

Il costo del trasporto funebre

di Giovanni Castiglioni

Per la determinazione del costo del trasporto funebre è necessario distinguere anzitutto se trattasi di:

- trasporto urbano (con sosta del personale in attesa della celebrazione del rito funebre);
- trasporto extra-urbano (limitazione al trasferimento della salma da Comune a Comune o all'estero);
- trasporto misto (es.: trasporto della salma dal luogo del decesso al Comune di destinazione con sosta per esequie e tumulazione salma).

Non mi soffermerò in questa sede sulla determinazione del costo del trasporto urbano delle salme perchè, trattandosi di un servizio istituzionale a carico del Comune, lo sviluppo dei costi relativi richiederebbe anche considerazioni di carattere politico che mi porterebbero lontano dagli scopi puramente tecnici ai quali è necessario attenersi per non ottenere risultati finali poco attendibili.

1. Determinazione del costo del trasporto funebre extra-urbano.

I fattori che concorrono alla formazione del costo del trasporto funebre extra-urbano sono:

- il tempo occorrente per effettuarlo;
- il costo del lavoro del personale impegnato;
- il costo d'esercizio dell'autofunebre;
- i costi generali d'esercizio.

Riguardo al tempo occorrente per effettuare il trasporto funebre extra-urbano è indispensabile tenere in considerazione tutti gli elementi che intervengono nella sua esecuzione.

Tali elementi non si riferiscono esclusivamente al tempo reale per l'effettuazione della corsa di andata e ritorno, ma anche quelli che attengono ai tempi d'uscita e d'entrata dell'autofunebre e quelli intermedi di sosta. E precisamente:

- l'uscita dell'autofunebre dall'autorimessa;
- la sosta per la levata della salma;
- la corsa d'andata;
- la consegna della salma;
- la corsa del ritorno;
- il termine del trasporto con il ricovero dell'autofunebre.

Nei trasporti a lunga percorrenza, altro elemento di costo è costituito dal rimborso delle spese di trasferta dovute al personale viaggiante.

Una volta attribuito un tempo medio per ciascuno dei fattori d'impiego sopra elencati è semplice ottenere il tempo medio complessivo.

Se si valutano, con sufficiente approssimazione:

i tempi parziali d'impiego del personale in

- ore 0,30 - uscita dell'autofunebre per il raggiungimento del luogo di levata della salma;
- ore 1,00 - sosta intermedia di ristoro nel caso di lunghi percorsi;
- ore 0,30 - consegna della salma a destinazione;
- ore 0,30 - ultimazione trasporto e ricovero autofunebre in autorimessa.

e la velocità media di trasferimento in km. 100 orari

è possibile elaborare le seguenti esemplificazioni di trasporti funebri che si possono considerare trasporti funebri extra-urbani tipici:

a) trasporto tipo: percorrenza complessiva km. 100.

ore 08,00'	uscita autofunebre	km.	0,0
ore 08,30'	levata salma e inizio corsa d'andata	km.	2,5
ore 09,00'	termine corsa andata	km.	47,5
ore 09,30'	consegna salma e inizio corsa di ritorno		
ore 10,00'	termine corsa di ritorno	km.	47,5
ore 10,30'	fine trasporto e ricovero autofunebre	km.	2,5

ORE 02,30' TOTALE KM. 100,0

b) trasporto tipo: percorrenza complessiva km. 300.

ore 08,00'	uscita autofunebre	km.	0,0
ore 08,30'	levata salma e inizio corsa d'andata	km.	2,5
ore 10,00'	termine corsa andata	km.	147,5
ore 10,30'	consegna salma e inizio corsa di ritorno		
ore 11,00'	termine corsa di ritorno	km.	147,5
ore 11,30'	fine trasporto e ricovero autofunebre	km.	2,5

ORE 03,30' TOTALE KM. 300,0

c) trasporto tipo: percorrenza complessiva km. 500.

ore 08,00'	uscita autofunebre	km.	0,0
ore 08,30'	levata salma e inizio corsa d'andata	km.	2,5
ore 09,30'	segue corsa andata	km.	100,0
ore 10,30'	segue corsa andata	km.	100,0
ore 11,00'	termine corsa andata	km.	47,5
ore 11,30'	consegna salma		

ore 11,30' pausa di ristoro ⁽¹⁾

ore 12,30'

ore 12,30'	inizio corsa di ritorno		
ore 13,30'	segue corsa di ritorno	km.	100,0
ore 14,30'	segue corsa di ritorno	km.	100,0
ore 15,00'	termine corsa di ritorno	km.	47,5
ore 15,30'	fine trasporto e ricovero autofunebre	km.	2,5

