

Attualità

Trasporti internazionali

Emanuele Vaj

Sino ai primi anni del secolo scorso era quasi impensabile un trasporto di salme da una nazione all'altra: sia per lo stato delle strade sia per i mezzi che erano ancora quelli a cavalli ed erano utilizzati per i pochi trasporti interni (quasi tutti da Comune a Comune, qualcuno oltre i confini della provincia) ⁽¹⁾.

E già questo era ... quasi un'avventura.

Poi, l'avvento del motore, le prime automobili e i veicoli da trasporto merci. Dopo la prima guerra mondiale qualcuno di questi (l'ambulanza su telaio Fiat 18BL, per esempio) venne adattato per il trasporto delle salme

Dagli anni '20 sino agli anni '60 non ci fu un grande sviluppo di questo tipo di trasporto ⁽²⁾, ma in seguito – ed è storia recente – il progresso dei mezzi di trasporto (maxima l'aereo), lo sviluppo del sistema viario e autostradale, la globalizzazione del business e il turismo di massa, hanno portato una consistente parte della popolazione mondiale a viaggiare. Pertanto sono aumentati i decessi di stranieri in paesi esteri e, conseguentemente, i rimpatri delle salme.

Il trasporto internazionale delle salme era in origine regolato dalle singole prescrizioni nazionali e, comunque, necessitava sempre dell'assenso della nazione "ricevente" attraverso un nulla osta rilasciato dall'autorità diplomatica competente.

Considerando la estrema varietà di regole esistenti e le lungaggini burocratiche per ottenere il nulla osta all'ingresso (tenuta presente anche la povertà dei mezzi di comunicazione, allora limitati al telegrafo) il rimpatrio di una salma comportava tempo (e denaro).

Si andò avanti così per molto tempo, poi, nel 1936 alcune nazioni esaminarono la situazione esistente per studiare la possibilità di creare uno strumento legislativo comune, utile a uniformare la documentazione e accorciare i tempi tecnici.

E così, il 10 Febbraio 1937 a Berlino, Belgio, Cecoslovacchia, Cile, Danimarca, Francia, Italia, Svizzera e Turchia firmarono un documento ufficiale che prese il nome di Accordo di Berlino per il trasporto delle salme e che venne successivamente ratificato dalle singole nazioni e inserito nelle proprie legislazioni in materia.

Nel corso degli anni altri paesi – anche extraeuropei – si aggiunsero, quali Austria, Egitto, Germania, Messico, Portogallo, Romania, Zaire (oggi Congo). Nell'accordo si precisa la documentazione necessaria e le specifiche tecniche delle bare ed è previsto un apposito modulo denominato "Passaporto mortuario". Il punto importante è dato dalla eliminazione dell'assenso della nazione ricevente. Quindi, non più nulla osta consolare.

L'accordo funzionò – e funziona tuttora – bene, anche se il suo effetto si limita ai paesi contraenti.

Nel 1972, il Parlamento Europeo – da poco esistente – decise di fare qualcosa di "nuovo" e di "diverso" proponendo quella che fu denominata Convenzione di Strasburgo, approvata il 26 Ottobre 1973 e aperta alla firma degli Stati che – a tutt'oggi – risultano essere: Austria, Belgio, Cipro, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Islanda, Lettonia, Lussemburgo, Moldavia, Norvegia, Olanda, Portogallo, Repubblica Slovacca, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia.

Austria, Belgio, Francia, Portogallo, Svizzera e Turchia hanno ratificato anche questa Convenzione SENZA DENUNCIARE l'Accordo di Berlino: dunque sono firmatari di entrambi gli Accordi.

Cosa in sé peraltro stravagante.

È pure "stravagante" il rapporto Italia-Spagna.

⁽¹⁾ Fino agli anni 50 vigeva anche il pagamento per "l'attraversamento dei comuni" da pagarsi a quello di partenza.

⁽²⁾ Va anche considerato il periodo – 1939/1945 – della seconda guerra mondiale con le sue disastrose conseguenze su viabilità e parco automezzi, nonché i rapporti tra gli Stati ex-belligeranti.

