

## ***Le nuove norme sulle acque di zavorra segregata per evitare l'invasione di specie aliene***

***A cura del dott. Cristian Rovito***

***Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera***

In alcuni contributi pubblicati qualche tempo fa<sup>1</sup>, occupandoci della Convenzione Marpol 73/78 sulla prevenzione dell'inquinamento da navi, accennammo al problema dell'introduzione di specie marine estranee nel mediterraneo attraverso le acque di zavorra<sup>2</sup>, aprendo una discussione sugli effetti negativi provocati dalla *Caulerpa taxifolia* sugli ecosistemi del *mare nostrum*.

La *Caulerpa taxifolia*, volgarmente nota anche come **alga killer**, è un'alga tropicale della famiglia delle Caulerpaceae, infestante del Mar Mediterraneo e in grado di danneggiare la vegetazione marina locale. È un classico esempio di specie naturalizzata. Si tratta di un'alga insolita perché sotto l'aspetto botanico consiste in un'unica cellula provvista di più nuclei, rendendola la singola cellula più grande del mondo, quindi nessuna parete o membrana divide i numerosi nuclei e il citoplasma. La specie presente nel Mediterraneo ha uno stolone lungo più di 2,74 m composto da più di 200 foglie. Il portamento del fusto e la forma particolarmente ramificata e rigogliosa ricorda quello della felce aquilina. Solitamente viene usata come decorazione per gli acquari di tutto il mondo e produce un tipo di tossina per i predatori.

La *Caulerpa taxifolia* è diventata una specie invasiva presente in particolare nel mar Mediterraneo, nei mari australiani e californiani, dove sembra sarebbe stata sradicata. Si pensa che la crescita eccezionale ed invasiva di tale alga, sia dovuta alla temperatura mite dell'acqua e all'assenza di predatori. Molte specie di *Caulerpa* si sono evolute in acque tropicali, dove le altre specie hanno sviluppato una sorta di immunità naturale ai suoi composti tossici, evento che non è avvenuto nelle acque temperate, favorendo di conseguenza la sua crescita incontrollata. Nel mar Mediterraneo la *Caulerpa taxifolia* viene classificata come nociva ed infestante, venendo inserita nell'Elenco delle 100 specie aliene più dannose del mondo<sup>3 4</sup>.

---

<sup>1</sup> Vds. in merito C. ROVITO, "La certificazione di tipo approvato degli impianti di trattamento delle acque di zavorra - D.M. 16 giugno 2010 - s.o. n. 213 alla g.U. n. 210 del 8 settembre 2010", su [www.dirittoambiente.net](http://www.dirittoambiente.net), pubblicato il 19 settembre 2010. Inoltre vds. anche "La struttura della Marpol 73/78 (International Convention for prevention the pollution from ships) - "Trasporto delle merci pericolose alla rinfusa".

<sup>2</sup> Vds. in merito "La concessione di aiuti economici alle imprese armatrici per favorire l'uso di navi a doppio scafo (double hull) e l'ammodernamento della flotta" su [www.dirittoambiente.net](http://www.dirittoambiente.net).

<sup>3</sup> Estratto sic et simpliciter da [http://it.wikipedia.org/wiki/Caulerpa\\_taxifolia](http://it.wikipedia.org/wiki/Caulerpa_taxifolia).

<sup>4</sup> La *Caulerpa taxifolia* è un'alga tipicamente tropicale apparsa nei nostri mari nel 1984, con un piccolo sito di colonizzazione di appena un metro quadrato localizzato nei fondali antistanti il Museo Oceanografico di Montecarlo, nel Principato di Monaco. Fu



