

Anfrage Bettinaglio betreffend amtlicher Schätzung von Transportanlagen

Die amtlichen Schätzungen von Transportanlagen werden hauptsächlich für Zwecke der Gebäudeversicherung und Festlegung der Liegenschaftssteuern verwendet. Die Steuerwerte der Transportanlagen sind in der Praxis sehr hoch eingeschätzt. Die von Betreibern von Transportanlagen zu bezahlenden Liegenschaftssteuern sind dementsprechend ebenfalls hoch.

Das Gesetz über die amtlichen Immobilienbewertungen (IBG) regelt die Durchführung der amtlichen Immobilienbewertungen. Die dazugehörige Verordnung über die amtlichen Immobilienbewertungen (VAIB) beinhaltet die Detailbestimmungen über die amtlichen Immobilienbewertungen. Für die Bewertung von Transportanlagen sind insbesondere Art. 15 und Art. 31 VAIB relevant. Artikel 15 VAIB regelt die Festlegung des Kapitalisierungssatz und Artikel 31 VAIB unter anderem die Methodik zur Berechnung des Ertragswertes.

Der Kapitalisierungssatz in den amtlichen Schätzungen von Transportanlagen wird oft unter 6% festgesetzt. Dieser Prozentsatz ist angesichts der Risiken zu tief. Die grössten Risiken der Branche werden oft als WWW bezeichnet (Wetter, Wirtschaft und Währung). Der Prozentsatz ist auch im Vergleich zu anderen Branchen sehr tief. In der Gastronomie und Hotellerie werden beispielsweise Kapitalisierungssätze über 6% angewendet. Aus der Praxiserfahrung ist ein Kapitalisierungssatz von 9% bis 11% für Transportanlagen angemessen.

Die Berechnung des Ertragswertes ergibt sich aus Art. 31 Abs. 3 VAIB. Der Ertragswert berechnet sich aus der Kapitalisierung des Reingewinns. Der Reingewinn wird gemäss VAIB Art. 31 Abs. 3 zudem vorgängig bereinigt. Dabei ist die Berücksichtigung der kalkulatorischen Abschreibungen zentral. Es ist systematisch nicht richtig, wenn für vollständig abgeschriebene Anlagen, welche weiter genutzt werden, keine kalkulatorischen Abschreibungen mehr berücksichtigt werden in der Bereinigung des Reingewinns. Legt man einen nachhaltigen ewigen Reingewinn der Bewertung zu Grunde, so gehören auch kalkulatorische Abschreibungen dazu und können nicht einfach ab einem bestimmten Zeitpunkt weggelassen werden.

Der kalkulatorische Reingewinn ist dadurch zu hoch und als Folge auch der Ertragswert respektive die amtlichen Schätzwerte von Transportanlagen.

Vor diesem Hintergrund stellen die Unterzeichnenden der Regierung folgende Fragen:

1. Wie wird der Kapitalisierungssatz von Transportanlagen im Detail hergeleitet? Was sind die Annahmen bei der Festlegung des Kapitalisierungssatzes von Transportanlagen?
2. Ist die Regierung gewillt, den systematischen Fehler in der Berechnung des für die Bewertung massgebenden Reingewinns zu beseitigen und die amtlichen Schätzungen entsprechend anzupassen?

Chur, 30. August 2019

Bettinaglio, Engler (Davos Dorf), Tomaschett (Breil), Aebli, Buchli-Mannhart, Casty, Danuser, Ellemunter, Felix, Gugelmann, Hardegger, Hefti, Hohl, Kasper, Loi, Michael (Donat), Mittner, Niggli-Mathis (Grüsch), Papa, Widmer-Spreiter (Chur), Zanetti (Sent), Costa, Niederreiter



Sitzung vom

15. Oktober 2019

Mitgeteilt den

18. Oktober 2019

Protokoll Nr.