Infatti, con una speciale accordo, l'Italia ha accolto la richiesta della Spagna di considerare valido quanto previsto dalla Convenzione di Strasburgo per i trasporti di salme tra i due Stati, pur non avendo l'Italia mai ratificato questa convenzione.

Come si può vedere da questi dettagli, si fa di tutto pur di complicare le cose, invece di semplificarle, come – almeno nelle premesse – si propongono i due trattati.

Ma quale fu la “molla” che spinse il Parlamento Europeo a proporre ed approvare un nuovo documento sul trasporto delle salme?

Il preambolo iniziale è – nella sostanza – quasi identico a quello di Berlino, con l'aggiunta di uno specifico riferimento al problema igienico.

Identica è anche la rinuncia all'assenso del paese di destinazione finale.

essere riconosciuta idonea dalle competenti autorità dello Stato di partenza”.

L'Accordo di Berlino non ha specifiche simili (ed è evidente, data l'epoca), ma – invece – da precise indicazioni per i trasporti a mezzo ferrovia.

Sembrerebbe evidente quindi che la vera ragione per proporre un nuovo accordo potrebbe essere il rifiuto di un certo numero di Stati ad accettare quanto previsto dal precedente Accordo di Berlino che prevede, invece, il trasporto con un veicolo *specificamente designato per questo scopo*, mentre i requisiti per le bare sono più vincolanti (specie nello spessore minimo, fisso a 30 mm.).

Oppure.....*il fatto di essere stato firmato a Berlino (nel 1937 capitale del Reich e nel 1972 ancora capitale della DDR - Repubblica Democratica Tedesca, cioè ALDILÀ DEL MURO) potevano essere ele-*

L'Accordo di Berlino cerca di uniformare la regolamentazione del trasporto di salme	La Convenzione di Strasburgo tende a “ <i>semplificare le formalità relative al trasporto internazionale delle persone decedute</i> ”.
L'Accordo di Berlino precisa che “ <i>le prescrizioni dell'Accordo non debbono in nessun modo essere in contrasto con la regolamentazione in vigore nei rispettivi paesi in materia di inumazione e esumazione</i> ”	La Convenzione di Strasburgo non prevede alcun collegamento con le regolamentazioni interne a ciascun paese firmatario.
L'Accordo di Berlino non è applicabile sia per i trasporti di ceneri che frontalieri	La Convenzione di Strasburgo non è applicabile per i soli trasporti di ceneri

È molto importante rilevare che ambedue precisano che le loro disposizioni sono condizioni **MASSIME** e ciò permette ai paesi firmatari di accordare facilitazioni più grandi ma **NON** minori.

Le differenze un po' più marcate tra i due trattati sono, invece, nelle possibilità di trasporto e le specifiche tecniche delle bare.

La Convenzione di Strasburgo, infatti, (art.7) prevede che la bara possa essere trasportata come “merce normale” (quindi **NON** con mezzi specifici, quali autofunebri) purché imballata in modo che non si la si riconosca come tale e con le indicazioni per maneggiarla con cura.

L'art. 6 invece specifica che la bara in legno può avere uno spessore sia di 20mm oppure di 30mm con una bara metallica – o altro materiale “autodistruggente” – al suo interno.

A differenza di quello di Berlino, non prevede l'applicazione delle bande metalliche di contenimento (regge) all'esterno.

Va però evidenziato che la Convenzione prevede (con un tocco di modernità) che “*se la bara sarà trasportata per via aerea, dovrà essere equipaggiata con un apparecchio esalatore o che, in mancanza di esso, presenti tali garanzie di resistenza da*

menti negativamente influenti sulla accettazione dell'accordo ...

Ma questa sembrerebbe proprio una malignità ...

Va rilevato, però, che altri Paesi europei (aderenti o meno all'Unione Europea) sono comunque esclusi da entrambi questi accordi e pertanto – dovendo effettuare un rimpatrio – bisogna distinguere tra Paesi aderenti all'accordo di Berlino, di Strasburgo o “autonomi”.

Dal 1973 molte cose sono cambiate e l'eliminazione delle frontiere nazionali con conseguente libera circolazione di persone, merci, denaro è senza dubbio la più importante e, sotto alcuni aspetti, condizionante.

