

Die SBB verfolgen laufend die Entwicklung. Sollten die Autotransporte weiter ansteigen, werden sie zusätzliche Angebotsverbesserungen prüfen.

2. Intervention für eine raschere Zollabfertigung durch die italienischen Zollbeamten

Für die Abfertigung durch den italienischen Zoll in Iselle ist Italien allein zuständig. Trotzdem werden die SBB das Problem an der nächsten Konferenz der lokalen Bahn- und Zolldienste des Grenzübergangs am Simplon zur Sprache bringen.

3. Vermehrte Abwicklung des Geschäftsverkehrs in Iselle-Trasquera anstatt Domodossola

Die heutige Lösung beruht auf dem «Abkommen zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und der italienischen Republik über die nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung während der Fahrt» vom 11. März 1961 und der «Vereinbarung zwischen der Schweiz und Italien über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen beim Bahnhof Iselle-Trasquera» vom 28. Februar 1974. Für den Güterverkehr auf der Schiene erfolgt die Grenzabfertigung teils in Domodossola (Post- und Expressverkehr), teils in Brig (übrige Güter). In Iselle können nur kleinere Mengen Handelswaren von unbedeutendem Wert und andere Gegenstände, welche die mit den verladenen Motorfahrzeugen reisenden Personen für persönliche Zwecke mit sich führen, verzollt werden. Das schwache Verkehrsaufkommen der Region zwischen Domodossola und der Grenze würde weder eine Aenderung der bestehenden Regelungen noch die Investitionen für eine Anpassung der Infrastruktur in Iselle rechtfertigen.

4. Schaffung der technischen Möglichkeit und Angebot günstigerer Verladetarife für die Transportunternehmen

Das Einrichten einer Huckepackverbindung Brig-Iselle bedarf eingehender Vorabklärungen betrieblicher, technischer und wirtschaftlicher Art. Die interessierten Kreise ermitteln derzeit die Anforderungen des Marktes. Gestützt auf das Resultat werden die beteiligten Bahnen danach mögliche Lösungen prüfen.

5. Verlegung der bahn- und zolltechnischen Dienste von Iselle nach Brig

Iselle ist ein Gemeinschaftsbahnhof FS/SBB im Sinne der vorgenannten Abkommen. Eine Verlegung der bahn- und zolltechnischen Dienste von Iselle nach Brig setzte eine Aenderung der Vereinbarung betreffend die Grenzabfertigung im Bahnhof Iselle-Trasquera voraus und wäre zudem mit wesentlichen Schwierigkeiten technischer, betrieblicher und finanzieller Natur verbunden. Weil davon keine Vorteile zu erwarten wären, rechtfertigt sich eine Abkehr von der heutigen Lösung nicht.

Le président: M. Dirren annonce qu'il est partiellement satisfait.

85.592

Motion der sozialdemokratischen Fraktion Eisenbahn-Transitverkehr

Motion du groupe socialiste Trafic ferroviaire à travers la Suisse

Wortlaut der Motion vom 2. Oktober 1985

Das europäische Schienennetz für Hochgeschwindigkeitszüge erweitert sich in letzter Zeit zusehends. In den Nachbarländern ist man daran, verschiedene wichtige Linien für solche Züge einzurichten. Es besteht die grosse Gefahr, dass das schweizerische Eisenbahnnetz seine Stellung als Transitverkehrsnetz verliert, besonders, was den Verkehr zwischen Nord- und Südeuropa betrifft.

Der Bundesrat wird gebeten, so rasch als möglich einen Bericht vorzulegen, der die Lage des europäischen Verkehrs zu Lande umfassend beschreibt sowie konkrete Vorschläge enthält, wie unser Eisenbahnnetz die Stellung als Transitverkehrsnetz behalten kann. Diese Vorschläge sollen vor allem auf folgende Ziele gerichtet sein:

1. den möglichst raschen Bau einer neuen Alpentransversale, damit die Transportzeiten erheblich verkürzt und die Transportkapazität im Personen- und Güterverkehr erhöht werden können;
2. die Verbesserung der Attraktivität der Simplonlinie, damit diese der Konkurrenz durch die Mont-Cenis-Line – vor allem was den Verkehr zwischen Mailand und Paris betrifft – standhalten kann.

