

Comunicati SIA

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica =
Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 5: **L'intonaco**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Accesso gratuito ai «contratti SIA»

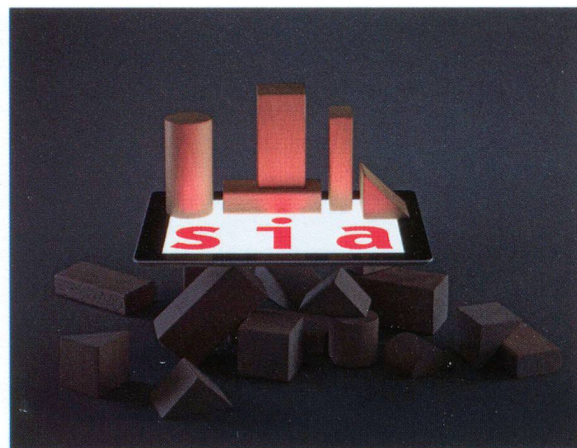
In occasione del suo 175° anniversario, la SIA offre la possibilità di scaricare gratuitamente i propri moduli di contratto. L'obiettivo è quello di favorire un più ampio utilizzo dei formulari originali, promuovendo così un approccio regolamentato in modo chiaro e corretto a coloro che partecipano alle fasi di progettazione e costruzione.

Il catalogo delle norme SIA è suddiviso in norme tecniche e norme contrattuali («regolamenti»). Le norme tecniche valgono come regole riconosciute dell'edilizia. Ciò significa che, in caso di controversie, la parte che non si è attenuta alla norma dovrà motivare il proprio comportamento. Le norme tecniche possono infatti comportare effetti giuridici definiti, senza che ciò venga menzionato nel contratto. Per contro, affinché le norme contrattuali siano valide, è necessario che ne sia fatta menzione esplicita nel contratto.

Diversamente dall'elaborazione delle norme tecniche, dove si tratta in prima linea di chiarire le questioni che riguardano appunto gli aspetti tecnici, nell'elaborazione dei regolamenti si ha come scopo primario quello di trovare un accordo, tenendo adeguatamente conto dei diversi interessi delle parti coinvolte.

Le norme contrattuali, spesso frutto di trattative pluriennali, possono essere suddivise nei tre ambiti qui di seguito illustrati.

- Gli *elenchi delle prestazioni* descrivono le prestazioni che devono fornire i diversi studi di progettazione nei rispettivi ambiti e nelle varie fasi di progetto, integrandole con possibili modelli di remunerazione.
- I *regolamenti di aggiudicazione* sanciti dalla SIA (SIA 142 per i concorsi e SIA 143 per i mandati di studio in parallelo) definiscono le modalità secondo cui bandire i concorsi e assegnare i mandati di progettazione.
- Le *Condizioni generali* per lavori di costruzione (CGC) costituiscono, sotto la denominazione di una norma ampiamente diffusa come la norma SIA 118, una raccolta di regolamenti che va oltre il Codice delle obbligazioni e contempla, in aggiunta ai lavori di costruzione di tipo generale, anche un insieme di regolamentazioni dettagliate su prestazioni specifiche (p. es. lavori di pittura ecc.).



Base solida e approfondita per la progettazione e la costruzione. Formulari contrattuali SIA ora scaricabili gratuitamente (www.sia.ch/contract) (foto: Lorenz Cugini)

Importanza dei contratti SIA

Un altro pilastro importante delle pubblicazioni SIA è rappresentato dai moduli di contratto. Circa otto anni or sono, la SIA ha messo a punto una raccolta di modelli contrattuali per la maggior parte delle relazioni d'affari concluse tra committenti e progettisti (mandati), così come tra committenti e impresari (contratti d'appalto). Con l'applicazione delle direttive i partner contrattuali sono nelle condizioni di poter integrare la norma contrattuale che fa al caso, facendo poggiare la propria relazioni d'affari su una base solida, approfondita e approvata.

I modelli contrattuali SIA sono riconosciuti in tutta la Svizzera e nell'80% dei casi utilizzabili nella versione standard. Nell'elaborazione dei modelli, si è posto l'accento su una struttura concisa e chiara. Qualora fosse necessario delucidare alcuni aspetti in modo più dettagliato è possibile ricorrere ad allegati specifici. Se si richiede un contratto particolare, i moduli possono essere utilizzati come riferimento per la stesura o come strumento di verifica.

