

air, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er erkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen.

Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Der Bundesrat ist von der Swissair direkt wie auch durch seine Vertreter im Verwaltungsrat laufend informiert worden. Die exploratorischen Gespräche zwischen den involvierten Fluggesellschaften, bei denen auch Fusionsüberlegungen angestellt wurden, stehen vor dem Abschluss. Die Aufnahme formeller Verhandlungen steht zur Diskussion. Damit war der Zeitpunkt gekommen, die Swissair um zusätzliche Informationen zu ersuchen, die für die Meinungsbildung notwendig sind.

2. Der Bundesrat ist sich der Symbolkraft der nationalen Fluggesellschaft Swissair bewusst. Die Swissair ist imagebildend und ein Aushängeschild des Landes.

3. Das Ziel der bundesrätlichen Luftfahrtpolitik ist es, die Rahmenbedingungen zu schaffen und zu erhalten, die es der Zivilluftfahrt ermöglichen, ihre im öffentlichen Interesse liegende Rolle als Teil des nationalen und internationalen Verkehrssystems sicher, effizient und umweltgerecht wahrzunehmen. Dabei geht es darum, Voraussetzungen zu schaffen, dass gute Verbindungen mit den europäischen Zentren aufgebaut und dass die wichtigen Zentren des entfernteren Auslandes von der Schweiz aus so gut erreicht werden können wie vom benachbarten Ausland her. Der Bestand einer nationalen Luftverkehrsgesellschaft ist hilfreich zur Verwirklichung dieser Politik; es ist indes nicht zwingend, dass nur eine schweizerisch beherrschte Gesellschaft diese Aufgabe erfüllen kann.

4. Die drei schweizerischen Landesflughäfen sind die tragenden Pfeiler des schweizerischen Luftverkehrsnetzes. Die Swissair hat die Flughäfen Genf und Zürich zu wichtigen Drehscheiben des interkontinentalen und europäischen Verkehrs gemacht (zwei Hubsysteme); der binationale Flughafen Basel-Mülhausen gewährleistet einem trinationalen Einzugsgebiet gute Verbindungen im Europaverkehr. Die Crossair hat den Ausbau des Flughafens Basel als Hub des Regionalverkehrs vorangetrieben. Aber auch die Flughafenkantone müssen mithelfen, die Attraktivität ihrer Flughäfen zu erhalten oder auszubauen.

5. Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) gibt der Swissair eine besondere Stellung: Sie betreibt die internen, kontinentalen und interkontinentalen Linienverbindungen, deren Führung vom EVED als im allgemeinen Interesse liegend erklärt wird. Der Bund ist Konzessionsbehörde für den gesamten Linienverkehr von und nach der Schweiz, der Bundesrat hat Änderungen der Statuten der Swissair zu genehmigen. Der Bund kann somit zur Wahrung öffentlicher Interessen mitsprechen. Die Unternehmung, die zu 80 Prozent in privaten Händen liegt, trägt aber die kommerzielle Verantwortung. Kompetenz und Verantwortung sind unteilbar, der unternehmerische Spielraum ist deshalb zu respektieren.

6. Der Bundesrat hat die Swissair ersucht, ihm unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und aussenstehenden Experten innert nützlicher Frist Alternativen zum Projekt Alcazar vorzulegen sowie über die mutmasslichen Auswirkungen von Alcazar auf die Stellung der Schweiz in der internationalen Zivilluftfahrt, auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, auf die Arbeitsplätze und auf die Regionen der Schweiz zu berichten wie auch über die luftverkehrsrechtlichen Folgen und über den Sitz der neuen Gesellschaft.

7. Erstes Ziel jeglicher Kooperation ist die Rationalisierung und damit die Kostensenkung. Wie weit sich die Rationalisierung in bezug auf die Einsparung von Arbeitsplätzen auswirken wird, kann heute noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.