proprio la sua ubicazione a destare i primi sospetti sulla sua provenienza; questa specie di alga, di uno smagliante colore verde brillante, è infatti usata volentieri per l'abbellimento di acquari contenenti specie animali provenienti dalle calde acque dei tropici. Si pensò pertanto che la "contaminazione" fosse avvenuta a seguito di operazioni di pulizia delle vasche del museo di Montecarlo. All'inizio la cosa poteva sembrare non allarmante visto che difficilmente una specie abituata a temperatura, salinità e acidità delle acque profondamente diverse da quelle mediterranee poteva avere possibilità di adattamento. Invece nel giro di pochi anni la *Caulertera taxifolia* si è espansa ed ha colonizzato le coste fino ad occupare, già nel 1991, una superficie pari a 30 ettari. Nel 1996 aveva già raggiunto l'estensione di 3000 ettari e a tutt'oggi il fenomeno non è più localizzato nelle acque francesi ma ha raggiunto anche molte zone del litorale italiano, dove ha assunto davvero dimensioni preoccupanti. Da citare ad esempio il litorale del mar ligure, andando a coprire zone comprese tra Cannes, in Costa Azzurra, ed il Tigullio. Consistenti insediamenti sono stati segnalati nei mari di Imperia, Livorno, dell'Isola d'Elba così come in zone della Sicilia e delle Baleari ed hanno raggiunto anche il mare Adriatico, fino ad arrivare in Croazia. Recentemente è stato segnalato un insediamento anche sulle coste tunisine. Che l'uomo stia ormai da tempo esercitando enormi pressioni sulla natura in nome del progresso è un fatto innegabile e, per quanto si possa cercare di ignorarlo, sempre di più si producono eventi che evidenziano quello che in realtà sta succedendo. Nei mari italiani e del Mediterraneo in genere sta infatti avvenendo qualcosa che non ha precedenti per l'entità dell'impatto sull'ecosistema marino: l'invasione di un organismo di natura algale a scapito di altri preesistenti i quali non hanno apparentemente alcuna difesa da opporre per evitare la sopraffazione.

**Un po' di storia.** Cause del fenomeno di espansione. Se l'ipotesi di uno scarico più o meno accidentale nelle acque francesi fosse vera, si può ritenere che l'evento fosse, almeno all'inizio, circoscritto per cui la prima fase di colonizzazione è unicamente da attribuire alla straordinaria capacità di adattamento che l'alga ha dimostrato. Non è invece del tutto certo come possano esservi stati impianti in altre zone del Mediterraneo: l'ipotesi principale è che la navigazione da diporto e quella commerciale abbiano quantomeno favorito il fenomeno. Già da tempo è infatti noto quanto sia pericoloso l'uso delle acque di zavorra delle navi dal punto di vista ambientale, con il rischio di introdurre nelle stive delle navi acque contenenti microrganismi, larve, uova e specie animali e vegetali in genere che vengono poi migrate artificialmente in mari lontani. Sebbene il rischio che questi organismi possano adattarsi al nuovo ambiente non sia elevato a causa delle spesso enormi differenze ambientali che si vengono ad incontrare, all'inizio all'interno del vettore e, dopo, nelle acque di destinazione, è innegabile che le possibilità che ciò avvenga esistono. Le specie vegetali in genere possono poi rimanere attaccate alle ancore delle imbarcazioni e venire veicolate in altri tratti di mare. È comunque da ritenere che la propagazione nel Mediterraneo, dal momento che le popolazioni invasive hanno perso la capacità di riprodursi sessualmente, sia avvenuta principalmente tramite il trasporto passivo per aderenza ai natanti, particolarmente alle loro ancore. Molte autorità di stati costieri sono consapevoli dei rischi e già da tempo hanno prodotto norme atte a limitare il più possibile il fenomeno, in maniera tale da tutelarsi dall'ingresso di specie non indigene o modificate geneticamente o che possano produrre danni alle specie preesistenti o all'habitat di insediamento.

