



Cronaca

Moltiplicatore basso, "non ci punite"...

Argor, un rapporto di sostenibilità

Veleno ai cani, Riva S. Vitale scrive alla polizia

Ma il governo lascia "un certo margine di manovra"

Valera, attività non conformi

• (red.) L'attività "di posteggio per autoveicoli pesanti e rimorchi e di separazione di inerti" in zona Valera, segnalata prima da due consiglieri comunali di Mendrisio al Municipio e poi dai deputati Matteo Quadranti, Fabio Canevascini, Claudia Crivelli Barella e Milena Garobbio al Consiglio di Stato non è autorizzata: lo scorso 2 agosto il cantone ha preavvisato negativamente la domanda di costruzione a posteriori (in sanatoria) inoltrata dai proprietari.

"Con l'inevitabile diniego della licenza edilizia da parte del Municipio di Mendrisio, e dopo la crescita in giudi-



Valera, zona ex idrocarburi, in una foto d'archivio. La domanda di costruzione, trovandosi il fondo, attualmente, fuori zona edificabile, avrebbe dovuto essere pubblicata sul Foglio ufficiale. Ma il Municipio di Mendrisio non l'ha fatto; tuttavia "un'accidentale mancata pubblicazione sul FU può essere sanata mediante una pubblicazione aggiuntiva".

cato della decisione, l'autorità comunale adoterà i provvedimenti che si impongono per impedire l'utilizzo del terreno quale parcheggio". Lo scrive il Consiglio di Stato nella risposta all'interrogazione del 26 maggio scorso dei 4 deputati momo. Spetta dunque al Municipio prendere una decisione, "quale prima autorità competente in materia edilizia, di ordinare eventuali misure cautelari". Escluso, dunque "l'intervento d'ufficio da parte del cantone" auspicato dai deputati.

La domanda in sanatoria era stata inoltrata il 28 aprile da ditte del ramo, peraltro proprietarie dei fondi. Nel 2008 il comparto in questione (mappali 789, 1355, 788) era ricoperto da vegetazione.

Già il Municipio di Mendrisio, rispondendo a due interrogazioni, il 27 agosto e il 12 maggio dello scorso anno, aveva segnalato la non conformità alle norme pianificatorie. Ma il va e vieni dei camion era continuato, tanto da spingere Quadranti e colleghi di Gran consiglio a rivolgersi, qualche giorno dopo, al governo cantonale. Ci fu poi, il 16 febbraio 2011 la nota della Sezione dello sviluppo territoriale al Municipio in cui si giudicava necessaria la presentazione di una domanda di costruzione in sanatoria. Erano intervenuti, a segnalare le cose che non funzionavano, Pro Natura, il WWF, l'ATA, i Cittadini per il territorio. Nulla da fare. Ora si attende, dopo la risposta del governo, l'intervento dell'amministrazione comunale.

La presa di posizione del Consiglio di Stato è interessante perché aggiorna le procedure riguardo a queste vaste proprietà, tanto da spingere a depositi di carburante. Una volta smontati i serbatoi, si è resa disponibile un'assai vasta superficie, compresa nei territori di Rancate (Mendrisio) e Ligornetto. Il Comune, nel 2007, ha messo in vigore, su indicazioni fornite dallo stesso governo, una zona di pianificazione (ZP) di carattere comunale, di 5 anni, che scadrà dunque l'anno prossimo; in questa zona si trovano diversi fondi, compreso quello in cui si svolge la contestata attività di trasporti e d'inerti. La finalità di una zona ZP ricorda il governo è "di trovare la forma urbanistica più adatta alle caratteristiche specifiche della zona, al fine di garantire una corretta conversione e un corretto utilizzo futuro dal carattere fortemente regionale". In questa zona "è pure vietato ogni intervento edilizio o di altra natura che possa rendere più ardua la pianificazione dell'utilizzazione". Ma - ricorda il Consiglio di Stato - "non può essere garantito il principio secondo cui va impedita qualsiasi licenza edilizia fino a conclusione del processo pianificatorio", come avevano sollecitato Matteo Quadranti e gli altri deputati. In altre parole il governo lascia aperto uno spazio di trattativa ("un certo margine di manovra") ad eventuali nuovi interventi che si rendano necessari e sono compatibili con la destinazione attuale delle superfici". Scaduta la zona di pianificazione nell'agosto 2012, il Comune potrà rinnovarla per altri 2 anni o consolidare la variante di Piano regolatore da tempo attesa.

