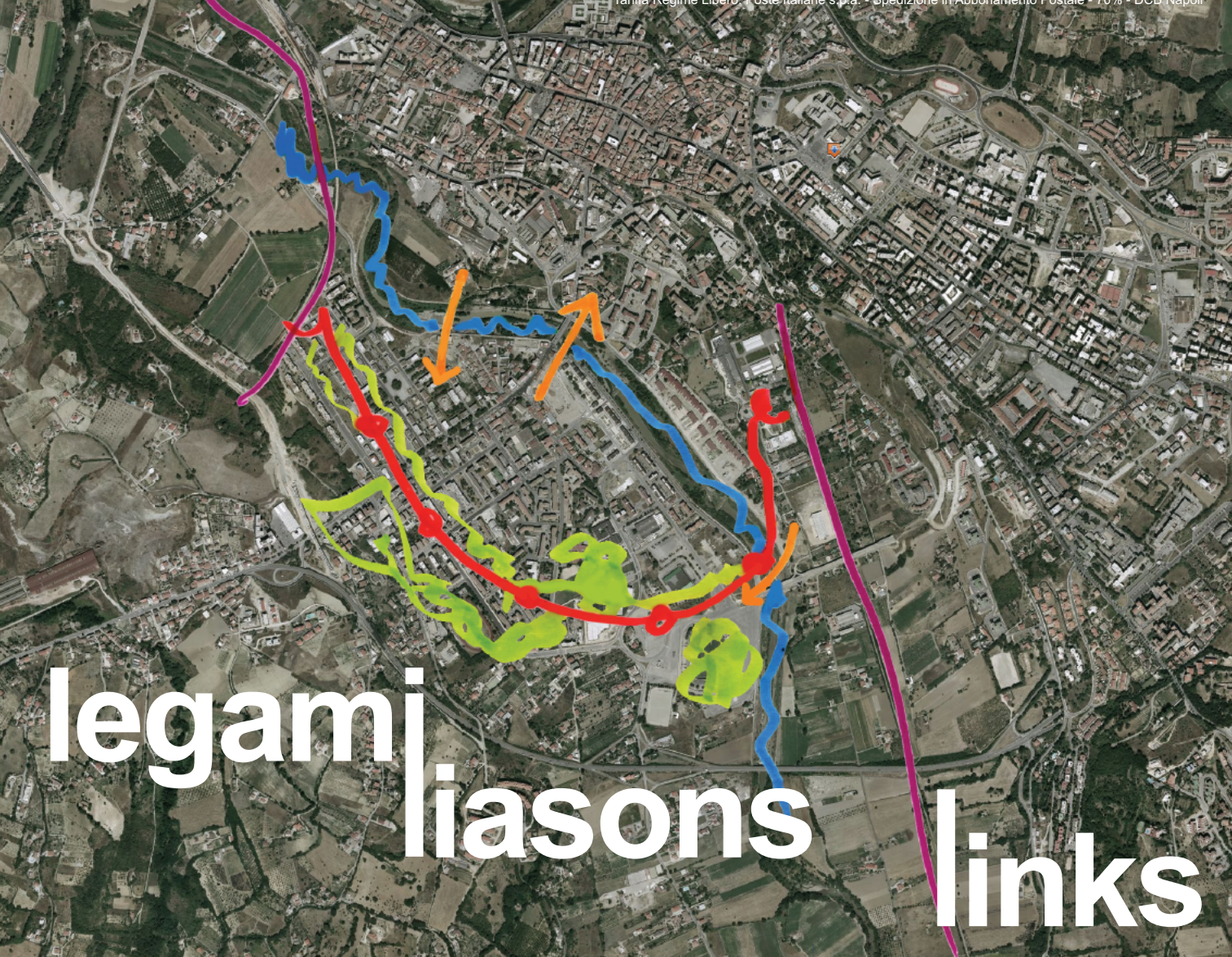


le carré bleu



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 fontaines 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.

