

ESPATRIO IN PAESI NON SCHENGEN – CROAZIA - CON UNITA' DA DIPORTO

NON COMMERCIALI

L'Adriatico per la vicinanza delle due coste – italiana a ovest e slovena e croata a est – ha come vocazione naturale l'interscambio di turismo nautico tra le sue coste.

Purtroppo la Croazia, nonostante da qualche anno sia entrata in Unione Europea, come la Slovenia, nonostante abbia preannunciato varie date di adesione senza mantenerle, non ha ancora inteso aderire all'aerea Schengen. E neppure alla moneta unica.

La conseguenza più immediata per i turisti "terrestri" è la stagionalità di chilometriche file alle frontiere tra Slovenia e Croazia e viceversa.

Diverse modalità, ma non meno laboriose, per i diportisti in caso di ingresso e uscita da e per l'Italia.

La Croazia, infatti, probabilmente per adempiere alla finalità non detta di verificare l'effettivo pagamento delle numerose (e dal 2018 molto più onerose) tasse di navigazione-sicurezza e soggiorno applicate ai turisti nautici¹, impone, anche ai cittadini e alle unità UE un ingresso per i controlli di polizia e un successivo controllo in Capitaneria di Porto. Viceversa all'uscita.

Le Autorità marittime del nord-est Italiano hanno, quindi, interpretato il REGOLAMENTO (UE) 2016/399, che ha innovato il regolamento (CE) n. 562/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 sulle verifiche intra Schengen, nel senso di imporre un analogo obbligo anche in

¹ Nuovo regolamento per la determinazione dell'importo dell'imposta sul soggiorno per il 2018 (Gazzetta ufficiale, nr.78/17), approvato il 4 agosto 2017 (tabella in <http://www.velaemotore.it/croazia-aumento-tassa-soggiorno>)

uscita e rientro degli italiani verso le coste croate.

L'art. 8 del suddetto regolamento in realtà ha introdotto la possibilità di verifiche ai fini di sicurezza (prevenire gravi minacce per l'ordine pubblico o la sicurezza interna)², ma ha anche chiaramente stabilito che ciò non dovrebbe rappresentare un "appesantimento" alla libera circolazione dei cittadini UE, che rimane un diritto inviolabile e incompressibile. La *ratio* del regolamento citato, con finalità di lotta alla sicurezza pubblica, tramite controlli non sistematici, quanto più possibile semplificati e limitati temporalmente alla necessità delle suddette tutele emergenziali è, infatti, chiaramente ricavabile proprio da alcuni considerando (cfr. considerando 21- 25 del REGOLAMENTO (UE) 2016/399)³.

2 Art. 8 Verifiche di frontiera sulle persone

1. L'attraversamento delle frontiere esterne è oggetto di verifiche da parte delle guardie di frontiera. Le verifiche sono effettuate a norma del presente capo. Le verifiche possono riguardare anche i mezzi di trasporto e gli oggetti di cui sono in possesso le persone che attraversano la frontiera. In caso di perquisizione si applica la legislazione dello Stato membro interessato.

2. Chiunque attraversi la frontiera è sottoposto a una verifica minima che consenta di stabilirne l'identità dietro produzione o esibizione dei documenti di viaggio. Questa verifica minima consiste nel semplice e rapido accertamento della validità del documento che consente al legittimo titolare di attraversare la frontiera e della presenza di indizi di falsificazione o di contraffazione, se del caso servendosi di dispositivi tecnici e consultando nelle pertinenti banche dati le informazioni relative esclusivamente ai documenti rubati, altrimenti sottratti, smarriti o invalidati.

La verifica minima di cui al primo comma costituisce la regola per i beneficiari del diritto alla libera circolazione ai sensi del diritto unionale.

Tuttavia quando effettuano, in modo non sistematico, verifiche minime sui beneficiari del diritto alla libera circolazione ai sensi del diritto unionale, le guardie di frontiera possono consultare banche dati nazionali ed europee per accertarsi che una persona non rappresenti una minaccia reale, attuale e sufficientemente grave per la sicurezza interna, l'ordine pubblico o le relazioni internazionali degli Stati membri oppure una minaccia per la salute pubblica.

Le conseguenze di tali consultazioni non mettono in discussione il diritto d'ingresso dei beneficiari del diritto alla libera circolazione ai sensi del diritto unionale nel territorio dello Stato membro interessato di cui essi godono a norma della direttiva 2004/38/CE. – omissis

³ **(21)** In uno spazio di libera circolazione delle persone, il ripristino del controllo di frontiera alle frontiere interne dovrebbe costituire un'eccezione. Non si dovrebbero effettuare controlli di frontiera o imporre formalità a causa del solo attraversamento della frontiera.