ORE 06,30' servizio attivo TOTALE KM. 500,0

d) trasporto tipo: percorrenza complessiva km. 750.

ore 08,00'	uscita autofunebre	km.	0,0
ore 08,30'	levata salma e inizio corsa d'andata	km.	2,5
ore 12,45'	termine corsa andata	km.	372,5
ore 13,15'	consegna salma		

ore 13,15' pausa di ristoro ⁽¹⁾
ore 14,15'

ore 14,15'	inizio corsa di ritorno		
ore 18,00'	termine corsa di ritorno	km.	372,5
ore 18,30'	fine trasporto e ricovero autofunebre	km.	2,5

ORE 09,30' servizio attivo TOTALE KM. 750,0

e) trasporto tipo: percorrenza complessiva km. 1000.

ore 08,00'	uscita autofunebre	km.	0,0
ore 08,30'	levata salma e inizio corsa d'andata	km.	2,5
ore 12,30'	termine corsa andata	km.	400,0

ore 12,30' primo ristoro ⁽¹⁾
ore 13,30'

ore 13,30'	ripresa corsa andata		
ore 14,30'	termine corsa andata	km.	97,5
ore 15,00'	consegna salma e inizio corsa di ritorno		

ore 19,00' interruzione corsa di ritorno e ricovero autofunebre km. 400,0

ore 19,00' primo ristoro ⁽¹⁾
ore 20,00'

***** pernottamento ⁽²⁾

ore 08,00' ripresa corsa di ritorno
ore 09,00' termine corsa di ritorno km. 97,5
ore 09,30' fine trasporto e ricovero autofunebre km. 2,5

ORE 12,30' servizio attivo TOTALE KM. 1000,0

La seconda componente che concorre alla formazione del costo del trasporto funebre è il costo del lavoro del personale addetto alla guida dell'autofunebre.

Riguardo alla determinazione di questo costo mi sia consentito rinviare all'articolo sull'argomento apparso nel numero 1/89 di questa Rivista dove si rilevava che il trattamento economico di un dipendente da imprese di trasporti e pompe funebri con qualifica di autista II Livello (giugno 1989) fosse il seguente:

⁽¹⁾ Qualora il personale dipendente sia costretto a consumare il pasto fuori sede, al medesimo oltre all'indennizzo previsto dal C.C.N.L. è dovuto anche il rimborso a piè lista delle spese sostenute ed effettivamente documentate.

⁽²⁾ L'interruzione del trasporto ed il pernottamento si rendono quanto mai opportuni poiché il personale viaggiante non dovrebbe essere costretto a condurre l'autofunebre oltre l'orario normale di lavoro. Anche per il pernottamento, al personale in trasferta è dovuto un indennizzo oltre il rimborso a piè lista delle spese effettivamente sostenute e documentate.



Fragonard, Satiro e baccanti.

VOCI DI COSTO	ANNUO	ORARIO
1. RETRIBUZIONE GLOBALE		
- minimo tabellare	6.280.176	
- contingenza	10.029.468	
- anzianità	2.250.000	
- superminimo	1.920.000	
Sub totale a)	20.479.644	(9.864)
2. RETRIBUZIONI PERIODICHE		
- XIII mensilità	1.706.637	
- XIV mensilità	1.706.637	
- Straordinario	3.403.080	
Sub totale b)	6.816.354	
3. ONERI SOCIALI		
- I.N.P.S. 49,9%	13.620.703	
- I.N.A.L.L. 3,1%	846.176	
Sub totale c)	14.466.879	
4. TRATTAMENTO DI FINE RAPP. LAV.		
	2.488.845	
Sub totale d)	2.488.845	
TOTALE GENERALE	44.251.722	: 1963 = 22.542

dove L. 22.542 rappresenta il costo della retribuzione oraria che verrà utilizzato per il calcolo del costo del trasporto funebre.

La terza componente per la determinazione del costo del trasporto funebre è il costo chilometrico per l'uso dell'autofunebre.