Texte de la motion du 2 octobre 1985

Le réseau européen de trains à grand vitesse se développe depuis quelque temps à un rythme accéléré. Plusieurs grandes lignes permettant la circulation de tels convois sont en construction dans les pays limitrophes de la Suisse. Le danger est grand pour le réseau ferroviaire helvétique de perdre sa position de voie de transit, spécialement en ce qui concerne le trafic entre le Nord et le Sud de l'Europe.

Le Conseil fédéral est invité à présenter, le plus rapidement possible, un rapport complet sur la situation des transports terrestres en Europe ainsi que des propositions concrètes visant à conserver à notre réseau ferroviaire son caractère de voie de transit. Ses propositions doivent tendre notamment à

1. réaliser, dans les meilleurs délais, une nouvelle transversale alpine en vue de réduire fortement les temps de parcours et d'accroître le nombre de personnes et le volume des marchandises transportées.
2. améliorer l'attractivité de la ligne du Simplon afin de lui permettre de soutenir la concurrence exercée par la ligne du Mont-Cenis, en particulier dans le trafic entre Milan et Paris.

Sprecher – Porte-parole: Clivaz

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 19. Februar 1986*

Rapport écrit du Conseil fédéral du 19 février 1986

Tant au nord qu'au sud des Alpes, les principales lignes ferroviaires sont en train d'être aménagées pour les grandes vitesses. En France, la ligne TGV Paris-Lyon est en service depuis 1983. En Italie, la direttissima Rome-Florence sera bientôt ouverte à l'exploitation. En Allemagne, la construction des tronçons à grande vitesse Hannover-Würzburg et Mannheim-Stuttgart a beaucoup progressé. Le plan 1985 des voies de communication de la République fédérale d'Allemagne (RFA) prévoit des lignes rapides reliant le nord de l'Allemagne à Bâle et à Munich. Elles se composent en partie de nouveaux tronçons et en partie de sections qui doivent encore être adaptées.

Le trafic des trains directs de Paris vers Turin et la mer Tyrrhénienne se déroule depuis des décennies par le Mont-Cenis. En revanche, les voyageurs à destination de Milan et de l'Adriatique empruntent la ligne du Simplon. L'introduction des TGV n'a rien changé à cette situation. Le voyage de Paris à Milan via le Simplon dure en moyenne une heure et demie de moins que le trajet par le Mont-Cenis. La direttissima Rome-Florence réduira d'environ une heure et demie le temps du parcours Rome-Milan et, partant, la durée des voyages vers les tunnels du Simplon et du Saint-Gothard; dans le trafic avec Turin et le Mont-Cenis, le gain sera d'à peine une heure. Le réseau à grande vitesse de RFA devrait, lui aussi, permettre de réduire les temps de parcours, tant sur l'artère vers Munich et le Brenner que sur l'accès au Saint-Gothard via Bâle. Cela étant, la zone d'alimentation du Brenner ne devrait augmenter ni en Allemagne ni en Italie. Le 7 septembre 1983, nous avons présenté un vaste rapport

sur l'évolution du trafic marchandises entre le nord de l'Europe et l'Italie. Les déclarations et conclusions formulées à l'époque restent valables: le choix anticipé du tracé sans arrêté relatif à la construction serait inapproprié; un tel arrêté n'est cependant pas encore mûr à l'heure actuelle. Des données sont également disponibles sur le développement du trafic voyageurs. L'offre actuelle et les gains de temps réalisables grâce à l'amélioration des tronçons et à l'emploi de matériel roulant des plus modernes sont connus, de même que les répercussions qu'aurait le percement éventuel d'un tunnel ferroviaire de base à travers le Saint-Gothard, le Splügen ou le Brenner.