**Perché alga killer.** La *Caulerpa taxifolia* è, come già detto, una alga tipica dei mari tropicali e presenta una caratteristica peculiare tra le microalghe: a causa della sua struttura è infatti ritenuta l'organismo unicellulare più grande esistente. La sua aggressività nei confronti di altre specie vegetali è stata molto studiata. In particolare, ricercatori dell'Università di Pisa hanno condotto studi genetici comparati per capire i meccanismi con il quale la *Caulerpa taxifolia* riesce ad avere la meglio sulle altre specie concorrenti. Il fatto che la *Caulerpa taxifolia* appartenga al ristretto "club" delle alghe tossiche, ha indotto a supporre che la sua aggressività ecologica fosse conseguenza dell'azione dei composti tossici da essa prodotti sugli organismi limitrofi, azione mediata dalla liberazione nell'acqua di mare di tali prodotti; da cui la denominazione di "alga killer". È stato invece dimostrato che la *Caulerpa taxifolia* non libera nel mezzo acquatico i prodotti tossici, a meno che la sua struttura non venga danneggiata; la produzione di sostanze tossiche è una caratteristica che la *Caulerpa taxifolia* ha evoluto per scoraggiare i potenziali predatori come pesci, molluschi e ricci di mare, la cui dieta è principalmente, se non esclusivamente, erbivora. L'appellativo di "killer", destinato ad un organismo il quale esplica solamente le caratteristiche di cui l'ha dotato madre natura per difendersi dai nemici, sembrerebbe immeritato ma, mentre ai tropici alcune specie erbivore che se ne cibano si sono "immunizzate" nei confronti dei prodotti tossici della *C. taxifolia*, limitandone così l'espansione, nel Mediterraneo non esistono ancora predatori siffatti, per cui l'espansione dell'alga procede incontrastata e senza apparenti antagonisti in grado di rallentarne la diffusione. A farne le spese sembra principalmente essere la già minacciata *Posidonia oceanica*, una pianta marina con la quale si è instaurato questo effetto di competizione fin dalla sua prima comparsa nei nostri mari. Quest'ultima, fondamentale per l'intero ecosistema del Mediterraneo in quanto habitat ideale per la riproduzione di molte specie animali componenti fondamentali della catena trofica, è infatti enormemente regredita nelle zone di insediamento della *Caulerpa* e ciò ha destato anche le preoccupazioni dei pescatori, secondo i quali la quantità di pescato è diminuita in proporzione al progredire della colonizzazione da parte dell'alga. Si è infine accertato che il ceppo presente nel Mediterraneo ha evidenziato caratteristiche fisiologiche e genetiche distinte da quelli naturalmente presenti nelle acque tropicali. La sua straordinaria adattabilità alle acque scure ed inquinate dei porti così come alle acque limpide ed incontaminate, fa pensare che la *Caulerpa taxifolia* sia derivata da un ceppo distintosi tramite



Ciò premesso, in altra occasione ci occupammo anche del D.M. 16 giugno 2010 riguardante la certificazione di "tipo approvato" degli impianti di trattamento delle acque di zavorra<sup>5</sup> evidenziando che **"sotto un profilo prettamente economico e commerciale, la norma avrebbe permesso una sorta di allargamento del mercato delle attrezzature marittime per la prevenzione dell'inquinamento marino anche alle imprese italiane"**.

Sulla G.U. n. 90 del 17 aprile 2012 è stato pubblicato il decreto direttoriale del Direttore della direzione generale della Protezione della natura e del mare del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Direttore generale della direzione generale per il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, denominato "Modifiche al decreto 16 giugno 2010 inerente le procedure nazionali per il rilascio della certificazione di tipo approvato per impianti di trattamento di acque di zavorra, prodotti da aziende italiane" (Allegato 1).

