

tion des autres tronçons d'autoroute avalisés par le souverain dans la dernière votation?

Je remercie Monsieur le Conseiller fédéral de sa réponse.

Bundesrat **Ogi**: Es sind drei Fragen gestellt worden:

1. Werden genügend Kredite bereitgestellt, damit die N 1 und N 5 bis zum Jahr 2000 eröffnet werden können?
2. Werden so grosse Kredite bereitgestellt, dass die Teilstücke von Faoug–Estavayer bis 1996 und Estavayer–Yverdon und Boudry–Grandson bis zum Jahr 2000 fertiggebaut werden können?
3. Welches sind die Absichten, was die anderen Kleeblatt-Abschnitte anbelangt?

Ich könnte nun die gleiche Platte auflegen wie bei der Beantwortung des Postulates Lauber und der Interpellation Flückiger. Ich wiederhole deshalb das Gesagte nicht und möchte nur noch ergänzend zu den Ausführungen von vorher folgendes sagen: Die allgemeine Knappheit der Bundesmittel führt überall in der Schweiz zu gewissen Verzögerungen gegenüber den kantonalen Wunschprogrammen. Diese kantonalen Wunschprogramme werden heute und morgen an der Baudirektorenkonferenz in ganzer Klarheit vorgestellt.

Um die Fragen von Herrn Ständerat Reymond beantworten zu können, müsste ich schon über das neue langfristige Bauprogramm verfügen und vor allem das Resultat Ihrer Budgetberatungen im Herbst kennen. Diese Frage ist heute deshalb nicht zu beantworten. Aber, Herr Ständerat Reymond, Sie können kaum einzelne Strecken von Kürzungen verschonen, weil dann andere deswegen doppelt bestraft werden. Einen Krieg – entre guillemets, bien entendu – zwischen den Kantonen um die beschränkten Bundesmittel wollen wir nicht anzetteln. Die 2,3 Milliarden Franken, die in der Rückstellung enthalten sind, werden schon in einigen Jahren ganz stark abgebaut sein.

Immerhin darf ich auch Herrn Ständerat Reymond noch einige Zahlen auf den Heimweg mitgeben: Der Kanton Neuenburg – ich weiss, Sie kommen aus dem Kanton Waadt, aber Sie haben auch die N 5 angesprochen – hat 1988 92,6 Millionen Franken bekommen, 1989 102,7 Millionen Franken und 1990 130,3 Millionen Franken. Ich weiss, es sind grosse Bauprojekte vorhanden. Die Zahlen für den Kanton Waadt lauten: 1988 bis 1990: 1988 55,6 Millionen Franken, 1989 51,4 Millionen Franken und 1990 40 Millionen Franken. Der Kanton Waadt dürfte in Zukunft vom Bund höhere Tranchen erhalten, wenn die Arbeiten an der N 1 voll anlaufen.

Das neue Bauprogramm wird politisch – Sie wissen es, und das spürt man auch aus dieser Diskussion – heikel sein, weil die Budget- und Finanzplanwerte des Bundes unter den Wünschen und Ansprüchen der Kantone liegen. Sie haben darum sicher Verständnis dafür, dass ich den Beratungen im Bundesrat und den Budgetberatungen in Ihrem Rat nicht vorgreifen darf. Wir haben die klaren Volksmehrheiten zugunsten der Kleeblatt-Teilstücke gern zur Kenntnis genommen – ich habe mich dafür auch eingesetzt –, und wir werden uns bemühen, ihnen im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten und Mittel bestmöglich Rechnung zu tragen.

**M. Reymond**: A la veille de décisions importantes en matière d'investissements dans le secteur public, le Conseil fédéral, par son attitude extrêmement restrictive vis-à-vis de l'utilisation de fonds spécifiquement destinés aux autoroutes, va inévitablement créer un cartel d'opposants à d'autres investissements dans les transports publics. C'est à mon avis une attitude regrettable et je ne puis me déclarer satisfait de la position du Conseil fédéral, en dépit du fait qu'elle soit exprimée avec un grand sourire par M. Ogi.

