

Rubrica

Il rilascio dell'autorizzazione al singolo trasporto funebre è, o può essere, soggetto ad un "corrispettivo"? (Parte I)

di Sereno Scolaro

Le origini

L'art. 342 del T.U.LL.SS., approvato con R. D. 27 luglio 1934, n. 1265 e succ. modif. prevede (secondo alcuni: prevedeva) che l'autorizzazione relativa al trasporto ⁽¹⁾, alla tumulazione ed all'esumazione di cadaveri, concessa a richiesta di privati, sia soggetta (vincolata) al pagamento della tassa ⁽²⁾ stabilita nella tabella 8 annessa al testo unico (prevedendosi anche analoga "tassa" per l'autorizzazione (originalmente, ministeriale) per la tumulazione in località differenti dal cimitero ⁽³⁾), con la precisazione che il pagamento di una di queste non esimesse dal pagamento dell'altra. I riferimenti alla tabella 8 sono successivamente fatti oggetto di tassa di concessione governativa, con il D.P.R. 20 marzo 1953, n. 112 "Testo unico delle leggi vigenti in materia di tasse sulle concessioni

governative" ⁽⁴⁾, che, va ricordato, prevedeva che il pagamento delle tasse di concessione governativa per gli atti che ne fossero soggetti costituissero condizione di efficacia per le concessioni, le autorizzazioni, gli atti, le dichiarazioni e gli provvedimenti soggettivi. Infatti, alla Tabella allegato A) al predetto testo unico, le voci 19 e 20 (al Titolo IV - Igiene e sanità) prevedevano, rispettivamente, alla voce 19, a) l'autorizzazione per trasporto da comune a comune dello Stato, tumulazione ed esumazione di cadavere rilasciata, a richiesta di privati, ai sensi degli artt. 339 e 342 del T.U.LL.SS., approvato con R.D. 27 luglio 1934, n. 1265 e succ. modif. ⁽⁵⁾ e b) l'autorizzazione per trasporto da e per l'estero e per il transito di cadaveri per il territorio dello Stato, rilasciata a richiesta di privati ⁽⁶⁾, mentre la voce 20 riguardava le tumulazio-

⁽¹⁾ Originariamente di competenza del Prefetto, di seguito attribuita alla competenza del sindaco (dall'art. 30 D.P.R. 10 giugno 1955, n. 854 (abrogato dall'art. 24 D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella L. 6 agosto 2008, n. 133)) e, quindi, divenuta, con effetto dal 13 giugno 1990, di competenza, esclusiva, del dirigente o, nei comuni privi di figure dirigenziali, di che ne assolvesse alle funzioni, per effetto dell'art. 51 L. 8 giugno 1990, n. 142, ora art. 107, comma 3, lett. f) testo unico, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e succ. modif.

⁽²⁾ Si conserva qui il termine "tassa". Sia per il fatto che si tratta di una citazione testuale, sia per il fatto che essa è, successivamente confluita nell'ambito delle tasse di concessione governativa, fino all'abrogazione, in quanto tassa di concessione governativa, intervenuta, come si vedrà di seguito, nel 1954.

⁽³⁾ Art. 341 T.U.LL.SS. e succ. modif. ed art. 105 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285.

⁽⁴⁾ In cui erano "confluite" le disposizioni del D.L. 21 giugno 1942, n. 696 convertito nella L. 18 ottobre 1942, n. 1288, del R. D.-L. 7 giugno 1946, n. 581, nel D.L. 30 maggio 1947, n. 604.

⁽⁵⁾ Precisandosi, in nota, quanto segue: "Agli effetti dell'autorizzazione la parola cadavere comprende ogni sua parte e quindi non soltanto il trasporto della salma intera, ma anche delle parti staccate, nonché delle ossa o delle ceneri.

Qualora con unico decreto venga autorizzato il trasporto, la tumulazione o la esumazione di più cadaveri è dovuta una tassa."

⁽⁶⁾ Precisandosi, in nota quanto segue: "Per le salme di persone morte su navi italiane in viaggio, prima delle ventiquattro ore dall'arrivo in porto, è dovuta, ove vengano sbarcate, la tassa di L. 1.000 relativa all'autorizzazione prefettizia.

