

Gli Innovation Districts nell'economia dell'innovazione: politiche ed attori per il South Boston Waterfront

Luna Kappler *

Innovation Districts: il South Boston Waterfront

Lo sviluppo del "South Boston Waterfront Innovation District" fornisce un esempio di approccio di sviluppo guidato dall'amministrazione e che coinvolge settori trasversali. Dimostra anche ciò che Mitch Weiss, già capo dello staff del sindaco Thomas Menino ed ora docente alla "Harvard Business School", ha descritto come "imprenditoria pubblica". Si tratta di un approccio alla gestione del settore pubblico che si basa su una serie di principi snelli di input, inclusi la sperimentazione basata su delle ipotesi, le prove sul campo, l'apprendimento iterativo, la rapidità, l'agilità e la volontà di indurre processi mirati.

Questa strategia di sviluppo economico è indirizzata a rivitalizzare porzioni di territorio sottoutilizzate, attraendo sia compagnie esistenti e consolidate che imprenditori emergenti, sviluppando infrastrutture e servizi e supportando in modo olistico le opportunità di vita e lavoro – tutto principalmente senza l'utilizzo degli incentivi fiscali e di ingenti investimenti di capitale. In questa cornice, l'ufficio del sindaco Menino e poi quello di Martin J. Walsh e le autorità di sostegno hanno catalizzato gli investimenti ed il coinvolgimento degli investitori, per dare vita al Distretto. Gli interventi rientrano nelle esperienze che in letteratura vengono riconosciute sotto il nome di "Innovation Districts", tendenza analizzata dal 2014 dal "Metropolitan Policy Program" della "Brookings Institutions" con il report "The Rise of Innovation Districts". Tali distretti sono definiti dagli autori del paper Bruce Katz e Julie Wagner come aree geografiche, fisicamente accessibili tramite trasporto pubblico e tecnicamente collegate, dove istituzioni "ancora" all'avanguardia e compagnie "fanno cluster" e si connettono a start-up, incubatori d'impresa ed acceleratori.

Il Contesto

La distintiva concentrazione a Boston di istituti di istruzione superiore e di ricerca, di capacità produttive e di società di capitale di rischio, la rende un raro attrattore di talento ed innovazione. Boston è indicata dal

l'"Entrepreneur magazine" nel gennaio 2015 come la seconda destinazione negli Stati Uniti per gli investimenti di capitale di rischio, dopo la "San Francisco Bay Area".

Il "Boston Innovation District" si estende circa per 405 ettari ed include cinque sub-distretti: Fort Point, Seaport, Port, Convention Center e 100-Acres. È più comunemente conosciuto come il "South Boston Waterfront" o "Seaport District" ed ha una ricca storia che risale al diciannovesimo secolo. Era una penisola umida che era stata annessa a Boston nel 1804, quando divenne un centro nevralgico del rapido sviluppo industriale. Era utilizzata per cantieri navali e compagnie manifatturiere che lavoravano nel porto di Boston fino circa al 1955. Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, incluse le autostrade sopraelevate, hanno isolato il Distretto, rendendolo difficoltosamente raggiungibile a piedi. L'estensione del "Massachusetts Turnpike" al "Logan Airport", iniziata nel 1995 e l'apertura del "Ted Williams Tunnel" hanno reso l'area più accessibile e creato opportunità di sviluppo. Il "Seaport District" nel 2004 è stato ulteriormente riaccolto a downtown Boston, grazie al progetto conosciuto come "Big Dig" che ha smantellato l'autostrada sopraelevata "Central Artery" e deviato la "Interstate 93", attraverso gallerie sotterranee. L'estensione della "Silver Line" della "Massachusetts Bay Transit Authority", di poco successiva, ha portato per la prima volta il trasporto pubblico nell'area.

Il 2004 ha anche segnato l'apertura del "Boston Convention and Exhibition Center" ad est di Fort Point, che ha trasformato l'area ed attratto migliaia di nuovi visitatori. Joe Fallon, fondatore della "The Fallon Company", nel 2005 ha acquistato 21 acri della proprietà del waterfront nel Distretto per un progetto edilizio massivo (3 miliardi di dollari di sviluppo di uso misto), conosciuto come il "Fan Pier Development".

