



français, english, italiano

feuille internationale d'architecture - n° 1/2 2008 - € 20,00
Tariffa Regime Libero Postale Italiana s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Napoli

le carrefour

legami liasons links

HISTOIRE D'UNE PERIPHERIE QUI DEVIENT CENTRE

Tout en habitant près du vieux centre, les 20.000 habitants du Rione Libertà sont exclus par rapport à la ville. Le fleuve accentue la séparation d'un quartier qui n'a pas de relation avec ses rives non plus. L'ancienne route qui va de Benevento à Napoli sépare le quartier à son tour: au nord le plan rationaliste original des années 1930 est encore lisible; au sud on voit une accumulation de bâtiments isolés, jusqu'à l'espace vide du grand Stade.

Il s'agit donc d'attirer, transformer cette partie de la ville, de la rendre désirable, d'y introduire des principes d'ordre et des qualités menues qui la réinventent en la faisant devenir fort différente par rapport à ce qu'elle est aujourd'hui.

Le processus implique le système des équipements et du "non bâti", les espaces de relation et leur sens potentiel. Nous nous trouvons dans la région d'Europe avec le nombre le plus élevé de voitures par habitant, voitures qu'on utilise même pour de petits déplacements en ville. Il faut créer des centres, des nœuds fonctionnels et identitaires ainsi que de la fluidité, de l'accès, de simples relations fonctionnelles entre les parties. En effaçant les rues goudronnées un axe vert se produit qui traverse le quartier de nord à sud, parcouru par un tramway/navette reliant deux arrêts du Métro Régional. Le tramway facilite les communications internes dans le quartier, crée des séquences de centres, des pôles requalifiés.

Le fleuve qui délimite le quartier n'est pas une fracture mais une ressource avec ses rives qui deviennent autant d'espaces verts aménagés, avec des petits amphithéâtres, et des écluses qui forment un plan d'eau devant l'espace qui sera occupé par un Centre Congrès. Trois ponts piétons - tels que des "bâtiments - parcours" - le chevauchent et le relient au centre ville:

- le "pont - parcours santé" - au nord, entre la zone sport et le parc sur la rive opposée - accueille un Centre fitness aussi: une architecture tubulaire à la structure réticulaire (2m entre les enveloppes co-axiales), un parcours de 70m ouvert aux rayons du soleil, des fonctions sur 1.600 mètres carrés sur deux niveaux
- le "pont intermédiaire" - 1.000 mètres carrés destinés au loisir, au commerce et aux services - intègre des pales éoliennes dans sa structure
- le "pont - musée" au sud, près du Centre Congrès, est un parcours urbain qui traverse visuellement les parcours internes dans les 3.500 mètres carrés du "Centre pour l'art contemporain". Il est caractérisé par des capteurs d'énergie solaire et une série de harpes éoliennes sur les antennes d'où partent les câbles de la structure; il est traversé par le tramway/navette.

La mobilité dans le quartier est assurée par le tramway/navette à hydrogène, un vecteur énergétique idéal pour une réduction draconienne des émissions polluantes issues des systèmes de transport conventionnels.

La "chaîne énergétique" (de la production de l'hydrogène à son utilisation dans des piles à combustible à bord du tramway) est totalement éco-compatible. L'hydrogène sera tiré de l'eau par des électrolyseurs alimentés par l'énergie électrique produite par les 2.000 mètres carrés de panneaux photovoltaïques polychromes qui contribuent à transformer les gares du Métro Régional en autant de repères visuels de 45m de haut. La navette est revêtue de panneaux photovoltaïques pour une génération énergétique supplémentaire directement à bord.