90.577

## Motion Cavadini

### Nationalstrassennetz. Fertigstellung im Jahr 2000

### Achèvement du réseau des routes nationales en l'an 2000

*Wortlaut der Motion vom 19. Juni 1990*

Am 1. April 1990 haben Volk und Stände die Autobahninitiativen klar verworfen. Die von diesen Initiativen direkt betroffenen Regionen haben mit aller Deutlichkeit Stellung genommen. Der Auftrag an den Bundesrat ist unmissverständlich: Es geht darum, das Nationalstrassennetz so schnell als möglich fertigzustellen. Dies wird eindeutig dazu beitragen, dass sich die Immissionen, die Gefahren und die Luftverschmutzung vermindern, denen die Bevölkerung von Ortschaften mit starkem Durchgangsverkehr ausgesetzt ist.

Es wird jedoch befürchtet, dass das Nationalstrassennetz durch die Staffelung der Arbeiten oder gar die Aufschiebung der Erstellung gewisser Bauwerke nicht vor dem Jahr 2010 oder 2015 fertiggestellt werden kann. Ein so später Abschluss wäre unannehmbar.

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament noch vor Jahresende ein Bauprogramm vorzulegen, das die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes im Jahr 2000 vorsieht. Die erforderlichen Mittel sind in einer Finanzplanung festzulegen. Wenn nötig ist auf die Rückstellungen aus dem Ertrag der Treibstoffzölle zurückzugreifen.

Wir beauftragen den Bundesrat, im Voranschlag 1991 einen Kredit für die Nationalstrassen vorzusehen, der es erlaubt, den Gesuchen der Kantone stattzugeben, welche die noch fehlenden Teilstücke zu bauen haben.

*Texte de la motion du 19 juin 1990*

Le 1er avril 1990, peuple et cantons ont rejeté clairement les initiatives autoroutières. Le sentiment des régions directement touchées par ces propositions s'est exprimé avec la plus grande netteté. Le mandat donné au Conseil fédéral est sans équivoque: il convient d'achever le réseau des routes nationales dans les délais les plus brefs, ce qui contribuera assurément à réduire les nuisances, les dangers et la pollution auxquels sont exposées les populations des localités traversées par un fort trafic de transit.

On craint pourtant qu'un étalement des travaux, voire le report de la construction de certains ouvrages, ne permettent pas d'achever le réseau des routes nationales avant 2010 ou 2015. Un tel calendrier ne saurait être admis.

Le Conseil fédéral est invité à présenter au Parlement, avant la fin de l'année, un programme de construction des routes nationales prévoyant l'achèvement du réseau pour l'an 2000. Une planification financière définira l'ampleur des moyens nécessaires. On recourra, le cas échéant, aux provisions issues du produit des droits d'entrée sur les carburants.

Nous invitons le Conseil fédéral à inscrire au budget 1991 un crédit pour les routes nationales qui permette de satisfaire aux demandes des cantons chargés de l'exécution des travaux d'achèvement du réseau.

*Mitunterzeichner – Cosignataires*: Affolter, Béguin, Bühler, Cottier, Delalay, Dobler, Ducret, Gautier, Hänsenberger, Huber, Hunziker, Iten, Jelmini, Kündig, Lauber, Masoni, Reymond, Roth, Rüesch, Schiesser, Schönenberger, Seiler, Uhlmann, Zimmerli

(24)

**M. Cavadini**: Lorsque nous avons déposé notre motion, nous n'attendions certes pas une approbation enthousiaste du Conseil fédéral mais nous n'imaginions pas que les argu-

ments qu'il développerait seraient aussi strictement limités au plan financier et qu'il tiendrait un aussi faible compte des données politiques que notre proposition met en évidence.

Dieu merci, MM. Lauber, Flückiger et Reymond ont donné de nombreux éléments qui vont dans le sens de l'approbation de notre proposition et nous ne les reprendrons pas. Nous nous limiterons à quelques remarques.