Il decreto stabilisce le modalità per la certificazione di impianti prodotti da aziende italiane da installare a bordo delle navi per controllare il fenomeno del trasferimento di specie viventi "aliene" (cioè provenienti da altri mari) attraverso l'acqua di zavorra delle navi. La presenza di specie aliene invasive nell'acqua di zavorra che le navi imbarcano in occasione delle

---

*modificazioni genetiche durante il periodo di adattamento all'interno di acquari rendendosi più forte e resistente rispetto alle specie rinvenute ai tropici.*

**Cosa succederà.** Non è la prima volta che viene introdotta una specie nuova nel bacino mediterraneo ma, nel passato, la cosa ha ben presto raggiunto uno stabile equilibrio fino ad ottenere la coesistenza fra le specie trovate ad interagire o limitando, di fatto le aree in cui il fenomeno si è presentato. Il fatto però che in questo caso l'espansione appaia continua ed inarrestabile sta creando grandi preoccupazioni nelle comunità scientifiche e nelle autorità nazionali degli stati costieri. Le varie specie di *Caulerpa* si sono infatti spinte fino a colonizzare i mari atlantici raggiungendo le coste messicane e degli Stati Uniti: in molti paesi sono stati attivati servizi di segnalazione di nuovi insediamenti da parte della popolazione stessa al fine di mettere in atto interventi di precoce eradicazione, unico mezzo che ha dato risultati soddisfacenti per combattere la colonizzazione. Laddove il fenomeno è invece talmente esteso da diventare praticamente impossibile contrastarlo con i mezzi conosciuti (eradicazione, copertura delle praterie con teli neri di plastica o con lamine di rame, ecc hanno dimostrato scarsa efficacia), si pensa a metodi naturali di contenimento o di riduzione come l'introduzione di molluschi di origine tropicale particolarmente "ghiotti" di *Caulerpa*. Tali metodi racchiudono però un alto grado di pericolosità conseguente alla non conoscenza delle dinamiche di accrescimento delle popolazioni di molluschi nel nuovo ambiente. Nessuno può dire se la colonizzazione si fermerà, se si estenderà a tutto il Mediterraneo o se, addirittura, potrà varcare lo stretto di Gibilterra ad ovest ed estendersi ai paesi atlantici od il canale di Suez ad est, reintroducendo ai tropici il ceppo mediterraneo geneticamente modificato. Se ciò accadesse non è escluso che le conseguenze potrebbero essere ben peggiori di quelle attualmente causate nel Mediterraneo. Per adesso l'unica difesa possibile è quella di evitare nuove contaminazioni anche mediante l'emanazione di apposite e precise direttive in proposito, atte ad impedire la propagazione del fenomeno dalle zone già interessate. Regolare l'uso delle acque di zavorra delle navi, informare in modo adeguato i diportisti sulle precauzioni da adottare in caso di ancoraggio in acque colonizzate dalle specie di *Caulerpa* appare una strada possibile. Procedere inoltre ad una attenta opera di segnalazione di eventuali nuovi insediamenti garantirà infine un monitoraggio necessario per continuare a valutare l'ampiezza del fenomeno ed operare eventuali accorgimenti difensivi. Le distese vegetali sottomarine sono uno degli ecosistemi più critici del Mediterraneo: i letti o prati di *Posidonia oceanica* sono regrediti considerevolmente, in particolare vicino ai grandi centri urbani: Atene, Genova, Tolone, Marsiglia e Barcellona. Si stima che la ri-colonizzazione dei letti persi avvenga in tempi dell'ordine dei 3.000 anni. La *Posidonia oceanica* è una pianta marina da fiore (non un'alga) sommersa con un ritmo di crescita molto lento, che forma vasti letti o prati sottomarini di cui si servono molte specie come riparo o come cibo, ed è protetta dalla Direttiva UE habitat. Oltre alle altre minacce a cui sono sottoposti, i letti di *Posidonia* sono invasi e colpiti da un'alga verde tropicale a crescita rapida (*Caulerpa taxifolia*), introdotta accidentalmente nel Mediterraneo settentrionale nel 1984, da dove si è poi diffusa rapidamente. Sono attualmente allo studio dei possibili rimedi - estratto da "L'invasione della *Caulerpa Taxifolia*" pubblicato sul Notiziario della Guardia Costiera n° 3, anno 3 (giugno 2001).