Accesso ai modelli contrattuali

Finora la SIA ha reso accessibili i propri modelli contrattuali esclusivamente a pagamento e in versione cartacea. Inoltre i partner informatici hanno diffuso, anch'essi a pagamento, e previa concessione di una licenza da parte della SIA, alcune versioni con funzionalità ampliata. Tuttavia, dato che adesso si trovano su diversi siti internet modelli contrattuali che si scostano talvolta anche sensibilmente da quanto sancito dalla SIA, la Società ha deciso di mettere a disposizione i propri moduli gratuitamente in forma di PDF. Conferendo il libero accesso, la SIA spera di favorire un più ampio utilizzo dei formulari originali, favorendo un approccio regolamentato in modo chiaro e corretto a coloro che partecipano alle fasi di progettazione e costruzione.

Markus Gehri, Responsabile del settore Norme e regolamenti SIA

Download gratuito dei modelli contrattuali SIA e altre informazioni su: www.sia.ch/contract

I container non hanno voce in capitolo

Un gruppo di pianificatori e politici, coagulatosi attorno all'imminente inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, ha affrontato nel corso degli ultimi anni il crescente problema del trasporto merci sull'asse nord-sud. La SIA intende sondare qui di seguito le potenzialità della proposta formulata da tale gruppo, mirante ad un parziale decentramento del trasporto merci e persone.

Sonja Lüthi (SL): Consigliere di Stato Wessels, Lei è l'unico in questa cerchia che non abbia partecipato alla stesura della proposta di «Una linea di treni merci attraverso la Svizzera?» (cfr. archi 4/2012). Quali sono, a Suo parere, i vantaggi di una linea dedicata pressoché esclusivamente al trasporto merci sull'asse nord-sud e in che misura è necessaria?

Hans-Peter Wessels (HW): È innegabile che l'opinione pubblica e la politica siano focalizzate sul trasporto dei passeggeri in ambito ferroviario, lasciando al trasporto merci un ruolo di scarso rilievo. In realtà, tuttavia, il trasporto merci svolge un ruolo prioritario sull'asse del San Gottardo e le previsioni ne ipotizzano un aumento massiccio. Con queste premesse, trovo sia davvero encomiabile come il trasporto merci ferroviario sia stato rilanciato nel dibattito grazie a questa proposta.

SL: Professor Scholl, in relazione al progetto di ricerca «Corridor 24 Development Rotterdam-Genoa»¹ ha affermato che Colonia e i suoi dintorni hanno rappresentato un importante ambito di ricerca. Quali conclusioni ha potuto trarre per la Svizzera?

Bernd Scholl (BS): In quest'ambito territoriale si può individuare chiaramente che i porti sono un elemento fondamentale nella catena globale dei trasporti. Qui attraccano grandi navi che trasportano fino a 12.000 container e presto le loro dimensioni aumenteranno. Si tratta di mezzi di trasporto costosi, pertanto lo scopo è di ridurre quanto più possibile il periodo di ormeggio per avere, in un'ottica portuale, un ricambio rapido. Questo comporta che i container devono essere trasportati quanto più velocemente possibile nell'hinterland. Dato che la ferrovia è già al limite delle proprie capacità e il Reno, pur facendo parte dell'infrastruttura dei trasporti dell'hinterland, non è ancora utilizzato in misura sufficiente a causa di una serie di limitazioni, la soluzione più semplice rimane il trasporto su gomma per gran parte delle merci. Ne consegue che l'area Colonia/Bonn già ora intasata dai camion, prima ancora che sia stato ultimato il grande progetto di espansione portuale di Rotterdam, il progetto Maasvlakte 2.



Hans-Peter Wessels è Consigliere di Stato del Cantone Basilea Città e Direttore del Dipartimento costruzioni e trasporti, dal 2011 presiede il Comitato del San Gottardo. (foto: Reto Schlatter)

La Svizzera ha effettuato grandi investimenti propedeutici al trasferimento su rotaia. Non possiamo permettere che il mancato completamento di alcuni progetti non ci consenta di trarne il massimo ritorno. Quando arriveranno i flussi di traffico merci aggiuntivi – e le premesse sembrano confermarlo – e noi non potremo trasferirli su rotaia, sarà il trasporto passeggeri a subirne le maggiori conseguenze: il traffico passeggeri si sposterà maggiormente su strada con ripercussioni devastanti per lo sviluppo territoriale e insediativo.