Lorsque nous disons que l'achèvement du réseau des routes nationales doit être réalisé en l'an 2000, nous avons tous compris qu'il s'agissait d'un slogan, d'un «motto», car nous comprenons parfaitement bien, Monsieur le Conseiller fédéral, que quelques tracés urbains, à Bâle, à Zurich, ne sauraient être achevés en l'an 2000, mais il est techniquement possible de réaliser le reste des tronçons, et cela nous le savons. Cet enjeu de l'an 2000 doit donc être considéré comme un objectif. Nous voudrions cependant dire que tout autre tronçon devrait maintenant trouver sa réalisation.

Devons-nous rappeler encore une fois les votations du 1er avril? La très grande netteté du refus populaire des initiatives dites «Trèfle à trois» a démontré que le peuple suisse demandait l'achèvement du réseau national. Il faut savoir que la patience a ses limites, que les nuisances, les déséquilibres économiques, les marginalisations ne peuvent se prolonger sans provoquer des réactions qui iront en s'amplifiant. La terminaison des ouvrages routiers intéresse aussi bien le canton de Vaud que celui de Thurgovie, le canton de Neuchâtel que celui de Schaffhouse, le canton de Zurich pour le tunnel de l'Uetliberg y est intéressé, les Bernois et les Soleurois souhaitent recevoir une réponse, les Jurassiens, les Fribourgeois n'auront pas à attendre l'an 2015 pour les réalisations routières annoncées, programmées, promises, engagées, et maintenant différées. Les subventions importantes mentionnées tout à l'heure par M. Ogi, conseiller fédéral, et reçues par le canton de Neuchâtel au cours des trois dernières années ne compensent pas, et de loin, celles que ce canton n'a pas reçues pendant 15 ans.

L'argument selon lequel les capacités techniques sont insuffisantes n'est pas convaincant. Comment pourrait-on faire croire ensuite au peuple suisse qu'on va réaliser sans difficulté RAIL 2000 et les grandes transversales alpines si l'on nous dit maintenant qu'on ne peut pas terminer les quelques tronçons nécessaires à la réalisation de l'ensemble du réseau? On n'est pas capable de faire face à ces petites demandes et on envisage d'en faire d'immenses!

Politiquement, Monsieur le Conseiller fédéral, est-il cohérent, juste, admissible, que les grands axes pour lesquels on s'est endetté soient maintenant achevés et qu'on refuse alors de terminer les liaisons nécessaires dans un délai normal alors que l'argent est disponible, car – et c'est là que nous en arrivons au point névralgique de l'argumentation du Conseil fédéral – l'argent ne manque pas! On a rappelé que le fonds routier s'élève à 2,35 milliards et qu'il est constitué pour cet objectif. On a rappelé que la surtaxe sur les carburants rapporte 1,6 milliard par année.

Certes les dispositions de la loi sur l'environnement ont entraîné des accroissements de charges très lourds, certes les coûts de construction se sont élevés, mais reporter ces réalisations, remettre ces engagements, ne procurera aucune économie, au contraire. Les dispositions doivent être prises à titre provisoire, les inconvénients graves se prolongent, l'intérêt du pays et l'équité nationale nous engagent à prendre des mesures indispensables à ces réalisations. Il faut un signe, un signe de volonté politique: le budget 1991 doit porter trace de l'engagement que nous demandons. C'est pourquoi nous ne pouvons pas nous rallier à la proposition d'un postulat qui relève du voeu pie et nous maintenons la proposition de la motion.

Bundesrat Ogi: Ich spüre es: Ihr Rat will bauen; er soll uns aber auch die Mittel dazu geben. Dazu muss ich schon noch verschiedenes sagen.

Der Bundesrat ist bereit, die Motion als Postulat anzunehmen. Wir machen dieses langfristige Bauprogramm, versuchen einerseits die Anliegen der Kantone und andererseits die Finanzmöglichkeiten des Bundes zu verbinden.