Die in einzelnen Presseorganen genannten Zahlen sind gemäss Angaben der Swissair weit übertrieben. Der Bundesrat sieht keine Möglichkeit, direkt auf die Erhaltung der Arbeitsplätze bei der Swissair einzuwirken. Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit ist das geeignetste Mittel gegen den Verlust von Arbeitsplätzen.

93.3264

**Dringliche Interpellation Borradori
Zukunft der Swissair.
Konsequenzen für die Crossair
und den Flughafen Lugano-Agno
Interpellanza urgente Borradori
Situazione della nostra compagnia
di bandiera Swissair. Conseguenze
sull'affiliata Crossair, ripercussioni
sull'aeroporto di Lugano-Agno
Interpellation urgente Borradori
Avenir de Swissair.
Conséquences pour Crossair
et l'aéroport de Lugano-Agno**

Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993

Zum Teil widersprüchliche Nachrichten über die Zukunft unserer nationalen Fluggesellschaft beunruhigen die Öffentlichkeit seit einigen Tagen. Nach einem Projekt mit dem Titel Alcazar, das die Fusion der Swissair mit der KLM, der SAS und der AUA vorsieht, soll die Swissair sogar bereit sein, auf ihre Eigenständigkeit zu verzichten. Bekanntlich hält die Swissair 48,5 Prozent des Aktienpaketes der Crossair. Falls das Projekt Alcazar verwirklicht würde, ist also davon auszugehen, dass sich dies in irgendeiner Weise auch auf die Tochtergesellschaft auswirken wird.

Die Crossair wickelt einen bedeutenden Teil ihrer Tätigkeit im Kanton Tessin ab, nämlich vom Flughafen Lugano-Agno aus. Hunderte von Arbeitsplätzen hängen heute direkt von der Crossair ab, indirekt sind es im tertiären und im sekundären Sektor des Kantons Tessin Tausende.

Die Stadt Lugano und die Crossair planen seit Jahren in enger Zusammenarbeit die Erweiterung und den Ausbau des Flughafens Lugano-Agno, der der Stadt gehört. Die Zahl der beförderten Passagiere hat sich in den letzten dreizehn Jahren mehr als verzehnfacht. In den vergangenen Monaten hat die Stadt Lugano beim Bund ein formelles Konzessionsgesuch eingereicht. Die Stadt Lugano hat schon grosse Summen in die Modernisierung der Flughafenanlagen und -strukturen investiert und wird auch weiterhin investieren.

Die Unsicherheit im Zusammenhang mit der Entwicklung der Swissair und indirekt auch der Crossair gibt den Behörden Anlass zu tiefer Besorgnis. Sie befürchten eine Abwertung des Flughafens Lugano-Agno, was für die Region Lugano und für das Tessin schlimme Auswirkungen hätte. Das bestehende Flugliniennetz ist für die Tessiner Wirtschaft und für die kulturelle Öffnung des Kantons zu einem unverzichtbaren Instrument geworden.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Sieht er eine Möglichkeit, die Swissair und demzufolge auch ihren Wert und ihre symbolische Bedeutung zu «retten»?
2. Ist er überhaupt bereit, Alternativen zu suchen, um die Swissair zu «retten»?

3. Teilt er die Sorgen des Kantons Tessin, wo die Crossair vom Flughafen Lugano-Agno aus arbeitet?
4. Wie wird garantiert, dass die Crossair weiterhin im Kanton Tessin arbeiten kann wie bisher?
5. Zu welchen Massnahmen in diesem Sinne wäre der Bundesrat bereit?
6. Ist er nicht auch der Auffassung, dass es sich bei dieser Frage auch um eine Frage der Achtung der Minderheiten handelt, wenn man bedenkt, dass das bestehende Flugliniennetz für das Tessin auch eine unverzichtbare Brücke für seine kulturelle Öffnung darstellt?
7. Welche Konsequenzen erwachsen der Crossair als Tochtergesellschaft aus einer Verwirklichung des Projekts Alcazar? Besteht eine Möglichkeit, dass sie eine gewisse Eigenständigkeit behalten kann?
8. Ist er sich der Bedeutung der Crossair für die Stärkung und die Entwicklung des Flughafens Lugano-Agno und infolgedessen indirekt auch für die gesamte Wirtschaft des Kantons bewusst?
9. Wie beurteilt er die Bedeutung des Flughafens Lugano-Agno und dessen Zukunftsperspektiven?