L'"Institute of Contemporary Art", ricollocato nell'area del "Fan Pier Development" è divenuto il riferimento culturale del nuovo waterfront di Boston. Alla luce dei significativi cambiamenti in questi anni, il "Seaport District" è stato denominato nel 2007 dal "New York Times" un "vivace waterfront".

La crisi economica globale del 2008 ha perturbato la rinascita dell'area. Mentre gli affitti accessibili aiutavano ad alimentare la crescita a livello di quartiere, lo sviluppo di larga scala era rallentato. Il Distretto, entro il

2010, presentava un paesaggio variegato, con edifici per uffici di classe A appena costruiti e liberi vicino a fabbriche vuote, appartamenti e condomini di lusso vicino a studi di artisti, e bar di tendenza vicino ad ampie aree di parcheggio all'aperto.

Una visione del sindaco

Il sindaco Thomas M. Menino¹, durante il suo quinto discorso inaugurale, nel gennaio del 2010, ha ufficialmente esposto la sua visione della trasformazione del distretto di Seaport in "Innovation District": "Si richiede un nuovo approccio per il waterfront – sia più intenzionale che sperimentale. Insieme dovremmo sviluppare questi mille acri in un centro per i lavoratori della conoscenza e per i lavori creativi. Definiremo dei "cluster" di innovazione (verde, biotecnologie, sanità, sviluppo web). Sperimentaremo nuovi modelli abitativi. Testeremo nuove idee capaci di generare opportunità di vita/lavoro per gli imprenditori e coabitazioni accessibili per ricercatori. Anni di ingegneria finanziaria ci hanno lasciato con una crisi dei mutui sub-prime nel settore abitativo. È tempo di tornare all'"ingegneria-ingegneria". Sottoporremo agli architetti ed agli sviluppatori la sfida di sperimentare nuovi stili, nuove piante e nuovi materiali. Il nostro compito verso tutti sarà di ideare un Distretto del ventunesimo secolo, che incontri i bisogni degli innovatori che vivono e lavorano a Boston, di creare un attrattore di posti di lavoro, un laboratorio urbano sulla nostra costa e di raccogliere la sua lezione per la città".

La dichiarazione pubblica di Menino è un invito ad agire per il suo staff e per gli enti comunali per realizzare il suo disegno di una comunità di innovazione sul waterfront. L'ufficio del sindaco e la "Boston Redevelopment Authority" (BRA), l'agenzia di pianificazione urbana e sviluppo economico per la "City of Boston", hanno preso le redini nel portare avanti la visione del sindaco.

Come ricorda Richard McGuinness, già direttore della pianificazione del waterfront "Il sindaco aveva espresso una visione, ma non c'era un piano". In quanto membro del personale della BRA ricorda, "Avevamo gli elementi essenziali per una strategia ed una minima visione di ciò che volevamo. Abbiamo pensato al resto strada facendo".

La visione del sindaco per il Distretto, per evitare la definizione di un'area iper-segregata, era fondata su quattro aspetti principali:

- 1) Nessun vincolo alla tipologia di industrie;
- 2) Clusters;
- 3) Sperimentazione;
- 4) Amministrazione comunale come conduttore.

Nessun vincolo alla tipologia di industrie

Una delle principali caratteristiche del Distretto era di essere aperto alle industrie di ogni genere; come sottolinea Samantha Hammer, precedente stratega delle comunicazioni per il “Boston Innovation District”, il messaggio era chiaro: “Questa è una comunità inclusiva per persone innovative”.

Clusters

La seconda caratteristica era il desiderio di mettere insieme imprenditori dell’innovazione per incrementare prossimità e densità. Questo era sottolineato dallo slogan “Lavora, vivi, Gioca”.

L’assunto sotteso era che attrarre talento a lavorare nel Distretto non era sufficiente per la sua sostenibilità come centro di innovazione. La città aveva bisogno di definire un ambiente di lavoro e vita favorevole alla creatività ed allo scambio. Costruire spazi fisici che consentissero agli imprenditori di convergere durante e dopo gli orari di lavoro divenne imperativo per il settore pubblico, comportando dunque il coinvolgimento di acceleratori, come “MassChallenge” e lo sviluppo di spazi di incontro pubblici, come la “District Hall”.

Sperimentazione

La terza caratteristica era l’adozione da parte del settore pubblico di un procedimento sperimentale, caratterizzato da rapide decisioni e flessibilità pianificatoria. Come ricorda Weiss, “Non c’era budget. Non c’era un’unità operativa”.