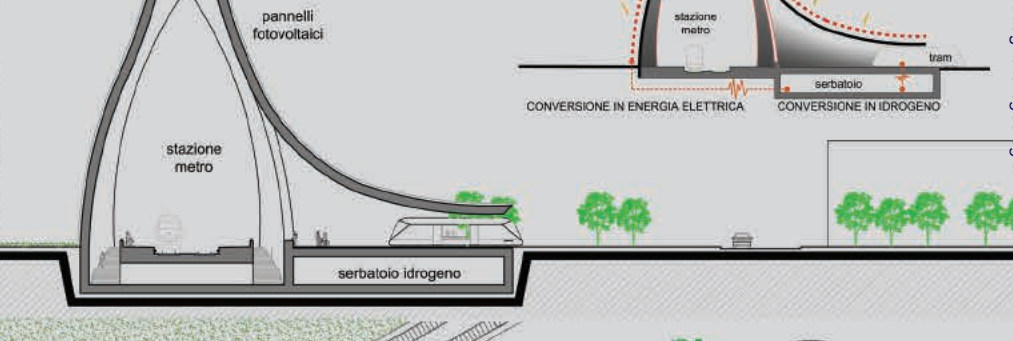
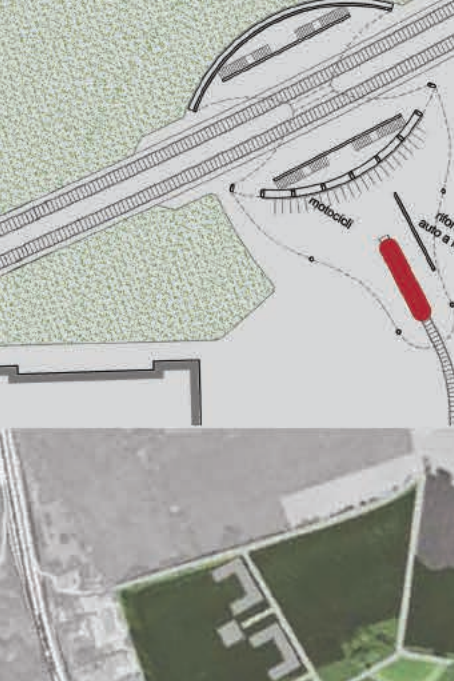
L'hydrogène étant extrait en utilisant une source énergétique renouvelable, il se qualifie de "vert" et est en harmonie totale avec l'environnement. Il sera produit et stocké près d'une des gares où les bouteilles d'hydrogène embarquées seront rechargées tous les jours grâce à des appareils de distribution. Le système de génération et stockage étant modulaire, il est possible d'alimenter des véhicules à hydrogène (Police, la Poste, Nettoyage Urbain, etc.).

Le tramway-navette, monorail sans voie protégée, plongé dans le vert et n'interférant pas avec la circulation des voitures, aura un très bas impact visuel: une vitesse proportionnelle au tracé de 2300m; un temps d'attente maximum de 10min; 66 arrêts, outre les fins de ligne, qui renforceront les microcentres qui ont été identifiés.

Grâce aux arrêts tous les 250m dans le parc (Teatro S. Modesto, Mercato, Chiesa dell'Adolorata, Campus, Stadio, Congressi) on élimine le besoin de se déplacer en voiture, ce qui est également découragé par la présence de dispositifs qui empêchent de traverser la rue, et on réduit les surfaces routières goudronnées à la mesure des besoins réels dans le quartier.

L'ancienne via Napoli, la route pour Napoli, dans la partie qui traverse le Rione Libertà, se transforme en une série de plans d'eau le long de la zone piétonne aménagée pour des activités commerciales et la place du Marché hebdomadaire, créée dans le cadre d'un projet de construction envisageant le remplacement de 400 logements. Un rond-point assure la liaison avec les routes adjacentes. A l'exception du Longiflume - modifié dans la partie sud pour établir une relation directe entre le Centre Congrès et l'eau - dans les rues internes du Rione Libertà, presque toutes à sens unique, il ne sera plus possible de traverser: elles seront réduites en taille, abolies ou transformées en sentiers dans le vert ou incluses dans l'espace destiné aux écoles qui seront toutes groupées dans un seul isolé.

