

Cultura

Trasporti funebri internazionali

... istruzioni per l'uso

di Giovanni Primavesi (*)

Iniziamo ad analizzare una serie di argomenti riguardanti i trasporti funebri – con qualsiasi mezzo effettuati – specialmente per quanto riguarda l'estero. Ma non solo.

Il primo argomento è quello della LIBERTÀ di trasporti funebri internazionali.

Detti trasporti sono in costante aumento per il sempre maggior numero di persone che viaggiano e che – in caso di decesso (anche questi considerevoli) – vengono riportate nel paese d'origine per esservi sepolte.

Questo trasporto (che gli stranieri comunemente definiscono come REPATRIATION = rimpatrio) sono in genere effettuati a mezzo di auto funebre o aereo. Cessato ormai l'uso di navi e treni - che pur avevano avuto un consistente utilizzo – da quando i mezzi di trasporto e relative infrastrutture (leggi strade e autostrade) sono diventate sicuri, affidabili e veloci (specie per via aerea).

Detto questo, affrontiamo il tema della libertà di trasporto. Libertà che, però, è consentita dal possesso di quello che viene normalmente chiamato *Passaporto Mortuario* che viene rilasciato se non esistono particolari esigenze di ordine sanitario o giudiziario (casi questi però piuttosto rari). Le procedure d'espatrio/rimpatrio salme sono contenute negli artt. 27, 28, 29, 30, 32 del vigente D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285.

Dicevamo dunque della *libertà* e ci riferiamo al nostro continente, cioè l'Europa.

Nel caso di viaggio VERSO l'estero, completata la documentazione richiesta e ottenuto la relativa autorizzazione, il defunto può essere trasportato (sia con auto o aereo) direttamente al luogo scelto per la sepoltura. Il viaggio si svolge liberamente anche dovendo attraversare vari paesi prima di quello finale. Proprio per favorire questi "passaggi", sono in vigore due Accordi internazionali ⁽¹⁾ che li rendono possibili e senza alcun controllo di frontiera. Controlli che, però, sono ancora in vigore per quei paesi NON aderenti ad alcuno dei due Accordi. Ovviamente, questi passaggi intermedi non esistono se il trasporto avviene a mezzo aereo.

Non vi sono quindi ostacoli che impediscono ad un operatore funebre italiano (ma lo stesso vale anche per operatori di altre nazioni) di organizzare un trasporto funebre con la proprio auto funebre, Sarà più lungo, ma liberamente fattibile.

La stessa procedura è valida per i trasporti - sempre con i propri mezzi – in senso inverso, cioè dal paese estero al proprio. Potrebbero eventualmente esserci piccole *resistenze* da parte di operatori locali che si vedono privati di un buon affare, ma sono problemi che non hanno mai impedito di effettuare il trasporto verso casa.

Ma – nell'Europa sempre più Unita (sono ora 27 i Paesi membri) e che ha consentito la libera circolazione, di persone e merci e liberalizzato la concorrenza – esiste un problema, e che problema.

⁽¹⁾ Accordo di Berlino 1937, Convenzione di Strasburgo 1973 (alla quale l'Italia non aderisce).

Chi ha dovuto rimpatriare una salma dalla Francia si è sentito rispondere: “*Désolé, Monsieur, mais il est impossible*”. E alla richiesta di chiarimenti, viene risposto che una specifica disposizione governativa lo vieta – L2223 CGCT del 1996 ⁽²⁾! Bisogna, dunque, dipendere da un operatore francese per le forniture e il trasporto (salvo rarissime eccezioni).

Dato che il problema non riguarda solo l'Italia, ma TUTTI i paesi verso i quali eseguire un rimpatrio, le Associazioni di Categoria hanno chiesto chiarimenti. Che sono i seguenti: *la Francia non autorizza imprese straniere ad operare sul territorio nazionale se non in possesso dei requisiti previsti per quelle francesi*. Il divieto è motivato dalla “*necessità di accertarsi dell'affidabilità*” dell'impresa estera, sconosciuta alle autorità nazionali, le quali – in caso di contrasti (?) o non osservanza delle disposizioni locali – non saprebbero ... con chi prendersela!