In bezug auf den Voranschlag 1991 – das als Vororientierung; die Kommissionsarbeit wird ja demnächst beginnen – haben wir 1,19 Milliarden Franken zur Verfügung. Sie wissen, das Budget durfte einen gewissen Plafond nicht übersteigen. Sie wissen sicher auch, dass gekürzt werden musste. Und wo kann man in erster Linie kürzen? Bei den Nationalstrassen und beim Militär, weil dort sehr grosse Beträge zu finden sind, die bei einer Kürzung ins Gewicht fallen. Diese 1,19 Milliarden Franken sind 55 Millionen Franken mehr als die Kredite für 1990 (Basiskredit plus 150 Millionen Nachtragskredit).

Wie alle anderen Departemente war auch unser Departement von Kürzungen nicht verschont geblieben; ich möchte nicht weiter ausholen. Wir sind uns bewusst, dass damit eine Lücke zwischen den Wunschprogrammen der Kantone und den vorhandenen Mitteln des Bundes klappt.

Diese Wünsche der Kantone summieren sich ursprünglich auf über 400 Millionen Franken – also höher als das, was der Bundesrat jetzt als Kredit vorgesehen hat. Ich möchte Ihnen auch gleich den Finanzplan nennen, damit Sie nicht nur an morgen denken, sondern auch das Uebermorgen und Ueberübermorgen beachten: Im Jahre 1992 haben wir 1,24 Milliarden Franken zur Verfügung, 1993 1,3 Milliarden und 1994 1,36 Milliarden Franken. Die Lücke gegenüber den Kantonswünschen wird also – wir sind da ganz ehrlich – noch grösser, wenn nicht etwas Markantes passiert. Die von meinem Departement für etwa das Jahr 2005 geplante Fertigstellung des Netzes könnte sich infolge weiterer Kürzungen um weitere Jahre hinauschieben. Der Bundesrat war also nicht in der Lage, im Voranschlag 1991 einen so hohen Kredit bereitzustellen, dass alle Gesuche der Kantone berücksichtigt werden können. Ich nehme an, dass die heutige Diskussion in Delsberg diesbezüglich ein Resultat bringen wird.

Nun ist es an Ihnen, am Parlament, über den Voranschlag 1991 zu beschliessen; mehr möchte ich hierzu nicht sagen.

Und jetzt zu diesem Postulat bzw. zu dieser Motion – je m'excuse, Monsieur le conseiller d'Etat; vielleicht wird die Motion noch zum Postulat. (Heiterkeit)

Der längerfristige Auftrag in der Motion lautet: Das Bauprogramm ist so auszugestalten, dass alle Nationalstrassen bis ins Jahr 2000 vollendet sind. Wir hätten jetzt noch gut neun Jahre und einige Monate Zeit. Das ist realistischlicherweise nicht möglich.

1. Die öffentliche Baunachfrage sollte verstetigt werden – das ist ein Wunsch der Wirtschaft, eine Forderung der Bauwirtschaft im Speziellen. Bei den Infrastruktur-Grossinvestitionen des Bundes muss allerdings festgestellt werden, dass wir ab 1995 eine Massierung von Aufträgen haben werden: Denken Sie an die «Bahn 2000», die auch im Jahre 2000 fertig werden sollte – in diesem Rechtsmittelstaat wird das schwierig sein – und an den Alpentransit, sofern Ihr Parlament rasch die Botschaft behandelt.

2. Bund und Kantone, und teilweise auch die Unternehmen, leiden unter Mangel an Personal. Es ist heute auch ein Personalproblem. Um diese Motion von Herrn Cavadini erfüllen zu können, braucht es mehr Personal.

3. Die finanzpolitische Ausgangslage: Vous avez dit, M. Cavadini, que «l'argent ne manque pas»; mais l'argent manquera bientôt. Diese etwa 2,4 Milliarden Franken Treibstoffzollgelder in der Rückstellung werden bald aufgebraucht sein. Ich muss Ihnen auch sagen, dass wir ja vorgesehen haben, im Rahmen des Alpentransits, 25 Prozent eben dieses Geldes zu verwenden.