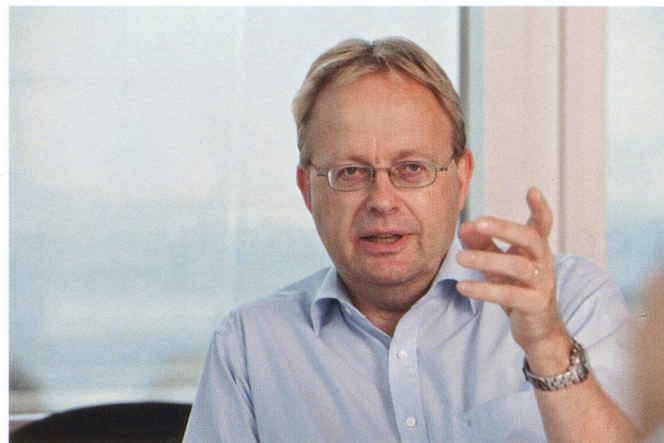
SL: Sembrerebbe quasi che l'Europa sia già al capolinea e che la Svizzera possa solo cercare di evitare il peggio. La Consigliera federale Doris Leuthard aveva già annunciato alla fine del 2011 che l'obiettivo di trasferimento su rotaia non era più realistico. Qual'è il Suo parere in merito?

Rolf Signer (RS): Per quanto concerne le capacità, la rotaia offre ancora un ampio margine. Se pensassimo di attraversare ogni quindici minuti la galleria del San Gottardo a 250 km/h non lasceremmo spazio per nessun treno merci. Ma adeguando la velocità dei treni passeggeri a quella del traffico merci, la frequenza oraria potrebbe essere aumentata da quattro a dieci treni. Il fatto è che, per via di molti piccoli ritardi, alcuni dei quali anche grandi, non sarà possibile sfruttare appieno l'asse del San Gottardo. Per una gestione efficiente di questa costosa infrastruttura dovremmo poter garantire che la linea ferroviaria sia interamente pianeggiante e che possa essere percorsa da treni con un'altezza di carico di 4 metri e 700 metri circa di lunghezza. Prima non ha alcun senso affrontare questa discussione.

Lorenz Bösch (LB): Concordo con Rolf Signer su un punto, cioè che non si possa parlare di una capacità assoluta. Comunque, per rispondere alla Sua domanda: se partiamo dal presupposto di ciò che è realizzabile nella pratica, allora a mio parere l'obiettivo di trasferimento su rotaia sarebbe raggiungibile, a livello puramente teorico. Questa riflessione tuttavia non tiene ancora conto del fatto che a partire dal 2016 avremo una linea pianeggiante che probabilmente farà aumentare la domanda in Europa, domanda che non potrebbe essere soddisfatta con l'infrastruttura prevista ad oggi, a meno che non si



Bernd Scholl è professore all'Istituto per lo sviluppo territoriale e del paesaggio (IRL) dell'ETH di Zurigo e contitolare di Scholl + Signer.



Lorenz Bösch, dal 2002 al 2010 Consigliere di Stato del Canton Svitto e direttore del Dipartimento costruzioni, dal 2002 al 2011 membro e temporaneamente presidente del Comitato del San Gottardo, oggi è socio e membro della direzione della BHP-Hanser e Partner AG a Zurigo.

elimini una parte del traffico passeggeri o si allunghino i tempi di percorrenza.

In linea di principio, nel dibattito sul progetto NEAT salta all'occhio l'approccio ingegneristico della Svizzera: per risolvere un problema si preferisce costruire una galleria, ritenendo così di avere dato un contributo sostanziale al mondo. Ma questa è una visione troppo semplicistica. Sarebbe meglio, avendo costruito le gallerie, poter ottimizzare l'impiego di queste importanti infrastrutture effettuando ulteriori investimenti anche a monte e a valle di ogni galleria.

SL: Finora abbiamo parlato innanzi tutto di progetti infrastrutturali volti a soddisfare la domanda. Qual'è il Suo parere sull'influenza che strumenti di gestione più flessibili, come ad esempio la borsa dei transiti alpini o una forma di «road pricing», potrebbero avere sui flussi di traffico merci?

LB: Una borsa dei transiti alpini sarebbe realizzabile solo a livello europeo. Altrimenti la Svizzera darebbe l'impressione di voler regolamentare il trasporto merci solo sul proprio territorio, lasciando che siano i paesi confinanti a farsi carico del restante traffico. La Svizzera non può affrontare la questione da sola ed è per questo che l'idea finora non è decollata.