Avec ses espaces verts riverains totalement repensés, ses rives redessinées avec de petits amphithéâtres pour des spectacles ou simplement pour s'arrêter, son plan d'eau où s'intégrera et se reflètera le Centre Congrès, le fleuve aussi va se re-approprier de son rôle d'élément capable d'expliquer les raisons de la ville entière.



pont Benessere

pont Attrezzato

pont Museo

COMUNE DI BENEVENTO - RIONE LIBERTÀ - P.R.U.S.T. CALDONE - I.A.C.P. Benevento - PROVINCIA DI BENEVENTO - UFFICIO PROGRAMMI COMPLESSI - M. Pica Ciaramita - P. Bottero urbanistica - D. Villaci sistemi energetici - F. M. Guardagno idrogeologia

Le Lastre Luminose di
GEOLOGICA

LIGHT&DESIGN

UNA NUOVA LUCE

A new light - Une nouvelle lumière

technology by
MARTINI
QUALITY IN LUCE

GRANITI F. IANDRE

FROM MARGINALITY TO CENTRALITY

Although living close to the old centre, the 20,000 inhabitants of Rione Libertà are marginalised from the city. The river emphasizes the marginalization of a neighbourhood without relations even with its banks. Also the old road from Benevento to Naples does split the neighbourhood: to the North it is still possible to spot the original rationalist lay-out of the 30's; to the South there is a sequence of isolated buildings, stretching as far as the wide space of the Stadium.

Our theme is attracting, transforming that part of the city, making it sought after, according to principles of order and minute qualities which can re-invent it by making it surprisingly different from what it is now.

The process involves the system of infrastructures and of the "un-built", the spaces of relations and the meaning they are able to take. This is the region in Europe with the highest number of vehicles per inhabitant, used also for small movements in the city. Centrality, functional and identity hubs are needed as well as fluidization, accessibility, simple functional relations between the parts. Cancelling streets and asphalt, a green belt goes through the neighbourhood from North to South, crossed by a shuttle tramway linking the stops of two different lines of the Regional Metropolitan Railway. The tramway makes internal communications in the area easier, induces sequences of centrality, re-characterization by poles.

The river which marks the boundary of the neighbourhood is not a fracture, but a resource: green areas can be arranged on its banks

■ redesigned with small amphitheatres - and by the use of sluices a stretch of water can form opposite the future Conference Centre. Three pedestrian bridges - building/paths - span across the river, linking the neighbourhood to the town centre:

■ the "welfare-bridge" - to the North, between the sport area and the park on the opposite bank, houses a Fitness Centre: a net-like tubular structure (two co-axial envelopes). A 70 metres pathway open to the sun beams, activities on 1,600 square metres on two levels

■ the "intermediate bridge" - 1,000 square metres for leisure time, shops and services - contains a wind farm in its structure

■ the "museum-bridge", to the South, close to the Conference Centre, is an urban route visually intersecting the routes within the 3,500 square metres of the "Centre for Contemporary Art". It is characterized by the solar energy collectors and the set of Aeolian harps on the aerials from which the structure's cables start: it is crossed by the "shuttle-tramway".

The mobility in the area is secured by hydrogen-fed shuttle-tramways, with a view to a strong cut of the polluting emissions produced by conventional transportation systems.

The whole "energy chain" (from the production of hydrogen to its use in "Fuel-Cells" on tramways) is totally environment-friendly. Hydrogen will be extracted from water by using electrolyzers fed by the electric energy produced by 2,000 square metres of polychromatic photovoltaic panels contributing to transform the shunting stations - connecting the shuttle-tramways with the Regional Metropolitan Railways - into 45 m. high visual reference points. The shuttle is coated by photovoltaic panels integrating electric energy generation directly on board.

The use of electric energy from a renewable source as the solar one for hydrogen extraction characterizes the latter as "green hydrogen", in total balance with the environment. Hydrogen will be produced and stored close to the terminals where the distribution plant permits the daily re-loading of hydrogen bottles on board the tramway. The modular features of the generation and storage system make it able to feed vehicles of the Local Police, Postal Services, Refuse Collection etc.