La ligne du Simplon est actuellement l'axe transalpin le plus rapide. Les CFF ne cessent de l'améliorer depuis des années, comme d'ailleurs l'artère du Saint-Gothard. Le nombre de trains directs traversant le Simplon est deux fois plus élevé qu'au Mont-Cenis ou au Brenner. Parmi tous les chemins de fer alpins, seule la ligne du Saint-Gothard offre un plus grand nombre de trains directs internationaux. D'autre part, des travaux sont en cours pour augmenter la capacité et la vitesse sur la ligne du Simplon. Des études ont lieu afin d'en améliorer l'attrait, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. C'est ainsi que les CFF examinent notamment la possibilité de l'adapter aux vitesses élevées. L'objectif à long terme est de faire circuler des trains de type TGV entre Lausanne et Milan.

Etant donné les nombreuses études disponibles sur le trafic ferroviaire transalpin, dont la majeure partie reste valable, l'élaboration d'un rapport supplémentaire n'apporterait guère de nouveaux enseignements fondamentaux. Pour le moment, nous renonçons à faire exécuter une nouvelle étude. Cela ne signifie absolument pas que nous sous-estimons l'importance du trafic ferroviaire de transit. En effet, nous suivons constamment l'évolution de la situation, tant au niveau de l'administration fédérale que lors de nos contacts internationaux. Ainsi, les ministres des transports de la République fédérale d'Allemagne, de l'Italie, de l'Autriche et de la Suisse ont décidé lors d'une récente conférence d'instituer un organisme (Comité des Suppléants) chargé de fournir des bases de décision actualisées. Ces documents traiteront tous les aspects d'une répartition des tâches entre le rail et la route qui soit rationnelle et coordonnée sur le plan international. La question de la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes sera aussi examinée.

Nous proposons également des projets précis de construction. C'est ainsi que RAIL 2000 recommande la construction d'une nouvelle ligne entre Bâle et Berne. Elle constituera une voie d'accès attrayante au Loetschberg et augmentera sensiblement la capacité de cette transversale alpine. Des extensions de la capacité sont aussi prévues dans la vallée du Rhône. Au besoin, d'autres mesures seront prises pour encourager le transit ferroviaire, que ce soit dans le cadre de RAIL 2000 ou sur la base de projets distincts. C'est dans ce sens que nous sommes disposés à accepter l'intervention sous forme de postulat.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

Le président: M. Clivaz, au nom des motionnaires, est invité à s'exprimer.

M. Clivaz: La motion du groupe socialiste est née du souci de voir la Suisse maintenir sa position dans le trafic de transit ferroviaire en Europe. La motion a été déposée le 2 octobre 1985 et la réponse du Conseil fédéral formulée au mois de février 1986.

Depuis lors, un certain nombre de choses se sont produites sur le plan de la politique des transports. Nous avons notamment voté le projet de RAIL 2000 qui contient plusieurs éléments susceptibles de résoudre le problème du trafic de transit à travers notre pays. En outre, nous savons qu'un

groupe de travail, de caractère international, réunissant des représentants des pays intéressés au trafic de transit à travers la Suisse, a été constitué. La motion du groupe socialiste comprend deux points.

Le premier se rapporte au percement d'un nouveau tunnel ferroviaire à travers les Alpes. La nécessité d'une telle ligne n'est, je crois, plus contestée aujourd'hui pour deux raisons. Il s'agit – et les débats qui ont eu lieu dans ce conseil l'ont démontré – de promouvoir les transports publics et, en particulier, le transfert d'une partie du trafic marchandises de la route vers le rail. Un moyen de procéder à ce transfert réside dans le ferroutage. Or celui-ci n'est possible, de façon optimale, que si un nouveau tunnel est construit à travers les Alpes. Mais il ne s'agit pas seulement du trafic marchandises, il s'agit aussi du trafic voyageurs. La ligne actuelle ne permet pas les vitesses nécessaires pour pouvoir concurrencer le trafic routier.