Infatti, questi due Accordi avevano una loro valenza perché originati in un periodo storico in cui esistevano ancora le frontiere tra i vari Stati europei.

Ma ora, ha ancora un senso l'esistenza di due distinti accordi che riguardano alcuni Paesi dell'Unione Europea? Non sono da considerarsi obsoleti?

Una volta il trasporto avveniva realmente tra due Stati, ma ora – proprio per questa nuova situazione – si dovrebbe poter liberamente circolare nello Spazio Europeo con una salma, così come lo si fa con merci e persone.

Inoltre nessuno dei due documenti fa riferimento ai trattamenti conservativi delle salme che sono di uso comune praticamente in quasi tutta Europa.

Un tempo (anche solo nel 1972) era importante quantificare in quanto tempo una salma avrebbe potuto raggiungere la sua destinazione finale (24 o 48 ore), una considerazione che oggi non ha più ragion d'essere.

La rete viaria e la modernità degli automezzi consentono che dalle frontiere settentrionali dello Spazio Europeo si possa raggiungere l'oceano Atlantico o il mar Mediterraneo in meno di 24 ore. Per non parlare del mezzo aereo che collega il sud al nord dell'Europa in meno di 4 ore.

Essendo questa la realtà, è anacronistico che si debba attendere magari più di 24 ore solo per ottenere un nulla osta consolare! (Quando è necessario).

In un'Europa che vuol essere UNITA, bisogna avere leggi chiare, semplici e UGUALI per tutti. E il settore del trasporto funebre non fa eccezione.

Ovviamente bisogna salvaguardare la sicurezza e l'igiene, predisponendo apposite semplici regole valide per tutti.

Il concetto è semplice (a parole) e, sempre a parole, è condiviso negli organismi comunitari.

Il problema è di dare attuazione pratica al concetto, con un documento (direttiva o quant'altro appropriato) che vincoli gli Stati membri europei, semplificando e velocizzando i trasporti intracomunitari di salme.

Il Parlamento Europeo ha riconosciuto l'esistenza del problema, invitando la Commissione Europea a prenderlo in esame per trovare una soluzione (dicembre 2003).

Purtroppo la "Sanità" non fa parte dei ministeri "europeizzati" e questo crea qualche difficoltà di applicazione (sembrerebbe quasi che le nazioni difendano tenacemente gli "orticelli" che sono loro rimasti).

Comunque speriamo che l'"intelligenza" dell'uomo possa superare la "burocrazia", e in tempi possibilmente brevi.

Nota finale di ordine pratico

In questo articolo abbiamo trattato gli aspetti legislativi che regolano il trasporto internazionale con particolare riguardo a quello intra-europeo (cioè con origine e destinazione in un paese europeo).

Ampliando però l'orizzonte, uscendo cioè dai confini dell'Europa, la situazione si complica.

Non esistono infatti accordi e/o trattati che regolano la materia tra stati extra-europei (se si eccettuano Congo, Egitto e Messico che hanno firmato l'Accordo di Berlino).

Mentre sono in vigore convenzioni tra gli stati Pan-Americani, ma questo non ci riguarda.

Quindi bisogna prendere contatto con le singole rappresentanze diplomatiche per ... *sapere come muoversi*.

Va detto, però, che se trasportare uno straniero deceduto in Italia verso il suo paese natale è relativamente poco complicato, per rimpatriare un italiano deceduto all'estero si possono incontrare non poche difficoltà.

Queste difficoltà derivano dalla qualità e dall'efficienza delle strutture amministrative del paese dove il decesso ha luogo e la sua lontananza, oltre a problemi di stretta natura logistica come la rete viaria o aerea locale e quindi la difficoltà di raggiungere la località del decesso e recuperare la salma. (Pensiamo, per esempio, a zone quali Amazonia, Brasile, Nepal, Tibet).

Senza sottovalutare le difficoltà di ordine professionale.

Infatti, molte sono le nazioni che hanno delle organizzazioni funebri efficienti, ma quelle dove disgraziatamente esse lasciano a desiderare (per usare un eufemismo) sono ancora moltissime.