L’amministrazione comunale come conduttore

La quarta caratteristica era posizionare la città come l’istituzione guida, anziché un’università o un istituto di ricerca.

MassChallenge: un punto di svolta

Il team di Menino si è focalizzato sull’identificazione delle compagnie emergenti. Weiss era stato informato da membri delle comunità delle start-up tecnologiche locali che MassChallenge, un promettente giovane acceleratore nell’area di Boston, aveva bisogno di espandersi.

Fondata nel 2009, MassChallenge stava utilizzando un piccolo spazio nel “Cambridge Innovation Center”, vicino al MIT e cercava uno spazio permanente che sostenesse le sue

aspettative di crescita. Sia Weiss, che il sindaco in persona, contattarono Akhil Nigam, il cofondatore e presidente di MassChallenge per condividere con lui la loro visione del Distretto ed invitarlo a farne parte. Guardando alle migliaia di piedi quadrati di spazio per uffici inutilizzato nel Distretto a seguito della crisi economica, il sindaco Menino incoraggiò l’immobiliarista Joe Fallon a reperire dello spazio gratuito per MassChallenge. Fallon offrì a MassChallenge un anno di affitto gratuito nel suo edificio di “One Marina Park Drive”, che attirò con successo la giovane no-profit al Distretto. La relazione tra Fallon ed il sindaco è stata un fattore fondamentale al fine dell’operazione.

Lo spostamento di MassChallenge nell’area è stato determinante per segnalare alla comunità che qualcosa di nuovo stava accadendo nel distretto. Con le sue 110 compagnie e più di 200 mentori, MassChallenge ha aiutato a generare un traffico significativo verso il Distretto, ospitando più di 100 eventi nel primo anno con migliaia di partecipanti. Questo nuovo afflusso ha modificato il carattere del Distretto ed ha aiutato ad attrarre imprenditori che prima avevano pochi motivi per lasciare il centro imprenditoriale di Kendall Square.

I leader di MassChallenge rimasero in contatto con il sindaco ed il suo team per aiutare a dare forma allo sviluppo del Distretto. Il sindaco garantì il suo impegno per lo sviluppo di residenze accessibili e per l’“infrastruttura sociale” – inclusi spazi interessanti ed eventi – che avrebbero consentito di riunire la comunità.

Coinvolgimento della comunità e strategie di comunicazione

Chris Busch, Sr. Waterfront Planner alla “Boston Planning and Development Authority” (BPDA), spiega che fu adottata una nuova strategia di marketing; “non più alla vecchia maniera, con una pagina di giornale, ma attraverso persone del team di lavoro che si recavano direttamente nel Distretto per incontrare persone, visitare gli spazi, stando nella comunità”. L’amministrazione comunale decise anche di evitare di costituire un ufficio designato al progetto nella “City Hall”, piuttosto si inserì nella comunità attraverso un “social media manager” che spesso passava tempo nel distretto, “per un caffè, passeggiando, incontrando persone e comunicando per via elettronica”.

Mentre il sindaco discuteva le sue idee con i leader dell’imprenditoria, una piccola squadra del suo ufficio revisionava le ricerche per capire il clima contingente nel Distretto ed il suo potenziale. Si sviluppò una campagna di comunicazione attraverso i social media ed informale, tramite dei “community brokers” volontari – individui che si integravano nella comunità e lavoravano per lo più autonomamente per costruire connessioni con gli imprenditori e comprendere le loro necessità. Richard McGuinness ricorda: “Eravamo in grado molto rapidamente di individuare le compagnie e le persone che si stavano trasferendo nell’area”.

I “community brokers” giocarono un ruolo fondamentale nel mantenere vivo l’impulso attrattivo e nell’incentivare la partecipazione degli individui che già lavoravano nel Distretto, come anche nella ricerca di nuovo spazio. Per alcuni membri della comunità e partner, i “community brokers” furono il primo punto di riferimento e servirono a chiarire cosa l’amministrazione comunale stesse immaginando per il Distretto.