Per le salme di persone morte su navi estere, prima delle ventiquattro ore dall'arrivo in porto, è dovuta, ove vengano sbarcate, la tassa di L. 3.000, relativa alla autorizzazione ministeriale.

ni in località diverse dal cimitero autorizzata ai sensi dell'art. 341 T.U.L.L.S.S., approvato con R. D. 27 luglio 1934, n. 1265 e succ. modif. ⁽⁷⁾. Tali voci della tariffa delle tasse di concessione governativa sono state soppresse dall'art. 3 della L. 10 dicembre 1954, n. 1164 ⁽⁸⁾.

Alcune considerazioni sull'art. 16 del Regolamento di polizia mortuaria

Tuttavia, prima di affrontare le due tipologie di diritti (sempre che siano ancora "diritti") cui fa richiamo l'art. 19 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, appare opportuno prendere in considerazione l'art. 16, comma 1, lett. a) D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, non senza ricordare come l'immediatamente successiva lettera b) sia stata oggetto di abrogazione per effetto dell'art. 1, comma 7.bis D.L. 27 dicembre 2000, n. 392, convertito, con modificazioni, nella L. 28 febbraio 2001, n. 26

Nessuna tassa invece è dovuta per le salme di persone morte su navi entro ventiquattro ore dall'arrivo in porto, in quanto in tal caso si considerano come se fossero morte nel porto di arrivo.

Similmente non è dovuta la tassa per le salme di persone morte su navi, che facciano momentanea sosta in un porto dello Stato, non trattandosi in tal caso di transito.

Il trasporto in Patria di salme di marittimi deceduti in servizio a bordo di navi nazionali in acque territoriali od extraterritoriali e di marittimi sbarcati all'estero per malattia o infortunio ed ivi deceduti, è assoggettato al pagamento della tassa di L. 1000.

Sono esentate dal pagamento della tassa le autorizzazioni riguardanti le salme di militari deceduti in servizio e per causa di servizio e tutte le altre che siano emesse d'ufficio.

Sono anche esentati dal pagamento della tassa:

a) il trasporto e la sepoltura di salme nel comune diverso da quello del decesso per l'appartenenza del defunto al detto comune di tumulazione per circoscrizione parrocchiale;

b) il trasporto di salme già inumate nel cimitero consorziale tra due o più comuni ai cimiteri frazionali di poi costruiti;

c) il trasporto di salme dagli ospedali consorziali tra due o più comuni al cimitero del comune ove il defunto aveva la residenza al momento della sua entrata nell'ospedale consorziale.

Infine sono esentate dal pagamento della tassa le autorizzazioni riguardanti le salme dei diplomatici stranieri accreditati presso il Capo dello Stato o presso la Santa Sede, nonché dei diplomatici italiani morti all'estero o dei delegati dell'Istituto internazionale dell'agricoltura (artt. 4, 6 e 7 della Legge 20 giugno 1930, n. 1075).

Per il trasporto di salme da Lugano al comune di Campione d'Italia occorrono le stesse formalità necessarie per la introduzione di salme dall'estero. Si noterà come ci alcune di queste previsioni si ritrovi traccia nell'attuale art. 33 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285.

⁽⁷⁾ Precisandosi, in nota, quanto segue: "Nelle località differenti dal cimitero non sono inclusi i così detti cimiteri particolari di carattere pubblico, ossia destinati ad una collettività di persone distinte per religione, nazionalità o per appartenenza ad associazioni di estensione e durata indefinita."

⁽⁸⁾ Senza, per altro, abrogare, quanto meno in modo espresso, l'art. 342 del T.U.L.L.S.S., approvato con R. D. 27 luglio 1934, n. 1265 e succ. modif.