Riguardo alla determinazione del costo chilometrico per l'uso dell'autofunebre ho formulato le seguenti ipotesi:

- a) periodo di utilizzo (ammortamento) anni 5
- b) chilometri percorsi mediamente in un anno 15.000
- c) chilometri percorsi mediamente in 5 anni 75.000
- d) consumo carburante (in litri per 100 km.) 10

ed ho rilevato i seguenti costi (valori al 1 ott. 89 I.V.A., indetraibile compresa):

• + costo dell'autovettura ⁽³⁾	L. 38.259.000
• + costo della trasformazione	" 30.345.000
Totale	L. 68.604.000
• - valore di realizzo alla rivendita	" 15.000.000

- f) valore di computo L. 53.604.000
- g) interessi di finanziamento sul capitale ⁽⁴⁾ " 13.522.000
- h) premio annuo assicurazione ⁽⁵⁾ " 739.000
- i) tassa annua di circolazione (HP 20X3120) " 62.400
- l) fitto annuo per l'autorimessa " 1.200.000
- m) manutenzione e riparazione (media annua) " 1.800.000
- m) costo del carburante al litro " 1.425

ora, applicando la seguente formula

$$\frac{f}{c} + \frac{g}{c} + \frac{5 \times (h+i+l)}{c} + \frac{n \times d}{100} + \frac{5 \times m}{c} = Y \text{ (costo km.)}$$

(3) listino Mercedes 190 o Volvo o vetture simili.

(4) finanziamento ARTIGIANCASSA ammortizzabile in cinque anni con rate semestrali al tasso dell'8%.

(5) premio assicurazione R.C. L. 357.000 + Incendio e rischi diversi L. 300.000 + tasse su polizza L. 82.000.



Fragonard, Il ponte di Santo Stefano a Sestri.

e sostituendo i suddetti valori di calcolo

$$Y = \frac{53.604.000}{75.000} + \frac{13.522.000}{75.000} + \frac{5 \times (739.000 + 62.400 + 1.200.000)}{75.000} +$$

$$+ \frac{1425 \times 10}{100} + \frac{5 \times 1.800.000}{75.000}$$

si ricava che il costo chilometrico dell'autofunebre è precisamente:

$$714,72 + 180,29 + 133,42 + 142,50 + 120,00 = 1290,93$$

Per ultimo rimane la necessità di quantificare l'incidenza dei costi amministrativi sul costo del trasporto funebre extra-urbano.

I criteri per determinare la quota di costi amministrativi da imputare al costo del trasporto funebre extra-urbano possono essere molteplici, ma quello che fornisce i risultati più attendibili si fonda sull'esperienza acquisita dai risultati delle gestioni precedenti.

Pertanto, è necessario elaborare un'indagine la più accurata possibile sui costi rilevati negli esercizi degli anni precedenti per ricavare quei dati medi che, applicati all'esercizio in corso di esame, consentano di determinare con largo anticipo il risultato economico finale.

I valori di costo medi così ottenuti potranno essere anche molto differenziati da azienda ad azienda e ciò in conseguenza di fattori sia oggettivi (le dimensioni aziendali, il numero dei servizi, il numero complessivo dei chilometri percorsi) sia di quelli soggettivi strettamente legati ai criteri previsionali dell'imprenditore (portato caso per caso a dare maggiore o minore rilevanza all'esecuzione del trasporto rispetto ad altre prestazioni nell'economia generale del servizio funebre).

Come si vede il risultato finale non potrà essere accettato quale unico dato definitivo ed inconfutabile, bensì soggetto a valutazione ponderata e finalizzata allo scopo che si prefigge l'azienda stessa.

Se tale scopo aziendale è quello di conseguire un risultato economico che consenta di raggiungere un utile netto, allora mi richiamerò ad una azienda tipo ben precisa che può rappresentare un complesso economico assai diffuso nel settore dell'imprenditoria funebre. Azienda tipo che, limitatamente alla attività specifica dei trasporti extra-urbani, gestisca mediamente almeno 135 trasporti funebri extra-urbani. ⁽⁶⁾

Se la media dei ricavi relativi all'esercizio dei trasporti extra-urbani rappresentasse solo il 5% dei ricavi complessivi conseguiti dall'azienda, ad esempio:

ricavi annui relativi all'esercizio dei trasporti extra-urbani (5%) L. 35.495.900

ricavi annui complessivi L. 709.918.900

anche la media ⁽⁷⁾ dei costi amministrativi dovrà essere imputata all'esercizio dei trasporti funebri extra-urbani nella stessa misura del 5% come meglio evidenziato nello specchio riportato sotto.