Un gruppo di lavoro con rappresentanti dei comuni e del cantone è all'opera per disegnare il futuro del vasto comparto.

Qual è il vero prezzo di Valera?

• Quanto vale il terreno su cui sorgono le citate "attività temporanee"? Stando alla risposta del governo all'interrogazione di Quadranti e confermatari, alla domanda di costruzione inoltrata dalle due società è stato detto di no perché la zona in questione "non è largamente edificata, ai sensi dell'articolo 15 della Legge sulla pianificazione del territorio ed è pertanto considerata fuori zona edificabile". Eccezioni possono essere concesse, (il permesso di condurre attività fuori zona edificabile), solo se esse esigono "un'ubicazione fuori dalla zona edificabile". Ma questo non è il caso: i posteggi per i camion possono essere benissimo collocati in una zona edificabile, scrive il governo. Stando così le cose, il prezzo di quei fondi, non utilizzabili per insediamenti, non dovrebbe essere elevato a tal punto da non poter essere interessante per l'ente pubblico, così da soddisfare la richiesta di coloro che vedrebbero Valera riconvertita ad una vocazione di tipo naturalistico e di svago. Fino ad oggi si è infatti sempre sostenuto che Valera sarà difficilmente votata a "parco" perché i terreni erano, in qualche modo, edificabili e perciò cari.

I rischi in agguato lungo il corso del Laveggio

• L'Associazione Cittadini per il territorio ha pubblicato quest'anno il progetto per realizzare il Parco del Laveggio con l'obiettivo di "riscattare dal degrado e di riqualificare una parte importante della pianura del Mendrisiotto, assumendo come elemento portante il fiume Laveggio".

Così la zona di Valera viene descritta nel progetto:

Il comparto si estende su una superficie di 18 ha, in parte sul territorio di Mendrisio/Rancate e in parte su quello di Ligornetto. Quest'area, un tempo adibita allo stoccaggio di idrocarburi ha una forma vagamente triangolare. Oggi i bidoni sono scomparsi e la sua destinazione è incerta. Qua e là si trovano resti della struttura precedente e nel frattempo sono apparsi mucchi di inerti e un piazzale per autotreni, entrambi con autorizzazione temporanea.

In questo comparto, anche se attorniato in più punti da infrastrutture viarie, il fiume Laveggio torna a scorrere libero. Il rumore è spesso fastidioso, ma la natura, grazie all'agricoltura e alla sua funzione di protezione, sembra riprendere forze.

In questo comparto, accanto al problema dell'inquinamento fonico, occorre soprattutto tener conto dei rischi in agguato nel prossimo futuro. La presenza di appezzamenti di terreno da riqualificare, ora temporaneamente adibiti a posteggio e deposito inerti, sono una potenzialità, ma anche un grave pericolo per tutta la campagna agricola circostante. Infatti, se il comparto Valera dovesse accogliere attività industriali o commerciali, anche i pregiati paesaggi circostanti subirebbero un grave danno immediato e futuro. Non dimentichiamo che il previsto nuovo svincolo autostradale comporterà da solo un peggioramento paesaggistico e ambientale e costituirà un ulteriore fattore di attrattività per insediamenti di vario tipo (commerciali - industriali) con caratteri negativi per la qualità del territorio.