Nonostante l’amministrazione fosse focalizzata sul rapporto con la comunità imprenditoriale, costruiva legami anche con altri raggruppamenti-chiave nel Distretto, come gli artisti di Fort Point. Iniziando negli anni ’70, gli artisti avevano convertito loft industriali a Fort Point in creativi spazi di vita e lavoro. Entro la fine degli anni ’80, avevano formato la “Fort Point Art Community”, un’organizzazione no-profit focalizzata sulla promozione del lavoro nell’arte nell’area. Nei primi anni duemila, prima che il sindaco Menino articolasse la sua visione del Distretto, la “Boston Wharf Company”, una dei principali proprietari degli immobili occupati da centinaia di questi artisti, vendette le sue proprietà. Ciò comportò una serie di sfratti, poiché gli edifici erano stati venduti ad altri proprietari. Questi sgomberi avevano accresciuto il risentimento degli artisti per il nuovo sviluppo dell’area.

La “Friends of Fort Point Channel”, un’organizzazione no-profit fondata nel 2004 in partnership con proprietari terrieri, leader no-profit e residenti, allora, fu coinvolta tramite un “community broker” che costruiva connessioni tra i membri della comunità ed i responsabili della pianificazione.

Mentre l’amministrazione accresceva l’interesse dell’imprenditoria nel costruire il Di-

stretto, questo rapporto aiutò a trarre benefici dalle relazioni intersettoriali tra artisti ed imprese, tramite programmi di prestiti societari, per garantire occupazione a rotazione negli spazi di ufficio delle compagnie.

Il ruolo-chiave che hanno avuto i “community broker” nella costruzione della infrastruttura sociale del Distretto, secondo Kim Lucas, dell’ufficio del sindaco dei “New Urban Mechanics” (MONUM), dovrebbe ispirare futuri processi di sviluppo economico. La stessa sottolinea: “Quando creammo l’Innovation District, era la prima volta che avevamo una persona impegnata a veicolarlo a tempo pieno e penso che questa sia stata l’innovazione più grande che potessimo avere. Una persona che lavorasse fuori dai bar e che coinvolgesse le persone, aiutandole a dar vita alla loro attività.”

Il ruolo del settore pubblico

Iniziative recenti negli Stati Uniti hanno dimostrato che le collaborazioni tra settori trasversali hanno maggiori possibilità di riuscita e di comportare cambiamenti di vasta portata se sono allineate alle priorità dell’amministrazione. I sindaci possono attirare l’attenzione dell’opinione pubblica, legittimare e dare prestigio alle proposte, favorire il coinvolgimento delle parti interessate, mobilitando risorse finanziarie e non. Nel caso dell’“Innovation District”, il sindaco Menino ha dato origine alla visione ed ha sfruttato i suoi rapporti per coinvolgere figure-chiave. Si è poi rifiutato di concorrere per un sesto mandato e nel novembre del 2013 Martin J. Walsh è stato eletto sindaco, ereditando il progetto del Distretto.

Ruolo tradizionale del settore pubblico

Nel contesto dei progetti di sviluppo economico il settore pubblico opera tradizionalmente come regolatore e garante amministrativo. Ha diversi strumenti per incoraggiare e sostenere lo sviluppo economico. Tradizionalmente questi includono regolamenti di zoning, autorizzazioni, lo sviluppo di infrastrutture fisiche ed incentivi fiscali. Nel caso del distretto, il settore pubblico si è impegnato a mantenere i costi di sviluppo minimi ed a consentire che esso fiorisse in accordo con le spinte di mercato. Kairos Shen, il precedente direttore della BRA, spiega: “Era compito del settore pubblico, dell’ufficio del sindaco e della BRA definire chiaramente l’obiettivo senza forzare le cose

per realizzarlo. Si è lasciato che il mercato determinasse le migliori linee d’azione”.

Ci sono state alcune eccezioni all’approccio distaccato del settore pubblico. Lo spostamento di Vertex nel Fan Pier, determinante per lo sviluppo del Distretto, è stato ampiamente facilitato dalle relazioni del sindaco con gli sviluppatori. È attualmente il più alto leasing commerciale a Boston, per un ammontare di 1,1 miliardi di dollari. Il 20 maggio del 2011, il comitato del “Boston City Council” sullo sviluppo economico e la pianificazione ha tenuto un’audizione per considerare l’approvazione di un accordo di “Tax Increment Financing” (TIF) di 15 anni, riguardante le tasse immobiliari tra la “City of Boston”, “Vertex” e la “The Fallon Company”. È stata accolta il 25 maggio del 2011, consentendo a Vertex di risparmiare 12 milioni di dollari in tasse immobiliari. Un’altra eccezione è stata l’approvazione da parte del “City Council” nel dicembre del 2014 di un accordo di TIF per “LogMeIn”, una compagnia tecnologica, per assisterla nell’espandere il suo spazio di ufficio. L’intesa le ha consentito un risparmio di 2,5 milioni.

