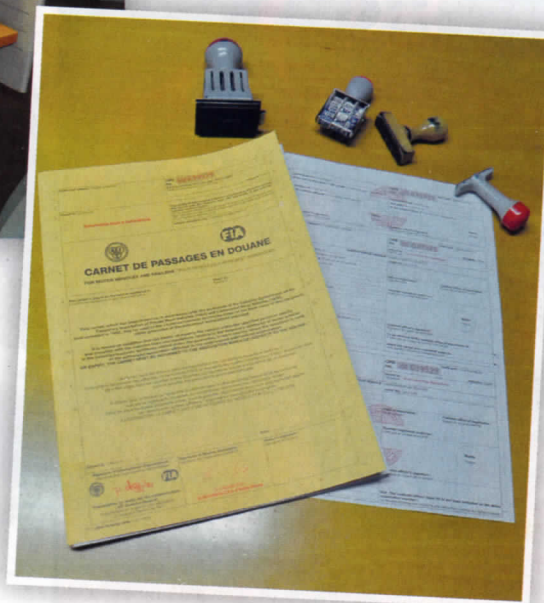




Qui accanto, la compilazione presso una delle sedi dell'Automobile Club d'Italia dei moduli per la richiesta del Carnet de Passages en Douane (qui sotto).



CARNET DE PASSAGES EN DOUANE

Il passaporto del camper

Per superare alcune frontiere con il veicolo al seguito è necessario un particolare documento: ecco una piccola guida al CPD

Quando iniziamo a progettare un viaggio al di fuori dell'Unione Europea il dito scorre veloce sulla cartina e già ci immaginiamo mentre superiamo a bordo del nostro amato camper i confini di paesi lontani e affascinanti. Ma fra il sogno e la realtà c'è uno scoglio: quello delle frontiere e delle incombenze burocratiche richieste per superarle.

In base alla meta prescelta dobbiamo infatti prepararci ad affrontare procedure più o meno complesse. Fra i principali (e costosi) documenti per i viaggiatori con mezzo al seguito c'è il Carnet de Passages en Douane (CPD): si tratta del titolo di importazione temporanea dei veicoli privati e commerciali adottato dai paesi aderenti alla Convenzione Doganale di New York (4 giugno 1954), redatto sulla base delle risoluzioni prese dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul trasporto stradale e automobilistico (Convenzione sulla Circolazione Stradale, Ginevra 1949) per favorire lo sviluppo

del turismo internazionale. Il CPD è una specie di passaporto del mezzo e serve a importarlo temporaneamente nello stato da attraversare, senza il pagamento di dazi aggiuntivi.

Come è fatto? Il CPD è uno stampato in formato A4 composto da venticinque fogli e da un certificato: sulla copertina si trovano il nome del titolare e dell'ente che lo rilascia, il numero di seriale del carnet e il periodo di validità, oltre allo stemma della FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) l'organizzazione che rappresenta i paesi che riconoscono il CPD. Sul retro si trovano appositi spazi per la descrizione dettagliata del veicolo garantito e un'eventuale proroga. I venticinque fogli da utilizzare durante il transito sono costituiti da una matrice non separabile e una ricevuta d'entrata e uscita staccabili: su queste sono trascritti i dati del veicolo e del titolare del carnet, l'associazione che lo rilascia e la data di scadenza. L'ultimo

foglio è quello più importante: si tratta del Certificat de Présence, necessario per la regolarizzazione del documento nel caso in cui al momento della riconsegna del libretto ci siano delle inesattezze nella compilazione delle ricevute.

Come si utilizza? Nella fase d'ingresso al paese vengono apposti il timbro, la data, il luogo e la firma del funzionario sulla matrice d'importazione. Per l'uscita va effettuata la medesima operazione sulla matrice d'esportazione. È importante pretendere sempre la compilazione completa e controllare l'esattezza dei dati; in caso di irregolarità potremmo infatti esporci a situazioni spiacevoli alla frontiera (come richieste di mazzette, mance o cadeaux, per esempio).

Dove serve? Per l'ingresso in alcuni paesi è possibile compilare alla frontiera dichiarazioni a pagamento sostitutive

al CPD. Ma il loro costo sovente varia in base all'umore del funzionario di turno, e oltretutto tali documenti non sono sempre disponibili. Se intendiamo intraprendere un viaggio attraverso varie nazioni, il carnet si rivela quindi più economico e funzionale.

La lista dei paesi che lo richiedono è in continuo mutamento. Nel continente sudamericano, nonostante sia ufficialmente obbligatorio, non viene richiesto alla frontiera e lo stesso dicasi per l'Africa, mentre in Asia è ancora in voga. Tra i paesi che lo esigono in modo rigido c'è l'Iran. Per questo molti viaggiatori diretti a Samarcanda, in Uzbekistan, allungano il viaggio evitando questo stato pur di non sostenere i costi del CPD.

Ma perché alcune nazioni, nonostante abbiano aderito alla Convenzione Doganale, non richiedono questo documento? Il motivo può risiedere nella volontà di snellire le procedure e i tempi di ingresso al paese, o forse piuttosto nella volontà dei funzionari doganali di guadagnare rilasciando permessi d'importazione temporanea (in alcune frontiere non si riesce a sapere qual è l'importo preciso e a chi vanno i soldi, in quanto le ricevute rilasciate sono spesso incomprensibili).