732

Anfrage Bettinaglio

betreffend amtlicher Schätzung von Transportanlagen

Antwort der Regierung

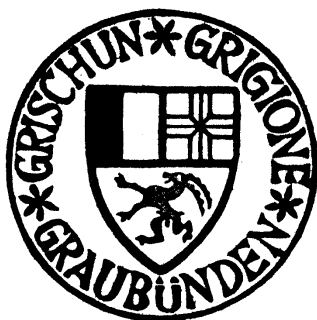
Die amtlichen Bewertungen von Transportanlagen bilden unter anderem die Basis für die Festlegung der Liegenschaftssteuern. Für das Amt für Immobilienbewertung stehen nachvollziehbare Werte im Vordergrund, nicht jedoch die daraus resultierende Steuerbelastung. Die Bewertung durch das Amt für Immobilienbewertung erfolgt zweiteilig. Einerseits werden die Bewertungsgrundlagen (Daten) beim jeweiligen Transportanlagenbetreiber erhoben. Andererseits nimmt das Amt die Bewertung auf Basis der gesetzlichen Grundlagen vor, für Transportanlagen v. a. Art. 31 der Verordnung über die amtlichen Immobilienbewertungen (VAIB; BR 850.110).

Zu Frage 1: Der Kapitalisierungssatz kann bei Immobilienbewertungen als Nettozinssatz oder Bruttozinssatz dargestellt werden. Der Nettozinssatz entspricht dem Kapitalzinssatz, er bildet die Kapitalkosten und -risiken ab. Dabei werden allgemeine immobilientypische sowie nutzungsspezifische Eigenschaften berücksichtigt. Die besonderen Risiken bei Transportanlagen werden zum Beispiel mit einem Zuschlag von rund 1,5 Prozent abgegolten. In Zahlen ausgedrückt, beträgt der Kapitalzinssatz für Wohnliegenschaften zurzeit 3,25 Prozent, für normale Geschäfts- und Gewerbeliegenschaften 3,75 Prozent und für Transportanlagen rund 5,25 Prozent. Weiter werden in Immobilienbewertungen die Bewirtschaftungskosten ausgewiesen. Sie beinhalten Betriebskosten, Unterhaltskosten, Verwaltungskosten, Kosten für Mietzinsausfälle sowie Abschreibungen. Sie können entweder im Kapitalisierungssatz enthalten sein oder auf der Ertragsseite abgezogen werden. Berücksichtigt man die Bewirtschaftungskosten im Kapitalisierungssatz, resultiert aus der Summe des Nettozinssatzes und dem Anteil der Bewirtschaftungskosten der Bruttozinssatz.

Wenn nun Kapitalisierungssätze unterschiedlicher Bewertungen miteinander verglichen werden, ist darauf zu achten, die Sätze auf gleicher Ebene zu betrachten. Bei Bewertungen der Gastronomie und Hotellerie wird bei amtlichen Bewertungen der Bruttozinssatz angewendet (sämtliche Bewirtschaftungskosten sind im Kapitalisierungssatz integriert). Bei Transportanlagen wird hingegen netto kapitalisiert, da die effektiven Bewirtschaftungskosten bereits im Ertrag abgezogen werden. Methodisch dürfen diese damit nicht nochmals im Kapitalisierungssatz ausgewiesen werden. Damit ist sichergestellt, dass Transportanlagen (netto rund 5,25 Prozent) deutlich höher kapitalisiert werden als Gastro-/Hotelliegenschaften (netto rund 3,75 Prozent), was im Ergebnis zu tieferen Ertragswerten führt. Die betrieblichen Voraussetzungen von Transportanlagen werden in einer Bewertung daher sachgerecht abgebildet.

Zu Frage 2: In amtlichen Bewertungen werden die Transportanlagen linear abgeschrieben. Die angewendete Gesamtlebensdauer ist dabei abhängig vom Anlagentyp. Bei einer geschätzten Lebensdauer von zum Beispiel 25 Jahren erfolgt eine Abschreibung von 4 Prozent pro Jahr. Es ist offenkundig, dass ein Teil der Anlagen über die geschätzte Lebensdauer in Betrieb bleibt. Hat eine Anlage die zu Grunde gelegte Gesamtlebensdauer erreicht oder überschritten, darf jedoch keine kalkulatorische Abschreibung mehr erfolgen. Ansonsten würde die Anlage auf unter null abgeschrieben werden, was nicht sachgerecht ist. Die heutige Praxis ist auch nötig, da die Lebensdauer von Anlagen nicht im Nachhinein festgelegt werden kann. Aus diesen Überlegungen kann daher nicht von einem systematischen Fehler gesprochen werden, wenn die kalkulatorischen Abschreibungen nicht mehr berücksichtigt werden. Bei Betreibern, welche einen massgeblichen Anteil bereits abgeschriebener Anlagen aufweisen, können jedoch tatsächlich Reingewinne ausgewiesen werden, welche aufgrund der ewigen Kapitalisierung (zu) hohe Ertragswerte nach sich ziehen.