⁽⁹⁾, in particolare con riferimento al suo terzo periodo, abrogazione riconosciuta intervenuta anche dal "parere" espresso dal Ministero dell'interno, Sportello delle autonomie, prot. n. 15900/1371/L.142/1bis/31.F in data 13 febbraio 2007 (si veda, altresì, su tale "parere" anche la circolare SEFIT n. 983/AG del 23 marzo 2007), il quale, oltretutto, considera, ricorda come il trasporto funebre a pagamento debba svolgersi sulla base di tariffe stabilite dall'autorità comunale (e, di fatto, ben pochi comuni risulterebbero avere determinato queste tariffe, senza entrare qui nel merito delle motivazioni di tale inadempimento). Infatti, tale disposizione prevede, appunto, come il trasporto funebre "a pagamento" debba avvenire *secondo una tariffa stabilita dall'autorità comunale*, aspetto questo che porta a formulare alcune considerazioni, non di poco conto. Infatti, se si tratta di trasporto funebre "a pagamento" probabilmente anche il termine "tariffa" è, in sé, improprio, dato che la somma esigibile per questo servizio non è, né è mai stata, un servizio pubblico, quanto una prestazione di servizio resa da soggetti che, per disponibilità di dotazioni strumentali e di personale, avevano i mezzi e gli strumenti per prestare il servizio di trasporto di cadaveri, con la conseguenza che la sua determinazione esogena, cioè da parte della pubblica autorità locale, poteva apparire come incoerente con la natura di "prezzo" della prestazione di tale servizio di trasporto dei cadaveri. In altre parole ci si trovava – e, si badi, ci si trova tuttora – di fronte ad un prezzo non determinato dall'imprenditore (art. 2082 c.c.) che presta il servizio, quanto dall'esterno. Come già evidenziato, tale componente della norma non ha avuto larga applicazione, per differenti motivazioni, una delle quali una certa quale "confusione" ed "equivocità" tra istituti. Infatti, fin tanto che dell'art. 16, comma 1 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285 (e, come noto, disposizioni sostanzialmente simili erano presenti anche nelle fonti regolamentari ad esso antecedenti) erano, entrambe, vigenti, i comuni, astrattamente, avrebbero dovuto stabilire le "tariffe" per il servizio di trasporto di cadaveri "a pagamento", indipendentemente da chi l'effettuasse e, separatamente, provvedere a quanto necessario per far fronte agli obblighi, anche in termini di risorse di bilancio, del trasporto di cadaveri per il quale non fossero richiesti servizi o trattamenti speciali, cioè a prescindere dalla situazione economica del defunto o dei suoi familiari. Ri-leggendo la norma dell'art. 16, comma 1 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285 ("come se" la sua lett. b) non fosse stata abrogata) si nota come il trasporto dei cadaveri sia affrontato stabilendone una regola ed un'eccezione, dove la regola è il trasporto a carico del comune e l'eccezione, operante quanto siano richiesti servizi e trattamenti speciali, quella del trasporto "a

⁽⁹⁾ Quest'ultima entrata in vigore il 2 marzo 2001.

pagamento”⁽¹⁰⁾. Sempre rimanendo nella situazione antecedente all’abrogazione dell’art. 16, comma 1, lett. b) D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, il fatto che i comuni avessero, per norma regolamentare, l’obbligo di provvedere al trasporto dei cadaveri comportava (almeno in teoria) che essi si dotassero di mezzi, risorse e personale per provvedervi, oppure, in alternativa, avvalendosi degli strumenti, ad esempio, dell’appalto (art. 1655 c. c.) che l’ordinamento consentiva loro di utilizzare per assolvere ai propri obblighi di servizio. Era evidente, specie quando alle prestazioni di servizio a loro carico i comuni provvedessero direttamente, con mezzi, risorse e personale proprio, poteva individuarsi come fattore di razionalità, di efficienza ed efficacia (ed economicità) che potessero anche operare nelle situazioni di cui all’art. 16, comma 1, lett. a) D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, cioè nell’ambito del trasporto funebre “a pagamento”, talora qualificandolo come servizio pubblico, cosa che consentiva di ricorrere, quando ancora sussistevano determinati istituti, oggi superati, ad affidare il servizio ad altri soggetti, cioè non solo operando in termini di gestione in economia diretta, ma altresì con altre forme di gestione dei servizi pubblici locali, allora considerate dall’ordinamento giuridico⁽¹¹⁾. Per altro, non si deve neppure trascurare il fatto che molti comuni neppure prendevano in considerazione l’esistenza degli obblighi loro derivanti dall’allora vigente art. 16, comma 1, lett. b) D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, sottraendosi abbastanza diffusamente e traslando, più o meno indebitamente, il relativo onere sui familiari dei defunti.