L'autorizzazione (“*temporanea ed occasionale*”) ad un operatore estero può essere concessa:

A) quando – presentata la documentazione richiesta ⁽³⁾ ed esperite tutte le formalità burocratico-amministrative – si ottiene l'iscrizione in uno speciale elenco con un “*permesso*” da esibire alla locale Prefettura di Polizia ogniqualvolta si viene a prendere una salma (ma vale la pena se si fanno 1 o 2 rimpatri l'anno?);

B) se l'operatore locale GARANTISCE per quello straniero, dichiarandosi disponibile ad accollarsi ogni eventuale addebito riguardante il collega. Come è facile pensare, questo avviene molto raramente.

Il divieto di circolazione in Francia per le autofunere straniere non autorizzate, vale – ovviamente – PER e DA le frontiere nazionali. Si consideri che sui trasporti DALLE frontiere è addirittura previsto il pagamento dell'IVA sui chilometri percorsi in Francia: però sui trasporti *in entrata* – bontà loro – ... si chiude un occhio!

Sembrirebbe tutto assurdo, ma purtroppo è la realtà!

Stupisce che la Francia, sul cui stemma spiccano le parole alzi simili barriere protezionistiche; e per di più, essendo uno dei membri fondatori dell'Unione Europea!

⁽²⁾ CGCT – Codice Generale Comunità Territoriali.

⁽³⁾ Art.47 L2223:

a) *avere realmente sede in uno di questi stati ed essere autorizzati alla medesima attività;*

b) *avere personale diplomato dopo un corso di formazione: nel caso la legislazione dello Stato di residenza non preveda nessun corso di formazione, di comprovare di aver esercitato l'attività per almeno due anni nei dieci anni precedenti;*

c) *essere in possesso di una regolare autorizzazione all'attività da parte dello Stato di residenza.*

Ovviamente, anche se tutti (tranne i Francesi, *ça va sans dire*) vogliono abolire tale divieto, il problema è chi e come deve attivarsi. L'ideale sarebbe che gli altri stati adottino lo stesso provvedimento protettivo (magari limitato solo ai francesi). Ma ciò non è possibile e non necessita spiegarne il motivo. Bisogna quindi trovare altre soluzioni per ottenere il risultato desiderato.

Scelta difficile a cui si aggiungeranno la lentezza della burocrazia comunitaria che non è certo migliore di quelle nazionali ...

Gli operatori belgi – forse i più duramente danneggiati dal divieto, dato l'elevato numero dei rimpatri – si sono rivolti al Tribunale nazionale per avere la possibilità di operare in regime di libera concorrenza con la Francia. Ma, dopo diversi anni, nessuna decisione è stata presa. Che fare, dunque?

L'Italia (cioè FeNIOF e SEFIT) hanno deciso di farsi promotrice della richiesta all'EFFS (*European Federation Funeral Services*) di affrontare il problema ed attivarsi ufficialmente e fattivamente per cercare di risolverlo. Le direzioni che saranno suggerite sono quelle del Dipartimento della Concorrenza della Commissione Europea (che ha promosso la Direttiva sulla libera concorrenza dei servizi) e del Parlamento Europeo,

Certo, il cammino non è né facile né veloce, ma *chi ben comincia ...*

Osservazione personale

Francamente questo divieto non mi ha particolarmente sorpreso in quanto può rientrare in quello che io definisco “Il monopolio delle diversità” che sembra essere nel DNA dei francesi.

Infatti, le loro frequenze radio sono diverse così come il sistema per il colore TV (sono quasi gli unici ad adottarlo) e quando l'Europa ha deciso di uniformare i cartelli autostradali con il colore verde, i francesi – che già l'avevano – sono passati al blu. Per non parlare dei loro rapporti con la NATO dove hanno un piede dentro e l'altro fuori e anche l'adesione all'Unione Europea è stata piuttosto travagliata.

Insomma, l'EGALITÉ sembra che per loro sia valida solo a senso unico - cioè gli operatori francesi vanno tranquillamente a prendere le salme nei paesi stranieri – ma ... non li concedono a casa propria!

Parliamo ora dei trasporti aerei.

Il lutto costituisce un importante aspetto psicologico che le organizzazioni internazionali, che regolano il trasporto aereo hanno recepito. Sia la ICAO ⁽⁴⁾ che la IATA ⁽⁵⁾, hanno emanato disposizioni ben precise per il trasporto con aerei di salme e ceneri/resti. Queste disposizioni hanno lo scopo di garantire il rispetto dovuta alla persona dopo la morte, così come la protezione della dignità della famiglia e congiunti. Le disposizioni sono parte delle convenzioni internazionali, dando un carattere sovranazionale a questi diritti delle famiglie in lutto.

