

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE
RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

09

città e grandi eventi

ieri oggi
e domani



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol.5 n.9 (Dicembre 2012)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*
Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Oriol Nel.lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Università degli Studi Federico II di Napoli

Centro Interdipartimentale di Ricerca L.U.P.T.
(Laboratorio di Urbanistica e Pianificazione Territoriale)

Comitato centrale di redazione / Editorial Board

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Regno Unito*)

Responsabili di settore Centro L.U.P.T. / Sector managers L.U.P.T Center

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T. / Administrative Manager LUPT Center

Maria Scognamiglio

Direttore responsabile: Mario Coletta | print ISSN 1974-6849 | electronic ISSN 2281-4574 | © 2008 | Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n° 46, 08/05/2008 | Rivista cartacea edita dalle Edizioni Scientifiche Italiane e rivista on line realizzata con Open Journal System e pubblicata dal Centro di Ateneo per le Biblioteche dell'Università di Napoli Federico II.

Sommario/Table of contents

Editoriale/*Editorial*

I Grandi Eventi nei processi di formazione e trasformazione della città /
The Mega Events in the processes of foundation and transformation of the city
Mario COLETTA

Interventi/*Papers*

- Grandi eventi e rigenerazione urbana negli anni della grande trasformazione di Genova: 1992-2004 / *Mega events and urban regeneration in the years of the great transformation of Genoa: 1992-2004*
Francesco GASTALDI 23
- Australia: Perth, città dell'altro mondo / *Australia: Perth, a city of another world*
Andrea Marçel PIDALÀ, Dave HEDGCOCK 37
- Le forme disarticolate dell'urbanistica neoliberale del XXI secolo: il caso del Forum 2004 di Barcellona / *The disarticulated forms of neoliberal urbanism in the XXI century: the case of Barcelona Forum 2004*
Angelino MAZZA 53
- Grandi e piccoli eventi nelle città di mare per mutamenti urbani sostenibili: i casi studio di Lorient e Valencia / *Mega and small events in the coastal cities for sustainable urban development: the case studies of Lorient and Valencia*
Massimo CLEMENTE, Eleonora GIOVENE DI GIRASOLE, Stefania OPPIDO 73
- Il "Grande Evento" e la trasformazione della città: Pechino 2008 / *The "Mega Event" and the urban development: Beijing 2008*
Francesco VARONE, Gianluca CARAMIELLO 91

Rubriche/*Sections*

- Recensioni/*Book reviews* 109
- Dibattiti, convegni, interviste e conferenze/ *Debates, meetings, interviews and conferences*
- Christo e il velo che rivela
Francesca PIROZZI 125
- Il coinvolgimento locale nella progettazione dei grandi eventi: bottom up a Corviale / Roma
Saverio SANTANGELO 130
- Artecinema 2012: 17° Festival Internazionale di film sull'arte contemporanea. Focus su architettura e spazio pubblico
Candida CUTURI 135

Studi, Piani e Progetti/ *Studies, Plans and Projects*

Il volume “Viaggio tra i vulcani d’Italia e di Francia tra Illuminismo e Romanticismo: acqua, aria, terra, fuoco: storia per immagini” di Adriana Pignatelli Mangoni e Vincenzo Cabianca
Francesco FORTE 139

I grandi eventi: i quartieri come sperimentazione ambientale e sociale
Valeria MAURO 149

Il Piano per l’*Infrastruttura Verde* di Londra e la gestione della *Olympic Park Legacy*
Antonio ACIERNO 155

Rassegna legislativa/*Legislative review*

Disegno di legge quadro in materia di valorizzazione delle aree agricole e di contenimento del consumo del suolo
Anna ABATE 167

Mega and small events in the coastal cities for sustainable urban development: the case studies of Lorient and Valencia

Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole, Stefania Oppido

Abstract

Generally, the mega events are considered by the cities as an opportunity to realise new architectures and infrastructures, to upgrade public spaces and give international resonance to the city itself. In many contemporary cities, economic restructuring and urban redevelopment have placed events at the centre of strategies for change.

However, these interventions often require a very short time and high investments, which do not always have a lasting effect over time, with buildings and spaces that, after the event, are transformed into unused public spaces or buildings that need to be retrained.

Coastal cities represent a privileged field of analysis for deepening dynamics of develop-



Fig. 1 - Il golfo di Napoli durante l'America's Cup World Series

ment and regeneration processes connected to events.

Some cities have enhanced their maritime identity by developing activities related to sailing, racing and leisure yachting, promoting social and economic growth, as well as the redevelopment of brownfield sites. The recovery of this identity is the starting point for improving urban quality and attracting major events, developing competitiveness in a virtuous circle.

The image of these cities has improved, at local, national and international level, promoting regeneration processes, involving policy makers, city users and stakeholders.

In successful cases, mega and small events are pieces of a larger mosaic – a vision of the city founded on maritime identity and waterfront redevelopment project has been able to strengthen relations with the existing urban areas.

The paper proposes two European case studies: the cities of Lorient and Valencia, highlighting the role of long-term planning in regeneration processes.

The city of Lorient, in keeping with its history, began a process of regeneration based on its culture of maritime city. Activities related to the sea have been enhanced, creating spaces to sailing and yachting, which led to the redevelopment of brownfield sites and waterfront area. This process of re-training, linked to its historical identity, the construction of new infrastructure and the new economic and functional attractors, are allowing its nomination as a venue for Mega Sailing Events. The results are a better quality of life for residents, business development and tourism.

The second case study concerns with the city of Valencia. It represents an emblematic example because the designation as host city of the 32nd America's Cup seals a long process of urban regeneration. This event projected the city on the international scene and strengthened processes and strategies already started.

The rehabilitation of the historic port area for the 32nd America's Cup, together with important interventions such as *La Ciudad de las Artes y las Ciencias* and the *Formula 1 circuit*, gave a new face to the city in the last decades. The metamorphosis of the city shows the contribution of important contemporary architects.

The waterfront redevelopment was designed not only for the sailing competition but, above all, as opportunity to provide the city with new educational, cultural, recreation and leisure services, introducing new activities to promote tourism and hospitality.

The importance and emblematic value of Valencia case attracted the interest of experts, not only planners and architects but also specialists in tourism marketing and in sports event management.

Keywords:

Waterfront, Maritime identity, Collective memory, Sailing, Mega/Small Events

Grandi e piccoli eventi nelle città di mare per mutamenti urbani sostenibili: i casi studio di Lorient e Valencia

Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole, Stefania Oppido

1. L'identità marittima e gli eventi sul mare¹

“In due modi si raggiunge Despina: per nave o per cammello. La città si presenta differente a chi viene da terra e a chi dal mare” (Italo Calvino, 1972)

Le città di mare hanno una forte identità che deriva dal rapporto storicizzato della comunità urbana con l'elemento acquatico. La memoria collettiva di tutte le città di mare tramanda storie di navi, marinai, navigazioni, rotte che uniscono porti, traffici marittimi, contaminazioni culturali (Clemente, 2011).