Testo dell'interpellanza del 2 giugno 1993

Da alcuni giorni l'opinione pubblica è allarmata dalle notizie, anche contraddittorie, in merito al futuro della nostra compagnia aerea nazionale di bandiera. Swissair sarebbe addirittura intenzionata a rinunciare alla propria autonomia, sulla base di un progetto denominato Alcazar che prevede la fusione con KLM, SAS e AUA. E' noto che Swissair detiene il 48,5 per cento del pacchetto azionario di Crossair. Nel caso in cui si realizzasse il progetto Alcazar, è dunque ipotizzabile che la compagnia «figlia» ne venga in qualche modo coinvolta.

Crossair svolge un' importante fetta della sua attività in Ticino, dove essa opera dall'aeroporto di Lugano-Agno. A Crossair sono oggi legati direttamente centinaia di posti di lavoro e indirettamente migliaia di posti nel terziario e nel secondario del Cantone.

La città di Lugano e Crossair da anni collaborano strettamente per lo sviluppo e il potenziamento dell'aeroporto, di proprietà della città. Sull'arco di tredici anni, il movimento annuo di passeggeri è più che decuplicato. Negli scorsi mesi la città di Lugano ha inoltrato formale domanda per ottenere la concessione federale. La città di Lugano ha investito e investirà ancora somme ingenti per l'adeguamento degli impianti e della struttura aeroportuale.

La situazione di incertezza legata ai destini di Swissair, e indirettamente di Crossair, è fonte di profonda preoccupazione per le autorità, le quali temono un declassamento di fatto dell'aeroporto di Lugano-Agno, il che avrebbe gravi ripercussioni per la regione di Lugano e per il Ticino. L'attuale rete di collegamenti aerei ripresenta infatti ormai un strumento irrinunciabile per l'economia cantonale e per la nostra apertura culturale.

In quest'ambito sottopongo al Consiglio federale le seguenti domande:

1. Vede una possibilità per «salvare» Swissair et quindi i valori ed il significato simbolico che essa rappresenta?
2. E disposto a cercare comunque alternative per «salvare» Swissair?
3. Condivide le preoccupazioni presenti in Ticino, dove Crossair opera dall'aeroporto di Lugano-Agno?
4. Quali garanzie ci sono che Crossair possa continuare ad operare in Ticino come è avvenuto sino ad oggi?
5. Cosa sarebbe disposto a fare il Consiglio federale in tal senso?
6. Non ritiene che si tratti anche di una questione di rispetto verso le minoranze, considerato che l'attuale rete di collegamenti aerei da e per il Ticino rappresenta un ponte irrinunciabile per la nostra apertura culturale?
7. Se venisse attuato il progetto Alcazar, quali sarebbero le conseguenze per Crossair, come società «figlia»? E' pensabile che possa mantenere una sua autonomia?
8. E consapevole dell'importanza di Crossair per il consolidamento e lo sviluppo dell'aeroporto di Lugano-Agno e quindi, indirettamente, per l'intera economia cantonale?

9. Come giudica l'importanza assunta dall'aeroporto di Lugano-Agno e le sue prospettive future?

Texte de l'interpellation du 2 juin 1993

Depuis quelques jours, l'opinion publique est alarmée par les nouvelles contradictoires relatives à l'avenir de notre compagnie aérienne nationale. Swissair envisagerait carrément de renoncer à son autonomie dans le cadre d'un projet dénommé Alcazar qui prévoit la fusion avec KLM, SAS et AUA. Or, on sait que Swissair détient 48,5 pour cent du capital actions de Crossair. En cas de mise en oeuvre du projet Alcazar, il est donc inévitable que la société «filiale» soit aussi impliquée.