(22) La creazione di uno spazio in cui è assicurata la libera circolazione delle persone attraverso le frontiere interne è una delle principali conquiste dell'Unione. In uno spazio senza controllo alle frontiere interne, occorre una risposta comune alle situazioni che

Avv. Marco Vianello - Venezia

Un'interpretazione in tal senso era pervenuta con il decreto 27 aprile 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (GU Serie Generale n.107 del 10-05-2017), il quale, all'art. 4 aveva stabilito "Unità addette alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio:

1. Fatti salvi gli obblighi informativi di cui al regolamento (CE) 15 marzo 2006, n. 562, sono esentate dagli adempimenti di arrivo e partenza le seguenti unità:

a) unità addette alla navigazione da diporto di ogni nazionalità;

incidono gravemente sull'ordine pubblico o sulla sicurezza interna di tale spazio, di alcune sue parti o di uno o più Stati membri, che autorizzi il ripristino temporaneo del controllo alle frontiere interne in circostanze eccezionali senza compromettere il principio della libera circolazione delle persone. Considerato l'impatto che possono avere tali misure di *extrema ratio* su tutti coloro che esercitano il diritto di circolare nello spazio senza controllo alle frontiere interne, è opportuno prevedere le condizioni e le procedure per il ripristino di tali misure al fine di assicurare il carattere eccezionale delle stesse e che sia rispettato il principio di proporzionalità. L'estensione e la durata del ripristino temporaneo di tali misure dovrebbero essere limitate allo stretto necessario per rispondere a una grave minaccia per l'ordine pubblico o la sicurezza interna.

(23) Poiché il ripristino temporaneo del controllo alle frontiere interne si ripercuote proprio sulla libera circolazione delle persone, è opportuno che qualunque decisione di ripristino di tale controllo sia adottata conformemente a criteri convenuti di comune accordo e sia debitamente notificata alla Commissione o raccomandata da un'istituzione dell'Unione. In ogni caso, il ripristino del controllo alle frontiere interne dovrebbe costituire un'eccezione e dovrebbe costituire una misura di ultima istanza, in misura e per una durata strettamente limitate, in base a criteri obiettivi specifici e previa valutazione della sua necessità che dovrebbe essere monitorata a livello di Unione. Qualora una grave minaccia all'ordine pubblico o alla sicurezza interna richieda un'azione immediata, è opportuno che uno Stato membro abbia facoltà di ripristinare il controllo alle proprie frontiere interne per un periodo non superiore a dieci giorni. Ogni proroga di tale periodo è monitorata a livello di Unione.

(24) La necessità e la proporzionalità di ripristinare il controllo alle frontiere interne dovrebbero essere bilanciate rispetto alla minaccia per l'ordine pubblico o la sicurezza interna che giustifica la necessità di tale ripristino, e dovrebbero essere considerate possibili misure alternative a livello nazionale o di Unione, o ad entrambi i livelli, e l'impatto di tale controllo sulla libera circolazione delle persone all'interno dello spazio senza controllo alle frontiere interne.

(25) Il ripristino del controllo alle frontiere interne può eccezionalmente essere necessario in caso di minaccia grave per l'ordine pubblico o la sicurezza interna a livello di spazio senza controllo alle frontiere interne o a livello nazionale, in particolare a seguito di attentati o minacce terroristiche, o di minacce connesse alla criminalità organizzata.

Nel senso dell'esenzione da controlli sistematici e persistenti è anche la cosiddetta "Convenzione FAL", innovata dalla Direttiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 (cfr. considerando 16⁴ e art. 9⁵), così come l'originaria convenzione del 1965, che all'art. II, comma 3 recitava "le presenti disposizioni non si applicano né alle navi da guerra né a quelle da diporto". A riprova che ormai la *ratio* delle normative è tutta nel solco dell'agevolazione della libera circolazione del traffico diportistico.

Ciononostante nel corso del 2017 abbiamo assistito a una variegata fantasia di adempimenti imposti, a seconda del porto di partenza, allo sventurato diportista. Magari per una semplice fine settimana. I più illuminati, pur nell'interpretazione restrittiva delle norme (ad avviso di chi scrive *extra legem*), hanno richiesto (e, nonostante tutto, tuttora richiedono) solo l'invio per email all'ufficio di polizia di una dichiarazione dei dati di barca ed equipaggio prima dell'uscita dall'Italia (per esempio la 4^a zona di Polizia di Frontiera di Udine).

Si è assistito, tuttavia, anche a richieste di difficile adempimento, quali per

⁴ "È opportuno esentare le navi che operano tra i porti situati sul territorio doganale dell'Unione dalla trasmissione delle informazioni di cui ai formulari FAL, qualora le navi non provengano da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi facciano scalo né vi si rechino, fatti salvi gli atti giuridici applicabili dell'Unione e le informazioni che gli Stati membri possono richiedere al fine di proteggere l'ordine e la sicurezza interni e per far rispettare le leggi in materia doganale, fiscale, di immigrazione, ambientale o sanitaria".