La forte caratterizzazione della città di mare le rende un laboratorio privilegiato per approfondire i complessi meccanismi che regolano i fenomeni urbani, traendone elementi metodologici replicabili e trasferibili ad altri contesti.

L'identità urbana è fondamentale nella costruzione di strategie che perseguano lo sviluppo sostenibile della città e, nelle città di mare, cultura marittima e cultura urbana si uniscono in una sintesi identitaria. La città è una successione di eventi nello spazio e nel tempo ma, sul mare, accade qualcosa di straordinario. Gli eventi assumono una caratterizzazione molto forte, legata all'identità marittima.

La città di mare è essa stessa un evento, nello spazio e nel tempo, sulla terraferma e sul mare, un evento dinamico e ubiquo. Il mare, allora, si offre come chiave d'interpretazione creativa e identitaria, per capire la città e i suoi abitanti e tracciarne il futuro urbano, anche attraverso gli eventi, grandi o piccoli che siano.

Gli eventi realizzano straordinarie metamorfosi temporanee che arricchiscono le città e la comunità urbana (Fassi, 2010). Non possono creare una nuova identità per la città ma devono, piuttosto, riconoscere e valorizzare l'identità storicizzata nelle architetture, negli spazi e nelle funzioni urbane, nella vita quotidiana dei cittadini.

I grandi eventi costituiscono un'occasione di rigenerazione per dotarsi di nuove attrezzature e riqualificare gli spazi pubblici, anche se non sempre le amministrazioni le sfruttano al meglio. Inoltre, i mega eventi offrono l'opportunità di dare risonanza mediatica internazionale alla città stessa, promuovendone l'immagine e la competitività turistica (Rennen, 2007). Particolare impatto hanno i mega eventi sportivi che sono stati oggetto di approfondimenti scientifici, prevalentemente economici (Gratton et al., 2001) (Masterman, 2004) (Maennig e Zimbalist, 2012).

Alcune città di antica tradizione hanno scelto questa “rotta”, ripartendo dal loro essere profondamente città di mare, affiancando alle attività tradizionali (pesca, commercio,

¹ A cura di Massimo Clemente.

ecc.) quelle legate alla vela, in forma agonistica e diportistica, favorendo la crescita sociale ed economica, nonché la riqualificazione di aree dismesse lungo la costa.

La vela è stata per millenni la principale modalità di trasporto tra i continenti, prima nei mari chiusi e poi sugli oceani, fino all'invenzione e diffusione delle navi a vapore nel XIX secolo. Oggi la vela è occasione di mega eventi sportivi che hanno un grande impatto mediatico, come l'America's Cup – ma anche enormi costi il cui ritorno sul lungo periodo è ancora tutto da verificare.

Infatti, i grandi eventi si svolgono in un arco di tempo limitato, necessitano di tempi molto stretti e di elevati investimenti che, però, non sempre hanno effetti duraturi nel tempo. Si realizzano, spesso, contenitori e spazi che, dopo l'evento, si trasformano in vuoti urbani o in strutture inutilizzate, su cui si deve intervenire per una riconversione che li salvi dall'abbandono.

Sarebbe auspicabile che i grandi eventi si inserissero in un più ampio piano di sviluppo identitario – e quindi sostenibile – con un programma articolato di eventi minori ma che siano continui nel tempo e con la forte partecipazione della comunità urbana (Richards e Palmer, 2010).

In tal senso, piccoli eventi pianificati e correlati possono garantire bilanci costi/benefici migliori dei mega eventi sportivi. Molto interessanti appaiono le strategie fondate su una serie di interventi legati al mare e alle regate, come avviene ad esempio in Nuova Zelanda, dove la stagione delle regate non si interrompe mai e la partecipazione popolare è paragonabile a quella per il calcio in Brasile. Emblematico è il caso della regata velica "Sir Peter Blake Memorial Trophy", organizzata dal Torbay Sailing Club. L'evento richiama migliaia di velisti (Robinson et al., 2010) nel ricordo di Peter Blake che vinse l'America's Cup per la Nuova Zelanda e che, successivamente, perse la vita in mare tragicamente, vittima dei pirati nel 2001.

In tutt'altra direzione, purtroppo, vanno le esperienze italiane come l'America's Cup World Series di Napoli (Risitano et al., 2012), negativa ad una attenta analisi costi-benefici e totalmente scollegata dalla pur secolare tradizione velica del capoluogo partenopeo, già sede olimpica per la vela nel 1960.

Per Napoli, prima di pensare alle regate, sarebbe necessaria una visione identitaria fondata sulla tradizione marittima e perseguita attraverso politiche integrate di medio-lungo periodo e strategie urbanistiche realmente sostenibili sul piano economico, sociale e ambientale.

La cultura marittima rappresenta un patrimonio unificante nello spazio e nel tempo: il substrato storico, culturale, economico di tutte le comunità di mare che si riflette nella città, nelle forme e nelle funzioni. Cultura marittima e cultura urbana hanno dialogato, nei secoli, così come l'arte di navigare e l'arte di costruire le città (Clemente, 2011). La storia delle città di mare ha prodotto luoghi urbani che si relazionano all'acqua, esaltando le proprie valenze semantiche e acquisendo forza espressiva dal mare.

Osservando e riflettendo sulle città d'acqua del passato, si possono ricavare elementi metodologici per comprendere la contemporaneità e disegnare il futuro delle città di mare. I grandi e piccoli eventi, allora, possono diventare i tasselli di un più ampio mo-

saico, di una *vision* fondata sull'identità marittima e il progetto urbano può realizzare architetture e luoghi di qualità.

A partire dagli anni Cinquanta, l'evoluzione delle navi, della navigazione, del commercio e della portualità ha liberato grandi aree portuali che sono diventate campo di sperimentazione per le politiche urbane, per i pianificatori e per i progettisti.

Il tema del waterfront è sta declinato in tanti modi, dando luogo a buone e cattive pratiche. Adesso è necessario andare oltre e ritrovare i caratteri identitari proprio nel rapporto delle città portuali con il mare.

Potrebbe essere la giusta impostazione per affrontare questioni come la perdita d'identità dei luoghi urbani, l'omologazione dei linguaggi architettonici, la caduta semantica degli spazi urbani, la necessità di competitività internazionale nel richiamare eventi e investimenti.