Die Regierung wird das Amt für Immobilienbewertung anweisen, diese Thematik bei der Bewertung betroffener Anlagen zukünftig adäquat zu berücksichtigen (z.B. Abschreibungen nur temporär bis Neuinvestitionen weglassen).



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Dumonda Bettinaglio concernent la stimaziun uffiziala d'implants da transport

Las stimaziuns uffizialas d'implants da transport vegnan duvradas principalmain per intents da l'assicuranza d'edifizis e per fixar las taglias sin immobiglias. Las valurs fiscalas d'implants da transport èn stimadas sin in nivel fitg aut en la pratica. Las taglias sin immobiglias ch'ils gestiunaris d'implants da transport ston pajar èn perquai er fitg autas.

La lescha davart las valitaziuns uffizialas d'immobiglias (LVI) regla la realisaziun da las valitaziuns uffizialas d'immobiglias. L'ordinaziun respectiva davart las valitaziuns uffizialas d'immobiglias (OVI) cuntegna las disposiziuns detagliadas davart las valitaziuns uffizialas d'immobiglias. Per valitar implants da transport èn relevants cunzunt l'art. 15 e l'art. 31 OVI. L'art. 15 OVI regla la determinaziun dal pertschient da chapitalisaziun e l'art. 31 OVI tranter auter la metoda per calcular la valur da rendita.

Il pertschient da chapitalisaziun en las stimaziuns uffizialas d'implants da transport vegn fixà savens sut 6 %. Questa procentuala è memia bassa en vista a las ristgas. Las pli grondas ristgas da la branscha èn savens l'aura, l'economia e la valuta monetara. La procentuala è fitg bassa er en cumparegliaziun cun autras branschas. En la gastronomia ed en l'hotellaria vegnan per exempel applitgads pertschients da chapitalisaziun da passa 6 %. Tenor l'experienscha pratica è commensurà per implants da transport in pertschient da chapitalisaziun da 9 % fin 11 %.

La calculaziun da la valur da rendita resulta da l'art. 31 al. 3 OVI. La valur da rendita vegn calculada da la chapitalisaziun dal gudogn net. Tenor l'art. 31 al. 3 OVI vegn il gudogn net ultra da quai rectificà ordavant. En quest connex èsi central da resguardar las amortisaziuns calculatoricas. Sistemacain n'èsi betg correct, sch'i na vegnan betg pli resguardadas – en la rectificaziun dal gudogn net – amortisaziuns calculatoricas per implants amortisads cumplettain. Sch'ins prenda in gudogn net persistent e permanent sco basa da valitaziun, tutgan er amortisaziuns calculatoricas vitiers e na pon betg simplamain vegnir laschadas davent a partir d'in tschert mument.

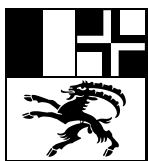
Il gudogn net calculatoric è pia memia aut e per consequenza èn er la valur da rendita respectivamain las valurs stimadas uffizialas d'implants da transport memia autas.

En vista a quests fatgs tschentan las sutsegnadras ed ils sutsegnaders las suandantas dumondas a la regenza:

1. Co vegn deducì detagliadamain il pertschient da chapitalisaziun d'implants da transport? Tge vegn supponì cun determinar il pertschient da chapitalisaziun d'implants da transport?
2. Ha la regenza l'intenziun d'eliminar il sbagl sistematic en la calculaziun dal gudogn net ch'è decisiv per la valitaziun, e d'adattar correspondentamain las stimaziuns uffizialas?

Cuira, ils 30 d'avust 2019

Bettinaglio, Engler (Tavau Vitg), Tomaschett (Breil), Aebli, Buchli-Mannhart, Casty, Danuser, Ellemunter, Felix, Gugelmann, Hardegger, Hefti, Hohl, Kasper, Loi, Michael (Donat), Mittner, Niggli-Mathis (Grüsch), Papa, Widmer-Spreiter (Cuira), Zanetti (Sent), Costa, Niederreiter



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

15 d'october 2019

18 d'october 2019

732

Dumonda Bettinaglio

concernent la stimaziun uffiziala d'implants da transport

Resposta da la regenza

Las valitaziuns uffizialas d'implants da transport furman tranter auter la basa per fixar las taglias sin immobiglias. Per l'uffizi per la valitaziun d'immobiglias stattan valurs chapaivlas en il center, però betg la grevezza fiscala che resulta da quellas. La valitaziun tras l'uffizi per la valitaziun d'immobiglias vegn fatga en duas parts. D'ina vart vegnan eruidas las basas da valitaziun (datas) tar il gestiunari respectiv dals implants da transport. Da l'autra vart valitescha l'uffizi ils implants sin basa da las premissas legalas, ils implants da transport cunzunt sin basa da l'art. 31 da l'ordinaziun davart las valitaziuns uffizialas d'immobiglias (OVI; DG 850.110).