<sup>5</sup> C. Rovito, "La certificazione di tipo approvato degli impianti di trattamento delle acque di zavorra - D.M. 16 giugno 2010 - s.o. n. 213 alla G.U. n. 210 del 8 settembre 2010", Cit. su [www.dirittoambiente.net](http://www.dirittoambiente.net).

operazioni di stabilizzazione dell'assetto idrostatico (a bordo esistono le casse di zavorra segregata – **segregate ballast water tanks** che vengono riempite dalla sala di controllo attraverso un sistema di pompaggio), viene “trasferita” nelle acque del porto di sbarco o di carico delle merci, tenuto sempre conto delle esigenze operative della spedizione.

Il fatto che una volta giunta in porto la nave procederà a scaricare/riversare in mare le acque di zavorra, costituisce un problema non di poco conto perché oltre che vettore di merci e/o persone, la nave diventa, per ciò tale, anche il vettore di specie viventi diverse da quelle insistenti negli *habitat* della zona di scarico.

A proposito di scarico, riteniamo necessario ricordare che nel campo marittimo e navale il concetto giuridico di “**scarico**”, così come contemplato dal D. Lgs 152/06 e ss. mm e ii. non ha alcuna valenza perché anche la normativa di settore, soprattutto quella internazionale (Marpol 73/78), tranne la Legge 979/82, disciplinano un inquinamento formale piuttosto che sostanziale (un'analogia che come noto si rinviene nella parte III del Testo unico ambientale, riservato alle acque). Effettivamente è possibile soltanto ... **inquinare fino a** ... rispettando determinate procedure e specifici parametri della disciplina tecnica internazionale che variano a secondo dell'orientamento politico contingente (si tratta in effetti di mere scelte politiche).

Le navi come vettori di diffusione del fenomeno *de quo* desta molte preoccupazioni perché oltre ad avere una portata mondiale, costituisce una temibile minaccia per la biodiversità marina, potendo comportare gravi conseguenze economiche per le economie degli stati rivieraschi. Nel caso poi di trasferimento e diffusione di alghe tossiche, la problematica avrebbe una maggiore gravità perché non v'è dubbio sul fatto che costituirebbe un serio problema anche dal punto di vista sanitario.

In sede IMO, nel 2004 è stata sottoscritta la **Convenzione Ballast water** che tuttavia non è entrata in vigore. Tale fattore rientra segnatamente nella più generica *ratio* di anticipare la ratifica nazionale del *supra* citato strumento convenzionale. L'opportunità di consentire all'Italia di rimanere all'avanguardia nella politica di contenimento di questo preoccupante fenomeno, come si è precedentemente accennato, aprirà nuovi mercati anche alle aziende italiane. **E quest'aspetto non è certamente trascurabile allorquando si tenga conto che a regime tutte le navi dovranno essere dotate di impianti di trattamento per poter essere *ex lege* nelle condizioni di solcare i mari di tutto il del mondo.**

Rispetto alla precedente versione è rimasto invariato l'avvio della procedura per ottenere la certificazione di tipo approvato. Devono presentare istanza (in duplice copia e corredata della documentazione tecnica prevista negli allegati al decreto, redatta in lingua italiana ed inglese sia in formato cartaceo, sia in formato elettronico) ad un Organismo notificato (O.N.) ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica del 6 ottobre 1999, n. 407 e successive modifiche.

Le prove a mare previste dell'allegato 1 dovranno essere eseguite a bordo esclusivamente su una nave già classificata dal medesimo organismo.

Sarà poi cura dell'Organismo notificato inviare una copia dell'istanza e degli allegati all'Amministrazione.

In buon sostanza, ciò che è cambiato è l'articolo 2 del D.M. 16 giugno 2010 nella parte in cui una **"società produttrice intenda ottenere la certificazione di tipo approvato"**, ed in quella in cui l'istanza va presentata non ad un Organismo che abbia ricevuto la delega **ma all'Organismo notificato ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica del 6 ottobre 1999, n. 407 e successive modifiche**. Quelli che in passato erano noti come Enti tecnici, oggi per poter operare necessitano di essere formalmente non più delegati ma definiti come "Organismi notificati".