Il recupero del rapporto della comunità con la propria cultura marittima può tracciare nuove rotte per la riqualificazione urbana e la valorizzazione delle città di mare, nella sintesi dialettica di cultura urbana e cultura marittima.

Partendo dal mare, il progetto può tessere nuove relazioni con il tessuto urbano esistente, reinterpretando le specificità locali, i caratteri consolidati e identitari del luogo, la cultura marittima locale (Clemente, Oppido, 2011).

La ritrovata identità marittima è il punto di partenza per migliorare la qualità urbana e, in un circolo virtuoso, per attrarre grandi eventi, sviluppando la competitività. L'immagine migliora, a livello locale, nazionale e internazionale, favorendo processi di rigenerazione che coinvolgono i *policy makers*, i *city users* e gli *stakeholders* (Guala, 2007) (Smith, 2012).

Il primo caso studio è Lorient, città di mare storica della Francia atlantica, che ha intrapreso un percorso di rigenerazione molto interessante. Nell'ultimo decennio sono stati realizzati spazi e strutture legate alla vela che le hanno garantito un posto di rilievo internazionale tra le location di eventi velici.

L'altro caso studio è Valencia in Spagna, che ha saputo completare, con la Coppa America, il processo di riorganizzazione urbana e di crescita socio-economica durato cinquant'anni. Oggi Valencia è una "città della vela" rassicurante ed affidabile, d'importanza mondiale, non solo per gli addetti ai lavori.

2. La riconversione identitaria della Baia di Lorient²

Lorient si caratterizza come paradigmatica città di mare "storica" della Francia, sviluppata lungo la linea di costa alla foce del fiume Scorff con l'Oceano, la cui tradizione risale a Luigi XIV e alla straordinaria rete di porti commerciali e militari che realizzò tra il 1660 e il 1715 (Konvitz, 1978).

La città, attualmente, in continuità con la sua storia, è al centro di un processo con cui si vuole rinnovare attraverso la sua identità e la sua cultura marittima, potenziando le

² A cura di Eleonora Giovane di Girasole.

attività legate al suo rapporto con il mare. Ovvero, la rigenerazione della città di Lorient è partita “dal basso”, decidendo prima “cosa” voleva diventare, ovvero definendo gli scenari a lungo termine e il carattere delle sue trasformazioni, innescando i necessari processi di riqualificazione di specifici ambiti urbani, realizzando infrastrutture e costruendo nuovi attrattori fisici e funzionali, che le hanno permesso di proporsi quale sede di eventi internazionali.

Non sempre, infatti, le realtà locali hanno valutato adeguatamente le capacità di assorbimento e di gestione degli interventi di riqualificazione, oltre che il loro porsi nei confronti della “memoria” e delle specificità dei luoghi (Giamo e Bruttomesso, 2003). Questo implica la necessità di individuare idonee strategie integrate per l’assetto sia dei porti che delle aree di waterfront, capaci di coinvolgere e divenire occasioni di sviluppo e riqualificazione dell’intera città, duraturi nel tempo.

Nel caso di Lorient, la scelta di fondare il suo nuovo assetto sul potenziamento delle attività legate al mare, ha portato alla realizzazione di luoghi dedicati alla vela e alla nautica da diporto, determinando, contemporaneamente, la trasformazione del suo waterfront. Città dell’Oceano, città commerciale e base della Compagnia delle Indie, punto di partenza per le rotte transatlantiche, tradizione cantieristica, porto militare e di pesca, porto turistico; dalla cultura marina sono arrivati, da un lato, i benefici e gli stimoli, che hanno permesso alla società e alla città di evolversi economicamente e tecnologicamente, ma dall’altro sono stati anche il motivo della sua distruzione in epoca moderna.

Infatti, proprio a causa della presenza della base sommergibili *Kéroman*, che ospitava gli *U-Boot.*, durante la Seconda Guerra Mondiale, la città fu quasi totalmente distrutta dai bombardamenti, in quanto obiettivo per l’ultima missione, la venticinquesima, della famosa “Fortezza volante” B-17 “Memphis Belle”, dell’USAAF.

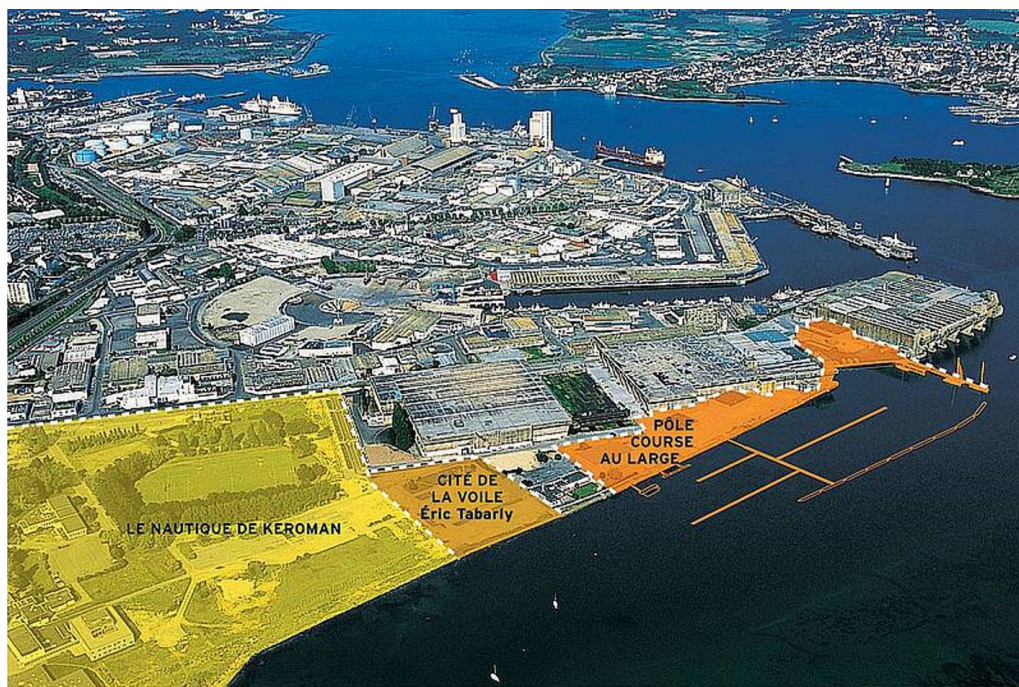
Ricostruita con criteri moderni, nel 1943, Lorient presenta una suddivisione della città in aree funzionali (il porto, l’area industriale, amministrativa e per lo sport, ecc.). Vittima della depressione economica negli anni ‘80, la città oggi, di circa 59.000 abitanti, ha ancora una forte tradizione cantieristica, di porto militare, commerciale (1° in Bretagna e 13° in Francia), turistico e passeggeri, di pesca (2° in Francia). Quest’ultimo, il *Port de Pêche* al *Kéroman*, ha fortemente condizionato e caratterizzato sia il waterfront, sia lo sviluppo del suo territorio, con una forte rilevanza socio-economica.