Tar la dumonda 1: Il pertschient da chapitalisaziun po vegnir preschentà sco tariffa da tschains net u sco tariffa da tschains brut tar valitaziuns d'immobiglias. La tariffa da tschains net correspunda a la tariffa da tschains da chapital, ella represchenta ils custs e las ristgas da chapital. Per quest intent vegnan resguardadas las qualitads generalas ch'èn tipicas per las immobiglias e specificas per l'utilisaziun. Las ristgas spezialas che stattan en connex cun ils implants da transport, vegnan per exempel indemnizadas cun in supplement da circa 1,5 pertschient. En cifras importa la tariffa da tschains da chapital actualmain 3,25 pertschient per immobiglias d'abitar, 3,75 pertschient per immobiglias normalas da fatschenta e da mastergn e circa 5,25 pertschient per implants da transport. En las valitaziuns d'immobiglias vegnan plinavant cumprovads ils custs da gestiun. Els cumpiglian ils custs da manaschi, ils custs da mantegniment, ils custs d'administraziun, ils custs per perditas da tschains da locaziun sco er las amortisaziuns. Els pon ubain esser cuntegnids en il pertschient da chapitalisaziun ubain vegnir tratgs giu da la vart dals retgavs. Sch'ins resguarda ils custs da gestiun en il pertschient da chapitalisaziun, resulta la tariffa da tschains brut tras la summa da la tariffa da tschains net e tras la part dals custs da gestiun.

Sch'i vegnan ussa cumparegliads ils pertschients da chapitalisaziun da differentas valitaziuns in cun l'auter, stoi vegnir resguardà che las tariffas vegnian consideradas sin il medem plaun. En cas da valitaziuns da la gastronomia e da la hotellaria vegn applitgada la tariffa da tschains brut per las valitaziuns uffizialas (tut ils custs da gestiun èn integrads en il pertschient da chapitalisaziun). En cas d'implants da transport ha percunter lieu la chapitalisaziun netta, perquai ch'ils custs da gestiun effectivs vegnan gia tratgs giu en il retgav. Metodicamain na pon quests custs betg vegnir cumprovads anc ina giada en il pertschient da chapitalisaziun. Tras quai èsi garantì ch'ils implants da transport (netto circa 5,25 pertschient) vegnan chapitalisads cleramain pli aut che las immobiglias da gastronomia e da hotellaria (netto circa 3,75 pertschient). Uschia resultan valurs da rendita pli bassas. Las premissas dal manaschi dals implants da transport èn pia represchentadas commensuradamain en ina valitaziun.

Tar la dumonda 2: En las valitaziuns uffizialas vegnan amortisads ils implants da transport en moda lineara. La durada da vita totala ch'è vegnida applitgada, è dependenta dal tip d'implant. Cun ina durada da vita stimada da per exempel 25 onns, vegni amortisà 4 pertschient per onn. Igl è evident ch'ina part dals implants restan en funcziun pli ditg che la durada da vita stimada. Sch'in implant ha cuntanschì u surpassà la durada da vita totala, che furma la basa, na dastgi betg pli vegnir amortisà calculatoricamain. Cas cuntrari vegniss l'implant amortisà a sut nulla. Quai na fiss betg commensurà. La pratica vertenta è er necessaria, perquai che la durada da vita d'implants na po betg vegnir determinada posteriuramain. Per questas ponderaziuns na pon ins pia betg discurren d'in sbagliu sistematic, sche las amortisaziuns calculatoricas na vegnan betg pli resguardadas. Tar gestiunaris che han ina part decisiva d'implants gia amortisads, pon dentant vegnir cumprovads gudogns nets effectivs, che chaschunan valurs da rendita (memia) autas pervia da la chapitalisaziun permanenta.