In entrambi i casi, gli accordi avevano come obiettivo quello di incentivare le compagnie a trasferirsi nel distretto, creando nuovi posti di lavoro ed acquisendo introiti fiscali per finanziare i servizi pubblici.

Ruolo non tradizionale del settore pubblico

Nigel Jacob di MONUM descrive i benefici di un approccio meno tradizionale: “I grandi sussidi fiscali che incoraggiano la partecipazione, possono giocare un ruolo, ma spesso creano un contesto molto artificiale, dove quando termina la loro elargizione, la porzione di città diventa fantasma. La lezione importante dell’“Innovation District” invece è la capacità di focalizzarsi sui bisogni reali delle persone. Chi sono gli abitanti? Chi potrebbe vivere in quel luogo? Quali sono le loro esigenze? Quali sono le opportunità? Si inizia da questo e si coltivano le relazioni e si connettono persone. Non è solo l’infrastruttura fisica che costruisce il quartiere. Possiamo aiutare a costruire ed incoraggiare l’infrastruttura sociale.”

Le interazioni trasversali con compagnie ed organizzazioni come “MassChallenge” e la “District Hall” sono state cruciali per rafforzare la comunità.

Un altro approccio meno tradizionale è stato l’uso dell’imprenditoria pubblica e la proto-

tipazione nella programmazione dello sviluppo economico.

Ad eccezione di pochi incentivi fiscali strategici, risorse pubbliche limitate furono impiegate per rendere il progetto possibile. La squadra del sindaco è stata costretta ad essere creativa nell’allineare gli interessi delle parti interessate per consentire l’avanzamento dei lavori. MONUM, che era stato creato dopo il discorso inaugurale che aveva lanciato il Distretto, si era focalizzato sul miglioramento della qualità della vita per i residenti, attraverso un’agile sperimentazione di iniziative e strategie. Nigel Jacob, attuale “Co-Chair” spiega: “Tendevamo a lavorare in modo iterativo e sperimentale, cercando costantemente di imparare cosa funzionasse meglio e cosa piacesse alle persone in termini di servizi ed esperienze nella città.

Aspetti urbani

Il concetto di urbanistica percorribile ha guidato la pianificazione nel distretto, riconoscendo che i quartieri densi a uso misto con servizi culturali, ricreativi e di vendita al dettaglio attraggono individui altamente istruiti, innovativi e intraprendenti.

È stata prestata particolare attenzione allo studio dei sistemi di protezione e resilienza in risposta alle alluvioni e alla progettazione di misure di mitigazione dell’effetto isola di calore urbano (studio della ventilazione). L’altezza degli edifici è stata condizionata dalla vicinanza al “Logan airport”.

Obiettivi progettuali chiave sono stati:

- fornire un ambiente ad uso misto;
- migliorare l’ambiente pedonale, completando il paesaggio urbano sul lungomare e con il percorso chiamato Boston Harborwalk;
- garantire l’accesso diretto al porto;
- creare un design architettonico distintivo;
- progettare in modo sostenibile;
- promuovere opzioni abitative a prezzi accessibili;
- aumentare le opportunità di lavoro;
- migliorare le entrate in termini di tasse sulla proprietà;
- promuovere lo sviluppo orientato al transito e i principi della crescita intelligente.

Per quanto riguarda la gestione dei trasporti, si è tentato di ridurre al minimo l’impatto del progetto sul traffico. A tal fine, sono stati forniti:

- parcheggi per biciclette a breve e lungo termine;
- informazioni sul trasporto pubblico ai residenti;
- informazioni sul pendolarismo in bicicletta e sulle aree per biciclette e pedoni;
- stazioni di ricarica per veicoli elettrici nelle aree di parcheggio.

I percorsi pedonali sono stati adattati o progettati per migliorare la sicurezza di pedoni e veicoli.

È stato condotto uno studio completo sui trasporti per predisporre delle linee-guida per condizioni esistenti, condizioni "non costruite" (2021) e "costruite" (2021), su traffico, parcheggi, transito, percorsi pedonali e ciclabili ed analizzate otto intersezioni critiche.