Merita di ritornare all’art. 16, comma 1, lett. a) D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, in quanto tuttora vigente, con la sua statuizione per cui quello che è, nella sostanza, il “prezzo” di una prestazione di servizio è (o dovrebbe essere, per disposizione normativa) determinato dall’esterno rispetto al soggetto che presta il servizio stesso, con la conseguenza che la determinazione di questo “prezzo” (che seppure chiamato “tariffa” altro non è se non un vero e proprio “prezzo”) non poteva essere determinata trascurando quelli che fossero i reali costi del servizio, i relativi ammortamenti tecnico-finanziari, l’adeguatezza della remunerazione del

capitale cioè, in altre parole, l’utile d’impresa seriamente considerato. Nei pochi casi in cui effettivamente si aveva la sua determinazione da parte dell’autorità comunale, prevalentemente allorquando la stessa provvedesse, in un modo od in un altro, al servizio, si era (l’uso del predicato verbale al passato è di rigore) in presenza di logiche di determinazione della “tariffa” (in realtà, prezzo) che non si fondavano certo su principi di contabilità aziendale, quali quelli sommariamente sopra enunciati, quanto su logiche di tutt’altra natura, ad esempio, di contenimento dei prezzi a carico di chi richiedesse servizi e trattamenti speciali, inducendo “distorsioni” di vario ordine, la più tipica delle quali consisteva nel ... traslare il differenziale di costi (e di utile) in altre componenti di servizio prestate nella medesima occasione⁽¹²⁾. E, poiché, la pre-determinazione, da parte della pubblica autorità locale, del prezzo di un determinato servizio, quello per il trasporto di cadaveri “a pagamento”, poteva anche non tenere conto delle differenziazioni nella qualità del servizio, ad esempio differenziando le tipologie di servizi e/o trattamenti speciali⁽¹³⁾, spesso queste “tariffe” assumevano la funzione di “tariffe massime”, generando la tendenza all’applicazione nel “massimo”, sia per l’esigenza imprenditoriale, del tutto comprensibile, di recuperare fattori di costo (e legittimo utile) eventualmente non considerati, ma altresì sul presupposto che era del tutto improbabile che altri operatori presenti nel medesimo settore agissero, in termini di concorrenza, praticando prezzi inferiori al “massimo” (specie quando questo ultimo non fosse remunerativo per un normale equilibrio tra costi e ricavi), situazione spesso presente quando le logiche della loro determinazione rispondessero a logiche del tutto diverse da quelle della formazione “aziendale” dei prezzi.

Sempre rimanendo nel tema dell’art. 16, comma 1 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, è già stato ricordato come allorquando i comuni provvedessero con mezzi, risorse e personale propri (quale ne fosse la forma di gestione) al trasporto di cadaveri il cui onere era a loro carico, potessero anche provvedere, disponendone delle risorse a ciò necessarie, ai trasporti “a pagamento”, i quali erano, vigente il testo unico approvato con R. D. 15 ottobre 1925, n. 2578, qualificabili (o, meglio, assumibili) quali servizi pubblici locali. L’assunzione del servizio di trasporto di cadaveri “a pagamento” quale servizio pubblico locale⁽¹⁴⁾ – e deve essere pre-

⁽¹⁰⁾ Il ché richiedeva una pre-qualificazione di quali dovessero essere i servizi e trattamenti speciali, pre-qualificazione a cui si poteva pervenire anche attraverso un’impostazione “in negativo”, consistente nel definire la tipologia e la qualità delle prestazioni del servizio di trasporto di cadaveri a carico del comune, qualificando come servizi e trattamenti speciali quanto ne fosse estraneo, a prescindere dalle tipologie di servizio costi eccedenti.