E' da registrarsi anche l'aggiunta delle verifiche sulle attività dell'Organismo notificato da farsi a cura dell'Amministrazione (lo Stato Italiano attraverso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare) secondo le disposizioni di cui all'art. 7 comma 3 del D.P.R. n. 407 del 6 ottobre del 1999 e successive modifiche, per il corretto svolgimento delle procedure previste negli Allegati 1 e 2 del presente Decreto.

Come già descritto nel richiamato contributo, due possono essere le direzioni istruttorie percorribili:

- 1) se l'impianto da certificare non prevede l'utilizzo di sostanze attive, dopo l'esito positivo delle prove, l'Organismo notificato rilascia la certificazione di tipo approvato, per conto dell'Amministrazione (Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti), la quale verrà informata dell'attività di controllo svolta.

*Esempio.*

*Il Rina (oppure l'ABS oppure il BV, tutti autorizzati quali "organismi notificati" dal Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti) viene chiamato a certificare un impianto di bordo per il trattamento delle acque di zavorra realizzato dall'azienda Pinco Pallino S.r.l. di Milano. Il Rina, dopo aver effettuato le prove secondo le disposizioni di cui alle linee guida dettate dall'IMO (Allegato 1 del decreto ministeriale) provvederà al rilascio della certificazione di tipo approvato in nome e per conto dello Stato italiano.*

- 2) se l'impianto da certificare prevede invece l'utilizzo di sostanze attive, occorrono due passaggi. Il primo riguarda il rilascio del **"basic approval - approvazione dell'uso della sostanza in sé"**; il secondo quello del **"final approval - approvazione dell'impianto di trattamento"**.

Il **"basic approval"** è essenzialmente una sorta di referto di analisi di laboratorio che viene rilasciato su richiesta dell'Organismo notificato, dopo l'esecuzione dei test e delle prove di laboratorio previste dall'allegato 2 al decreto, dal Gesamp (Group of experts on scientific aspects of marine environmental protection) - Gruppo di esperti sugli aspetti scientifici della protezione dall'inquinamento marino dell'Onu.

Successivamente, dopo aver ottenuto il **“basic approval”** vengono effettuate delle prove in mare. L’esito positivo di tali prove, unitamente alla documentazione tecnica, vengono inoltrate all’IMO affinché il Gesamp esegua ulteriori valutazioni tecniche. Se tali valutazioni producono un esito positivo, l’Imo provvede a rilasciare il **“final approval”**.

Cristian Rovito

*Publicato il 14 maggio 2012*

## ALLEGATO 1

IL DIRETTORE GENERALE per la protezione della natura e del mare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con IL DIRETTORE GENERALE per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Visto il decreto dirigenziale 16 giugno 2010 inerente le Procedure nazionali per il rilascio della certificazione di Tipo Approvato per impianti di trattamento di acque di zavorra prodotti da aziende italiane pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Suppl. ordinario dell'8 settembre 2010 - n. 213;

Considerata l'esigenza di rispettare gli impegni assunti in sede internazionale all'atto delle ratifica della Convenzione sulla Biodiversità Biologica e del Protocollo ASPIM della Convenzione di Barcellona, ribaditi con la Decisione VI/23 della Conferenza delle Parti Contraenti della Convenzione sulla Biodiversità Biologica l'Aja, 2002; e con l'adesione della Convenzione di Barcellona al programma GloBallast, per la prevenzione del trasferimento di specie aliene attraverso l'acqua di zavorra delle navi;

Considerata l'opportunità di anticipare i contenuti della futura strategia comunitaria sulle specie aliene invasive come indicato nel documento della Commissione COM(2008) 789 del 3 dicembre 2008 e dalle Council Conclusions del Consiglio Ambiente del 2 marzo 2009;

Considerato che i richiamati strumenti internazionali e comunitari vedono il trasferimento di specie attraverso l'acqua di zavorra delle navi come una delle principali minacce alla biodiversità marina; Considerato che il trattamento a bordo delle acque di zavorra rappresenta il più valido strumento per combattere il fenomeno del trasferimento di specie aliene attraverso l'acqua di zavorra delle navi;