La regenza vegn ad incumbensar l'uffizi per la valitaziun d'immobiglias da resguardar adequatamain questa tematica en il futur cun valitar implants pertutgads (p.ex. laschar davent amortisaziuns mo temporarmain fin ch'i vegnan fatgas novas investiziuns).



En num da la Regenza

Il president:

Il chancelier:

Dr. Jon Domenic Parolini

Daniel Spadin

Interpellanza Bettinaglio concernente le stime ufficiali degli impianti di trasporto

Le stime ufficiali degli impianti di trasporto vengono utilizzate principalmente per l'Assicurazione fabbricati e per la determinazione delle imposte sugli immobili. Nella prassi i valori fiscali degli impianti di trasporto sono stimati a un livello molto alto. Le imposte sugli immobili a carico dei gestori degli impianti di trasporto di conseguenza sono altrettanto alte.

La legge sulle valutazioni immobiliari ufficiali (LVI) disciplina l'esecuzione delle valutazioni immobiliari ufficiali. La relativa ordinanza sulle valutazioni immobiliari ufficiali (OVI) contiene le disposizioni dettagliate relative alle valutazioni immobiliari ufficiali. Gli art. 15 e 31 OVI hanno particolare rilevanza per la valutazione degli impianti di trasporto. L'articolo 15 OVI disciplina la determinazione del tasso di capitalizzazione e l'articolo 31 OVI disciplina tra l'altro il metodo di calcolo del valore di reddito.

Il tasso di capitalizzazione nelle stime ufficiali degli impianti di trasporto spesso viene fissato a un valore inferiore al 6%. In considerazione dei rischi tale percentuale è troppo bassa. I rischi maggiori del settore sono la meteo, l'economia e la valuta. Anche rispetto ad altri settori la percentuale è molto bassa. Nel settore della ristorazione e in quello alberghiero ad esempio vengono applicati tassi di capitalizzazione superiori al 6%. Secondo l'esperienza pratica, per gli impianti di trasporto risulta essere adeguato un tasso di capitalizzazione compreso tra il 9% e l'11%.

Il calcolo del valore di reddito risulta dall'art. 31 cpv. 3 OVI. Il valore di reddito viene determinato in base alla capitalizzazione dell'utile netto. Inoltre conformemente all'art. 31 cpv. 3 OVI dall'utile netto vengono dapprima dedotti determinati elementi. Tuttavia è fondamentale tenere conto degli ammortamenti calcolatori. A livello di sistema è errato per gli immobilizzi completamente ammortizzati e ancora in uso non tenere più conto degli ammortamenti calcolatori in sede di rettifica dell'utile netto. Se alla base della valutazione viene posto un utile netto duraturo ed eterno, occorre tenere conto degli ammortamenti calcolatori, i quali non possono essere semplicemente tralasciati.

L'utile netto calcolatorio è quindi troppo elevato e di conseguenza anche il valore di reddito e le stime ufficiali di impianti di trasporto.

Su questa base, le firmatarie e i firmatari pongono al Governo le seguenti domande:

1. Come viene calcolato in dettaglio il tasso di capitalizzazione di impianti di trasporto? Quali sono i valori ipotizzati per la determinazione del tasso di capitalizzazione di impianti di trasporto?
2. Il Governo è disposto a eliminare l'errore sistematico nel calcolo dell'utile netto determinante per la valutazione e ad adeguare di conseguenza le stime ufficiali?

Coira, 30 agosto 2019

Bettinaglio, Engler (Davos Dorf), Tomaschett (Breil), Aebli, Buchli-Mannhart, Casty, Danuser, Ellemunter, Felix, Gugelmann, Hardegger, Hefti, Hohl, Kasper, Loi, Michael (Donat), Mittner, Niggli-Mathis (Grüsch), Papa, Widmer-Spreiter (Coira), Zanetti (Sent), Costa, Niederreiter



Seduta del

15 ottobre 2019

Comunicata il

18 ottobre 2019

Protocollo n.