D'autre part, nous savons qu'en Europe, dans tous les pays qui nous entourent, des lignes à grande vitesse sont construites; si la Suisse veut pouvoir assurer sa liaison avec ces nouvelles lignes ferroviaires, il faut absolument construire aussi une ligne à plus grande vitesse à travers les Alpes.

Le deuxième point de la motion se rapporte à la nécessité d'améliorer l'attractivité de la ligne du Simplon. A cet égard aussi, un certain nombre d'assurances ont été données par le Conseil fédéral concernant les mesures visant à améliorer la situation sur cette ligne.

Dans un cas comme dans l'autre, il s'agit pour notre pays de prendre les mesures nécessaires pour pouvoir assurer à la Suisse sa position de voie de transit dans le trafic européen. Je crois qu'il est inutile d'insister encore sur la nécessité de se déterminer le plus rapidement possible à ce propos. Le Conseil fédéral, dans sa réponse, nous a fourni quelques précisions et, compte tenu de l'évolution de la situation, le groupe socialiste peut se déclarer d'accord avec la transformation de sa motion en postulat. Mais je voudrais néanmoins demander à M. Schlumpf, conseiller fédéral, de saisir l'occasion de cette discussion pour nous donner quelques indications sur l'état des travaux, en particulier en ce qui concerne le groupe de travail dans lequel son département est représenté par l'un de ses principaux collaborateurs. Cela nous renforcerait dans notre décision d'accepter la proposition de transformer la motion en postulat.

Bundesrat Schlumpf: Ich will unsere schriftliche Antwort gerne noch etwas ergänzen. Ich danke Nationalrat Clivaz für seine Zustimmung, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Wir haben es auch hier mit der Schwierigkeit zu tun, dass die Motion vom Herbst 1985 datiert ist und seither allerhand gegangen ist, das wir in unserer Antwort vom Februar 1986 natürlich nicht vorwegnehmen konnten.

Eine erste Feststellung zur Frage der heutigen Position der Schweiz im Nord-Süd-Güterverkehr. Die Zahlen, die ich verwende, sind die Ergebnisse des Jahres 1984; es sind die letzten, die international ausgewertet worden sind. Insgesamt wurden 1984 im alpenquerenden Verkehr durch Frankreich 21 Millionen Tonnen transportiert, davon 7,7 Millionen Tonnen über die Schiene (Mont Cenis und Mont Blanc); im alpenquerenden Verkehr mit Oesterreich total Nord-Süd 16,8 Millionen Tonnen, davon 3,3 Millionen Tonnen über die Schiene (Brenner), und im alpenquerenden Verkehr Schweiz Nord-Süd (Gotthard-Simplon) 11,1 Millionen Tonnen, davon 9,1 Millionen Tonnen über die Schiene.

Da sehen Sie das Zentrale unserer Verkehrspolitik. Wir sind durchaus der Meinung, dass wir im Nord-Süd-Verkehrsbe- reich aus nationalen Interessen – Nationalrat Clivaz hat zu Recht die Position der Schweiz unterstrichen –, aber auch aus internationaler Verpflichtung, weitermachen müssen. Wir sind der Meinung, dass wir aus nationalem Interesse eine neue Eisenbahn-Alpentransversale in Dienst stellen müssen. Wir haben nicht nur Verkehrswege für den europäischen Nord-Süd-Transit anzubieten, sondern wir benötigen auch die ausländischen Verkehrswege für unsere eigenen Import- und Exportbedürfnisse, und zwar in grösserem Aus- masse. In der Verkehrspolitik Europas gilt eben auch das

Prinzip des *do ut des*. Wir werden unsere Position europäisch dann am besten wahrnehmen können, wenn wir auf diesem Verkehrsmarkt auch zeitgemässe, attraktive Angebote haben und nicht nur auf zeitgemässe Verkehrswege unserer Nachbarländer für unsere Transportbedürfnisse, vor allem hin zu den grossen Weltmärkten, hin zu den Meeren, angewiesen sind.