Molto più pertinente è invece la domanda sul perché, in fin dei conti, si trasportino le merci. La risposta risiede ovviamente nella nostra economia basata sulla divisione del lavoro. Dobbiamo quindi chiederci a partire da quale prezzo dei trasporti converrebbe riunire i processi di lavoro in un unico luogo fisico. Dato che questo prezzo dipende indirettamente dal costo della manodopera, sono certo che sarebbe molto elevato. Pertanto non ritengo che questi strumenti possano avviare in misura rilevante al problema dei trasporti.

È anche interessante capire come la Deutsche Bahn (DB) sia l'unica grande azienda ferroviaria che sia riuscita ad imporsi nel traffico merci europeo nel corso degli ultimi 15 anni, acquisendo una quota di mercato del 20%. Presumibilmente il suo successo è dovuto al fatto che i porti, in grande espansione, e le regioni industriali più importanti in Europa rientrano più o meno nella sfera di influenza tradizionale della DB. Supponiamo che la Svizzera chiuda le proprie frontiere al traffico merci a partire da una determinata soglia:

non è difficile immaginare chi muoverà all'attacco presso l'UE e chi invece ne trarrà vantaggi. Le merci vengono trasportate perché l'economia lo richiede e la loro modalità di trasporto dipende dalle condizioni. Se vogliamo tenere fede ai nostri principi e promuovere il trasporto pubblico di persone su rotaia e il trasferimento del trasporto merci da strada a rotaia ci serve una maggiore capacità della rete ferroviaria.

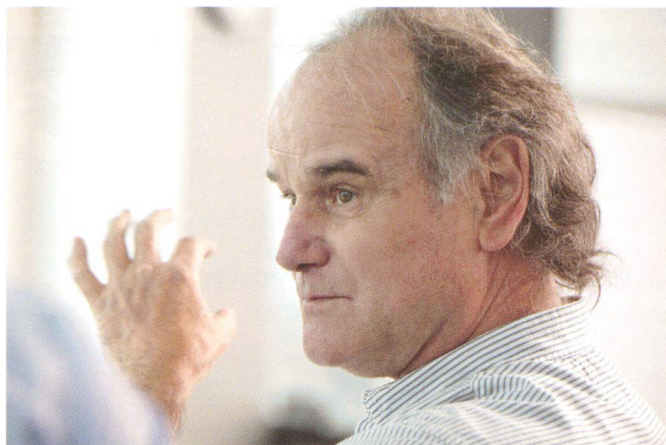
SL: Nulla di più chiaro. Quindi a Suo parere a cosa è dovuto il disinteresse per la tematica e come si può conquistare il necessario favore del pubblico per una linea ferroviaria di trasporto merci in parte nuova che attraversi la Svizzera?

LB: Come ha già accennato il Consigliere di Stato Wesels, è molto semplice rimuovere dal dibattito politico il traffico merci. Innanzi tutto perché comporta un problema di inquinamento acustico, in secondo luogo perché vi sono merci pericolose e infine perché nessuno sa esattamente come funzionino il trasporto merci. E se poi consideriamo quali cantoni sono interessati a una soluzione della questione, vediamo che in senso stretto lo sono solo i Cantoni Uri, Svitto e Ticino. Basta quindi contare i voti a Berna...

HW: ...i container non hanno voce in capitolo!

BS: Penso che il fraintendimento che il nostro testo può generare sia che ci attribuiscono l'intenzione di costruire una linea ferroviaria esclusivamente per il trasporto merci attraverso la Svizzera. Ma la nostra idea non è questa: noi proponiamo di svincolare il trasporto merci dal traffico passeggeri solo dove ha senso farlo, al fine di utilizzare l'infrastruttura in modo ottimale. Questo ci consentirebbe in parte di mantenere, o addirittura migliorare, la qualità del trasporto passeggeri e così riusciremmo anche a risolvere in parte il problema dell'inquinamento acustico e della sicurezza nel trasporto di merci pericolose. La nostra proposta si basa su queste premesse. È possibile che esaminando più nel dettaglio l'idea ci renderemo conto che le nostre ipotesi sono irrealistiche, ma considerata l'urgenza della questione, è essenziale fare un primo passo per verificare la fattibilità della pianificazione.

HW: Dobbiamo investire il tempo che ci rimane nella pianificazione. Ora che si avvicina l'inaugurazione del-



Rolf Signer è contitolare dello studio di pianificazione urbana e regionale Scholl + Signer a Zurigo.