The shuttle-tramway, with a single unprotected track in the green, without interfering with vehicles circulation, develops in an integrated way with a low visual impact: a speed adequate to the 2,300 m. route, a maximum 10' waiting time, 6 stops emphasize individual micro-hubs.

At intervals of some 250 m., the stops (Teatro S. Modesto, Mercato, Chiesa dell'Addolorata, Campus, Stadio, Congressi) make any demand for internal vehicle movement useless, since traffic devices discourage crossings and reduce the street surfaces to the real needs of the area.

The old via Napoli, where it crosses Rione Libertà, turns into water stretches along the pedestrian shopping area and the square of the weekly market, in the wider 400 dwellings building complex. A roundabout involves the neighbouring streets. Apart from the riverside - diverted in the southern part to directly relate the Conference Centre and water - the inner streets of Rione Libertà, almost all of them one-way, do not permit crossings: they have been scaled down, abolished, turned into green pathways or included in the school area, no longer fragmented into individual units.

By reorganising the banks' green areas and redesigning the banks with small amphitheatres for performances or only to stay, the water stretches in which the future Conference Centre is mirrored make it possible for the river to re-conquer the old role of an element able to express the features of the whole



DALLA MARGINALITÀ ALLA CENTRALITÀ

Malgrado vivano in adiacenza al centro storico, i 20.000 abitanti del Rione Libertà sono emarginati dalla città. Il fiume accentua la separazione di un quartiere privo di relazione anche con le sue sponde. L'antica strada che da Benevento si dirige verso Napoli separa a sua volta il quartiere: a nord è ancora leggibile l'originario impianto razionalista degli anni '30; a sud una sequenza di elementi edilizi isolati, fino al vuoto del grande Stadio.

Il tema è attrarre, trasformare questa parte della città, renderla ambita, immettere principi d'ordine e qualità minute che la reinventino facendola diventare sorprendentemente diversa da quanto oggi è.

Il processo investe il sistema infrastrutturale e del "non costruito", gli spazi di relazione e il senso che sono in grado di assumere.

Siamo nella regione d'Europa col più elevato numero di veicoli per abitante, utilizzati anche per piccoli spostamenti in città. Occorrono centralità, nodalità funzionali e identitarie. Ma anche fluidificazioni, accessibilità, semplici relazioni funzionali fra le parti. Cancellando strade ed asfalti, una fascia verde attraversa il quartiere da nord a sud percorsa da un tram-navetta che lega le fermate di due distinte linee del Metrò Regionale. Il tram facilita le comunicazioni interne al quartiere, induce sequenze di centralità, riqualificazioni per poli.

Il fiume che delimita il quartiere non è una frattura, ma una risorsa: sistemandone a verde le sponde ridisegnate con piccole cavee, introducendo chiuse che determinano lo specchio d'acqua antistante il futuro Centro Congressi. Tre ponti pedonali - come "edifici-percorso" - lo scavalcano e legano il quartiere al centro città:

■ il "ponte-benessere" - a nord, fra l'area sportiva ed il parco sulla sponda opposta - ospita anche un Centro fitness: struttura tubolare reticolare (due involucri coassiali), un percorso di 70 metri aperto ai raggi del sole, funzioni per 1.600 mq. su due livelli

■ il "ponte intermedio" - 1.000 mq. destinati a tempo libero, commercio e servizi - integra nella sua struttura una serie di pale eoliche

■ il "ponte-museo" a sud, vicino al Centro Congressi, è un percorso urbano che interseca visivamente quelli interni ai 3.500 mq del "Centro per l'arte contemporanea". Si caratterizza per i captatori di energia solare e la serie di arpe eoliche sulle antenne da cui dipartono i cavi della struttura; è attraversato dal tram-navetta.

La mobilità nel quartiere è assicurata dal tram-navetta ad idrogeno, vettore energetico ideale per la drastica riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dai convenzionali sistemi di trasporto.