Und nun muss ich Ihnen das Spieglein vorhalten: Diese Motion von Herrn Ständerat Cavadini steht nämlich im Widerspruch zur überwiesenen Motion I der Finanzkommission des Nationalrates vom 21. November 1989. Diese Motion verlangte vom Bundesrat, für 1991 einen Voranschlag einzureichen, dessen Ausgabenwachstum nicht höher liegt als das Wachstum des Bruttoinlandproduktes. Das ist die Situation. Jetzt müssen Sie uns noch sagen, was wir in dieser Ausgangslage anderes tun sollen. Diese Ziele wurden von Ihnen gesteckt; die Fesseln kommen auch aus dem Parlament.

Der Bundesrat sah sich nicht in der Lage, die hohen Aufwandsteigerungen im Nationalstrassenbau gemäss den Wünschen der Kantone einfach zu übernehmen. Das hätte zu massiven

Kürzungen in anderen Bereichen, in andern Departementen geführt.

4. Der Endtermin 2000 wäre für einige aufwendige Bauten – denken Sie an die Sihlexpressstrasse in Zürich, an die Nordtangente der Stadt Basel, an die Umfahrung Biel – einfach nicht realistisch. Es wird nicht möglich sein, diese Nationalstrassen in dieser Zeit zu bauen.

Deshalb möchte ich Sie bitten, die Motion als Postulat zu überweisen und ziehe folgendes Fazit: Der Bundesrat will und kann die Motion nicht erfüllen; es ist möglich, ein langfristiges Bauprogramm bald nach Ihrer Budgetberatung zu beschliessen. An einer zügigen Fertigstellung der Bauprojekte sind auch wir – im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten – interessiert; es braucht aber auch etwas Spielraum von Ihnen. Ich bitte Sie, diesen Handlungsspielraum nicht einzuschränken.

Sie müssen zur Kenntnis nehmen, dass unabhängig davon diese Vollendung des Netzes im Jahre 2000 aus technischen Überlegungen nicht rechtzeitig kommen kann.

Ich bitte Sie deshalb – ich hoffe, ich habe eine Chance –, diese Motion in ein Postulat umzuwandeln.

**Präsident:** Der Motionär hält an der Motion fest.

**M. Delalay:** Je voudrais simplement appuyer, en quelques mots, cette motion de M. Cavadini.

En tant que représentant d'une région qui a attendu longtemps pour être desservie, je souscris pleinement à l'exigence posée par cette motion, d'ailleurs en parfait accord, comme l'a dit son auteur, avec la votation fédérale du 1er avril de cette année. La volonté du Conseil fédéral de freiner la construction des routes nationales s'est déjà manifestée par la réduction de 30 pour cent du crédit réclamé par les cantons au budget 1990. Après coup, le Conseil fédéral a débloqué 150 millions, ce qui permettra cette année aux cantons de ne pas trop retarder leurs programmes de constructions.

Pour ce qui a trait au budget 1991, nous ne connaissons pas encore les chiffres attribués mais on sait déjà que les demandes des cantons sont de l'ordre de 2 milliards au total, que l'Office fédéral des routes veut disposer, pour y répondre au moins partiellement, d'un crédit de 1,3 milliard et que ce crédit aurait été encore compressé par le Conseil fédéral lors de la discussion du budget. La réduction serait donc pour 1991 de 40 pour cent des besoins dûment consignés par les cantons. Si tel était le cas, un retard général de 5 à 10 ans est inévitable dans la réalisation du réseau des routes nationales dans les cantons où les constructions sont en cours actuellement. Ces circonstances font d'ailleurs qu'aujourd'hui, dans la pratique, l'Office fédéral des routes n'approuve pas des adjudications importantes car il prétend ne pas disposer des crédits suffisants. C'est la première fois que les cantons ont à déplorer une telle pratique qui dépeint bien l'état d'insécurité dans lequel se trouve l'administration à la suite des compressions budgétaires répétées qui sont son lot.

Je soutiens donc la motion de M. Cavadini et je vous invite à en faire de même. Cela est d'autant plus justifié qu'un programme à long terme est actuellement à l'étude et que les fonds ne manquent pas, contrairement à ce qu'on affirme ici. Nous avons ici l'occasion de manifester clairement notre intention, de défendre une politique en matière de communications acceptée par le peuple et visant à une réalisation rapide et complète du réseau des routes nationales.