Aber – und hier kommt nun das Essentielle unserer Verkehrspolitik – wir wollen diese zusätzlichen Kapazitäten, vor allem für den Nord-Süd-Transitverkehr, auf der Schiene schaffen. Wir sind – im Vergleich zu den beiden Nachbarländern Frankreich und Oesterreich – bereits in einer recht komfortablen Situation, weil wir 9,1 Millionen Tonnen Nord-Süd-Transit über die Schiene und nur 750 000 Tonnen – das sind die Zahlen von 1984; 1986 waren es gegen eine Million Tonnen – über die Strasse transportiert haben. Das ist ein günstiges Verhältnis, und wir wollen es noch günstiger gestalten.

Da kommt ein Zweites hinzu: Die modernen Formen der Zusammenarbeit Schiene-Strasse, Hucklepack-kombinierter Verkehr. In Frankreich hatte man 700 000 Tonnen Hucklepack (Mont Cenis–Fréjus und Mont Blanc); auf dem Brenner 470 000 Tonnen und in der Schweiz 1 250 000 Tonnen – trotz dieser verflixten Eckhöhen von 3,7 m.

Wir haben im Hucklepackverkehr, kombinierten Verkehr, Grosscontainer usw. – vor allem im Hucklepackverkehr – Zuwachsraten, die sehr eindrücklich sind. Sie wissen, dass wir das mit dem Leistungsauftrag SBB 1987, der jetzt in Kraft getreten ist, ganz gezielt weiter fördern, indem wir neu in die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die der Bund abzugelten hat, weil sie nicht kostendeckend erbracht werden können, auch den Hucklepack-Verkehr einbezogen haben.

Das ist Verkehrspolitik, die wir damit betreiben, das ist nicht Unternehmenspolitik SBB; denn hier geht es darum, unsere Limiten im Strassen-Güterverkehr durchhalten zu können. Das wird europäisch mehr und mehr zu einem markanten Diskussionsthema. Ich stehe mitten drin in solchen Diskussionen.

Das beste Argument, das uns in den internationalen Verkehrsbeziehungen zur Verfügung steht, um die durch die topographischen, baulichen, auch durch die Besiedlungsverhältnisse und die klimatischen Gegebenheiten berechnete Tonnagebeschränkung von 28 Tonnen auf den Strassen aufrechtzuerhalten, ist ein zeitgemässes, leistungsfähiges und preisgünstiges – eben ein marktfähiges – Hucklepack-Angebot. Damit dieses Angebot preisgünstig gemacht werden kann, brauchen wir diesen Leistungsauftrag SBB mit dem Einbezug des Hucklepack-Verkehrs in die gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Nationalrat Clivaz, Sie haben nach dem gegenwärtigen Stand der Vorarbeiten für die Entscheidung zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale gefragt. Ich kann Ihnen sagen: Der Departementschef hat bereits entschieden. Ich muss Sie aber enttäuschen, er hat natürlich nicht über die Variantenfrage, sondern über den Grundsatz entschieden. Wir stehen zur verkehrspolitischen Notwendigkeit – insbesondere mit Blick auf den europäischen Verkehrsmarkt –, eine neue, leistungsfähige Eisenbahn-Alpentransversale zu schaffen. Herr Salvioni, das war immer unsere Auffassung. Es ging nur darum, die Prioritäten richtig zu setzen und das Vorgehen so zu wählen – ich darf das auch vor der Öffentlichkeit sagen –, dass wir international eine bestmögliche Position haben. Die diesbezüglichen Gespräche sind nicht einfach. Unsere Position konnte bisher wahrgenommen werden, weil auch die Politik, die Sie im Parlament betrieben haben, dem Rechnung getragen hat. Dafür sind der Bundesrat und ich Ihnen dankbar.

Ein Ministerstellvertreter-Ausschuss der vier Länder ist an der Arbeit, um eine bestmögliche Abstimmung Italiens, der Bundesrepublik und Oesterreichs mit der Schweiz zu erreichen. Wir erwarten davon nicht eine Uebereinkunft in der Frage der Variante. Die Meinungen werden letztlich auseinandergehen. Das ist voraussehbar. Aber sie sollen einander soweit angenähert werden können, dass wir – oder besser

gesagt Sie, das Parlament – den Variantenbaubeschluss en connaissance de cause fällen können.