Crossair déploie une part importante de son activité au canton du Tessin, où elle exploite l'aéroport de Lugano-Agno. Des centaines d'emplois dépendent directement de Crossair, tandis que des milliers de postes de travail y sont indirectement liés dans les secteurs tertiaire et secondaire du canton.

Lugano et Crossair collaborent étroitement depuis des années au développement de l'aéroport, qui est propriété de la ville. Dans l'espace de 13 ans, le mouvement annuel de passagers a plus que décuplé. Ces derniers mois, la ville de Lugano a déposé une demande formelle en vue d'obtenir la concession fédérale. La municipalité a investi et s'appête à investir de grosses sommes pour l'adaptation des installations et de l'infrastructure aeroportuaire.

L'incertitude liée au destin de Swissair et, indirectement, à celui de Crossair, est à la source d'une vive inquiétude pour les autorités, qui craignent un déclassement de fait de l'aéroport de Lugano-Agno, lequel déclassement aurait de graves répercussions pour la région de Lugano et pour le canton du Tessin. L'actuel réseau de liaisons aériennes représente un instrument indispensable à l'économie cantonale et à notre horizon culturel.

Face à ces circonstances, je soumets au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Voit-il un moyen de «sauver» Swissair et sa signification emblématique pour la Suisse?
2. Est-il prêt à chercher des solutions de rechange pour sauvegarder notre compagnie nationale?
3. Partage-t-il l'inquiétude du canton du Tessin, où Crossair exploite l'aéroport de Lugano-Agno?
4. Quelles garanties y a-t-il que Crossair puisse continuer à opérer au canton du Tessin dans les mêmes conditions qu'elle l'a fait jusqu'à ce jour?
5. Que serait prêt à faire le Conseil fédéral en ce sens?
6. Ne pense-t-il pas qu'il y va aussi du respect des minorités, compte tenu que l'actuel réseau de liaisons aériennes représente pour le Tessin une ouverture culturelle indispensable?
7. Si le projet Alcazar devait se réaliser, quelles seraient les conséquences pour Crossair en tant que société «filiale»? Est-il pensable qu'elle puisse maintenir son autonomie?
8. Le gouvernement est-il conscient de l'importance de Crossair pour le maintien et le développement de l'aéroport de Lugano-Agno et par là de l'économie tessinoise dans son ensemble?
9. Comment juge-t-il l'importance acquise par l'aéroport de Lugano-Agno et que pense-t-il des perspectives le concernant?

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Caccia, Carobio, Cavadini Adriano, Maspoli (4)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit

L'auteur renuncia alla motivazione e desidera una risposta scritta.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. Juni 1993

Risposta scritta del Consiglio federale del 14 giugno 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 juin 1993

L'aviazione civile internazionale attraversa un periodo di profondi mutamenti. Il processo di liberalizzazione in pieno svi-

luppo e le difficoltà economiche attuali inaspriscono la concorrenza nel campo dei trasporti aerei. Le compagnie aeree, salvo qualche rara eccezione tra cui la Swissair, hanno fatto registrare nel biennio 1991/92 disavanzi considerevoli. Per di più, non si prevede un'inversione di tendenza nel prossimo futuro. Per poter sopravvivere nonostante l'aspra concorrenza, le compagnie aeree dovranno subire ristrutturazioni, ossia aumentare gli utili e ridurre i costi.