La moderna Lorient è caratterizzata dal centro della città che risulta separato dal mare da un’ampia porzione di territorio più propriamente portuale/cantieristica, con la presenza anche della antica base sommergibili *Kéroman* chiusa nel 1997, perché non più adatta ad ospitare i sottomarini a propulsione nucleare.

Il progetto di sviluppo di Lorient, si è basato proprio sul suo passato che è diventato motore del processo di riqualificazione economica, architettonica e sociale, aprendo la città al mare, valorizzando l’identità della città e la sua tradizione marittima.

Questo ha determinato la trasformazione delle aree dismesse e del waterfront, tramite la realizzazione di luoghi dedicati alla vela e alla nautica da diporto. Un nuovo rapporto tra il mare e il resto della città, che ha migliorato la qualità della vita per i residenti e permesso lo sviluppo imprenditoriale e dell’offerta turistica di tutta la città. Questa “ri-

Fig. 2 - Gli interventi previsti per la riconversione dell'ex base sommergibili Keroman



conversione” legata alla sua identità storica ha realizzato spazi e strutture che le hanno successivamente permesso di essere competitrice come sede di grandi eventi velici.

Si possono definire due ambiti di intervento: lo sviluppo delle strutture legate alla sua tradizione marittima (nuovi porti turistici, il nuovo terminal traghetti, la Cité de la Voile, la riconversione dell'ex base sommergibili Kéroman, ecc.) e la realizzazione di spazi pubblici, attraverso interventi capaci di ricreare un legame con il mare e la tradizione marittima della città (la messa a dimora di alberi esotici come ricordo dalla Compagnia delle Indie, la realizzazione di banchine pedonali come passeggiate lungo le quali si possono trovare bar, ristoranti, ecc.).

L'ex base sommergibili, centro del processo di conversione, fu costruita sulla penisola Kéroman per difendere i sommergibili dai bombardamenti aerei inglesi, nei pressi del porto peschereccio di fronte alla cittadella di Port Louis. Sotto il fuoco degli aerei della Royal Air Force, 15.000 operai costruirono, tra il febbraio 1941 e gennaio 1943, tre grandi bunker in cemento, capaci di ospitare più di 25 sottomarini di imponenti dimensioni: 130 metri quadrati e 18,5 m di altezza per il Kéroman I e il Kéroman II, con il tetto di 3,5 m di spessore, e 170 m di lunghezza e 122 m di larghezza per il Kéroman III, con spessore del tetto di 7,5 m. La costruzione del Kéroman IV iniziata, invece nel 1944 a nord-est del Kéroman I e II, rimase incompiuta.

Per la base è stato bandito un concorso internazionale di architettura, che prevede la realizzazione di un parco tecnologico dedicato alla nautica. Il fine è di realizzare un vero centro di riferimento a livello europeo, che riunisce in un ambiente privilegiato attività innovative connesse con il mare e la nautica, imprese di costruzione navale, artigianato e servizi nautici, negozi, ristoranti. La riconversione della base (Fig. 2-3) vuole realiz-



Fig. 3 - Gli interventi previsti per la riconversione dell'ex base sommergibili Kéroman

zare un luogo interamente dedicato allo sviluppo economico e turistico della città, con il *Pole Course au Large*, che, riunisce i più grandi nomi dello sport della vela, e la *Cité de la Voile* Eric Tabarly³ (Fig. 4), inaugurata nel 2008, che con la sua architettura vuole ricordare proprio il profondo legame della città con il mare. Progettato da Jacques Ferrier, l'edificio, caratterizzato dalla elevata qualità ed ecologia della sua architettura, è un centro polifunzionale avveniristico dedicato alla nautica e all'avventura del mare, destinato ad ospitare un sito espositivo permanente, in cui vengono approfonditi alcuni grandi temi come l'uomo e l'Oceano, un centro risorse, luoghi di intrattenimento e iniziazione alla vela (Ardenne, 2008).

A ridosso della *Cité de la Voile*, affacciata sulla baia di Lorient, è stata realizzata una piazza di 20.000 m², destinata ad ospitare grandi eventi.

L'area è fortemente caratterizzata dalla presenza dei bunker. Oggi si può effettuare la visita guidata del Kéroman III e, all'esterno, quella del sottomarino "Flore", in servizio dal 1964 fino al suo disarmo nel 1989. Il *Musée Sous-marin*, dedicato al patrimonio culturale subacqueo di Lorient, è un luogo in cui si vogliono promuovere i relitti contemporanei sommersi (dal XIX sec), ed è possibile sperimentare uno dei più antichi simulatori, il "Tauchtöpf", progettato per la preparazione dei sommergibilisti alle procedure di evacuazione.

Nell'area della base si sono installate una ventina di aziende, che hanno permesso la realizzazione di circa 250 posti di lavoro e contribuito allo sviluppo delle attività legate

³ Nato il 1931 a Nantes è il primo velista oceanico professionista. Leggenda della vela mondiale e vincitore del Premio "Una vita per la vela" nel 1990. La sua storia si identifica con quella delle sue famosissime e veloci barche, le Pen Duick, a bordo di una delle quali morì in mare nel 1998. La Pen Duick, costruita alla fine dell'800 dall'architetto scozzese William Fife III, con il nome di Yum, è la prima grande imbarcazione a vela francese per la regata d'altura. Il Pen Duick VI (ultima in ordine di tempo), fu progettata nel 1973 da André Mauric, secondo le indicazioni di Eric Tabarly, questa barca, innovativa e rivoluzionaria si impone in breve tempo come una delle migliori barche ed è, tutt'oggi, utilizzata sia per le regate che per la scuola velica (Tabarly, 1994).



