

CARNET DE PASSAGES

QUESTO SCONOSCIUTO

INAUGURIAMO LA NUOVA RUBRICA "TRAVELLERS UTILITY" PARLANDO DI UN DOCUMENTO NECESSARIO PER ATTRAVERSARE LE FRONTIERE, UNA SPECIE DI PASSAPORTO DEL MEZZO. COME SI FA E QUANTO COSTA

di Alessandro Bacci

Il dito scorre veloce sulla cartina quando immaginiamo un viaggio, sogniamo di passare confini e attraversare nazioni in sella alla nostra moto, ma poi, quando decidiamo di concretizzare il sogno, la burocrazia ci riporta alla realtà ed il dito si impunta sulle linea di demarcazione delle frontiere. Infatti, in base alla nostra meta dobbiamo prepararci a più o meno scartoffie, moduli e spese. Il più temuto e costoso documento per il moto viaggiatore è il "Carnet de Passages en Douane", abbreviato a CPD nelle pratiche.

IN QUALI PAESI È NECESSARIO?

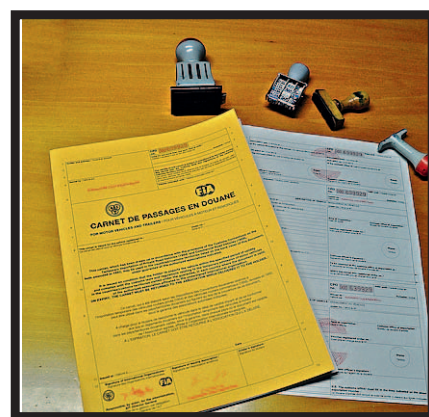
Alcune volte in frontiera, non in quelle europee, ci potremmo trovare a compilare dichiarazioni sostitutive al carnet che sono a pagamento e permettono di transitare nel Paese. Le cifre molto spesso variano in base all'umore del funzionario di turno. Ma non è possibile ottenere questi documenti in tutti i Paesi e, quindi, se si tratta di un viaggio lungo che attraversa più nazioni, conviene il CPD sia economicamente che per la tempistica, risulta più veloce passare alle frontiere. La lista dei Paesi che, tra l'ufficialità e la realtà, lo pretendono è in continuo mutamento (consultatela sul sito dell'ACI, www.aci.it).

In Sud America nonostante sia ufficialmente obbligatorio non viene richiesto alla frontiera, lo stesso dicasi per l'Africa, mentre in Asia è ancora in voga. Uno dei Paesi ostici che lo esige è l'Iran e questo costringe molti viaggiatori diretti verso la mitica meta di Samarcanda a fare il giro largo da nord, pur di non pagare il costoso CPD. Il perché non venga richiesto in alcune nazioni, nonostante abbiano aderito alla Convenzione Doganale, rimane un mistero: si può

pensare che i funzionari doganali guadagnino rilasciando permessi d'importazione temporanea; in alcune frontiere non si riesce a sapere cosa si paghi di preciso e a chi vadano i soldi in quanto vengono rilasciate delle ricevute del tutto incomprensibili. In altre occasioni non si paga nulla e si passa, perché la burocrazia è lavoro non contemplato in tutti i Paesi.

A COSA SERVE?

Questo documento è il "titolo di importazione temporanea" dei veicoli privati e commerciali adottato dai Paesi aderenti alla Convenzione Doganale di New York. È una specie di passaporto del mezzo e serve ad importare temporaneamente la moto nel Paese da attraversare con la garanzia del pagamento dei dazi nel caso in cui il veicolo non sia esportato entro i termini previsti per un qualsiasi motivo (guasto meccanico, incidente o furto compresi). Dazi che non si dovranno pagare al momento del transito, perché con questo documento nulla è dovuto in frontiera.



MOLTO PIÙ DI UN TIMBRO
SOPRA, COME SI PRESENTA IL CARNET DE PASSAGES EN DOUANE, IN ITALIA CONCESSO DALL'ACI (FOTO SOTTO): WWW.ACI.IT

COME È FATTO?

Il CPD è uno stampato composto da 25 fogli A4, costituiti da una matrice non separabile ed una ricevuta d'entrata e uscita, queste ultime staccabili. Su ogni ricevuta ci sono trascritti i dati del veicolo e del titolare del carnet, l'associazione che lo rilascia e la data di scadenza. L'ultimo foglio del carnet è il più importante, il *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 un dato sbagliato o un timbro mancante da parte dei doganieri.



COME SI USA?

All'ingresso di un Paese occorre farsi apporre il timbro, la data, il luogo e la firma del funzionario sulla matrice d'importazione, per l'uscita la medesima operazione va fatta sulla matrice d'esportazione. Pretendete sempre la compilazione completa e controllate l'esattezza dei dati: è molto importante perché, se si salta un timbro o una firma durante un viaggio, può diventare un problema ma, soprattutto, motivo di richieste "strane" in frontiera (mazzette, mance o cadeaux). Ogni entrata e ogni uscita deve essere registrata secondo le regole e, in caso contrario, va fatta completare o rettificare; alcune volte bisogna insistere con i doganieri che, in certi Paesi, non sanno di preciso come funziona la procedura.