Per un'impresa come la Swissair, vi sono due inconvenienti principali: da un lato, numerosi Stati finanziano le loro compagnie di bandiera, versando loro sovvenzioni dirette o indirette e falsando considerevolmente la libera concorrenza, dall'altro, la Swissair è tuttora esclusa dal processo d'integrazione europea e dai provvedimenti di liberalizzazione ad esso connessi. Grazie ad alleanze strategiche concluse su scala europea e intercontinentale nonché ad un severo programma di compressione dei costi, la Swissair ha potuto compensare con un certo successo tali inconvenienti. tuttavia, c'è da chiedersi se le misure adottate finora saranno sufficienti a garantire la sopravvivenza della compagnia. Per questo motivo, la Swissair ha cercato nuove possibilità di cooperazione strategica per assicurarsi un futuro. In primo piano figura il progetto Alcazar, che prevede la fusione tra le quattro compagnie aeree Swissair, KLM, SAS e Austrian Airlines e mira ad ottenere un rafforzamento delle posizioni sul mercato e a creare sinergie. Numerosi esperti sono concordi nell'affermare che, vista la situazione concorrenziale, potranno sopravvivere solo le compagnie che limitano la loro attività a settori specifici del mercato o la cui dimensione è superiore alla cosiddetta massa critica.

Dopo essere stato informato costantemente dal DFTCE, il Consiglio federale ha discusso la questione nella seduta del 26 maggio 1993. Tenuto conto della dimensione politica del progetto Alcazar, del ruolo della Confederazione in veste di azionista, autorità di vigilanza e autorità di concessione nonché del ruolo della Swissair che può avvalersi dei diritti di traffico negoziati dalla Confederazione sotto forma di 113 accordi bilaterali, nei quali figura quale impresa designata, quindi privilegiata, il Consiglio federale ha chiesto alla direzione della Swissair di esaminare nuove soluzioni. Le informazioni dovranno pervenirgli in tempo utile. Si prevede una risposta in merito prima delle vacanze estive.

Il Consiglio federale è cosciente del fatto che circa l'80 per cento delle azioni della compagnia è in mano a privati e che la direzione della Swissair deve agire secondo i principi di una sana gestione. Pertanto, deve disporre di un certo margine di manovra. Inoltre, il Consiglio federale è consapevole che il contesto strutturale dell'ordine economico nonché la tendenza politica verso la liberalizzazione, la deregolamentazione, la privatizzazione e la rivalizzazione sono fattori che limitano l'influsso dello Stato e le sue possibilità di intervento.

Il Consiglio federale risponde alle singole domande come segue:

1. Il Consiglio federale è cosciente dell'importanza della Swissair per in nostro Paese. Per questo motivo segue con molto interesse i progetti della nostra compagnia di bandiera e le ha richiesto informazioni supplementari prima dell'apertura dei negoziati ufficiali con le compagnie aeree KLM, SAS e AUA.

2. E' compito della Swissair delineare alcune opzioni al progetto. Dal canto suo, il Consiglio federale l'ha incaricata di presentare tali opzioni facendo capo ad un consulente aziendale indipendente e sperimentato nonché di stendere un rapporto relativo alle conseguenze presumibili del progetto sulla posizione della Svizzera nella compagnia dell'aviazione civile internazionale, sulla redditività della compagnia, sulla situazione occupazionale, sulle diverse regioni del nostro Paese nonché sul diritto in vigore nel campo del traffico aereo e sulla sede della futura società.

3.-6. Il Consiglio federale non vede alcun motivo di modificare la sua politica dei trasporti assicurando i collegamenti con le zone periferiche del nostro Paese grazie ai mezzi di trasporto pubblici. Anche in futuro sarà necessario ridistribuire il traffico aereo europeo ed intercontinentale dagli aeroporti principali verso gli aerodromi regionali. Gli aerei di piccola capienza verranno utilizzati, come è stato fatto finora, per i collegamenti

tra le regioni periferiche e i grandi centri situati in Svizzera o all'estero. Il Consiglio federale è cosciente dell'importanza del collegamento tra il Cantone Ticino e la rete internazionale e concorda con l'interpellante sul fatto che il Cantone Ticino funge da punto d'incontro culturale.