Fig. 4 - La Cité de la Voile Éric Tabarly

alla nautica. Nel Kéroman I è ospitato Plastimo, leader europeo nel settore hardware, mentre il Kéroman II accoglie Catlantech (catamarani), Lorimer (alberi in carbonio) e Marsaudon (fabbricazione di stampi). Al centro della proposta di conversione della base sottomarina, la realizzazione di uno spazio, le *Nautique de Kéroman*, dedicato agli imprenditori della nautica (imprese di costruzione navale, artigianato e servizi nautici, negozi, ristoranti) di 72.000 mq, di cui 43.000 mq edificabili, con cui si vuole consentire alle aziende innovative di trasferirsi nel sito. Con queste implementazioni la città di Lorient si è, quindi, rafforzata come polo di riferimento per le regate. In particolare, oltre alla realizzazione del nuovo *Pole Course au Large*, è stata accresciuta l'offerta dei posti barca di 2.500 unità a Larmor-Plage, Port Louis, Gâvres Guidel, che hanno ridisegnato ulteriormente la costa. La città attraverso questi interventi, che hanno visto il coinvolgimento di tutte le risorse locali

(amministrazione, imprenditori, cittadini, ecc.), ha sviluppato un processo di rigenerazione identitaria e si è predisposta per poter accogliere importanti eventi velici internazionali.

Nel 2012 la baia di Lorient è stata sede del Championnat Atlantique IRC UNCL (che tocca La Trinité sur Mer, Baie de Quiberon, Bretagne Sud, Le Crouesty Arzon, Santander - Bilbao – Arcachon) e tappa dell'evento di chiusura dell'Atlantique Le Télégramme Groupama. Quest'ultimo evento velico, nato nel 2000, è diventato molto importante e vede un'ampia partecipazione per un lungo periodo; dal 2000 al 2011 le barche partecipanti sono passate da 60 a 149.

Nel mese di giugno 2012 è stata sede di una tappa della Volvo Ocean Race che ha coinvolto Alicante (Spagna), Cape Town (Sud Africa), Abu Dhabi (Emirati Arabi Uniti), Sanya (Cina), Auckland (Nuova Zelanda), Itajai (Brasile), Miami (USA), Lisbona (Portogallo), Galway (Irlanda).

Nel mese di ottobre del 2012 è stata anche sede della XVI edizione del Championnats de France d'Aviron de Mer 2012 di canottaggio.

Una trasformazione, quindi, del waterfront che diventa, da un lato, racconto del luogo e del suo *genius loci*, agendo su un paesaggio ormai trasformato, ma storicamente e ambientalmente con una forte identità e cultura marittima, dall'altro, si sono aggiunti nuovi significati e nuove funzioni, in una ritrovata sintesi tra natura, storia, cultura e architettura.

3. Valencia, l'America's Cup ed i grandi eventi sportivi⁴

A partire dagli anni '90, le città spagnole sono state sedi di importanti eventi internazionali – i Giochi Olimpici del 1992 a Barcellona e l'Expo a Siviglia nello stesso anno, l'America's Cup a Valencia nel 2007 e nel 2010, l'Expo a Saragozza nel 2008 – conquistando nuova visibilità e attrattività.

In particolare, gli eventi sportivi si sono dimostrati un importante volano per il settore turistico ed un'opportunità di sviluppo locale, in termini di investimenti e di occupazione, ma anche di riqualificazione di vaste aree (Westerbeek Hans et al., 2005) (Zagnoli, Radicchi, 2009) (Richards e Palmer, 2010). I grandi eventi, infatti, possono rappresentare l'occasione per accelerare processi di rigenerazione urbana, fornendo l'opportunità di investire in settori quali le infrastrutture, necessarie per garantire nuovi livelli di accessibilità ma anche per rafforzare le relazioni tra le parti urbane (Raj and Musgrave, 2009) (Smith, 2012).

In questo senso, Valencia può essere considerata un caso emblematico perché la sua designazione come sede della 32^a edizione della America's Cup suggella il lungo percorso di rigenerazione che la città aveva intrapreso da circa un ventennio e le fornisce l'opportunità di proiettarsi sulla scena internazionale. La rilevanza di questa opportunità può essere compresa ancor più se si considera che Valencia è stata la prima città europea ad ospitare l'America's Cup dalla istituzione dell'evento velico nel 1851.

E questa opportunità è il frutto di un processo di trasformazione iniziato da decenni: alla vigilia della sua designazione per la competizione velica, la città ha già realizzato importanti opere e trasformazioni, a partire dalla deviazione del corso del fiume Turia, causa di periodiche e disastrose esondazioni: il percorso tortuoso dell'alveo prosciugato del fiume diventa elemento di ricucitura, riqualificazione ed integrazione delle diverse parti urbane (Gaja Díaz, 1993) (Prytherch and Boira Maiques, 2009). Nel 1984 è approvato il "Plan Especial de ordinación del Cauce del Turia", progettato da Ricardo Bofill, ed avviato l'Action Plan e gradualmente il paesaggio dell'antico fiume diventa un grande spazio pubblico verde, *Jardín del Turia* (Ricardo Bofill) lungo il quale si realizzano importanti architetture.

Negli anni Ottanta iniziarono anche gli interventi per il riutilizzo della darsena, che allora si limitarono alla riqualificazione di alcuni edifici storici, come la vecchia stazione marittima, l'edificio dell'orologio ed i tinglados, depositi per le merci testimonianza del modernismo a Valencia (Boira Maiques, 2007).

Quando nel 2003 Valencia ottiene la designazione come *host city* della più importante competizione velica nel panorama internazionale, la città si è già dotata di piani e progetti fondati su una *governance* coerente e su una visione complessiva del proprio percorso di rigenerazione urbana e di ricucitura tra fronte a mare e centro urbano. Nel corso degli anni, il volto di Valencia si era profondamente rinnovato e arricchito di architetture contemporanee come il *Palau (Palacio) de la Música* di José Maria Barcia de

4 A cura di Stefania Oppido

Fig. 5 - Le banchine del porto di Valencia durante l'America's Cup



Paredes, *La Ciudad de las Artes y las Ciencias* del valenciano Santiago Calatrava, realizzata proprio nel letto prosciugato del fiume Turia, il *Palau de Congressos* dell'architetto Norman Foster.

L'arrivo del grande evento, quindi, consente di implementare questo percorso attraverso la realizzazione di importanti progetti di sviluppo urbano, come il miglioramento della darsena interna del porto per ospitare le basi dei team partecipanti alla competizione, la costruzione di un canale che collega la darsena con il mare, una nuova darsena con diga e contro argine per il nuovo canale di accesso al porto, la realizzazione di uno spazio al centro della darsena per l'attracco degli yachts di grandi dimensioni, la creazione di nuovi edifici, spazi pubblici ed infrastrutture. Simbolo della rigenerazione del waterfront è l'edificio *Veles e Vents*, degli architetti David Chipperfield e Fermín Vázquez, che ha assunto un valore iconico nell'area ed ha regalato una posizione privilegiata agli spettatori della competizione velica.

