

La necessità di standards europei per il settore funerario

di Jean Neveu (*)

Riprendiamo, data l'importanza del tema, l'intervento di Jean Neveu svolto in qualità di allora Segretario Generale dell'AET e Presidente della Commissione europea per gli standards al Congresso internazionale di Bournemouth (18-19-20 luglio 1990) organizzato dalla I.C.F.

Ciò è reso possibile dall'accordo di collaborazione tra Antigone e Pharos International, il periodico dell'ICF.

Vi ringrazio di avere invitato il Segretario Generale dell'Associazione Europea di Tanatologia ad esternarvi le proprie preoccupazioni circa la possibilità di uniformare la normativa europea.

Desidererei rammentarvi brevemente l'organizzazione dei servizi funerari in Europa.

Esistono due associazioni:

- l'Associazione Europea di Tanatologia,
- l'Unione Europea delle Onoranze Funebri,

che hanno avviato un processo di fusione, essendo ciascun presidente vice-presidente dell'altra organizzazione.

Le due associazioni hanno deciso di istituire delle Commissioni comuni su di un certo numero di problemi riguardanti la professione ed in particolare la normalizzazione.

Approfitto di questa occasione per suggerire che per ciò che riguarda i problemi di normalizzazione che toccano più o meno da vicino la cremazione, dei rappresentanti delle vostre associazioni possono partecipare a questi lavori. L'obiettivo di questa Commissione Normativa è di far valere il punto di vista del pubblico e dei professionisti presso le amministrazioni e gli organismi europei competenti, vale a dire:

- il Consiglio d'Europa,
- i Servizi delle Normalizzazioni di Bruxelles.

Sino ad oggi, le sole regolamentazioni europee esistenti riguardano i trasporti internazionali delle salme, come pure le regolamentazioni della Comunità Econo-

mica Europea in materia di ambiente. La normalizzazione concerne due grandi famiglie:

- i prodotti da una parte,
- i servizi dall'altra.

Per quanto riguarda i prodotti.

Ogni paese europeo ha la propria regolamentazione; spesso molto vecchia e, come è facile supporre, ogni regolamentazione differisce profondamente dalle altre. La loro anzianità e la loro mancanza di adattamento alle evoluzioni sociologiche ed economiche si spiegano con l'aspetto poco elettorale dei problemi relativi alla morte.

Con la preoccupazione di raggiungere efficacia e semplificazione, noi non cerchiamo, a livello di organizzazione sovranazionale, di modificare le regolamentazioni nazionali, ma desideriamo vivamente che vengano creati degli standards capaci di soddisfare le necessità dei trasporti delle salme da un paese all'altro, preoccupandoci di rispettare al massimo le legislazioni nazionali, ma, anche, cercando di ridurre i costi che le famiglie devono sopportare in tali circostanze.

Illustriamo questi propositi con un esempio concreto.

Un turista tedesco muore in Spagna. La famiglia richiede che il rimpatrio della salma sia effettuato in Germania in vista di una incinerazione. L'organismo delle pompe funebri spagnolo utilizza un feretro in pannelli di truciolato invece di una bara ermetica in metallo zincato (che non è di zinco al 100%).

L'organismo delle pompe funebri tedesco non ha la possibilità, in base alla regolamentazione del crematorio locale, di bruciare un feretro in pannelli di agglomerato di legno. Il responsabile del crematorio constata che la bara ermetica non è in zinco. Si procede quindi alla sostituzione della bara, che genera un costo supplementare e dei disagi per la famiglia.

Questo esempio solleva numerose domande. Per esempio:

- è assolutamente necessario il feretro ermetico in metallo?

Trattamenti di tanatoprassi correttamente praticati dovranno permettere di evitare l'utilizzazione di bare

ermetiche. Questa prassi è già in uso negli Stati Uniti dove le distanze, in caso di rimpatrio, sono spesso superiori a quelle europee.

Per eliminare lo zinco, bisognerà modificare:

- le regole delle compagnie aeree e dell'Associazione Internazionale per il Trasporto Aereo;
- gli accordi di Strasburgo;
- tutti i regolamenti nazionali.

E persuadere l'insieme delle amministrazioni del fatto che i metodi moderni di conservazione provvisoria sono soddisfacenti e che gli attuali mezzi di trasporto non necessitano assolutamente, dal punto di vista scientifico, salvo in alcuni casi particolari, dell'utilizzazione sistematica di bare metalliche.

Per quanto riguarda la protezione contro le malattie contagiose, bisogna rimettersi al parere degli esperti scientifici, che sono in grado di capire se il microbo, origine della malattia, resta trasmissibile e virulento 12 ore dopo il decesso.

Nel caso di un responso positivo, la soluzione più razionale sarebbe evidentemente l'incinerazione sul luogo del decesso, ma questa soluzione non può divenire oggetto di una regolamentazione, considerati gli obblighi sociologici, psicologici o religiosi che si devono rispettare pena il rischio di attentare alla libertà dell'individuo e delle famiglie.

Per ciò che concerne lo stesso feretro, non era difficile, per l'organismo spagnolo, utilizzare una bara in legno massiccio non verniciato o verniciato con prodotti non inquinanti.

Sicuramente, allorché si parla di norme, non bisogna nascondere gli interessi economici che spesso esse coprono, anche perché sovente si cerca di dissimulare questi interessi dietro ad altre considerazioni più pudiche.