⁽¹¹⁾ Basterebbe considerare quante volte si parlava, non senza improprie quanto indebite promiscuità, ad esempio, di “concessione” e di “appalto” del trasporto di cadaveri, dove il primo termine poteva anche essere utilizzato ma unicamente per i trasporti “a pagamento”, mentre il secondo, altrettanto unicamente, per i trasporti a carico del comune.

⁽¹²⁾ Si può presumere che formulazioni talora ancora presenti che vedono, in fatture o simili, la presenza di espressioni quali “servizio completo per ...”, che costituiscono delle vere e proprie aberrazioni sotto diversi punti di vista, possano farsi risalire anche a queste situazioni.

⁽¹³⁾ Cioè articolando i livelli dei servizi per categorie.

⁽¹⁴⁾ Per inciso, va considerato come il trasporto funebre, così come le prestazioni di onoranze funebri (previsione “ripristinata” dal T.A.R. per la regione Lazio, Sez. 1^a ter, sent. n. 7572/2003 del 5 giugno – 11 settembre 2003) e l’illuminazione

cisato come *potesse essere assunto quale servizio pubblico locale unicamente quello del trasporto di cadaveri “a pagamento” e non costituisse minimamente un servizio pubblico locale quello a carico del comune in ogni altro caso*, cioè quando non fossero richiesti servizi e trattamenti speciali – poteva aversi con due distinte modalità, una consistente nella mera assunzione del servizio di trasporto di cadaveri “a pagamento”, l'altra come assunzione, nei medesimi termini, ma altresì avvalendosi del c. d. diritto di privativa⁽¹⁵⁾, cioè assumendo il comune (a prescindere dalle forme di gestione) l'esclusività di esso nell'ambito del territorio comunale.

Da quanto precede, si hanno alcune conseguenze, nel senso che il servizio di trasporto dei cadaveri poteva aversi:

- a) a carico del comune, in tutti i casi in cui non fossero richiesti servizi e trattamenti speciali,
- b) “a pagamento”, quando fossero richiesti servizi e trattamenti speciali, con “tariffa” (leggi: prezzo) determinata sempre dall'autorità locale, che, a sua volta, poteva presentare diverse situazioni,
 - b.1) “a pagamento”, c.s., e prestato da operatori nelle condizioni imprenditoriali di prestarlo;
 - b.2) “a pagamento”, c.s., e prestato tanto da operatori nelle condizioni imprenditoriali di prestarlo, quanto dal comune, in termini di servizio pubblico locale (quale ne fosse la forma di gestione),
 - b.3) “a pagamento”, c.s., e prestato dal comune, in termini di servizio pubblico locale (quale ne fosse la forma di gestione) e con diritto di privativa.

Questa griglia aveva riferimento, per altro, ai soli trasporti di cadavere il cui svolgimento avvenisse all'interno del comune, cioè, principalmente, quanto il luogo di decesso ed il cimitero d'inumazione o tumulazione fossero nel medesimo comune (ma anche le eventuali cerimonie esequiali avvenissero sempre all'interno di tale comune⁽¹⁶⁾), con la conseguenza che i trasporti di cadaveri che si svolgessero, in tutto

votiva, rientrano tra i servizi pubblici a domanda individuale dal D. M. 31 dicembre 1983 (art. 1, n. 18), che oggi rilevano, per i comuni strutturalmente deficitari od in situazione di dissesto economico-finanziario, tra quelli per i quali le tariffe devono coprire almeno una certa aliquota dei costi (art. 243 testo unico, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e succ. modif.), con la conseguenza che, in tali ipotesi, potrebbe dubitarsi che abbiano rilevanza economica, se non altro per il fatto di essere, o poterlo essere, prestati ... “sottocosto”, cioè a tariffe che non necessariamente rispondano a logiche di mercato.

⁽¹⁵⁾ Ipotesi considerata, fin tanto che sia stata vigente, dall'art. 1, comma 1, n. 8) testo unico, approvato con R. D. 15 ottobre 1925, n. 2578 e succ. modif.

⁽¹⁶⁾ Non va trascurato il fatto che le soste per il tributo di speciali onoranze (le esequie) potessero essere qualificate come servizi e trattamenti speciali, con la conseguenza di ampliare l'ambito dei servizi di trasporto di cadaveri “a pagamento”, comprimendo, nel contempo, i trasporti di cadavere a carico del comune.

od in parte, al di fuori dell'ambito del comune di decesso non rientravano in questo ambito.