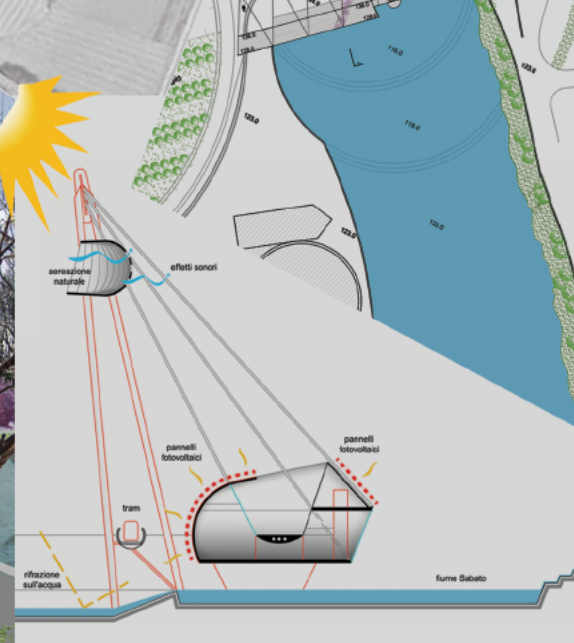
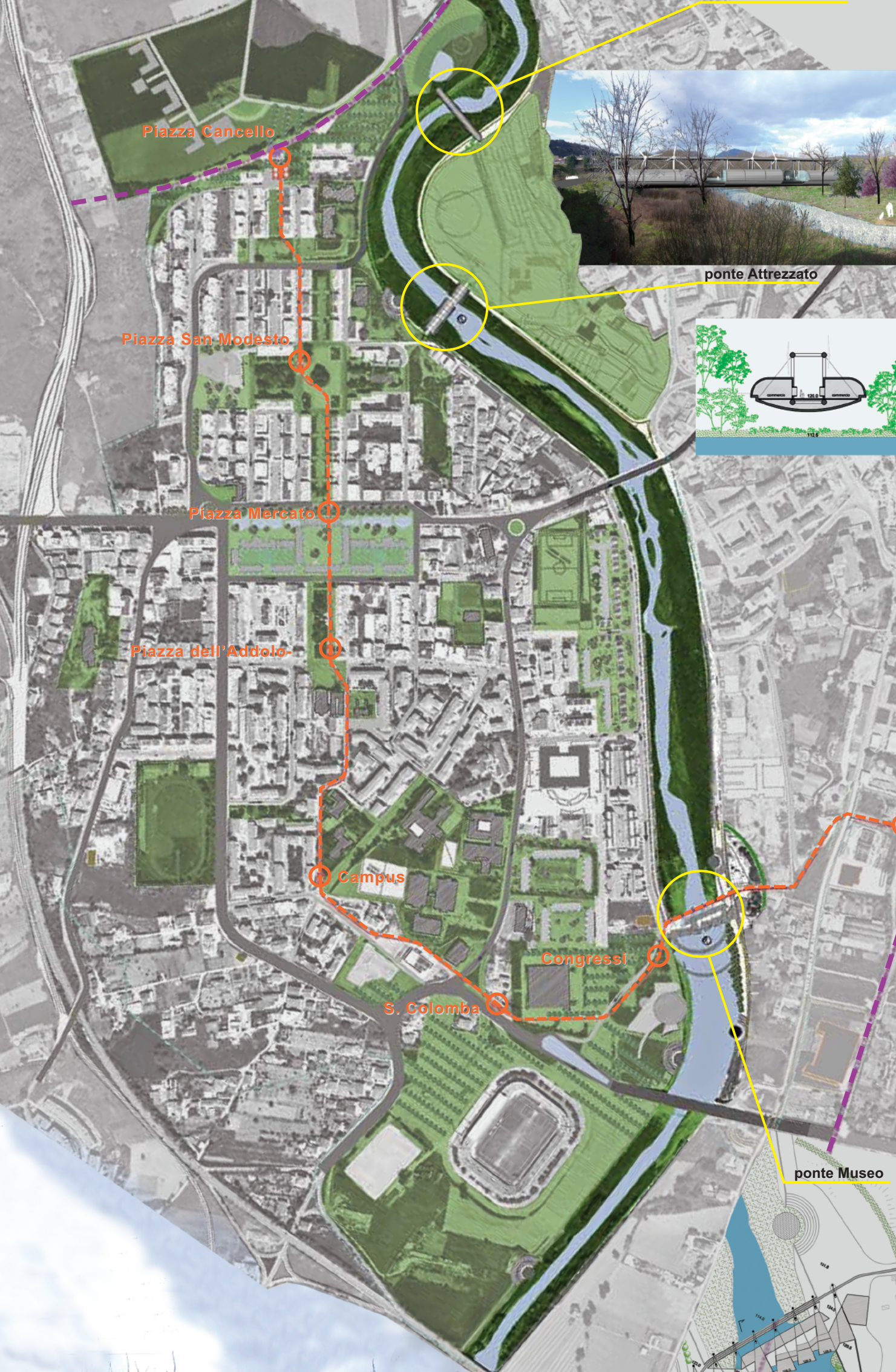
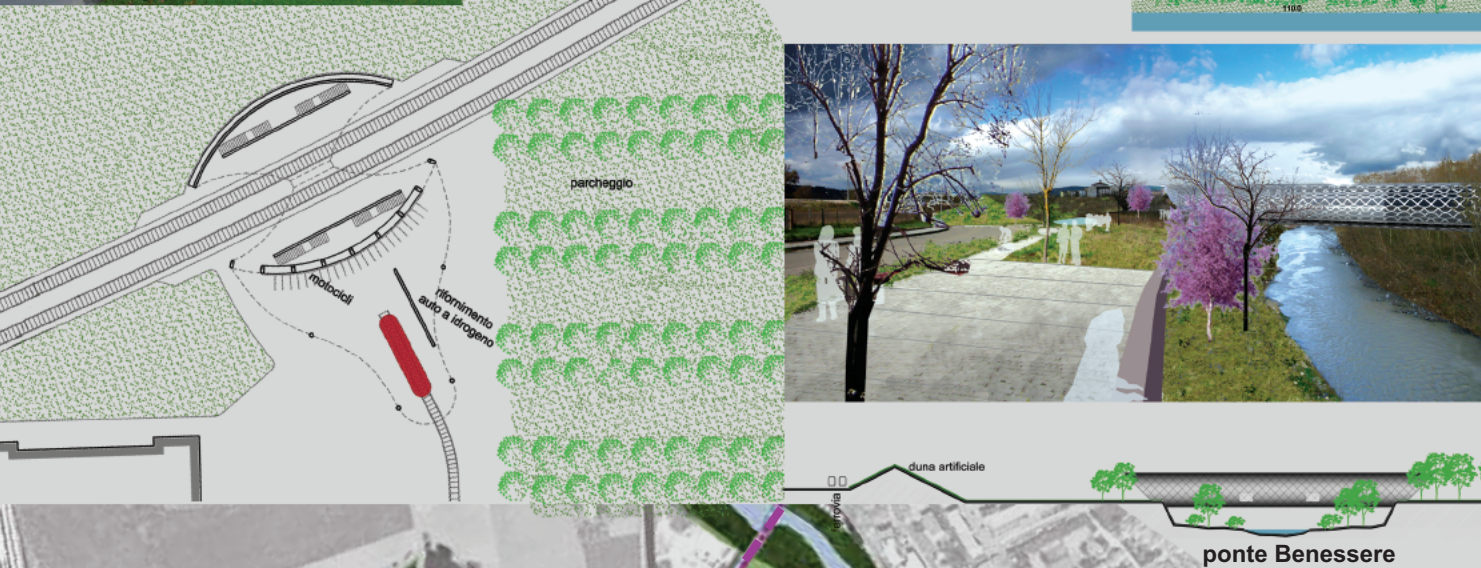
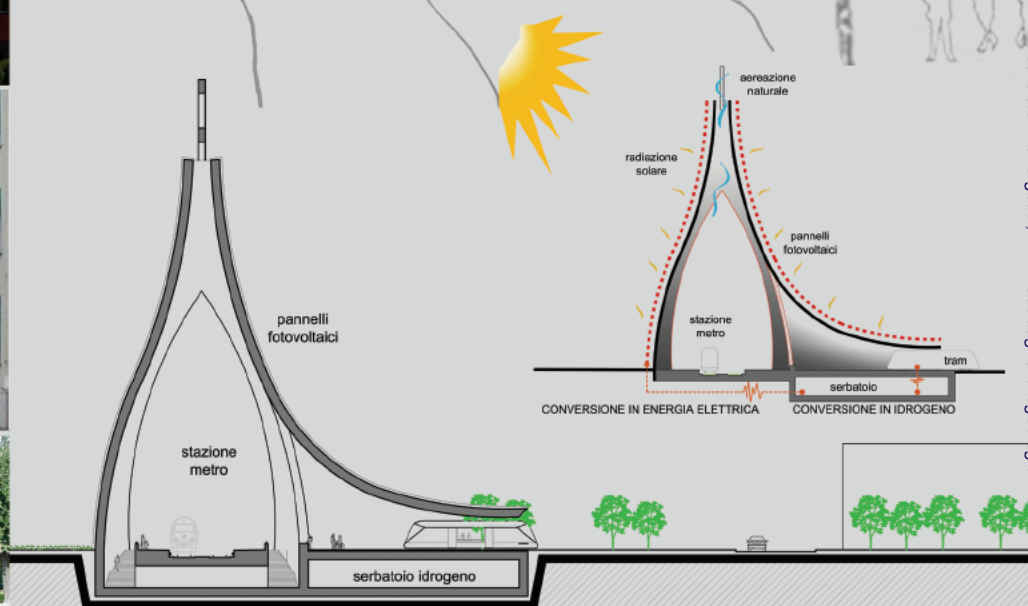
L'hydrogène étant extrait en utilisant une source énergétique renouvelable, il se qualifie de "vert" et est en harmonie totale avec l'environnement. Il sera produit et stocké près d'une des gares où les bouteilles d'hydrogène embarquées seront rechargées tous les jours grâce à des appareils de distribution. 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'Addolorata, 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 Longfleuve - 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 groupés dans un seul îlot.

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.



COMUNE DI BENEVENTO - RIONE LIBERTÀ - P.R.U.S.T.I. CALDONE - PROVINCIA DI BENEVENTO - UFFICIO PROGRAMMI COMPLESSIVI - M. Pica Ciaramita - P. Bottero urbanistica - D. Villacci sistemi energetici - F. M. Giannino fotografo