L'intera "catena energetica" (dalla produzione dell'idrogeno a quella dell'utilizzazione in "Fuel-Cell" a bordo del tram) è totalmente eco-compatibile. L'idrogeno sarà estratto dall'acqua impiegando elettrolizzatori alimentati dall'energia elettrica prodotta da 2.000 mq di pannelli fotovoltaici policristalli che contribuiscono a trasformare le stazioni di scambio col Metrò Regionale, in riferimento visivo alti 45 m.

La navetta è rivestita con pannelli fotovoltaici che integrano la generazione di energia elettrica direttamente a bordo.

L'impiego di energia elettrica da fonte rinnovabile come quella solare per l'estrazione dell'idrogeno connota quest'ultimo come "idrogeno verde", in totale armonia con l'ambiente. L'idrogeno sarà prodotto e stoccato in prossimità di una delle stazioni terminali dove l'impianto di distribuzione consente la ricarica giornaliera delle bombole di idrogeno a bordo del tram. Le caratteristiche modulari del sistema di generazione e stoccaggio lo rendono capace di alimentare veicoli ad idrogeno (Polizia Municipale, Posta, N.U., ecc.).

Il tram-navetta, binario unico non in sede protetta e nel verde, senza interferenze con la circolazione veicolare, si sviluppa in maniera integrata a basso impatto visivo: velocità adeguata al tracciato di 3,00 m.; attesa max 10'; 6 fermate rafforzano microcentralità individuate.

Ad intervalli di circa 250 m, le fermate (Teatro S. Modesto, Mercato, Chiesa dell'Addolorata, Campus, Stadio, Congressi) eliminano la domanda di spostamenti veicolari interni disincentivati da dispositivi di traffico che scoraggiano attraversamenti e riducono le superfici stradali alle effettive esigenze di zona.

La vecchia via Napoli, nel tratto che attraversa il Rione Libertà, si trasforma in specchi d'acqua lungo l'area pedonale con attrezzature commerciali e la piazza del Mercato settimanale realizzata nell'ambito di una sostituzione edilizia di 400 alloggi. Un dispositivo rotatorio coinvolge la viabilità adiacente. Tranne il Lungofiume - deviato nel tratto sud per determinare un diretto rapporto fra Centro Congressi e acqua - le strade interne del Rione Libertà, quasi tutte a senso unico, non consentiranno attraversamenti: sono ridimensionate, abolite, ricondotte a percorsi nel verde o inglobate nell'area scolastica non più frazionata in singole unità.

Il ripensamento della vegetazione ripariale, il ridisegno delle sponde con piccole cavee per spettacoli o solo per stare; la superficie d'acqua in cui si integra e specchia il futuro Centro Congressi: anche il fiume punta a riacquistare l'antico ruolo di elemento capace di spiegare le ragioni dell'intero insediamento urbano.

Le Carré Bleu va fêter ses 50 ans cette année, à l'automne, à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine à Paris. La coïncidence temporelle n'est pas fortuite entre la date de la naissance de la revue en 1958, celle de la fin des CIAM et de la création du groupe des TeamX en 1959. François Rambert, directeur de l'IFA rappelle, dans le texte d'introduction à l'exposition des TeamX à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine (20/3-11/5/08), que des membres des futurs TeamX avaient la charge d'organiser le 10ème congrès des CIAM en 1956, celui de Dubrovnik, le dernier.

Il écrit: "Organiser le 10ème congrès des Groupes CIAM, les grandes messes de la modernité architecturale et urbaine initiées en 1928 par Le Corbusier, Célèbres et Giedion, une opportunité fantastique pour architecte garde de régénérer le langage moderne". Il ajoute: "Né dans la contestation- un esprit de rupture avec les monstres sacrés du Mouvement Moderne- ce groupe à géométrie variable jouera le rôle de poil à gratter dans une époque placée sous le signe d'une fabuleuse croissance (sic)"; et plus loin "Mais, pendant que les grosses agences s'échinaient à produire en quantité, les TeamX, eux, remettent sans cesse sur le métier la question sociale".