Pertanto la media unitaria dei costi amministrativi incidenti sul costo del trasporto funebre extra-urbano è

$$10.300.000 : 135 = 76.296$$

Ora che sono noti sia il tempo occorrente per l'effettuazione del trasporto funebre extra-urbano sia i principali elementi che occorrono alla formazione del costo del trasporto stesso e precisamente:

- a) la retribuzione spettante all'autista:
costo orario L. 22.542
- b) le spese di conduzione dell'autofunebre:
costo chilom. L. 1.291
- c) i costi amministrativi:
costo unitario L. 76.296

si può facilmente determinare anche il costo del trasporto funebre per scaglioni di km. 100 (oppure di km. 50)

⁽⁶⁾ È stata presa in considerazione la media dei risultati d'esercizio conseguiti nelle gestioni relative agli ultimi tre anni trascorsi.

⁽⁷⁾ media riferita ai risultati economici degli ultimi tre esercizi finanziari.

	RISULTATI COMPLESSIVI D'ESERCIZIO		GESTIONE TRASPORTI FUNEBRI EXTRA - URBANI (5%)	
RICAVI ANNUI	709.918.000		35.495.900 ⁽⁶⁾	
COSTI:				
a) costi amministr.	206.000.000		10.300.000	
b) altri costi d'esercizio	439.380.000	645.380.000	21.969.000	32.269.000
UTILE D'ESERCIZIO 10%		64.538.000		3.226.900
		709.918.000		35.495.900

Nr. TRAS-PORTI EXTRA URBANI	PERCORSI TOT.	COSTI UNITARI	UTILE 10%	RICAVI UNIT.	TOTALE RICAVI
94 nel raggio di km. 50	km. 4.700	L. 142.545 + 14.251 =	L. 156.796x94 =	L. 14.738.900	
22 da km. 51 a km. 100	" 2.200 "	230.000 + 23.000 =	253.000x22 =	" 5.566.000	
6 da km. 101 a km. 200	" 1.200 "	365.000 + 36.500 =	401.500x6 =	" 2.409.000	
4 da km. 201 a km. 300	" 1.200 "	515.000 + 51.500 =	566.500x4 =	" 2.266.000	
3 da km. 301 a km. 400	" 1.200 "	670.000 + 67.000 =	737.000x3 =	" 2.211.000	
1 da km. 401 a km. 500	" 500 "	840.000 + 84.000 =	924.000x1 =	" 924.000	
1 da km. 501 a km. 600	" 600 "	985.000 + 98.500 =	1.083.500x1 =	" 1.083.500	
1 da km. 601 a km. 700	" 700 "	1.140.000 + 114.000 =	1.254.000x1 =	" 1.254.000	
1 da km. 701 a km. 800	" 800 "	1.375.000 + 137.500 =	1.512.500x1 =	" 1.512.500	
1 da km. 801 a km. 900	" 900 "	1.530.000 + 153.000 =	1.683.000x1 =	" 1.683.500	
1 da km. 901 a km. 1000	" 1.000 "	1.680.000 + 168.000 =	1.848.000x1 =	" 1.848.000	
135	TOT. KM. 15.800				L. 35.495.900

ciascuno, come dal seguente prospetto:

sino a km. 100	(100 x 1.291)	=129.100 +
	(2h.30'x 22.542)	= <u>56.355</u> =185.455+76.296=261.751
da km. 101 a 150	(150 x 1.291)	=193.650 +
	(3h.00'x 22.542)	= <u>67.626</u> =261.276+76.296=337.572
da km. 151 a 200	(200 x 1.291)	=258.200 +
	(3h.30'x 22.542)	= <u>78.897</u> =337.097+76.296=413.393
da km. 201 a 250	(250 x 1.291)	=322.750 +
	(4h.00'x 22.542)	= 90.168 +
ristoro		= <u>28.000</u> =440.918+76.296=517.214

Per ulteriori scaglioni di km. 50, poichè sussiste un incremento costante (percorrenza km. 50 in 30'), sarà sufficiente aggiungere al costo dell'ultimo scaglione determinato un coefficiente fisso e precisamente:

(Km. 50x L. 1.291)	=64.550 +
(ore 0,30'xL. 22.542)	=11.271 =
Coefficiente fisso	<u><u>L.75.821</u></u>

Se l'ultimo costo determinato è quello relativo allo scaglione

da km. 201 a km. 250 pari a	L. 517.214
il costo del successivo scaglione	
da km. 251 a km. 300 sarà pari a.....	L. 517.214 +
oltre al coefficiente fisso pari a	L. 75.821 =
e cioè	<u><u>L. 593.035</u></u>

e così di seguito, come risulta dalla tabella che segue.