Daneben bearbeiten wir seit längerer Zeit unter Beizug von Fachunternehmungen der Ingenieur-, der betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Branchen die Variantenfrage. Die vier möglichen Varianten werden aufgearbeitet. Sie wissen: es geht um Lötschberg-Basis, Gotthard-Basis, Splügen und um eine mögliche Verbindung Gotthard-Basis/Splügen, also Ostalpen-Lösung über das sogenannte Ypsilon, was auch einen Gotthardtunnel und den Auslauf Chiasso–Mailand mit sich bringt. Diese vier Varianten werden aufgearbeitet, damit die Entscheidungsgrundlagen für die politische Ebene gleichwertig sind. Letzten Endes müssen dann politische Entscheide getroffen werden.

Zum Fahrplan: Im Ausschuss der vier Ministerstellvertreter hat mein persönlicher Mitarbeiter, Herr Fasciati, die Federführung; sie kommen mit ihren Arbeiten programmgemäss voran. Die Arbeitsgruppe dieser Unternehmungen, die die Entscheidungsgrundlagen zur Variantenfrage im Inland aufzuarbeiten hat – das ist eine viel aufwendigere Arbeit –, ist zeitlich auch im Programm. Es ist festgelegt, dass die Berichte über beide Arbeiten dem Departement bis Ende dieses Jahres abzuliefern sind. Dann kommt der interne Entscheidungsprozess. Der Bundesrat wird diese Angelegenheit im Jahre 1988 parlamentsreif erledigen können.

Eine Frage ist allerdings noch offen: ob wir, bevor wir mit der Botschaft an das Parlament gelangen, noch eine Vernehmlassung bei den Kantonen und bei den Organisationen durchführen müssen. Dazu würden wir zusätzlich etwa sechs Monate benötigen. Es hat kantonale Regierungsräte im Nationalrat, die bereits heftig nicken und das als selbstverständlich betrachten. Ich wage da ein Fragezeichen anzubringen, weil wir ja bereits im Jahre 1980 ein umfangreiches Vernehmlassungsverfahren durchgeführt haben.

Wie gesagt: diese Frage ist noch offen. Ich erwähnte das für Nationalrat Clivaz, weil das beim Fahrplan plus/minus etwa 6 Monate bedeutet.

Zusammenfassend: Wir stehen mit diesen in vollem Gange befindlichen Arbeiten absolut im Programm, so dass wir erwarten dürfen, bis im Spätherbst dieses Jahres die Unterlagen beisammen zu haben und dann die verwaltungsinterne sowie die parlamentarische Prozedur in die Wege leiten zu können, damit Sie nachher einen Baubeschluss, der die Linienwahl enthält, fassen können.

Le président: M. Clivaz accepte que sa motion soit transformée en postulat. Ce postulat n'étant pas combattu, il est adopté.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

86.521

Postulat Salvioni

Swissmetro. Machbarkeitsstudie

Swissmétro. Etude de faisabilité

Wortlaut des Postulates vom 19. Juni 1986

Der Bundesrat wird gebeten, vor der Schlussdiskussion über das Konzept «Bahn 2000» von einem Universitätsinstitut, das von der SBB-Verwaltung unabhängig ist, eine Studie über die Machbarkeit des Projekts «Swissmetro» erstellen zu lassen.

Texte du postulat du 19 juin 1986

Le Conseil fédéral est invité, avant la discussion finale sur le projet RAIL 2000, à faire exécuter par un institut universitaire indépendant de l'administration des CFF une étude de

Motion der sozialdemokratischen Fraktion Eisenbahn-Transitverkehr

Motion du groupe socialiste Trafic ferroviaire à travers la Suisse

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.592
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1987 - 15:00
Date	
Data	
Seite	232-234
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 182

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.