⁵ **Articolo 9 Esenzioni**

Gli Stati membri garantiscono che le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE e che operano tra porti situati sul territorio doganale dell'Unione, quando non provengono da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi fanno scalo né vi si recano, siano esentate dal dovere di trasmettere le informazioni previste dai formulari FAL, fermi restando gli atti giuridici dell'Unione applicabili e la possibilità che gli Stati membri possano richiedere informazioni contenute nei formulari FAL di cui ai punti da 1 a 6 della parte B dell'allegato alla presente direttiva che sono necessarie a proteggere l'ordine e la sicurezza interni e a far rispettare le leggi in materia doganale, fiscale, di immigrazione, ambientale o sanitaria.

Avv. Marco Vianello - Venezia

esempio recarsi fisicamente all'ufficio di polizia (in luoghi raggiungibili solo via terra) per poi svolgere analoga procedura in Capitaneria di Porto (distante chilometri e con attraversamento del centro città); con procedura inversa al rientro. Naturalmente nel rispetto degli orari di apertura degli uffici e rispettando le file, magari la medesima coda allo stesso sportello di coloro che devono depositare una denuncia per furto o altro.

Nel frattempo, come noto, anche il codice della nautica da diporto è stato innovato e all'art. 59 ha chiaramente previsto l'esclusione di adempimenti e formalità per i diportisti non professionali⁶, ma a quanto pare la maggior parte delle autorità marittime intende mantenere l'interpretazione restrittiva del Regolamento 2016/399.

L'unica speranza a questo punto, finché anche la Croazia entrerà in area Schengen, è un'interpretazione congiunta dei Ministeri italiani competenti che, se anche non ritenga siano adottate le verifiche solo nei casi in cui si renda necessario garantire i diritti che si è inteso tutelare con il

⁶ **Art. 59.**

Arrivi e partenze delle unità da diporto e delle navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172 (1)

1. Le unità da diporto di qualsiasi bandiera, se non adibite ad attività commerciale, sono esenti dall'obbligo di presentazione della nota di informazioni all'autorità marittima all'arrivo in porto e dal rilascio delle spedizioni prima della partenza dal porto stesso.

2. Alle unità da diporto battenti bandiera dell'Unione europea adibite ad attività commerciale e alle navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, si applicano le disposizioni di cui al comma 1.

3. Le unità da diporto battenti bandiera di Stati non appartenenti all'Unione europea adibite ad attività commerciale sono tenute a espletare le formalità di arrivo presso l'autorità marittima del primo porto di approdo nazionale con rilascio delle spedizioni per mare aventi validità di un anno, nonché a espletare le formalità di partenza quando lasciano l'ultimo porto nazionale con rilascio delle spedizioni per l'estero. Le formalità possono essere espletate per via telematica anche tramite il locale raccomandatario marittimo, il quale inoltra alla competente autorità la lista dei componenti l'equipaggio e la lista dei passeggeri sottoscritta dal comandante.

(1) Articolo così sostituito dall' art. 48, comma 1, D. Lgs. 3 novembre 2017, n. 229.

regolamento citato (*"minaccia grave per l'ordine pubblico o la sicurezza interna a livello di spazio senza controllo alle frontiere interne o a livello nazionale, in particolare a seguito di attentati o minacce terroristiche, o di minacce connesse alla criminalità organizzata"*, considerando 25), almeno disponga si impieghino procedure snelle di semplice e facile comunicazione da parte del comandante.

Inutile dire che sarebbe auspicabile anche un accordo bilaterale Italia – Croazia in tal senso, al fine di dare anche maggiore efficacia alla procedura in termini di coordinamento e controllo reciproco.

I diportisti sarebbero sicuramente ben felici di pagare le tasse croate on-line ricevendone l'attribuzione di un codice univoco, da citarsi nella comunicazione digitale, pur mantenendo l'attuale controllo nei marina, dove non si ormeggia se non si è in regola con il versamento della tassa di soggiorno (ai quali si esibirebbe la stampa di una ricevuta prodotta on-line dal sistema, anziché uscita fisicamente dalla stampante della Capitaneria di Porto croata).

E' troppo difficile? C'è da credere che, a fronte in alcuni casi dell'aumento dell'800% della tassa di soggiorno rispetto alle tariffe 2017⁷, si potrebbe investire in un sistema che così favorirebbe un maggior interscambio turistico nautico tra i vari Paesi delle coste adriatiche.

Chissà che qualche illuminato non s'impegni, magari anche con le autorità croate, quantomeno per verificarne effettivamente la fattibilità. Se possibile prima dell'inizio della vera e propria stagione turistica 2018.

- Marco Vianello -

⁷ Per esempio la tassa di soggiorno novanta giorni per un'unità tra i 9 e i 12 metri passa dagli 87 euro ai 388 euro di quest'anno e per un anno da 147 euro agli attuali 775 euro.