La riqualificazione della darsena ha rappresentato la premessa all'estensione degli assi viari di collegamento con il porto e il lungomare della Malvarossa e al recupero degli edifici storici dei Tinglados, dell'Edificio del Reloj, del Varadero e dell'Edificio de Adinas (Lecardane, 2008). L'apertura ed il prolungamento di una serie di *avenide* e la riqualificazione delle spiagge urbane segnano un progressivo avvicinamento della città alla costa.

La rilevanza dell'evento velico e la consistenza delle operazioni di trasformazione urbana messe in atto, hanno richiesto l'istituzione del *Consorcio Valencia 2007*, costitu-



Fig. 6 - L'edificio Veles e Vents

ito mediante un accordo di cooperazione reciproca fra lo Stato generale, la Generalitat Valenciana (Governo Regionale Valenciano) e il Consiglio della città di Valencia per la gestione dei lavori e delle infrastrutture legate alla America's Cup.

Ha certamente contribuito alla *governance* del processo di rigenerazione urbana dell'area portuale, la cessione della darsena alla municipalità già prima della candidatura della città per la competizione velica. E per garantire coerenza e congruenza con lo sviluppo e la valorizzazione dell'area urbana attigua alla darsena, nel 2006 il *Consorcio Valencia 2007* ha indetto un concorso internazionale per sviluppare la "Marina Real Juan Carlos I". La superficie interessata si estendeva per 1.350.000 metri quadrati e includeva una superficie d'acqua di circa 565.000 metri quadrati.

I dati di confronto tra l'edizione del 2003 dell'America's Cup e quella valenciana del 2007 mostrano i numeri del successo: i visitatori sono più che raddoppiati, passando da 2,6 milioni a 6,5 milioni, un segmento di visitatori interessanti che è notevolmente cresciuto riguarda chi ha raggiunto l'evento con gli yachts. Il fatturato complessivo è passato da 328 milioni € nel 2003 a 5,7 bilioni € nel 2007, i mass media accreditati da 1297 a 6700, indicativo della grande risonanza mediatica dell'evento. Anche i budget dei teams sono aumentati da una media di 20 milioni € nel 2003 ad una media di 70 milioni nel 2007 (+350%) (IVIE, 2007) (Osservatorio Mercato Nautico, 2012).

La città di Valencia ha ospitato anche la 33^a edizione dell'America's Cup nel 2010. Nel 2011 è stata scelta come Capitale Europea dello Sport e, negli ultimi anni, si è dotata di strutture per accogliere anche altri eventi sportivi di rilevanza internazionale, in particolare il circuito progettato dall'architetto tedesco Hermann Tilke che dal 2008 ospita il Gran Premio d'Europa di Formula 1. Lungo cinque chilometri, il Valencia Street Circuit,

Fig. 7 - Il canale della darsena: vista dall'edificio Veles e Vents



attraversa la Marina di Juan Carlos I nel porto di Valencia fino a raggiungere l'area di espansione della città verso la zona del quartiere Grao.

L'area portuale si conferma scenario privilegiato anche per il Gran Premio di Formula 1, regalando agli sportivi la suggestiva possibilità di poter assistere alle gare dalle imbarcazioni ormeggiate nella darsena. Fanno parte del circuito di Valencia un ponte mobile progettato dall'architetto Santiago Calatrava e un edificio del secolo XIX riutilizzato come box.

La rilevanza e l'emblematicità del caso di Valencia hanno suscitato l'interesse degli addetti ai lavori, non solo urbanisti e architetti ma anche esponenti del mondo del marketing turistico e del management dei grandi eventi sportivi.

Il dibattito internazionale è stato alimentato da eventi come il Valencia Summit "Major Sports Events as Opportunities for Development: The International Promotion of the City", organizzato da NOOS Institute, per il confronto tra managers, amministratori, università, centri di ricerca e di marketing sul tema dei grandi eventi sportivi.

La città ha, inoltre, ospitato nel 2009 il V International CSBM Forum "The Hosting of Major Sport Events: Key to Economic Development City", organizzato da CSBM/IESE (Center for Sport Business Management - IESE Business School University of Navarra), dedicato alle strategie adottate in occasione di importanti eventi sportivi internazionali ed agli esiti in termini di successo dell'evento e di sviluppo sociale ed economico della città. Valencia è stata scelta da CSBM/IESE come caso studio per la strategia adottata e per i risultati ottenuti durante gli ultimi quindici anni.

Premi e riconoscimenti evidenziano le ricadute che tali strategie hanno avuto in termini di promozione turistica della città, in particolare i premi assegnati da World Tourism

Organisation (WTO) nel 2006 - quindi prima della 32° edizione dell'America's Cup - per l'attuazione di Best Practices e nel 2008 con l'"Ulysses" Award *"for innovation in tourism governance"*. In pochi anni la città è diventata la terza destinazione spagnola, leader in termini di crescita in Europa (VLC Tourism Valencia, 2009).

Oggi Port America's Cup è una struttura con una superficie di 1 milione di mq, un pontile per superyacht, una marina con oltre 600 posti barca, e l'AC Park (23 tra ristoranti, bar e caffè, oltre 30 aree interattive, tre mostre storiche, tre schermi giganti e un anfiteatro per i concerti) (Osservatorio Mercato Nautico, 2012).

L'area portuale ha acquistato un nuovo volto, dotandosi di nuove attività collegate agli obiettivi di accoglienza e di promozione turistica, nuovi servizi di carattere educativo, culturale, ricreativo e di svago.

Tuttavia questo trend positivo e, soprattutto, la consistenza degli investimenti, richiesti dalle ambiziose trasformazioni che la città ha intrapreso, oggi devono fare i conti con una Spagna travolta dalla crisi economica. Valencia, come ha scritto Sandrine Morel, giornalista di *Le Monde*, si ritrova a fronteggiare un debito di quasi il 20% del suo Pil, determinando l'accendersi delle polemiche - sul costo eccessivo di eventi ed opere, sugli spazi realizzati ed oggi sottoutilizzati - e sollecitando riflessioni e valutazioni sul post-evento e sulla sua eredità, in particolar modo per la comunità locale.

4. Conclusioni

Le trasformazioni urbane possono essere interpretate attraverso la lettura di una serie di azioni che mostrano come il recupero del rapporto della comunità con la propria cultura marittima può realizzare la riqualificazione e migliorare, quindi, la qualità urbana, nella sintesi dialettica di cultura urbana e cultura marittima, con il coinvolgimento di policy makers, city users e stakeholders.

I grandi eventi, quando si inseriscono in un processo più ampio, diventano moltiplicatori di effetto, riuscendo ad attirare ulteriori investimenti, ottenere risonanza mediatica e maggiore competitività, in un processo virtuoso che porta ad un progressivo incremento della qualità urbana.