Organizzazione speciale delle Nazioni Unite, ICAO è stata creata nel 1944 per “*promuovere lo sviluppo sicuro ed ordinato dell’aviazione civile nel mondo*”. Esso, “*stabilisce le norme e le regole necessarie ad assicurare la sicurezza, efficacia e regolarità al trasporto aereo*”.

Nel 2008, un gruppo di esperti, riuniti a Montreal (Canada) ha proposto di modificare e aggiornare le norme relative alla regolamentazione delle installazioni e servizi aeroportuali degli stati firmatari della Convenzione di Chicago (7/12/1944 – pochi giorni dopo la costituzione dell’ICAO).

La IATA da parte sua ha previsto innovazioni più forti, stabilendo il diritto alla *tracciabilità* del trasporto delle salme e iniziando a riconoscere un diritto ad una trasporto dignitoso,

Le *raccomandazioni* della IATA relative all’accettazione per il trasporto di salme ed urne (ceneri o resti) definiscono in modo preciso e dettagliato le modalità del loro *confezionamento, rivestimento (imballo), caricamento e trasporto*.

Confezionamento

La salma deve essere posta in un contenitore metallico ermetico a sua volta racchiuso in uno di legno. Non vi sono indicazioni sugli spessori, La IATA – pur non imponendola – fa notare la grande importanza all’applicazione di un filtro (la valvola) all’interno della bara metallica nel tipo autorizzato dalle autorità sanitarie del paese di imbarco. L’importanza di questo strumento è fondamentale nel trasporto aereo: sarà,

⁽⁴⁾ International Civil Aviation Organization.

⁽⁵⁾ International Air Transport Association.

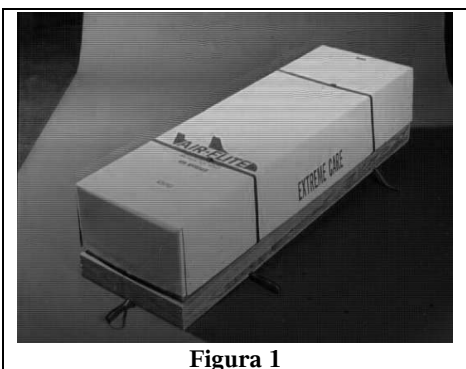


Figura 1

in effetti, il filtro a garantire la sicurezza ed ermeticità della bara in caso di depressurizzazione della cabina o della stiva merci. Le compagnie aeree sono attente al controllo sull’esistenza di questo filtro (alcune l’hanno addirittura inserito nelle proprie procedure di sicurezza).

Solitamente le compagnie esigono la presentazione – prima dell’imbarco – di una documentazione comprendente: *certificato di morte, passaporto mortuario con l’indicazione del luogo di partenza e destinazione*. In casi particolari anche un documento attestante che alla salma è stato praticato il trattamento conservativo (imbalsamazione/ tanatoprassi). La mancanza di qualche documento può causare delle complicazioni all’arrivo che possono anche essere – al limite – il ritorno all’aeroporto di partenza ⁽⁶⁾. Comunque, è consigliabile chiedere informazioni presso la rappresentanza diplomatica del paese di destinazione per assicurarsi che non siano richiesti altri particolari documenti ⁽⁷⁾.

Rivestimento

Per proteggere la bara da eventuali danneggiamenti, la stessa va rivestita con un cassone di legno (ormai non più usato) oppure con tela juta, un telone o speciali contenitori in cartone (che possono anche essere riutilizzati all’aeroporto di arrivo = questo in uso solo tra i paesi del nord America). Volendo, possono essere applicate maniglie lungo i lati.

Il rivestimento ha anche lo scopo di rendere la bara “*irricognoscibile*” come tale (Figura 1) ai passeggeri al momento del caricamento a bordo (che, però, avviene di solito primo dell’imbarco dei viaggiatori).

Caricamento

Il trasporto di bare (sia su aerei cargo o – quasi di norma – passeggeri) sono sottoposti a queste condizioni. A) la bara non deve essere posizionata in vicinanza di derrate o prodotti alimentari, mentre non vi sono particolari problemi per la eventuale vicinanza di animali. Il



Figura 2

⁽⁶⁾ A carico della compagnia per non aver fatto i dovuti controlli documentali.