7.-9. I partner al progetto Alcazar attribuiscono grande importanza al collegamento tra regioni periferiche e grandi centri. Come la Svizzera, anche i Paesi Bassi, la Danimarca, la Norvegia, la Svezia e l'Austria dispongono di compagnie aeree regionali che collegano gli aerodromi regionali ai grandi aeroporti nazionali, che costituiscono una piattaforma sia per i voli interni sia per quelli internazionali. Il traffico aereo regionale è un elemento importante della vita sociale e dell'economia. In base alle indicazioni fornite dalla Swissair, il progetto Alcazar non modificherà in modo considerevole i compiti e le funzioni della Crossair, che continuerà ad assicurare il collegamento con gli aerodromi regionali di Lugano-Agno a Berna.

93.3266

Dringliche Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion Situation und Zukunft der Swissair

Interpellation urgente du groupe socialiste Situation actuelle et avenir de Swissair

Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993

Die Bekanntmachung eines vorgesehenen Zusammenschlusses der Swissair mit der KLM, SAS und AUA (Projekt Alcazar) hat verschiedene Fragen sowohl bezüglich des eigentlichen Fusionsprojektes wie auch bezüglich der Politik des Bundesrates aufgeworfen.

Die informierte Oeffentlichkeit war überrascht, dass der Bundesrat, welcher aufgrund einer Vertretung in den höchsten Swissair-Organen über sämtliche Fusionsabsichten informiert war oder sich zumindest hätte informieren können, nach der Bekanntgabe des Alcazar-Projektes derart «erstaunt» und «fragend» reagiert hat.

In der Beantwortung einer Interpellation Vollmer (91.3412; AB 1992 N 647) im Zusammenhang mit personalrechtlichen Problemen unterstrich der Bundesrat noch im Februar 1992, dass die Swissair ein mehrheitlich privates Unternehmen sei, das den nötigen unternehmerischen Spielraum besitzen müsse, um die Eigenwirtschaftlichkeit bewahren zu können. Eine sozial- und staatspolitische Mitverantwortung wie auch ein entsprechender Wille zur Einflussnahme wurden vom Bundesrat explizit abgelehnt.

Im Zusammenhang mit verkehrspolitischen Vorlagen (zum Beispiel bei der Revision des Luftfahrtgesetzes) hat der Bundesrat verschiedentlich darauf hingewiesen, dass er die Entwicklung zu einem vermehrt nur an sogenannten Marktgesetzen orientierten und «deregulierten» Luftverkehr nicht für staats-, regional-, verkehrs- und sozialpolitisch fragwürdig hält.

Wir bitten den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie begründet der Bundesrat seine plötzlichen Interventionen, nachdem die Fusionspläne in der Presse bekannt geworden sind? War er durch seine Vertretung im Verwaltungsrat nicht längst über die vorgesehenen Fusions Schritte informiert, und hätte er in den Swissair-Organen nicht allenfalls andere Positionen rechtzeitig vertreten können?

2. Ist der Bundesrat der Meinung, dass es angesichts der Deregulierung des weltweiten Luftverkehrs und angesichts des verschärften Wettbewerbsdruckes in Europa prinzipiell andere Zukunftsstrategien als Zusammenschlüsse mit anderen Gesellschaften gibt, oder möchte der Bundesrat allen Ernstes

Dringliche Interpellation Borradori Zukunft der Swissair. Konsequenzen für die Crossair und den Flughafen Lugano-Agno

Interpellation urgente Borradori Avenir de Swissair. Conséquences pour Crossair et l'aéroport de Lugano-Agno

Interpellanza urgente Borradori Situazione della nostra compagnia di bandiera Swissair. Conseguenze sull'affiliata Crossair, ripercussioni sull'aeroporto di Lugano-Agno

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3264
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1993 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1272-1274
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 844

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.