Hans-Georg Bächtold, dal 1998 al 2008 pianificatore cantonale del Canton Basilea Campagna, è oggi segretario generale della SIA.

la galleria di base del San Gottardo l'interesse dell'opinione pubblica cresce di mese in mese e rispetto ai grandi investimenti che sono confluiti nei progetti infrastrutturali, i costi della pianificazione sono molto contenuti.

SL: Supponiamo che la Sua ipotesi di un decentramento delle modalità di trasporto lungo l'asse nord-sud venga ritenuta valida. Come risulterebbe finanziabile l'intero progetto, di quali fasi si comporrebbe e con quale flessibilità pianificatoria potrebbe reagire a un cambiamento delle circostanze?

LB: Partiamo dai finanziamenti: sarebbe un'illusione pensare che l'intero sistema possa essere finanziato in modo omogeneo e completo entro un certo lasso di tempo. La suddivisione del sistema in fasi, d'altra parte, è lo scoglio principale, perché l'operatività è sempre determinata dall'ultimo collo di bottiglia. Non serve che i treni merci passino indisturbati per Basilea se poi rimangono bloccati a Olten. Eliminare gradualmente tutti i colli di bottiglia è un processo così lungo e complesso da non escludere che in caso di urgenza si ricorra nuovamente alla strada perché più competitiva.

Credo che allo stato attuale sia fondamentale che si pensi a uno sviluppo con un approccio a 360° e che si stabilisca una prassi pianificatoria sistematica. A tale fine occorre innanzi tutto realizzare il progetto di finanziamento FAIF² e per ragioni politico-economiche sarà l'asse est-ovest ad aggiudicarsi la prima grande tranche.

RS: Mi sembra importante sottolineare che la nostra proposta di una linea ferroviaria per il trasporto merci attraverso la Svizzera si colloca in una prospettiva di lungo periodo, pertanto ha un orizzonte temporale completamente diverso dalla prima tranche del FAIF. Diverso è invece il caso – e anche questo va detto – della parte riguardante il San Gottardo, per la quale il lasso di tempo fino all'inaugurazione della GBG (2016) e al risanamento della galleria stradale del San Gottardo (2025) riveste un ruolo fondamentale. Dalle nostre indagini risulta tuttavia che, proprio in questo periodo, le tratte stradali e ferroviarie di accesso al San Gottardo saranno oggetto di interventi che

renderanno molto più difficile il trasferimento (cfr. «Herausforderungen am Gotthard», TEC21 21/2012). Ma proprio in vista dell'inaugurazione della GBG, nonché dei piani federali sul corridoio di 4 metri lungo l'asse nord-sud e su limiti più severi per l'inquinamento acustico dei vagoni merci, entrambi da realizzarsi entro il 2020, non ci possiamo permettere alcun ritardo! La conclusione che ne traggo è la seguente: ad oggi manca al nostro Paese una visione complessiva e trasversale della questione, che ricomprenda tutte le modalità di trasporto.

SL: Intende forse dire che finora non vi è stata una pianificazione coordinata da parte dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e dell'Ufficio federale delle strade (USTRA)?

LB: Le rispondo subito: è proprio quello che è successo finora! (ride)

Mi chiedo: per quale ragione vengono esercitate pressioni, peraltro con successo, per una seconda galleria del San Gottardo? La seconda è la conseguenza del fatto che si è cominciato solo tardivamente a lavorare a una soluzione trasversale, che comprenda corridoio, strada e rotaia e che consenta di raggiungere l'obiettivo di trasferimento su rotaia con un'infrastruttura tecnica possibilmente semplice. Al posto di realizzare terminali di trasbordo per il trasporto merci di lunga percorrenza da confine a confine e anche oltreconfine, ora la popolazione può scegliere tra due varianti: risanamento più seconda galleria per un importo complessivo di CHF 2,8 miliardi o risanamento senza la nuova galleria, ma con giganteschi impianti di trasbordo provvisori per un importo complessivo di CHF 1,2 – 2 miliardi. Ogni persona di buon senso sarebbe in grado di capire qual è l'investimento più sostenibile. Per troppo tempo la politica ha chiuso gli occhi dinanzi alla realtà dei fatti del traffico merci transalpino, tenendo le dita incrociate.

Hans-Georg Bächtold (HGB): È importante guardare al passato, ma è ancora meglio guardare al futuro. Ora dobbiamo cominciare a pianificare, nonostante l'imprevedibilità delle attuali circostanze. Il primo passo consiste nell'individuare una potente lobby che offra il proprio sostegno ed eserciti le necessarie pressioni. Forse il Comitato del San Gottardo?

