del termine di cui al comma 1 il Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri delle finanze, della sanità, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti e della navigazione, anche avvalendosi del parere degli enti tecnici, emana un decreto in cui, in relazione agli *standard* di cui ai commi 1 e 2 e al controllo del loro rispetto, vengono individuate classi qualitative di appartenenza dei veicoli a motore cui fare riferimento al fine dell'applicazione e della determinazione della tassa di possesso.

### ART. 3.

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

1. I controlli di cui all'articolo 2, 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. Tale certificazione stabilisce inoltre la classe di appartenenza del veicolo secondo quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 2.

3. Il costo delle operazioni di controllo viene determinato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 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 del veicolo a motore 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, avvalendosi, per mezzo di apposita convenzione, anche di centri attrezzati gestiti dall'Automobile Club d'Italia (ACI):

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

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

5. La competenza in materia di rilevamento, disciplina e controllo delle emissioni atmosferiche e sonore, secondo quanto previsto dall'articolo 14 della legge 8 giugno 1990, n. 142, appartiene alla provincia.

6. 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. Tale documentazione è utilizzata dalla provincia competente, anche



in applicazione dell'articolo 14 della legge 8 giugno 1990, n. 142, ai fini dell'esercizio delle competenze in materia di rilevamento, disciplina e controllo delle emissioni atmosferiche e sonore.

7. 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 il pagamento 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 2.

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

#### ART. 4.

*(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 *stan-*

*dard* 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 2, 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 *standard* di sicurezza anche ambientale fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 1 dell'articolo 2 e dai decreti ministeriali attuativi, comportano la sospensione immediata del diritto 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 medesimo.

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* in circolazione viene rilasciato dall'autorità di pubblica sicurezza del luogo ove il proprietario ha la residenza, 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 2.

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* in circolazione del veicolo.

6. Il quarto comma dell'articolo 2054 del codice civile è abrogato.

## CAPO III

## SISTEMA DI CONTROLLI DELL'EFFICIENZA ENERGETICA, DEL COMBUSTIBILE, DELLE EMISSIONI, DELLA SICUREZZA DEGLI IMPIANTI TERMICI DESTINATI AL RISCALDAMENTO O ALLA PRODUZIONE DI ACQUA CALDA PER USI IGIENICO-SANITARI

## ART. 5.

*(Censimento degli impianti).*

1. I comuni con più di 40.000 abitanti e le province per la restante parte del territorio, anche in applicazione di quanto previsto dall'articolo 31 della legge 9 gennaio 1991, n. 10, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvedono al censimento, mediante auto-denuncia 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 7.

## ART. 6.

*(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 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 dal-

l'articolo 8 e in modo tale che vengano comunque rispettati i limiti delle emissioni previsti dal regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1970, n. 1391.

2. Il proprietario, o per esso un terzo, che 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 potenza 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'Ente per le nuove tecnologie, l'energia e l'ambiente (ENEA).

#### ART. 7.

*(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 o la sostituzione dell'impianto.

4. L'onere dei controlli è a carico del proprietario, è determinato con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, da emanare 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 al presente articolo, ai sensi dell'articolo 19 della legge 13 luglio 1966, n. 615, come sostituito 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, nonché alla provincia competente per territorio, anche in applicazione dell'articolo 14 della legge 8 giugno 1990, n. 142, per l'esercizio delle competenze in materia di rilevamento, disciplina e controllo delle emissioni atmosferiche.

6. Il Governo provvede all'attuazione delle norme contenute nella presente legge, anche al fine della previsione delle sanzioni, nonché alle necessarie modifiche del regolamento per l'esecuzione della legge 13 luglio 1966, n. 615, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1970, n. 1391, 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. 8.

*(Rendimenti di combustione).*

1. 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 igienico-sanitari, installati dopo la data di entrata in vigore della presente legge, con potenza termica al focolare superiore a 30.000 kcal/h ed alimentati con combustibili liquidi o gassosi, sono indicati nella tabella allegata alla presente legge.

2. Per gli impianti termici per il riscaldamento degli ambienti o per la produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari, già installati alla data di entrata in vigore della presente legge, con potenza termica al focolare uguale o superiore a 30.000 kcal/h ed alimentati con combustibili liquidi o gassosi, il rendimento di combustione non può risultare inferiore di oltre 5 unità percentuali rispetto ai valori indicati nella tabella A allegata alla presente legge.

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

ART. 9.

*(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 emanare 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 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.

#### ART. 10.

*(Controlli su richiesta).*

1. 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 l'efficienza energetica, il combustibile, le emissioni e la sicurezza dell'impianto stesso.

2. Il comune o la provincia, secondo l'ambito di competenza previsto dall'articolo 7, provvedono all'effettuazione dei controlli di cui al presente articolo, rispettivamente, per gli impianti di potenza uguale o superiore alle 30.000 kcal/h, mediante le modalità previste dall'articolo 7 e per gli impianti di potenza inferiore alle 30.000 kcal/h, secondo le indicazioni del decreto ministeriale di cui al comma 1 dell'articolo 9.

TABELLA A.  
(articolo 8)VALORI DI RIFERIMENTO  
PER I RENDIMENTI DI COMBUSTIONE

$Q_c$	30-50	51-100	101-150	151-300	301-1000	1001 e oltre
$\eta$	84%	85%	86%	87%	88%	89%

dove:

$Q_c$  = Potenza termica al focolare in [kcal/h]  $\times 10^4$ .

$\eta$  = Rendimento di combustione.

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