L'analisi dei casi studio ha evidenziato un mutamento dei rapporti tra la popolazione ed il territorio, con l'aumento dei nuovi city users, che sono legati non solo ai grandi eventi ma anche a processi di terziarizzazione dell'economia cittadina, attraverso la deindustrializzazione o la delocalizzazione di funzioni non più compatibili, con nuovi investimenti. Questo porta, come sintesi, alla trasformazione della città attraverso l'ampliamento degli spazi pubblici, la dotazione di servizi e infrastrutture per la cultura, lo sport il tempo libero e la socializzazione, migliorando la qualità della vita di tutti gli abitanti. Tuttavia i casi studio selezionati mostrano due diversi percorsi di rigenerazione urbana: Lorient ha scelto la trasformazione progressiva che le sta consentendo di ospitare anche importanti eventi legati al mare senza discontinuità; Valencia, a valle del processo di riqualificazione iniziato negli anni Novanta, come sede di grandi eventi, ha realizzato infrastrutture legate al mare, allo sport e alla cultura, ma calibrate sulle grandi dimen-

sioni, con conseguenti difficoltà di gestione nell'ordinario e forti dubbi sulla sostenibilità delle scelte fatte.

La città di Lorient, in questi anni, ha lavorato in una prospettiva di medio e lungo periodo, attuando un processo integrato per lo sviluppo del territorio, dell'economia e della comunità urbana tramite il recupero della sua cultura marittima, con investimenti economici importanti ma finalizzati. Questo ha portato alla trasformazione del waterfront e delle aree dismesse, realizzando luoghi dedicati alla vela, alla nautica da diporto, alla cultura, al lavoro. Le trasformazioni hanno ampliato l'offerta turistica, e contemporaneamente, attraverso un processo di terziarizzazione legato al mare e alla nautica, hanno rafforzato settori come la pesca, in cui già la città primeggiava, e realizzato nuove occasioni per fare impresa, come il parco tecnologico della nautica in cui si sono insediate venti nuove aziende.

I grandi eventi si inseriscono in questo contesto, iniziando a far conoscere Lorient a livello mondiale come città della vela, anche se ancora non si ritrovano politiche di marketing territoriale strutturate, come invece la città ha predisposto per il suo famoso "Festival Interceltique", che ogni estate richiama nella città più di 700.000 persone.

A Valencia, caso ritenuto emblematico per il successo ottenuto in termini di visibilità della città e di trasformazioni urbane, si dibatte sulla sostenibilità delle scelte fatte, anche perché la Spagna è duramente provata dalla crisi economica.

Dal punto di vista sociale, la gestione dell'evento da parte del Consorzio AMC ha escluso la partecipazione di *local urban-based movements* (del Romero Renau and Trudelle, 2011) per la condivisione delle scelte. Le critiche al processo di rigenerazione urbana riguardano anche fenomeni di *gentrification* determinati dalle trasformazioni urbane, soprattutto dovuti all'aumento dei valori immobiliari ed alle demolizioni delle preesistenze nei sobborghi interessati dal progetto per la realizzazione di *facilities* di lusso.

Inoltre, se il circuito di Formula 1 ha rappresentato l'occasione per utilizzare parte delle strutture realizzate nell'area portuale, il tracciato ha, di fatto, isolato il sobborgo di Nazareth dal resto della città ed ha acceso le polemiche degli ambientalisti sugli impatti determinati da questa tipologia di evento, polemiche amplificate dall'assenza di *environmental impact assessment* del progetto. (del Romero Renau and Trudelle, 2011)

La sfida principale che oggi Valencia si trova ad affrontare riguarda la gestione, in termini di uso e manutenzione, delle opere realizzate e la loro utilità sociale per la comunità locale in assenza di mega-eventi. Di fatto, la difficile sostenibilità del dopo evento è enfatizzata dall'ampia percentuale di spazi attualmente sottoutilizzati nell'area dell'AM Park.

Gli eventi possono essere, quindi, un utile strumento per il pianificatore che sappia interagire con *policy makers* e *stakeholders* ma, affinché l'evento abbia un'efficacia reale e duratura nel tempo, sono necessarie alcune condizioni.

Il singolo evento non è mai risolutivo anche se sul breve termine può apparire utile. Sono invece necessarie strategie di lungo periodo e di ampio respiro, all'interno delle quali l'evento si vada a collocare. Il grande o mega evento moltiplica i suoi effetti se si collega ad altri eventi minori che lo preparano e lo seguono. Si tratta di un processo

continuo di attenzione costante ad una idea-progetto che si rafforza sempre più al succedersi degli eventi.

Il requisito fondamentale è che gli eventi – così come le strategie in cui si inseriscono – siano capaci di interpretare l'identità culturale delle città e delle comunità su cui vanno ad intervenire, affinché gli impatti siano positivi e duraturi.