Malgré la profusion et la complexité de la pensée et de la production architecturale des TeamX dans la période qui va de 1958 à 1981, et la justesse et la richesse des prises de position critiques du CB dans une période qui commence également en 1958, on est frappé par le fait qu'on peut appliquer au CB les remarques au travers desquelles Rambert parvient à décrire certains des traits essentiels des TeamX:

* TeamX souhaite parvenir "comme du poil à gratter". Dans ce sens, voir les n°1/87 2/90 1/92 1/93 2/94 si l'on veut d'excellents exemples d'une revue qui ne craint pas d'être déranger.

* "L'architecturbanisme", néologisme TeamX, doit être abordé en premier lieu comme une question sociale. Les 161 numéros du CB déjà parus témoignent de la même préoccupation première.

* TeamX est un groupe à géométrie variable. Pour être membre du CB on peut être architecte ou urbaniste, mais aussi compositeur de musique, sociologue, simple citoyen porteur de certaines valeurs, ou même membre autoproclamé.

* L'échelle collective et son caractère non lucratif caractérise l'entreprise TeamX. Faut-il s'étonner du parallélisme des comportements de TeamX et du CB?

Non, car, croyons nous, les fondateurs de TeamX ont en 1958 à Helsinki étaient très impliqués dans la vie de CIAM d'abord, des TeamX ensuite: les Schimmerling, Blomstedt, Pietila, Petaja, Alander, jeunes, impatients, passionnés et critiques, ont déjà, dès les tout premiers numéros, orienté la revue dans une direction telle que les TeamX l'ont adoptée comme le lieu naturel de leurs épanchements. Et, très vite, les membres fondateurs, ceux des TeamX et quelques autres comme Vêret, Hervé, Aujame, se sont fondus en une seule cohorte, tous membres du CB, où l'on retrouvait Candilis, De Carlo, Woods, Erskine, Josic, Polony, puis Van Eyck et Bakema. Toutes ces individualités présentes au CB dès 1958 ont été rejointes plus tard par d'autres, plus jeunes comme Tzonis, Lefaivre, de Rosa, Friedman, Pica Ciamarra, Vellut, Püttemann, Larsen, Vasko, Ruusuvuori, Broner, Antonokakis, Fehn, Schein, Zevi, Emerich et d'autres encore.

Le besoin de créer cette revue d'architecture très particulière est né d'un instant particulièrement crucial de l'histoire de l'architecture, l'effondrement des CIAM, annoncée dès 1953, effectif à Otterloo en 1959, coincident avec l'émergence puis le triomphe de TeamX. Le CB à sa création se voulait lieu de réflexion, de remise en question; à plus forte raison lorsque très vite les TeamX l'ont rejoint. Son tirage modeste était (et est toujours) compensé par son action internationale que l'origine très diversifiée de ses membres a, en quelque sorte, toutes sortes d'informations sur l'état des recherches ou réalisations collectives ou individuelles, conduites ou non par ses membres pourvu qu'elles fussent dans le droit fil de ces principes ou de cette philosophie qui voulait que tout problème concernant l'environnement, les problèmes d'habitat urbain ou non- d'urbanisme, de ville et d'architecture soit abordé sous l'angle du bien-être social, en faisant d'emblée une tribune. Aujourd'hui, l'exigence éditoriale du CB, née d'un pareil héritage, et de cette longue pratique est toujours aussi forte. L'implantation internationale dont nous nous préoccupons d'augmenter l'envergure est considérée par nous comme le plus précieux de nos recherches et de nos futures découvertes.

Bien des questions formulées par TeamX sont toujours sans réponse. Le curseur des urgences vitales de nos sociétés ne cesse de se déplacer, nous contraignant à une veille permanente et difficile. Les thèmes de la réflexion sur l'environnement: ils sont rémanents mais ils se diversifient ou changent de nature ou d'échelle sous l'action des modifications accélérées et imprévisibles que la mondialisation, ou globalisation, nous impose. Ils deviennent difficiles à identifier et hiérarchiser. Notre comité de rédaction est donc confronté en permanence à la nécessité de modifier les angles d'attaque des problèmes et de repérer les nouveaux venus.