⁽⁸⁾ Tale tabella potrà essere anche usata per la formulazione di una TABELLA DELLE TARIFFE aggiungendo semplicemente l'utile che si vuole conseguire.

⁽⁹⁾ I massimali per il rimborso delle spese al personale che presta la propria opera fuori sede sono stabiliti dai CC.CC.NN.LL.

⁽¹⁰⁾ Nel caso di trasporto di cadavere da Comune ad altro Comune o all'estero, per il quale sia stato richiesto un trasporto con mezzi di terzi e semprechè esso venga effettuato con automezzi di cui all'art. 18, il trasporto, sia di partenza che di arrivo, potrà essere svolto, se richiesto dai familiari, con il medesimo carro, previo il pagamento di un diritto fisso, la cui entità non può superare quella stabilita per i trasporti di ultima categoria.(Art. 17, comma 3 del D.P.R. 21 ottobre 1975, n. 803).

TABELLA DEI COSTI DEL TRASPORTO FUNEBRE EXTRA-URBANO PER SCAGLIONI DI 50 KM. ⁽⁸⁾

Per i primi km. 100 (ore 2,30')	L. 261.751
da km. 101 a km. 150 (ore 3,00')	" 337.572
da km. 151 a km. 200 (ore 3,30')	" 413.393
da km. 201 a km. 250 (ore 4,00')	" 489.214 +
intervallo 1 ora primo ristoro ⁽⁹⁾	" 28.000 = 517.214
da km. 251 a km. 300 (ore 4,30')	" 593.035-
da km. 301 a km. 350 (ore 5,00')	" 668.856
da km. 351 a km. 400 (ore 5,30')	" 744.677
da km. 401 a km. 450 (ore 6,00')	" 820.498
da km. 451 a km. 500 (ore 6,30')	" 896.319
da km. 501 a km. 550 (ore 7,00')	" 972.140
da km. 551 a km. 600 (ore 7,30')	" 1.047.961
da km. 601 a km. 650 (ore 8,00')	" 1.123.782 +
sosta secondo ristoro ⁽⁹⁾	" <u>28.000</u> +
oltre, se il trasporto prosegue,	
al pernottamento ⁽⁹⁾	" <u>50.000</u> = 1.201.782
da km. 651 a km. 700 (ore 8,30')	" 1.277.603
da km. 701 a km. 750 (ore 9,00')	" 1.353.424
da km. 751 a km. 800 (ore 9,30')	" 1.429.245
da km. 801 a km. 850 (ore 10,00')	" 1.505.066
da km. 851 a km. 900 (ore 10,30')	" 1.580.887
da km. 901 a km. 950 (ore 11,00')	" 1.656.708
da km. 951 a km. 1000 (ore 11,30')	" 1.732.529

2. Determinazione del costo del trasporto misto.

Se durante lo svolgimento di un trasporto funebre extra-urbano è richiesta la sosta per rendere al defunto le estreme onoranze ed in questa circostanza è richiesto l'uso del medesimo autofunebre e l'impiego dei necrofori dipendenti dell'impresa incaricata dai familiari, al costo del trasporto deve essere aggiunto anche il costo di questo servizio speciale ⁽¹⁰⁾.

Per determinare il costo della sosta per onoranze sarà opportuno riprendere in considerazione i criteri ed i valori già elaborati precedentemente nella determinazione del costo del trasporto e precisamente:

- a) il tempo d'impiego;
- b) il costo del lavoro;
- c) il costo dell'autofunebre (inattivo);
- d) i costi amministrativi.