REFERENCES

- Ardenne Paul, Jacques Ferrier. *Lorient - Cite' de la voile* Eric Tabarly, Milano, SilvanaEditoriale, 2008, 100 pp.
- Boira Maiques Josep Vicent, "Dalla Coppa America alla Formula 1. La trasformazione del porto di Valencia", in *Ambiente Società Territorio*, 4/2007, trad. it. Santini Alessandro, <http://www.aiig.it/Rivista/Numeri/2007/no4/Contributi/14-16.pdf>
- Clemente Massimo, Oppido Stefania, "Luoghi sul mare: cultura marittima e identità urbana", in *Atti della 1° Biennale dello spazio pubblico* promossa da INU Lazio - Istituto Nazionale Urbanistica, Facoltà di Architettura ROMA TRE, Roma 13 Maggio 2011. Insetto in cd-rom allegato alla rivista *Urbanistica Informazioni*, 239-240, Settembre-Dicembre 2011, INU Edizioni.
- Cherubini Sergio, Mei Walter (a cura di), *Marketing sportivo, territoriale, turistico. L'evento America's Cup*, Collana di Marketing e Management nautico, Roma, Nautica editrice, 2007, 156 pp.
- Romero Renau Luis and Trudelle Catherine, "Mega Events and Urban Conflicts in Valencia, Spain: Contesting the New Urban Modernity", in *Urban Studies Research Volume 2011*, Article ID 587523, 12 pages. <http://www.hindawi.com/journals/usr/2011/587523/>
- Fassi Davide, *In-trattenere. Design degli spazi per l'evento-Design of the spaces for events*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2010, 134 pp.
- Gaja Díaz Fernando, "Grandi progetti urbanistici nella città di Valencia: il giardino del fiume Turia", in *Territorio*, 16, *Rivista trimestrale del Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano*, 1993, pp. 87-102.
- Gratton Chris, Henry Ian P, *Sport in the City: The Role of Sport in Economic and Social Regeneration*, 2001, London, Routledge, 322 pp.
- Guala Chito, *Mega eventi. Modelli e storie di rigenerazione urbana*, Roma, Carocci, 2007, 181 pp.
- Giamo Carolina, Bruttomesso Rinio, "Porto, città, territorio", in *Urbanistica Informazioni*, 187, INU, 2007, pp 31-32.
- Konvitz, Josef W., *Cities & the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*, London – Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1978, 235 pp.
- Instituto Valenciano de Investigaciones Economicas (IVIE), *Final Report on the Economic Impact of the 32nd America's Cup Valencia*, 2007, 116 pp.
- Lecardane Renzo, "L'America's Cup 2007 e l'estensione del porto", in *Atti del IV Forum Internazionale Le città del Mediterraneo*, Reggio Calabria, Liriti Editore, 2008, pp. 50-51.
- Maennig Wolfgang, Zimbalist Andrew, *International Handbook on the Economics of Mega Sporting Events*, Cheltenham (UK) Camberley (UK) Northampton (USA), Edward Elgar Publishing, 2012, 625 pp.
- Masterman Guy, *Strategic Sports Event Management: An International Approach*, Elsevier, Elsevier, Oxford (UK) and Burlington (USA), 2004, 250 pp.
- Osservatorio Mercato Nautico, Università Roma Tor Vergata, *L'evoluzione dell'America's Cup dal 2003 al 2013*, Napoli, 22 giugno 2012.
- Prytherch David L. and Boira Maiques Josep Vicent "City profile: Valencia" in *Cities. The International Journal of Urban Policy and Planning*, 26/2, April 2009, pp. 103-115, <http://www.scribd.com/doc/44644043/City-Profile-Valencia>.
- Raj Razaq, Musgrave James (eds.), *Events Management and Sustainability*, Wallingford, CABI, 2009, 266 pp.

- Rennen Ward, *CityEvents: Place Selling in a Media Age*, Amsterdam University Press, 2007, 276 pp.
- Richards Greg, Palmer Robert, *Eventful Cities*, Oxford (UK) and Burlington (USA), Elsevier, 2010, 534 pp.
- Risitano Marcello, Sorrentino Annamaria, Quintano Michele, "Co-creating value in destination management through sport mega-events. The case of America's Cup World Series Naples 2012", in *Proceedings of International Conference Competition and Innovation in Tourism: New Challenges in an Uncertain Environment*, Napoli, Enzo Albano Editore, 2012, pp. 635-657.
- Robinson Peter, Wale Debra, Dickson Geoff, *Events Management*, Oxfordshire, CABI, 2010, 264 pp.
- Smith Andrew, *Events and Urban Regeneration. The Strategic Use of Events to Revitalise Cities*, London, Routledge, 2012, 304 pp.
- Schuessler Shanin, *Mega Sport Events & their Legacies: Lessons Learned for Tourism Policy Makers*, Research Paper, GRIN Verlag, 2011, 28 pp.
- Tabarly Eric, *Il giro del mondo del Pen Duick VI. Una barca a vela entrata nella storia della nautica*, trad. it., Meggiorin Gianfranco, Mursia (ed. it.) 1994, 168 pp.
- Zagnoli Patrizia, Radicchi Elena, "Do Major Sports Events Enhance Tourism Destinations?", in *Physical Culture and Sport Studies and Research*, 47, 1/2009, pp. 44-63.
- VLC Tourism Valencia, *Tourism Evaluation Report 2008*. Valencia complies with its objectives, 2009, 15 pp., available on <http://www.turisvalencia.com/admin/ftpPrensa/Tourism%20evaluation%20report.pdf>
- Westerbeek Hans et al., *Managing Sport Facilities and Major Events*, NSW Allen & Unwin, 2005, 278 pp.

IMAGES SOURCES

Fig. 1 - Foto di Corrado Castagnaro

Fig. 2 - <http://cap.caplorient.fr>

Fig. 3 - <http://cap.caplorient.fr>

Fig. 4 - <http://archiguide.free.fr>

Fig. 5 - Foto di Stefano De Simone

Fig. 6 - Foto di Stefania Ragozino

Fig. 7- Foto di Stefania Ragozino

Massimo Clemente

National Research Council of Italy, Institute for Service Industry Research, City and Architecture Group
e-mail: masclema@unina.it

URL: <http://serverb.irat.cnr.it/index.php?lang=it>

Born in Naples in 1962, he is Research Director of the City and Architecture Group at the Institute for Service Industry Research, National Research Council of Italy.

His research activities are concerned with the city and architecture as tools to realize sustainable development in three dimensions: environmental, social and economic.

During his career he has studied innovation technology and urban change, sustainable mobility and intercultural cities. At present, he is focussed on the possible contribution of urban planning and design to local sustainable development process. In particular, he elaborated the concept of the post-global city, which preserves local cultural identity while taking advantage of all the opportunities coming from the world economy and from information and communication technologies at the global level. He has taught at the Second University of Naples and at the University Tor Vergata in Rome. At present, he is a member of the Board of the doctoral programme of the Faculty of Architecture, University of Naples Federico II.

He has received scientific awards from the Aldo Della Rocca Foundation (1997 and 2001) and in 2011 he won the international competition for the Nichelino 2010 Master Plan for redesigning and regenerating the district of Nichelino in Northern Italy (Piemonte Region).

Eleonora Giovane di Girasole*University of Naples "Federico II"**e-mail: egiovene@unina.it**URL: <http://www.unina.it/>*

Architect, PhD in Evaluation Methods for the Integrated Conservation of Architectural, Urban and Environmental Heritage. Since 2003 she has participated in the scientific activities of University of Naples "Federico II" and research activities at the National Research Council of Italy, with a focus on the sustainable upgrading of the suburbs, intercultural cities planning and the integration between urban transformation and mobility management. Teach at the Faculty of Architecture at the University of Naples "Federico II".

Stefania Oppido*National Research Council of Italy, Institute for Service Industry Research, City and Architecture Group**e-mail: s.oppido@irat.cnr.it**URL: <http://serverb.irat.cnr.it/index.php?lang=it>*

Architect, PhD in Building and Environmental Recovery, expert in recovery and valorisation of historical centers, since 2002 she has participated in the scientific activities of Dept. DICATA (University of Naples "Federico II"), with a focus on the control of recovery and rehabilitation processes.

At present, she carries out research activities at the National Research Council of Italy - Project "Planning strategies for the contemporary city: multiculturalism, identity, recovery and valorisation".