D'altro canto la difficoltà a ottenere una fideiussione necessaria come garanzia e la burocrazia a cui si va incontro in caso non riusciate a esportare il mezzo dal paese in cui state transitando sono deterrenti molto forti alla scelta di alternative al CPD. Se malauguratamente il vostro mezzo fosse impossibilitato dall'uscire dal paese (ad esempio a causa di un furto, un danneggiamento, o un guasto) occorrerà fare una denuncia alle autorità locali e contattare l'associazione che ha emesso il carnet (o il loro referente in loco) e le autorità doganali. La stessa procedura va fatta anche nel caso in cui il CPD venga smarrito o rubato oppure si deteriori. Sulla carta sembra facile, ma farlo in uno stato estero tra le difficoltà linguistiche e logistiche e i diversi metodi di lavoro può diventare veramente complicato.

Dove richiederlo e quanto costa?

In Italia il Carnet de Passages en Douane è rilasciato dall'Automobile Club

d'Italia. Il documento deve essere richiesto presso le sedi provinciali, mentre all'ufficio documenti doganali della sede di Roma ci si rivolge per assistenza in caso di necessità. Il CPD va richiesto con almeno due mesi di anticipo rispetto alla partenza: occorre mettere in conto i tempi necessari agli istituti bancari e assicurativi per la fideiussione. Il costo è di 250 euro, 150 per i soci ACI.

L'ACI provvede a preparare la pratica, valutando il veicolo in base alle sue quotazioni e a comunicare l'entità della fideiussione da richiedere. La valutazione segue i seguenti criteri: per un veicolo fino a cinque anni di vita l'ammontare della garanzia è pari al prezzo di listino del nuovo; dai sei anni ai dieci è pari al doppio del suo valore commerciale; oltre i dieci anni il triplo. Il motivo per cui la garanzia richiesta è più alta rispetto alla quotazione del veicolo dipende dai dazi doganali applicati dai diversi paesi, che in alcuni casi superano di molto il valore del mezzo. La fideiussione ha una copertura di tre anni se stipulata con compagnia assicurativa, di un anno se ottenuta con istituto bancario. Tra le due tipologie di fideiussione infatti ci sono differenze in fatto di garanzie allo scadere del primo anno.

Il carnet ha validità di un anno ma il regolamento prevede che ci sia una garanzia per due ulteriori anni dopo la riconsegna, per far fronte a eventuali contestazioni da parte di paesi in cui il mezzo è stato importato. Una volta riconsegnato il CPD però con la stessa garanzia non si può fare un ulteriore carnet per un eventuale viaggio nell'anno successivo: ogni carnet ha la sua fideiussione.

Ottenuta la fideiussione occorre tornare all'ACI con il passaporto, la carta di circolazione e il numero del telaio. È possibile richiedere il documento anche ad altre associazioni estere come da tedesca ADAC (questa ultima soluzione ha però una contraddizione intrinseca: la FIA prevede che il CPD debba essere rilasciato dallo stato in cui è immatricolato il mezzo, ma le norme europee sulla concorrenza consentono di poterlo stipulare in tutti gli stati membri).

Per saperne di più

Per ottenere il carnet e qualsiasi informazione ci si può recare alla sede ACI più vicina, mentre per avere assistenza in caso di problemi all'estero ci si deve rivolgere all'ACI servizio turismo e relazioni internazionali (Via Marsala 8, Roma; tel. 06 49982496, fax 06 49982556, documenti.doganali@aci.it). Il link dove trovare tutte le informazioni e i moduli da scaricare per la richiesta del carnet è il seguente: www.aci.it/il-club/soci-in-viaggio/per-chi-va-allestero/carnet-de-passages-en-douane.html.

Quanto costa la fideiussione?

La fideiussione può essere sia bancaria che assicurativa con differenze di costi, spese di gestione pratica e percentuali sulla somma assicurata.

Proviamo a fare due conti: prendiamo ad esempio un Laika 9.1 G del 2003. L'ACI richiede una fideiussione di 60.000 euro, in quanto la quotazione di mercato è di 20.000 euro e va moltiplicata per tre perché il veicolo ha più di dieci anni. I preventivi richiesti alle banche non scendono sotto il 2,4% annuo (ovvero 1.440 euro) a cui vanno sommati 80 euro di spese per la gestione della pratica; quindi per il primo anno di copertura necessaria il totale è di 1.520 euro.

Per quanto riguarda le assicurazioni le cifre sono invece diverse. Il tasso migliore ammonta al 1,2%, senza altra spesa accessoria, salvo valutazione da parte della compagnia assicuratrice. Quindi per il Laika in questione servirebbero 720 euro all'anno (ovvero 2.160 euro per i tre anni). Va specificato che per le compagnie assicurative il valore minimo della fideiussione è di 10.000 euro. In ogni caso si tratta comunque di una spesa impegnativa, dovuta al fatto che i camper hanno sempre un certo valore, anche se vecchi. Si può provare anche a contrattare la durata della fideiussione una volta tornati a casa ed estinto il carnet. In banca si può riuscire a pagare solamente per i giorni di effettivo utilizzo, mentre le assicurazioni possono prevedere polizze con cadenza trimestrale.

Alessandro Bacci