Le due tipologie di “diritti fissi” di cui all'art. 19 del Regolamento di polizia mortuaria

L'art. 19 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, nei commi 2 e 3, considera la titolarità in capo ai comuni a sottoporre alcune tipologie di trasporto funebre (o, per usare la terminologia presente nell'art. 342 T.U.LL.SS., approvato con R. D. 27 luglio 1934, n. 1265 e succ. modif.: trasporto di cadaveri) al pagamento di un “diritto fisso”, osservando per altro come le due tipologie di diritti fissi sia ben distinte e differenziate tra di loro. Le questioni affrontate in relazione all'art. 16, comma 1 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, consentono di affrontare meglio, con maggiore strumentazione quelle che sorgono dall'art. 19, se non altro per la presenza, tuttora, di equivoci attorno all'istituto della c. d. “privativa” del servizio pubblico locale di trasporto di cadaveri “a pagamento” (unica ed esclusiva tipologia che poteva assumere la qualificazione di servizio pubblico locale). Si parla qui di equivoci anche per il fatto che non manca chi abbia nel passato confuso, e continui a confondere, uno dei “diritti fissi”, come se si trattasse di un “diritto di privativa”⁽¹⁷⁾, che, per inciso, non ha mai avuto ragione di esistere (salvi usi, impropri, in linguaggi non sempre precisi).

È stato osservato come si sia in presenza di due distinte e ben differenziate tipologie di “diritti fissi”. Infatti, l'art. 19, comma 2 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285 considera una fattispecie, che nulla ha a che vedere con quella considerata dal comma 3, per cui – in relazione ai (soli) trasporti di cadaveri “a pagamento” – il comune

- a) non eserciti il trasporto di cadaveri “a pagamento”⁽¹⁸⁾ e, in aggiunta,
- b) non l'eserciti con diritto di privativa.

Si noterà, immediatamente, come qui si sia in presenza di una sorta di ossimoro, in quanto il diritto di privativa poteva (allora) essere esercitato solo se ed in quanto il servizio di trasporto di cadaveri “a pagamento” fosse stato esercitato quale servizio pubblico locale, mentre se non fosse stato esercitato, neppure poteva aversi. In altre parole, la condizione per l'ammissibilità di prevedere il pagamento del diritto fisso considerato dall'art. 19, comma 2 D.P.R. 10 settembre 1990, richiede, come richiedeva, che il comune non esercitasse (quale ne fosse la forma di gestio-

⁽¹⁷⁾ Tuttavia, in queste materie i livelli di equivocità sono ben più ampi ed estesi, come, in parte, si è visto, in precedenza, le ormai lontane equivocità tra “concessione” ed “appalto” nel servizio di trasporto di cadaveri, o quelle sulla determinazione del loro “prezzo” (o, “tariffa”). Probabilmente non vi è materia che si sia prestata, nel tempo, a tante e tali confusioni, sovrapposizioni, equivocità.

⁽¹⁸⁾ Il quale, come visto, poteva aversi tanto con, come senza alcun diritto di privativa.