I cantieri del cinema



Francesco Rizzi, di *Morbio Inferiore*, è laureato in Letteratura Italiana all'Università di Friburgo e diplomato in Regia cinematografica presso gli Studios di Cinecittà. Vive attualmente a Roma, dove collabora a varie produzioni nell'ambito della regia e in qualità di sceneggiatore. Per contattarmi: applausiefisch@gmail.com

«Drive», di Nicolas Winding Refn

• La storia di *Drive*, tratto da un romanzo omonimo, è poco più che un canovaccio: il protagonista, senza nome, lavora in un'officina meccanica e come stunt-man in film con incidenti d'auto. Di notte, presta la sua abilità nella guida a dei criminali che intendono compiere delle rapine. La sua vita procede lungo questo doppio binario, fino a quando a scambiarla non arriverà l'incontro con una sua vicina di casa, Irene, madre del piccolo Benicio e moglie di un uomo che sta per uscire dal carcere. Un incontro di solitudini, un tenero amore platonico, che scatenerà una terribile scia di sangue e vendite.

Il cinema di genere è un tipo di cinema a vocazione commerciale, di intrattenimento ed è necessariamente referenziale, deve fare i conti con dei mo-

delli canonici, codificati. Più che i contenuti, a fare la differenza in questo tipo di film sono molto spesso i dettagli della caratterizzazione dei personaggi, o la capacità di sorprendere lo spettatore, giocando con le sue aspettative, o ancora lo sguardo peculiare di un autore e la potenza del linguaggio della sua messa in scena. Ciò che eleva *Drive* ben al di sopra di un normale film di genere è quest'ultima categoria. Il film, vincitore del premio alla regia all'ultimo Festival di Cannes, cattura immediatamente, o meglio, seduce lo spettatore con le atmosfere rarefatte disegnate dalla splendida fotografia, la vena di struggente malinconia esaltata dalla colonna sonora anni '80, la sua perfetta costruzione dei tempi e degli spazi attraverso il montaggio, ma soprattutto grazie alla presenza

carismatica del suo protagonista Ryan Gosling. Il suo driver somiglia ad un incrocio tra Ryan O'Neil in *Driver l'imprendibile* di Walter Hill e Alain Delon in *Frank Costello faccia d'angelo* di Melville. È un tipo misterioso, associato, taciturno, una specie di samurai/cavaliere solitario che attraversa imperturbabile spazi metropolitani e pericolose linee d'ombra con una compostezza che sembra renderlo invincibile. L'amore lo costringerà a sporcarsi le mani (è l'icónico giubbotto argenteo, con il disegno di uno scorpione) con atti di brutale violenza, per proteggere la purezza del suo sentimento per Irene. La prova di Gosling, star emergente di Hollywood (recentemente è passato a Venezia con *Le Idi di Marzo* di George Clooney) è davvero impressionante: un

ruolo giocato tutto in sottrazione, con pochissime battute e un'esplicità trattenuta, concentrata nella mobilità dello sguardo. Altrettanto impressionante è vedere il regista danese Nicolas Winding Refn (la trilogia di *Pusher*), autore che ha fatto della rappresentazione della violenza uno dei punti centrali della sua poetica, dedicarsi con adesione inedita alla descrizione dei tumulti emotivi di una storia d'amore e all'appassionato ritratto del suo protagonista. Soprattutto nella prima parte, il punto di vista adottato dal regista pare a tratti essere quello di un innamorato, uno sguardo quasi "femminile", continuamente teso all'astrazione e alla dilatazione, piuttosto che al versante action della storia. A ben pensarci, anche nelle opere precedenti Refn ha sempre filmato con evidente

fascinazione i suoi protagonisti, eroi quasi mitologici, come il mulo guerriero One-Eye del sottovalutato *Valhalla Rising*, o il rissoso galeotto di *Bronson*. Uomini votati all'autodistruzione, costretti a scatenare la propria natura violenta nel tentativo di proteggere se stessi, le proprie illusioni di prospettive impossibili. È questa celebrazione tragica e romantica del fallimento, uno degli elementi che ha reso grandi molti western metropolitani del cosiddetto filone neo-noir a partire dagli anni '70. In questo senso, *Drive* è senza dubbio l'opera di un autore che ama il cinema ai limiti del feticismo e lo rispetta. Un regista in grado di arricchire un normale prodotto di intrattenimento americano con una sensibilità d'autore europea, densa di un fascino ipnotico tutto da scoprire.