Innovation housing

Le politiche abitative sono state fondamentali per il tentativo di contenere il segno più evidente di gentrificazione; affitto dell'inflazione e valore del mercato immobiliare. Particolare attenzione è stata dedicata alla conservazione degli alloggi esistenti a prezzi accessibili e alla produzione di alloggi a prezzi accessibili.

Una componente chiave per il Distretto è stata la fornitura di opzioni abitative flessibili di "innovation housing", progettate con attenzione ad aree comuni e a spazi essenziali. Per attuare questa visione, il BRA ha approvato piani per 12.000 nuove unità residenziali nella zona, il 15% delle quali sarebbe stato di case accessibili e un altro 15% di "micro-unità" dell'innovazione per attrarre lavoratori.

Uno dei primi di questi edifici era la Factory 63 (63 Melcher St), completata nel 2012 e derivata dalla trasformazione di una ex fabbrica di scarpe. Sviluppato da Gerding Ellen, composto da 38 unità in mattoni e travi

a vista, ha ottenuto la certificazione "LEED Gold". La cucina comune e le aree di lavoro alimentano il senso di comunità. Con l'aumentare della domanda, gli affitti di queste unità innovative sono in crescita. Ad oggi, l'edificio completamente occupato è una soluzione di lusso sia in termini di canone di locazione che di proposta abitativa ed è un esempio convincente per sviluppi residenziali simili nella zona.

Aspetti sociali

Le ricerche condotte dal Centro Dukakis hanno dimostrato che i quartieri con un aumento del numero di inquilini sono più suscettibili alla gentrificazione in un sistema basato sul transito.

La stessa conseguenza si è verificata nel caso del South Boston Waterfront. La raggiungibilità del distretto attraverso la Silver line ha contribuito all'aumento degli affitti a tal punto che gli inquilini che hanno scelto di trasferirsi nell'area e beneficiare del nuovo sistema di transito hanno dovuto allo stesso tempo sperimentare maggiori oneri in termini di costi di alloggio. La rivitalizzazione, inoltre, ha attratto non solo i cittadini con una capacità economica superiore alla media, ma anche quelli che possiedono e utilizzano maggiormente l'auto.

È stato innescato, pertanto, un ciclo di effetti indesiderati che ha ridotto la possibilità di insediamento nel Distretto di quei gruppi

che sono più propensi a utilizzare il transito a favore di gruppi più propensi a guidare.

D'altra parte, la situazione è diversa se ci riferiamo all'afflusso di persone, non residenti, durante il giorno. La scelta dell'amministrazione di dirigere il progetto secondo il motto "vivere, giocare e lavorare" ha avuto successo. La varietà di opportunità differenziate hanno reso quindi l'area frequentata da altri soggetti decisamente più propensi al transito.

Fondamentale per questo sono stati il ruolo dei "community brokers", la possibilità di includere chiunque potesse avere un interesse futuro nel vicinato o potenzialmente danneggiati dai cambiamenti, come la comunità di artisti e la creazione di opportunità di lavoro con diversi livelli di specializzazione, dai settori high-tech alla ristorazione ed alle attività ricreative.

Visioni future del Distretto e dell'Innovazione a Boston

Le amministrazioni interessate a creare distretti d'innovazione, dovrebbero guardare al caso di Boston come un esempio affascinante di crescita economica che ha trasformato una porzione di città sottoutilizzata. Nonostante il cambiamento di sindaco e conseguentemente di staff, la "City of Boston" continua ad essere impegnata nello sviluppo del Distretto e nel rafforzamento della comunità d'innovazione. Le partnership trasversali nate con Menino hanno con-