Les CIAM ont disparu il y a 50 ans. TeamX, dont le mode de fonctionnement, l'efficacité et les faiblesses sont très intéressantes à analyser encore aujourd'hui, a cessé d'exister. Il n'est absolument pas interdit de s'interroger: une revue comme le CB, dont les membres sont en quelque sorte les héritiers de TeamX et constituant d'ores et déjà, comme eux, un réseau international et amical, ne peut-elle, avec des rencontres informelles, pas se préoccuper de peser sur les prises de décisions de nos responsables en s'organisant en groupes de recherches, d'influence?

Philippe Fouquey

le carré bleu

fondateurs (en 1958)
Aulis Blomstedt, Reima Pietilä, Heijo Petälä, Kyösti Aalander, André Schimmerling directeur de 1959 à 2003, président d'honneur depuis 2006

responsable de la revue et animateur (de 1986 à 2001)
avec A. Schimmerling, Philippe Fouquey

directeur Massimo Pica Ciamarra

Cercle de Rédaction
Kaisa Broner-Bauer, Luciana de Rosa rédactrice en chef, Claire Duplay, Philippe Fouquey, Päivi Nikkanen-Kall, Juhani Katainen, Pierre Lefèvre, Massimo Locci, Luigi Prestinetta Puglisi, Michel Sabard, Livio Sacchi

collaborateurs
Allemagne: Claus Steffan
Autriche: Liane Lefaivre
Belgique: Lucien Kroll, Bruno Vellut, Henry de Maere d'Aertrike
Espagne: Jaime Lopez de Asialm, Jose Maria Cabeza Lainez
Estonie: Leonard Lapin
Angleterre: Jo Wright, Céline Brisac, Edgar Gonzalez
Etats-Unis: Attila Batar, Stephen Diamond, James Kishlar, Alexander Hartay

Finlande: Raimi Pietilä, Severi Blomstedt, Kimmo Kuismanen, Veikko Vasko, Matti Vuorio
France: Georges Edery, Jean-Marie Dominguez, Edward Grinberg, Veneta Avramova-Charandjeva, Michel Martinat, Jean-Louis Veret, Lucien Hervé(†), Agnès Jobard, Mercedes Falcones, Roger Aujame, Anne Lechevalier, Pierre Morvan, Frédéric Rossille, Michel Mangematin, Maurice Sauzet, Dominique Beaux, Michel Parfait

Jordanie: Jamel Shafiq Ilayan
Hollande: Alexander Tzonis, Caroline Bijvaet, Tjeerd Wessel
Hongrie: Katalin Corompey
Italie: Federico Bilò, Paolo Cascone, Aldo M. di Chio
Portugal: Francisco De Almeida
Cuba: Raoul Pastrana
Chine: Lou Zhong Heng, Boltz Thorsten

en collaboration avec
INA/RCH - Istituto Nazionale di Architettura - Roma
Museum of Finnish Architecture - Helsinki
secretariat@leccarrebledu.com

archives iconographiques, publiées
Gabriella Rammarino, Adriana Villamena
Francesco Damiani

traductions
mise en page
www.leccarrebledu.com

abonnement
édition
nouvelle Association des Amis du Carré Bleu, loi de 1901
Président François Lapid
tous les droits réservés / Commission Paritaire 593
"le Carré Bleu", feuille internationale d'architecture
165 rue S. Martin - 75003 Paris
www.leccarrebledu.eu
leccarrebledu@leccarrebledu.eu

siège social
165 rue S. Martin - 75003 Paris
www.leccarrebledu.eu
leccarrebledu@leccarrebledu.eu

distribution
impression
CLEAN edizioni
Giannini

sponsors officiels
TARGETTI
Generale Prefabbricati

HAWORTH
CIBESTELLI
EDILBETON
EDILBETON

CLEAN
EDIZIONI