HW: Sono convinto – e mi permetto di parlare a nome di tutti e tredici i cantoni – che il Comitato del San Gottardo nutra grande interesse per la questione e che riusciremo a coagulare la massa critica necessaria. Quindi, sì, naturalmente cogliamo volentieri questo appello!

LB: Innanzi tutto è importante chiarire che la nostra proposta di pianificazione non ha nulla a che vedere con la prima tranche del FAIF e pertanto non è in concorrenza con l'asse est-ovest, ma ha un orizzonte temporale più ampio. Altrimenti verrà abbattuta ancor prima di decollare. L'elemento su cui dovremmo assolutamente far leva per accelerare i tempi è il dibattito sulla seconda galleria. La Confederazione dovrebbe essere invitata ad elaborare una visione d'insieme, una sorta di piano regolatore sul transito nord-sud. Chi meglio del Comitato del San Gottardo potrebbe invitarla a farlo?

HGB: Ritengo che questo dibattito abbia mostrato come la soluzione della questione dei trasporti sia un compito fondamentale di rilevanza nazionale che investe tutta la Svizzera.

Ma chi ha la supervisione della pianificazione e chi coordina?

BS: Esiste un'istituzione preposta alla materia, l'UFT. Ma esiste anche un Ufficio federale dello sviluppo territoriale e ovviamente una serie di *stakeholder* cantonali, regionali e locali che devono poter partecipare sin dall'inizio alla formulazione di idee nel contesto di un

compito pianificatorio dell'assetto territoriale tanto complesso. Ora ci serve un'organizzazione temporaneamente delimitata, sotto la guida dell'UFT, nella quale trovino espressione tutti questi interessi.

Intervista a cura di Sonja Lüthi

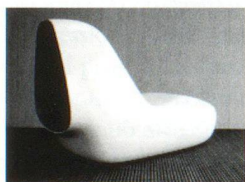
Note

1. cfr. www.nst.ethz.ch; l'evento conclusivo del progetto UE Interreg CODE 24 è previsto per il 12-13/09/2013 presso l'ETH di Zurigo.
2. Il progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) ha l'obiettivo di creare un finanziamento più semplice e chiaro dell'infrastruttura ferroviaria attingendo ad un unico fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer) da costituire. Con la prima fase di ampliamento entro il 2025, che prevede un aumento della frequenza dei treni e interventi per treni più lunghi, saranno realizzati progetti nell'ordine di 3,5 miliardi di franchi (cfr.: www.bav.admin.ch)

Serie: Una linea di treni merci attraverso la Svizzera

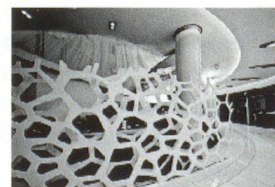
Questa intervista è attualmente l'intervento conclusivo della serie di articoli curati dalla SIA: «Una linea di treni merci attraverso la Svizzera». Sono già stati pubblicati i seguenti articoli: «Gedanken zur nord-süd-Transversale» di Bernd Scholl (TEC21 17/2012), «Herausforderungen am Gotthard» di Rolf Signer (TEC21 21/2012) e la proposta di progetto «Una linea di treni merci attraverso la Svizzera?» (TEC21 23/2012 e archi 4/2012), alla quale questa intervista fa riferimento.

HI-MACS®
Natural Acrylic Stone™



IL MATERIALE PER UN'IMPONENTE ARCHITETTURA

Non importa se si tratta di complessi concetti di progettazione integrata o design d'interni: sperimentate con HI-MACS®. Questo „Solid Surface“ è composto da acrilico, minerali naturali e pigmenti e consente ad architetti e designer una completa libertà di progettazione. Traslucido nell'ottica, effetto lussuoso – determinati colori in combinazione con la luce, rivelano una luminosità particolare. HI-MACS® può essere formato tridimensionalmente con semplici mezzi, grazie alle sue proprietà termoplastiche.



falegname
fabrizio

Via Industria 3 • 6814 Cadempino
Tel. 091 945 09 20 • Fax 091 945 09 21
info@ilfalegname.ch • www.ilfalegname.ch

Partner autorizzato HI-MACS® per la rivendita e produzione per la Svizzera Italiana

kläusler acrylstein ag

Bruggacherstr. 18 • 8117 Fällanden
Tel. 044 825 31 79 • Fax 044 825 39 77
www.himacs.ch • info@himacs.ch

Distribuzione per la Svizzera



dal 1935

DONADA SA

LATTONIERI - ISOLAZIONI

www.donada.com