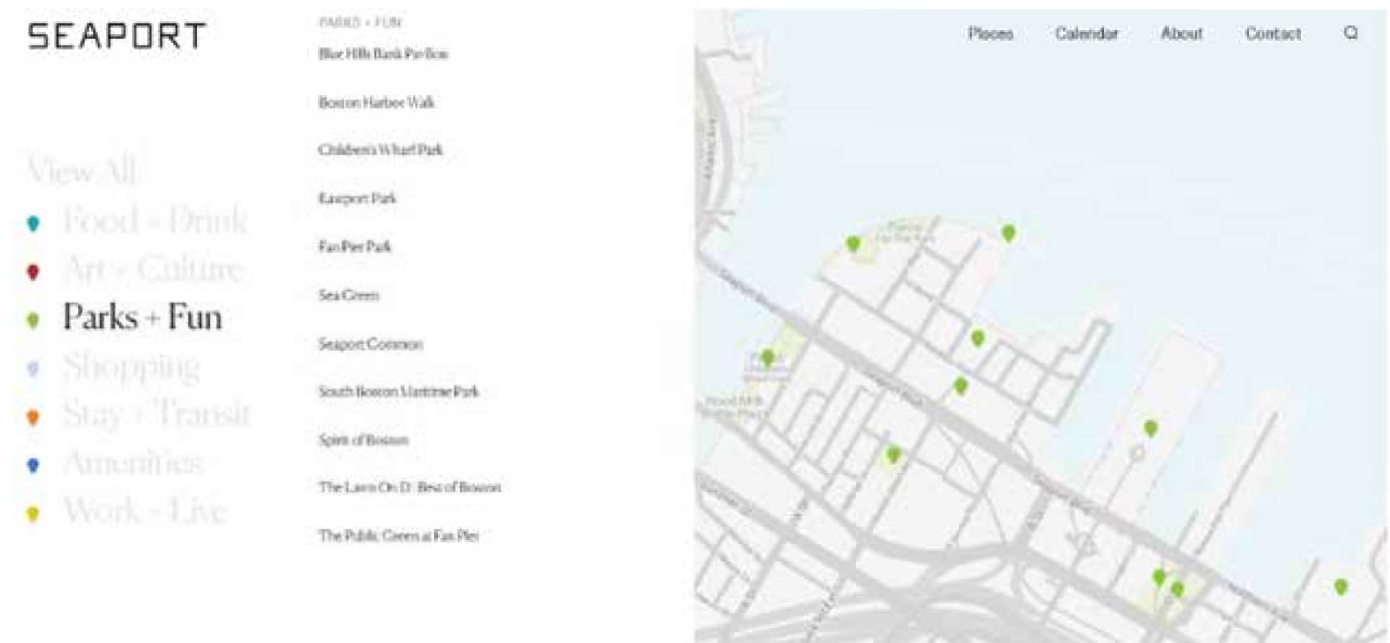


Figura 1 – Il verde a Seaport - <https://www.bostonseaport.xyz/>, ottobre 2018

tinuato a saldarsi, come la collaborazione di "Vertex Pharmaceuticals" con le "Boston Public Schools". Poche compagnie che si erano rilocalizzate nel Distretto si sono espanse e spostate in altre zone dell'area metropolitana di Boston, alla ricerca di più spazio e di affitti più bassi. Dal punto di vista del sindaco Walsh², l'esperienza attuata crea l'opportunità di pensare strategicamente ad un programma di innovazione per l'intera città, che vada oltre ai confini dei quartieri.

La consapevolezza ormai acquisita è che le persone vogliono trovarsi in luoghi urbani dinamici, percorribili a piedi ed in bicicletta, dove poter incontrare altri lavoratori, condividere le proprie idee ed apprezzare differenze e varietà. Le imprese prediligono la vicinanza ad altre imprese, laboratori di ricerca ed università, e le attività in spazi collaborativi, per rendere agevole la trasformazione di idee brillanti in prodotti appetibili per il mercato.

Il caso del South Boston Waterfront, così come le esperienze statunitensi tuttora in atto in molte città in cui vi è una grande necessità di posti di lavoro, mostra che questi distretti possono rafforzare l'economia dell'innovazione con forti ricadute in termini di moltiplicazione di opportunità.

Note

* Dipartimento di Ingegneria Civile Edile ed Ambientale, Università di Roma "Sapienza", luna.kappler@uniroma1.it

1. Il sindaco Menino è stato eletto per la prima volta nel 1993 e poi nel 1997, 2001, 2005 e 2009

2. Intervistato nel luglio 2018

Bibliografia

Hortencia R. (2017), "The Development of Boston's Innovation District: A Case Study of Cross-Sector Collaboration and Public Entrepreneurship", The Intersector Project

Katz, B., Wagner, J. (2014), "The Rise of Innovation Districts: A New Geography of Innovation in America", Brookings Institution, Washington