Gli industriali produttori di pannelli di agglomerato di legno sostengono che: "grazie a questo materiale si protegge la distruzione delle foreste".

Gli industriali che commerciano il legno massiccio sostengono: "che una foresta deve vivere con alberi di età diverse e che una foresta resistente, per rimanere tale, deve essere oggetto di piani di abbattimento regolari e pianificati".

Ci troviamo quindi di fronte al seguente dilemma: il non abbattimento degli alberi è solitamente reputato ecologico e difensivo nei confronti della foresta, d'altro canto l'utilizzo di pannelli di truciolato, che contengono forti proporzioni di colla, inquina l'atmosfera o le falde freatiche.

Alla vigilia del XXI secolo sarebbe tempo di affermare, senza argomenti così speciosi, che si può fare affidamento su di un procedimento più scientifico, basato su degli studi precisi e su delle analisi scientifiche e chimiche rigorose, evitando dispute da scuole dogmatiche piuttosto sterili.

Per ciò che concerne l'armonizzazione dei prodotti più specifici per la cremazione, è sempre indispensabile definire degli standards. Standards per le urne, visto che diversi paesi europei esigono una capacità che possa passare da 1,5 a 3 litri, senza definire una dimensione massima (un poco come le compagnie aeree definiscono le dimensioni dei bagagli a mano). Ne conseguono problemi al momento del trasporto e delle difficoltà allorché le famiglie vogliono utilizzare una nicchia da colombario.

Infine appare sempre più urgente definire degli standards sui prodotti e sui materiali di cremazione.

La direttiva del Consiglio d'Europa dell'8 giugno 1989 riguardante la polluzione atmosferica proveniente dalle installazioni di incenerimento dà dei valori limite di emissione per certi agenti inquinanti e definisce le condizioni di combustione.

Questa direttiva fissa dei valori limite per:

- le polveri
- i metalli pesanti
- l'acido cloridrico
- l'anidride solforosa
- l'acido fluoridrico.

Senza entrare in dettagli tecnici, questa direttiva precisa anche "che i gas di combustione siano portati, dopo l'ultima iniezione di aria di combustione, ad una temperatura di 850° C per almeno 2 secondi in presenza di almeno un 6% di ossigeno".

Questa direttiva ha per noi due conseguenze:

- l'utilizzo di materiali appropriati per la fabbricazione di prodotti relativi alla cremazione, essenzialmente gli indumenti del defunto come pure la bara ed i suoi accessori;
- l'adattamento o l'installazione di materiale utile alla cremazione e capace di soddisfare certi obblighi tecnici della direttiva.

Le armonizzazioni conseguenti a questa direttiva rappresentano una considerevole mole di lavoro da effettuarsi in stretta relazione con gli industriali. E questi lavori dovranno essere eseguiti tenendo conto degli aspetti dei costi.

Per i Servizi

Si tratta essenzialmente di armonizzare le modalità e le condizioni dei trasporti dei corpi soprattutto per strada e per via aerea.

Questi trasporti sono attualmente regolamentati da:

- l'accordo di Berlino del 10 febbraio 1937,
- l'accordo di Strasburgo del novembre 1973,
- i regolamenti delle compagnie aeree.

Nessuno di questi accordi considera due punti essenziali:

- il trasporto dei corpi senza feretro,
- il trasporto delle ceneri.

Per i trasporti dei corpi, internazionali terrestri, il tempo di trasporto ci sembra essere il criterio da prendere in considerazione; sembra infatti più appropriato della distanza.

Questo tempo può anche essere di una durata variabile in funzione del tipo di veicolo (veicolo refrigerato o no). Questo problema dovrebbe essere regolato facilmente almeno a livello della Comunità Europea, ma il trattato che regola la libera circolazione delle persone e delle merci prescrive tra l'altro la possibilità per uno stato di derogare per delle ragioni di sanità pubblica o di sicurezza. Ciò genera dei regolamenti nazionali spesso antinomici; i trasporti internazionali terrestri di corpi possono in effetti sollevare dei problemi di sanità pubblica e purtroppo di sicurezza.

Il problema della tanatoprassi compare allorché si parla di trasporto di corpi; anche in questo settore la commissione appositamente incaricata dell'AET lavora attivamente in vista della definizione, prima della fine del 1990, di uno standard ispirato alle regole dell'Istituto Britannico di Imbalsamazione e dell'Istituto Francese di Tanatoprassi.

Trasporti aerei

In pratica le regole particolari di ogni società aerea hanno il sopravvento sulla regola generale.

E' sorprendente constatare che negli Stati Uniti i trasporti aerei delle salme, dopo aver affrontato problemi di conservazione, possono essere effettuati dentro contenitori non stagni, mentre in Europa le compagnie esigono una zona ed un filtro omologati.

E' probabile che queste misure siano state prese tenendo conto dei differenti obblighi tecnici, ma sarebbe utile che l'AITA (Associazione Internazionale per il Trasporto Aereo) elaborasse, insieme ai professionisti addetti a questo campo, delle direttive generali sui trasporti dei corpi.

Come vedete, i problemi e le difficoltà non mancano. L'armonizzazione delle procedure e delle norme necessiterà:

- dell'aiuto di tutte le parti interessate,
- di perseveranza,
- di un abito mentale atto a superare i nazionalismi.

(*) Da *Pharos International* vol. 57 n. 2, Summer 1991



Glasgow: Tomba a lato della cattedrale di S. Mungo.