PERCHÉ TANTI LO EVITANO?

Il costo del Carnet, la difficoltà ad ottenere una fideiussione necessaria come garanzia e la burocrazia eventuale a cui si va incontro in caso non riusciate ad esportare il mezzo dal Paese in cui state transitando sono deterrenti molto forti alla scelta di alternative al CPD. Se malauguratamente la moto non può uscire dal Paese (furto, danneggiamento, guasto, ecc.) occorre 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 Carnet venga smarrito o rubato oppure si sia deteriorato. Sulla carta sembra facile ma farlo in uno stato estero tra difficoltà linguistiche e logistiche, può diventare veramente complicato.

DOVE RICHIEDERLO E QUANTO COSTA IL CARNET?

In Italia l'associazione che lo rilascia è l'ACI (Automobile Club d'Italia). Il Carnet deve essere richiesto presso le sedi provinciali, (all'ufficio documenti doganali della sede di Roma ci si rivolge per assistenza) e con almeno due mesi di anticipo sulla partenza in quanto, oltre ai tempi dell'ACI per rilasciarlo, occorre prendere in considerazione i tempi degli istituti bancari ed assicurativi per la fideiussione. Il costo del carnet (solo il documento!) è di 250 euro che scendono a 150 euro se siete soci ACI (tessera base da 30 euro). È possibile richiederlo anche ad altre associazioni estere. Una di queste è l'ADAC, l'equivalente dell'ACI in Germania, che rilascia i CPD con costi



quasi identici all'Italia ma richiedendo differenti garanzie: chiede che le venga versata la quotazione commerciale del veicolo tramite bonifico e tale somma verrà restituita stornata del costo del carnet non appena ricevuto indietro il documento. La convenienza sta nel non pagare nessuna spesa aggiuntiva oltre al costo del carnet, (interessi, spese apertura pratica, ecc.) in quanto la garanzia è pari al valore del bene e quindi non esagerata, ma bisogna avere disponibilità di soldi da tenere "parcheeggiati".

CALCOLO DELLA FIDEIUSSONE

L'ACI, una volta concesso il carnet, provvede a preparare la pratica, valuta il veicolo in base alle quotazioni e all'età del veicolo e comunica l'entità della fideiussione da richiedere. La valutazione segue questi criteri: per un veicolo nuovo e fino a 5 anni di vita l'ammontare della garanzia è pari al prezzo di listino del nuovo; dai 6 anni ai 10 è pari al doppio del suo valore commerciale, oltre i 10 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 veicolo stesso. La fideiussione deve avere una copertura di 3 anni, se stipulata con compagnia assicurativa, di 1 anno se ottenuta con istituto bancario. Tra le due tipologie di fideiussione ci sono delle differenze in fatto di garanzie allo scadere del primo anno (questo lo trovate specificato

nei moduli che fornisce l'ACI, che sono differenti tra la richiesta di fideiussione bancaria o assicurativa). Il carnet ha validità di 1 anno ma il regolamento prevede che ci sia una garanzia per ulteriori 2 anni dopo la riconsegna del carnet, per far fronte ad eventuali contestazioni da parte di Paesi in cui il mezzo è stato importato. Al contrario, una volta riconsegnato il CPD, con la stessa garanzia non si può fare un ulteriore carnet per un eventuale viaggio nell'anno successivo. Ottenuta la fideiussione occorre tornare all'ACI con il passaporto, la carta di circolazione e il numero del motore. Per darvi un'idea di quanto può costare, abbiamo utilizzato una BMW R 1200 GS Adventure del 2007 per la quale l'ACI richiede una cifra di 15.000 euro in quanto la quotazione di mercato è di 7.500 euro moltiplicata per due. I preventivi richiesti alle banche sono stati una vera sorpresa, sia come tariffe che condizioni: non abbiamo trovato niente al di sotto del 2,4% l'anno, ovvero 360 euro, e 80 euro di spese gestione pratica, quindi per il primo anno di copertura necessaria il totale è di 440 euro, che però non è facile da ottenere. In un paio di casi ci è stato richiesto di congelare i 15.000 euro presso la loro filiale in modo da ottenere un tasso più favorevole (1,5%): un vero affare! Per quanto riguarda le assicurazioni le cifre sono diverse. Il tasso migliore trovato è stato del 1,2%, senza nessuna spesa accessoria, salvo valutazione da parte della assicurazione, quindi per la BMW servirebbero 180 euro l'anno. **M**

MOTOCICLISMO
DI FEBBRAIO

NEL PROSSIMO NUMERO: COME SI PREPARANO LE SOSPENSIONI PRIMA DI AFFRONTARE UN VIAGGIO