⁽⁷⁾ Il Consiglio d’Europa ha redatto un elenco delle nazioni che esigono il trattamento conservativo per il trasporto internazionale di salma.

posizionamento della bara sui diversi tipi di aereo (Figura 2) dipende dalle disposizioni emanate a questo proposito dalle compagnie aeree.

Trasporto ceneri o resti

Già dopo l'ondata di attentati terroristici degli anni 80 fu inevitabile mettere in atto delle procedure di sicurezza per proteggere i passeggeri aerei. Poi gli avvenimenti dell'11 settembre 2001 hanno dimostrato che il trasporto aereo può essere utilizzato come vettore di distruzione, quindi si sono rese necessarie – sia a livello mondiale che europeo – nuove e più restrittive misure di controllo per assicurare maggior sicurezza nel trasporto aereo.

Per quanto riguarda il trasporto di salme è stato attivato un controllo a mezzo raggi X prima dell'imbarco della bara.

Diverso il caso relativo alle urne ceneri (o resti). Esse, oltre a viaggiare come merce (rivestite con una copertura resistente e imbottita), considerato il loro peso e dimensione, possono essere assimilate al bagaglio a mano e, quindi, portate in cabina. Con riferimento alle nuove norme di sicurezza bisogna però fare attenzione che come tutti i bagagli a mano devono essere ispezionate prima dell'imbarco attraverso le apparecchiature a raggi X. È quindi importante che le urne ceneri siano costruite con materiale che non dia un'immagine opaca impedendo di vederne chiaramente il contenuto, altrimenti esse non potranno essere portate in cabina⁽⁸⁾ (negli Stati Uniti utilizzano urne di plastica – chiamate “urne da viaggio – che evitano questi inconvenienti).

Non esistendo una regola generale unificata, l'accettazione dipende dalle disposizioni adottate da ogni singola compagnia aerea (anche in accordo con le autorità aeroportuali). È pertanto opportuno prendere contatto, al riguardo, con la compagnia aerea in tempo utile.

Il trasporto aereo di salme è sempre più frequente e quasi tutte le compagnie accettano di imbarcarle su tutte le rotte, compatibilmente con i tipi di aerei impiegati su alcune tratte: se molto piccoli, non vi è sufficiente spazio per sistemare in modo adeguato una bara oltre i bagagli dei passeggeri.

Le compagnie *low-cost* non ammettono salme a bordo⁽⁹⁾, con qualche rara eccezione (a noi nota): Ryanair le ammette solo sulla tratta Londra>Knock (Irlanda) mentre molte altre accettano urne cinerarie come bagaglio a mano e previa specifica richiesta al momento della prenotazione.

Queste le disposizioni da osservare, ma qualche nazione, aeroporto o compagnia aerea (per motivi contingenti, sanitari o di sicurezza) possono richiedere ulteriori procedure o particolari restrizioni locali anche temporanee. Sarà opportuno quindi – in caso di invio verso nazioni poco “frequentate” o “strane” o con compagnie poco conosciute – chiedere preventive informazioni anche per evitare problemi alle famiglie.

Di solito gli spedizionieri sono al corrente ed aggiornati.

Le salme hanno normalmente un elevato livello prioritario e dovrebbero le ultime merci a restare a terra in caso di eventuali problemi di peso complessivo della merce imbarcate (decisione presa dal comandante in accordo con il suo capo scalo).

I voli passeggeri trasportano tutti tipi di merce e anche le salme (o ceneri/resti), classificate come “merci speciali”⁽¹⁰⁾ per le quali – quando possibile – va riservato un apposito spazio in stiva.

Nota

Il primo accordo internazionale sul trasporto aereo (riguardante principalmente i passeggeri e le responsabilità dei vettori) – noto anche come Convenzione di Varsavia – fu stipulato addirittura il 12 ottobre 1929, quando gli aerei avevano ancora seri limiti di carico per passeggeri e merci, limitata autonomia e una rete di destinazioni molto ridotta.

(*) *Consigliere FeNIOF incaricato per i rapporti con l'estero, rappresentante italiano in EFFF e FIAT-IFTA, già responsabile Commissione Normativa & Trasporti di EFFF*

⁽⁸⁾ Queste le istruzioni della TSA, la influente *Transportation Security Administration*, ente americano per la sicurezza nei trasporti.

⁽⁹⁾ Motivato soprattutto dal poco tempo intercorrente tra l'arrivo e la partenza dell'aereo.

⁽¹⁰⁾ Con tariffe speciali.