Il Contributo dell'Analisi di Coerenza Esterna alla Costruzione del Quadro Logico per la Definizione degli Obiettivi del Regolamento di un'Area Marina Protetta

Salvatore Pinna* e Francesca Leccis**

Abstract

Il contributo illustra il lavoro svolto nell'ambito del progetto GIREPAM concernente le Aree Marine Protette di "Tavolara – Punta Coda Cavallo" e di "Isola dell'Asinara" nelle quali è in corso la definizione di un Protocollo sperimentale finalizzato alla stesura dei relativi Regolamenti integranti i Piani di gestione dei Siti di Importanza Comunitaria, le misure di conservazione delle Zone di Protezione Speciale, le disposizioni del Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere e del Progetto sugli interventi standardizzati di gestione efficace in area marina protetta. In particolare, si presenta l'analisi di coerenza esterna quale processo per l'individuazione degli obiettivi dei piani e programmi vigenti nelle aree oggetto di studio, seguita dalla costruzione del quadro logico nel quale gli obiettivi derivanti dall'analisi di coerenza esterna sono inseriti secondo l'articolazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e, a loro volta, indirizzano la disposizione degli obiettivi derivanti dall'analisi degli strumenti normativi, vincolistici e di indirizzo vigenti nelle Aree Marine Protette.

Introduzione

La stretta interconnessione tra le aree protette e gli spazi destinati alle attività socio-economiche richiede una gestione olistica del territorio e dell'ambiente, che sia in grado di includere gli obiettivi ambientali nelle varie politiche settoriali e che si traduce nella necessità di integrare in maniera organica e sistematica i vari strumenti di pianificazione e gestione territoriale vigenti. In quest'ottica il Ministero per la Tutela del territorio e del Mare (MATTM), al fine di promuovere una gestione più efficace del territorio, ha richiesto l'integrazione delle misure di conservazione delle aree appartenenti alla rete Natura 2000 all'interno dei Regolamenti delle Aree Marine Protette (AMP).

Tale richiesta segue il modello proposto dall'Unione Europea nel Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, il quale affronta le problematiche delle "zone marine, costiere e insulari [...] promuovendo una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva" per realizzare gli obiettivi della Strategia UE 2020 nell'area del Mediterraneo centro-settentrionale (Interreg Maritime, s.d.).

Uno dei progetti finanziati attraverso il Programma Interreg è il Progetto GIREPAM (Gestione Integrata delle Reti Ecologiche attraverso i Parchi e le Aree Marine), il cui obiettivo è il miglioramento e l'innovazione degli strumenti di gestione delle aree marine e costiere secondo una visione d'insieme del territorio, grazie alla diffusione di nuove pratiche collaborative tra i diversi enti pubblici, il mondo accademico, gli operatori economici e i portatori di interesse locali.

Nell'ambito del progetto GIREPAM, il gruppo di lavoro del Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura (DICAAR) dell'Università di Cagliari, in accordo con gli enti gestori delle AMP di "Tavolara – Punta Coda Cavallo" e "Isola dell'Asinara", è impegnato nella redazione dei rispettivi Regolamenti che integrino, in maniera scientifica e organica, le misure di conservazione relative ai Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e alle Zone di Protezione Speciale (ZPS) ricadenti nei loro territori. L'AMP di "Tavolara – Punta Coda Cavallo", afferisce ai comuni di Olbia, Loiri Porto San Paolo e San Teodoro in provincia di Sassari (ex Provincia di Olbia - Tempio, abrogata con L.R. 2/2016), mentre l'AMP "Isola dell'Asinara", è situata nel comune di Porto Torres in provincia di Sassari. La Figura 1 e la Figura 2 mostrano come nei territori delle due AMP insistano sia ZPS, sia SIC. In particolare, l'AMP di "Tavolara – Punta Coda Cavallo" include la ZPS "ITB013019 Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro" e il SIC "ITB010010 Isola di Tavolara, Molarà e Molarotto", mentre l'AMP di "Isola dell'Asinara", include le ZPS "ITB010001 Isola Asinara", "ITB013011 Isola Piana di Porto Torres" e il SIC "ITB010082 Isola dell'Asinara". La loro gestione è affidata, secondo quanto stabilito dall'art. 2, comma 3, e l'art. 3, comma 4 del Decreto del MATTM del 17 ottobre 2007 "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS)", ai rispettivi enti gestori delle AMP.