Considerato che l'Organizzazione Marittima Internazionale ha più volte raccomandato agli Stati di implementare al più presto la Convenzione ed i suoi strumenti e linee guida;

Visto il regolamento B3 dell'Annesso che forma parte integrante della Convenzione, che prevede che le navi costruite nel 2012 o dopo il 2012 con una capacità di acqua di zavorra uguale o superiore a 5000 metri cubi debbano obbligatoriamente effettuare una Gestione delle Acque di Zavorra secondo la Regola D2 del medesimo Annesso, regola che prevede l'utilizzo di un impianto di trattamento a bordo, a prescindere dalla entrata in vigore della Convenzione medesima; Considerato conseguentemente l'impegno da parte dell'armamento di dotarsi già dal 2012 di

impianti di trattamento delle acque di zavorra a bordo a prescindere dall'entrata in vigore della Convenzione;

Ritenuto, per le ragioni esposte di coerenza con le deliberazioni assunte sul tema dal Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino dell'Organizzazione Marittima Internazionale, indispensabile assicurare la possibilità di certificare, come già avvenuto in molti Paesi comunitari, gli impianti di trattamento delle navi, ancorché nelle more dell'entrata in vigore della Convenzione, non siano stati ancora inseriti negli allegati della Direttiva 96/98/CE del Consiglio del 20 dicembre 1996 sull'equipaggiamento marittimo e successive modifiche;

Ritenuto necessario procedere ad una modifica del Decreto per consentirne una tempestiva applicazione nelle more dell'inserimento degli impianti di trattamento negli allegati della Direttiva 96/98/CE del Consiglio del 20 dicembre 1996 sull'equipaggiamento marittimo e successive modifiche, come recepita dal decreto del Presidente della Repubblica del 6 ottobre del 1999, n. 407 e successive modifiche.

Visto il verbale redatto in data 16 febbraio 2012 con cui il tavolo tecnico ha approvato il testo del presente decreto, trasmesso all'Amministrazione in data 27 febbraio 2012

Decreta:

Articolo unico

Modifiche al decreto dirigenziale 16 giugno 2010 inerente le procedure nazionali per il rilascio della certificazione di tipo approvato per impianti di trattamento di acque di zavorra prodotti da aziende italiane

L'art. 2 del decreto dirigenziale 16 giugno 2010 Procedure nazionali per il rilascio della Certificazione di Tipo Approvato per impianti di trattamento di acque di zavorra prodotti da aziende italiane pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Suppl. ordinario dell'8 settembre 2010 - n. 213 e' così sostituito:

1. Le società produttrici di impianti di trattamento di acque di zavorra che intendono ottenere la certificazione di tipo approvato, devono presentare istanza ad un Organismo notificato (O.N.) ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica del 6 ottobre 1999, n. 407 e successive modifiche.

2. L'O.N. deve eseguire le prove a mare previste nell'allegato 1 del presente decreto esclusivamente su una nave da questo classificata.

3. Le istanze di cui al comma 1 devono essere presentate in duplice copia e devono essere corredate dalla documentazione tecnica prevista negli allegati al presente decreto redatta in lingua italiana ed inglese. Una copia dell'istanza e della documentazione, in formato cartaceo ed in formato elettronico, viene inviata all'Amministrazione a cura dell' O.N.

4. L'Amministrazione procede ad effettuare le verifiche sulle attività dell'O.N. di cui all'art. 3 del presente decreto, secondo le disposizioni di cui all'art. 7 comma 3 del decreto del Presidente della Repubblica del 6 ottobre del 1999, n. 407 e successive modifiche, per il corretto svolgimento delle procedure previste negli Allegati 1 e 2 del presente Decreto.

Roma, 20 marzo 2012

Il direttore generale della protezione della natura e del mare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

Grimaldi

Il direttore generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Pujia

**N.B. si omettono gli allegati al decreto.**