ne) il servizio di trasporto di cadaveri “a pagamento” quale servizio pubblico locale (e ciò già escludeva, di per sé, l’ipotesi che vi fosse l’esercizio con diritto di privativa) a cui si aggiungeva, a questo punto abbastanza inutilmente la seconda condizione. Inoltre, la disposizione presenta un altro elemento che non è esente da fattori di contraddittorietà: in quanto, dopo avere posto le due condizioni delle precedenti lett. a) e b), si prevede “... il comune per i trasporto funebri che consenta di eseguire a terzi nel territorio comunale ...”, dove l’elemento di contraddittorietà è individuabile sulla considerazione per la quale, se il comune non esercita il servizio del trasporto di cadaveri o, qui, funebre, “a pagamento”, evidentemente non ha molto senso “consentirlo” a terzi, dato che il termine ha una qualche significanza se il consenso possa essere concesso oppure negato, mentre se, per assenza di condizioni di esecuzione, diverrebbe in qualche modo non denegabile. Mentre se il comune esercitasse il trasporto e l’esercitasse, fin quanto è stato ammissibile, con diritto di privativa, non poteva aversi il pagamento del diritto fisso medesimo, sia per il fatto che, in tale ipotesi, non poteva consentirsi a terzi di svolgerlo, né sussistevano le condizioni per il pagamento del diritto fisso (così come non sussistevano proprio nell’ipotesi in cui il comune esercitasse il servizio di trasporto di cadavere “a pagamento”, ma senza essersi avvalso del diritto di privativa). Salvo che non si escluda che, nel territorio comunale, non possa aversi in alcun caso trasporto funebre “a pagamento”, cioè escludendo in via generalizzata la possibilità di richiedere servizi e trattamenti speciali (ipotesi normativamente meno peregrina di quanto non appaia, mentre diventa poco sostenibile se si sposta alle situazioni concrete, tanto nel passato che, a maggiore ragione, nell’epoca attuale). Con buona probabilità, sulle equivocità sorte, e fors’anche ancora presenti, attorno alla portata dell’art. 19, comma 2 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285 (e fonti regolamentari ad esso antecedenti), ha giocato spesso una diffusa sommarietà e superficialità da parte anche dei comuni, nella redazione degli atti di loro competenza.

Se l’art. 19, comma 2 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285 considera il trasporto di cadaveri che sui svolga all’interno del territorio comunale, il successivo comma 3 considera i trasporto di cadaveri che interessano anche ambiti territoriali al di fuori del comune (cioè, in sostanza, quelli da o per altri comuni o da o per l’estero) dove il diritto fisso è considerato come riscuotibile dai comuni di partenza oppure di arrivo (entrambi), con la condizione che la sua misura non superi quella stabilita, come “tariffa” (in realtà: prezzo) per i trasporti di ultima categoria che si svolgano nell’ambito del solo comune che assoggetta a tale diritto fisso i trasporti funebri in partenza od in arrivo. Il ché non solo richiama la previsione dell’art. 16, comma 1, lett. a) D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, ma

altresi il fatto di come, almeno nel passato, fossero largamente presenti differenziazioni nella quali dei servizi, per cui la differenziazione in categorie altro non era se non una differenziazione per tipologie di servizi e trattamenti speciali, differenziazione che, nel tempo, è pressoché stata superata, pur resistendo ancora, residualmente, qui o là. Non solo, ma al comma 3, è presente anche che non si può non considerare se non ... anomala, quella per cui “... e sempreché esso venga effettuato con gli automezzi di cui all’art. 20 ...”, dove l’anomalia consiste nel fatto che l’art. 20, così richiamato, comporta che tutti i trasporto di cadaveri su strada debbano essere effettuati con tali mezzi. L’ipotesi, molto astrattamente, potrebbe valere in situazioni particolari, come, e.g., nella situazione di Venezia ⁽¹⁹⁾ dove, per alcuni cimiteri, il trasporto di cadaveri non avviene neppure su strada, ma attraverso spazi acquei.

Come si vede, la differenza tra le due tipologie di diritti fissi è abissale.

⁽¹⁹⁾ Solo per ricorrere ad un esempio che può essere largamente noto, ma potrebbe valere per poche altre situazioni più o meno assimilabili, di cimiteri isolani o in pochissime altre situazioni. Sempre facendo ricorso ad esempi, quando, per le condizioni dei luoghi in cui si trovi il cimitero, il trasporto debba avvenire necessariamente a spalle (anche se, probabilmente, in queste situazioni, difficilmente è l’intero trasporto ad essere eseguito con tali modalità). Per altro, anche gli esempi qui fatti, sono tali da non risultare del tutto pertinenti (anzi) con la fattispecie dell’art. 19, comma 3 D.P.R. 10 settembre 1990, n. 285, dato che esso riguarda i trasporti in partenza od in arrivo per cui, salvo il caso dell’uso di mezzi ferroviari (pressoché non più utilizzati), di navigazione od aerei, diventa abbastanza difficile immaginare situazioni alternative.