Riguardo al tempo occorrente per rendere al defunto le estreme onoranze in concomitanza con lo svolgimento del trasporto funebre extra-urbano, l'esperienza indica che può considerarsi attendibile nel seguente modo:

- a) costo orario del personale con qualifica autista-necroforo: 1 dipendenteL. 21.755
- b) costo orario del personale con qualifica necroforo: 3 dipendenti“ 64.839
- Totale costo orario della retribuzioneL. 86.594

(Per la rilevazione del costo orario della retribuzione al personale dipendente rinvio alle Tabelle pubblicate a pag. 27 del n. 1 1989 di questa stessa rivista).

Riguardo al costo della sosta dell'autofunebre seguendo i criteri già indicati, riprenderò gli stessi valori di calcolo:

- periodo d'utilizzo dell'autofunebre anni5
- f) costo dell'autofunebre, valore di computoL. 53.604.000
- g) interessi di finanziamento sul capitale“ 13.522.000
- h) premio annuo di assicurazione“ 739.000
- i) tassa annua di circolazione“ 62.400
- l) fitto per l'autorimessa“ 1.200.000
- m) manutenzione e riparazione (costo medio annuo)“ 1.800.000
- x) costo annuo conduzione dell'autofunebre.

(in questo caso non ci interessa altro, non essendoci utile a questi fini rilevare il costo al litro del carburante nè tanto meno gli altri valori relativi al consumo ed al numero dei chilometri totali di percorrenza media),

che nella formula

$$x = \frac{f + g}{5} + h + i + l + m$$

verranno sostituiti con i valori di calcolo suddetti

$$x = \frac{53.604.000 + 13.522.000}{5} + 739.000 + 62.400 + 1.200.000 + 1.800.000;$$

dove x = 17.266.600 (costo annuo).

Si determina così il costo annuo, da cui si otterrà il costo orario semplicemente dividendolo per 43.800

$$\frac{17.266.600}{(365 \times 24)} = 4.800 \text{ (costo orario dell'autofunebre inattivo)}$$

Anche riguardo alla determinazione della quota di costi amministrativi incidenti sul costo di sosta dell'autofunebre e di impiego di 4 necrofori, riprenderò il criterio adottato in occasione della loro rilevazione in sede di calcolo del costo del trasporto funebre extra-urbano.

Se constatassimo che nel caso di trasporti extra-urbani fosse richiesta usualmente anche la sosta per le onoranze, quindi 135 soste in un anno, e per ciascuna di esse ci fosse stata corrisposta la somma di L. 200.000 (mediamente nell'arco degli ultimi tre esercizi) rileveremmo anche che il relativo ricavo complessivo ammonterebbe a

$$200.000 \times 135 = L. 27.000.000$$

somma che rispetto al totale complessivo dei ricavi aziendali considerati nella nostra esemplificazione, L. 709.918.000, rappresenta per l'esattezza la percentuale del 3,80%.

Poichè, come detto, userò il medesimo criterio sin qui utilizzato per il quale a quote percentuali di ricavi corrispondono pari quote percentuali di costi amministrativi, l'incidenza di questi sul costo della sosta richiesta durante lo svolgimento di un trasporto urbano sarà pari a quanto qui sotto evidenziato.

Dati i seguenti valori:

Ricavi aziendali	L. 709.918.000
di cui	
Ricavi per sosta in esecuzione di onoranze	“ 206.000.000
ed inoltre:	
Ricavi per sosta dell'autofunebre e per l'impiego dei necrofori	“ 27.000.000

osserviamo che l'importo di L. 27.000.000 rappresenta il 3,80% dell'ammontare complessivo dei ricavi aziendali, quindi anche i costi imputabili a questa quota di ricavi sarà pari a tale percentuale e precisamente:

$$L. 709.918.000 \times 3,80\% = L. 7.849.000$$

$$\text{importo che, diviso per il numero delle "soste",} \\ L. 7.849.000 : 135 = L. 58.141$$

rappresenta l'incidenza dei costi amministrativi per ciascun servizio. La tabella presentata (in precedenza) potrà quindi essere aggiornata nel seguente modo:

Ora che sono noti i tre valori di costo che concorrono alla formazione del costo della "sosta" per le onoranze funebri basterà evidentemente sommarli tra loro per

ottenere il costo complessivo di questo servizio tipico e spesso inscindibile dallo stesso trasporto extra-urbano.