*Abstimmung – Vote*

Für Ueberweisung der Motion  
Dagegen

21 Stimmen  
4 Stimmen

90.596

**Motion Bührer**

**Weiterführung der Preisreduktion für Halb-Preis-Abonnemente**

**Maintien de la réduction de prix sur les abonnements à demi-prix**

*Wortlaut der Motion vom 20. Juni 1990*

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Kreditvorlage zu unterbreiten, die es erlaubt, die 1986 beschlossene und bis 1992 befristete Preisreduktion für Halb-Preis-Abonnemente grundsätzlich weiterzuführen. Ein einheitlicher Preis für alle Alterskategorien ist beizubehalten.

*Texte de la motion du 20 juin 1990*

Le Conseil fédéral est chargé de proposer au Parlement un crédit permettant de maintenir le principe, décidé en 1986, de la réduction accordée jusqu'à la fin de 1992 sur les abonnements à demi-prix. Toutes les catégories d'âge devront bénéficier d'un prix uniforme.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Béguin, Jaggi, Jelmini, Onken, Piller, Weber (6)

**Frau Bührer:** Nachdem soviel vom Strassenbau gesprochen worden ist, bin ich dankbar, mit meiner Motion einen anderen Akzent in die Richtung «öffentlicher Verkehr» setzen zu dürfen. Im Frühjahr dieses Jahres hat mich eine Schlagzeile eingeschreckt und zu diesem Vorstoss veranlasst. Sie hiess: «Die Zukunft des Halbtaxabos ist nicht gesichert.»

Es ist unbestritten, dass die Einführung des «Borromini» ein durchschlagender Erfolg war. Das Halbtaxabo brachte volkswirtschaftliche, sozialpolitische und Umweltvorteile. Der Umsteigeeffekt ist nachgewiesenermassen beträchtlich. Erfreulich ist auch, dass Leute mit bescheidenen Einkommen von der Verbilligung profitieren können. Also herrscht rundum Zufriedenheit – und trotzdem sind die aufziehenden Wolken unübersehbar. Die Bahntarife sollen, müssen der Teuerung angepasst werden, und die SBB-Tarifmassnahmen – dazu gehörte seinerzeit die Einführung des Halbtaxabos – sind bis 1992 befristet. Höchste Zeit also, die Frage nach der Weiterführung zu stellen, auch wenn für den Augenblick das Halbtaxabo bleibt, ist das längerfristige Schicksal dieser Verbilligung ungewiss.

Es fahren heute 1,8 Millionen Leute zur halben Taxe. Es ist schlicht undenkbar, dass diese Einrichtung eines Tages fallengelassen würde.

Meine Motion möchte das Halbtaxabo auf solide Füsse stellen und über das Jahr 1992 hinaus sichern. Wir sind auf dem Weg zur «Bahn 2000». Wir glauben an die Zukunft der Bahn, und das Halbtaxabo liegt im Trend. Es hat sich als starker Anreiz erwiesen, und Anreize sind heute nötig, wo fast jeder – bald muss man sagen: zumindest – ein Auto hat. Die Abschaffung wäre ein Rückschuss für die Bahn, und eine Protestwelle würde durchs Schweizervolk rauschen. Ich möchte keinem Departementsvorsteher zumuten, diese Hiobsbotschaft zu überbringen. Er müsste als Ueberbringer dieser schlechten Nachricht, im übertragenen Sinn natürlich, um seinen Kopf fürchten.

Ich bitte Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, das Anliegen der Motion mit dem Ziel an die Hand zu nehmen, das Halbtaxabo zur festen Institution zu machen.

**Bundesrat Ogi:** Der erwähnte Bundesbeschluss läuft Ende 1992 aus. Das Bundesamt für Verkehr ist beauftragt zu prüfen, ob die Weiterführung dieser Tarifierleichterung auch in Zukunft sinnvoll ist.

## **Motion Cavadini Nationalstrassennetz. Fertigstellung im Jahr 2000**

## **Motion Cavadini Achèvement du réseau des routes nationales en l'an 2000**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.577
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	647-649
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 200

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.