732

Interpellanza Bettinaglio

concernente le stime ufficiali degli impianti di trasporto

Risposta del Governo

Le valutazioni ufficiali degli impianti di trasporto costituiscono tra l'altro la base per la determinazione delle imposte sugli immobili. Per l'Ufficio per le valutazioni immobiliari è importante disporre di valori comprensibili, mentre l'onere fiscale che ne deriva è secondario. La valutazione da parte dell'Ufficio per le valutazioni immobiliari si articola in due parti. Da un lato vengono raccolte le basi di valutazione (dati) da ogni gestore di impianti di trasporto. D'altro lato l'Ufficio effettua la valutazione in conformità alle basi giuridiche; per quanto riguarda gli impianti di trasporto fa riferimento soprattutto all'art. 31 dell'ordinanza sulle valutazioni immobiliari ufficiali (OVI; CSC 850.110).

In merito alla domanda 1: in relazione alle valutazioni immobiliari il tasso di capitalizzazione può essere indicato come tasso d'interesse netto oppure lordo. Il tasso d'interesse netto equivale al tasso d'interesse sul capitale e indica i costi e i rischi di capitale. In questo contesto vengono prese in considerazione caratteristiche generali legate agli immobili nonché caratteristiche specifiche legate all'utilizzo. I rischi particolari associati agli impianti di trasporto vengono ad esempio compensati con un supplemento di circa l'1,5 per cento. In termini numerici il tasso d'interesse sul capitale per gli immobili abitativi ammonta attualmente al 3,25 per cento, per gli immobili commerciali e artigianali normali al 3,75 per cento e per gli impianti di trasporto circa al 5,25 per cento. Inoltre le valutazioni immobiliari riportano i costi di gestione. Questi ultimi comprendono le spese d'esercizio, le spese di manutenzione, le spese amministrative, i costi per la perdita delle pigioni nonché gli ammortamenti. I costi di gestione possono essere compresi nel tasso di capitalizzazione oppure essere dedotti dai ricavi. Se i costi di gestione sono compresi nel tasso di capitalizzazione, dalla somma del tasso d'interesse netto e dalla quota dei costi di gestione risulta il tasso d'interesse lordo.

Se vengono paragonati i tassi di capitalizzazione di valutazioni diverse, occorre prestare attenzione affinché i tassi vengano esaminati tenendo conto degli stessi elementi. Il tasso di interesse lordo viene utilizzato per le valutazioni ufficiali nel settore alberghiero e della ristorazione (tutti i costi di gestione sono integrati nel tasso di capitalizzazione). Per quanto riguarda invece gli impianti di trasporto, la capitalizzazione viene effettuata applicando il tasso d'interesse netto dato che i costi di gestione effettivi sono già stati dedotti dai ricavi. Per ragioni di metodo, questi quindi non possono trovare riscontro ancora una volta nel tasso di capitalizzazione. In questo modo viene garantito che gli impianti di trasporto (circa il 5,25 per cento in termini netti) vengano capitalizzati a un tasso significativamente più elevato rispetto agli immobili a scopo alberghiero o di ristorazione (circa il 3,75 per cento in termini netti), il che in ultima analisi si traduce in valori di reddito più bassi. In una valutazione i presupposti d'esercizio degli impianti di trasporto trovano quindi un riscontro adeguato.

In merito alla domanda 2: nelle valutazioni ufficiali gli impianti di trasporto vengono ammortizzati in modo lineare. La durata di vita complessiva applicata dipende dal tipo di impianto. Ad esempio nel caso di una durata di vita stimata di 25, il tasso d'ammortamento annuo ammonta al 4 per cento. È evidente che parte degli impianti rimarrà in funzione più a lungo rispetto alla durata di vita stimata. Tuttavia se un impianto ha raggiunto o superato la durata di vita complessiva presa a riferimento, non possono più essere effettuati degli ammortamenti calcolatori. Altrimenti l'impianto verrebbe ammortizzato sotto zero, il che non è appropriato. La prassi attuale è necessaria dal momento che non è possibile determinare a posteriori la durata di vita degli impianti. Partendo da queste riflessioni non si può quindi parlare di un errore sistematico quando non vengono più tenuti in considerazione gli ammortamenti calcolatori. Tuttavia nel caso di gestori che hanno già ammortizzato una parte importante degli impianti possono risultare effettivamente gli utili netti che a causa della capitalizzazione perpetua comportano valori di reddito (eccessivamente) elevati.

Il Governo incaricherà l'Ufficio per le valutazioni immobiliari di tenere adeguatamente conto di questo aspetto in futuro quando si tratterà di valutare impianti interessati (ad es. omettere solo temporaneamente gli ammortamenti fino a quando non saranno effettuati nuovi investimenti).



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il Cancelliere:

Daniel Spadin