	RISULTATI COMPLESSIVI D'ESERCIZIO		GESTIONE TRASPORTI FUNEBRI EXTRA-URBANI (5%)		GESTIONE "SOSTA" ONORANZE FUNEBRI (3,8%)	
RICAVI ANNUI	709.918.000		35.495.900 ^(*)		26.975.000 ⁽¹⁾	
COSTI:						
a) costi amministr.	206.000.000		10.300.000		7.835.000	
b) altri costi d'esercizio	439.380.000	645.380.000	21.969.000	32.269.000	16.690.000	24.525.000
UTILE D'ESERCIZIO 10%	64.538.000		3.226.900		2.450.000	
	709.918.000		35.495.900		26.975.000	

Quindi sommando:

- il costo della retribuzione ai necrofoni in servizio durante la sosta (86.594 x 1,5)	L. 129.891
- il costo dell'autofunebre durante il tempo inattivo della sosta (4.800 x 1,5)	" 7.200
- la quota dei costi amministrativi attribuibile alla "sosta"	" 57.985

TOTALE L. 195.076

che rappresenta appunto il costo per l'organizzazione e lo svolgimento della cerimonia funebre (chiamata più comunemente "sosta").

Infine, per determinare il costo del trasporto misto sarà sufficiente aggiungere al costo del trasporto funebre extra-urbano il costo della "sosta" per lo svolgimento delle onoranze funebri testè calcolato.

A conclusione vorrei però precisare che, sia i costi attribuibili al trasporto funebre extra-urbano sia quelli alla sosta per le onoranze funebri, così come sono stati calcolati oltre ad essere puramente teorici prescindono dalla dinamica aziendale nella quale correntemente dovrebbero essere inseriti.

A tal proposito qualche volta mi è stato fatto notare che i costi determinati con criteri che astraggono dalla dinamicità aziendale sono valori scarsamente attendibili per la formazione di una tabella delle tariffe.

Ho sempre però controbattuto che i costi percepibili negli schemi astratti di una economia statica, anche se non sono comunemente verificabili con altrettanto rigore nella concreta economia dinamica, possono comunque tornare utili alla pratica amministrazione soprattutto se corredati da cognizioni specifiche e legate alle con-

dizioni ambientali e di concorrenza nelle quali l'azienda opera.

Pertanto se questi costi dovessero essere assunti come riferimento per la formazione di una tabella delle tariffe dovrebbero essere integrati anzitutto dal margine di utile che si vuol conseguire e, inoltre, da eventuali altre voci di costo che le condizioni di mercato imponessero.

Voglio anche aggiungere che queste due attività esaminate, quando concorrono alla formazione del reddito d'impresa, anche in percentuale più rilevante di quella riscontrata nell'esemplificazione, potrebbero essere offerte sul mercato anche a prezzi scarsamente remunerativi o addirittura in perdita, se connesse ad altre attività più redditizie e comunque quando non fosse possibile disgiungere le une dalle altre. ⁽¹²⁾

(1) Nota: trattasi sempre di valori medi risultanti dal confronto delle ultime gestioni.

(12) "... queste vendite possono avere anch'esse la loro convenienza finchè concorrono - come fattori necessari - a determinare gli utili d'esercizio, entro il sistema economico della gestione, esteso nello spazio e nel tempo. Nel senso qui assunto, date vendite si dicono "in perdita" in quanto sarebbero realmente tali e dovrebbero giudicarsi non convenienti, se fossero considerate fini a se stesse, in astratto, o se tutte le altre vendite dell'azienda venissero effettuate alle medesime condizioni delle prime. In concreto, esse vengono invece giudicate convenienti, come condizioni inevitabili di un sistema che produce utili. In generale, un'illuminata politica aziendale di prezzi non può essere attuata considerando isolatamente, per ogni prodotto, la relazione tra il prezzo praticabile e il costo attribuibile, in astratto, al prodotto medesimo." (PIETRO ONIDA - L'azienda, pag. 139).

Ma subito dopo l'Autore aggiunge:

"... Se in date condizioni l'azienda può convenientemente effettuare alcune vendite a prezzi anche inferiori ai costi medi complessivi dei prodotti di cui si tratta, occorre tuttavia guardarsi dall'errore di accettare ordinazioni e produrre a qualunque prezzo, pur di tenere in attività impianti e personale. La graduazione dei prezzi, della quale abbiamo parlato più sopra, presuppone che la gestione, entro i limiti di tempo - risulti, nel complesso, in equilibrio economico e sufficientemente lucrativa.