

ANALISI

CARATTERI di GRIGNO e SELVA



Gli insediamenti presenti in questa porzione territoriale sono quello principale di Grigno e uno dei nuclei minori, quello di Selva.

Mentre quest'ultimo è un piccolo tipico centro rurale, composto da case prevalentemente singole attorniate da orti, Grigno è un vero centro urbano, sia nella struttura che nelle architetture. Le quinte edilizie, le diramazioni viarie e l'omogeneità del tessuto fanno di Grigno un centro storico di notevole valore che merita una attenta operazione complessiva di recupero.

Strutturato a cavallo dell'omonimo torrente, il paese ha conosciuto una espansione notevole di tipo lineare, lungo la statale e in parte oltre la ferrovia. Questi limiti originari hanno determinato una separazione tra il centro vero e proprio e le aree più esterne. La separazione è urbanistica, architettonica e tipologica. C'è dunque un centro e una periferia.



Compito del piano è dunque ridurre queste fratture:

dal punto di vista urbanistico si tratta di “legare” i due tessuti, creando o ristrutturando i collegamenti viari, addensando il tessuto dove risultasse troppo rado, creando situazioni di centralità nuove e diverse, evitando infine previsioni che creino discontinuità.

Dal punto di vista architettonico, pur sapendo che ogni epoca ha un suo stile, è importante agire sugli elementi di ambiguità o di incongruità, per migliorare quell'armonia urbana così apprezzata quando è presente e così desiderata quando manca.





L' elemento naturale forte, comune anch'esso alle altre porzioni, è il fiume Brenta che scorre lungo il versante opposto a quello dove giacciono i paesi. Questo isolamento ha fatto sì che il fiume non fosse un pericolo per i centri e che rimanesse sostanzialmente per lunghi tratti, allo stato naturale, privo di regimazioni tali da trasformarlo in canale artificiale. Grazie a ciò il Brenta è ora una risorsa ambientale preziosa, tanto che la sua valenza paesaggistica è stata riconosciuta da studi e da progetti che ipotizzano la nascita di un vero e proprio parco fluviale.

Se a queste ipotesi seguiranno iniziative concrete e coerenti che, da una parte conservino o migliorino i caratteri naturalistici e dall'altra ne permettano il godimento, incrementandolo, il fiume potrà divenire nuova fonte di reddito, perché il percorso che si snoda accanto, collocato sulla direttrice straordinaria Nord - Sud, Brennero - Venezia da sempre frequentata e nota, potrà rivaleggiare alla pari con piste ciclabili e percorsi naturalistici molto più noti e frequentati. Si tratta di organizzarlo, di creare i collegamenti con i paesi, di inventare una adeguata informazione, di strutturare i servizi indispensabili oggi ricercati da quel tipo di turismo naturalistico destinato a una continua espansione perché è l'antidoto alla inarrestabile trasformazione del paesaggio operata dall'uomo in ogni direzione. La presenza di questa risorsa e le potenzialità reali che essa offre devono suggerire scelte territoriali coerenti e meditate, per non impoverirla o annullarla.



In questa porzione un altro elemento naturale è presente e assume una certa importanza: si tratta del torrente Grigno che attraversa il centro principale e che confluisce nel Brenta. Come sempre succede anche il punto di confluenza è di particolare significato paesaggistico, perché in pratica si sommano i valori del fiume con quelli del torrente, esaltandosi a vicenda.



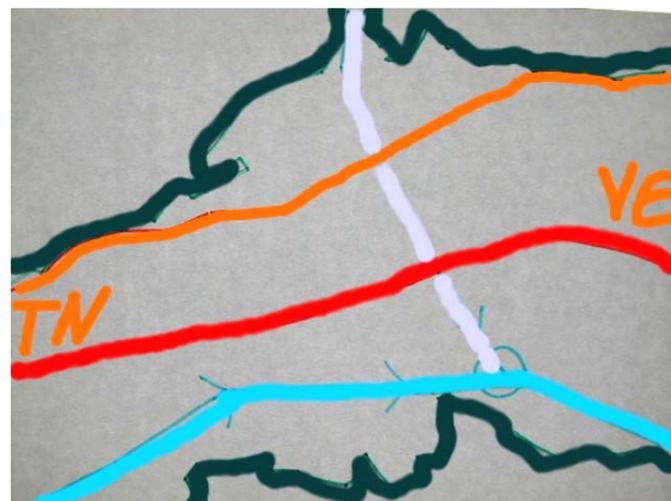


Questa porzione è delimitata dai due versanti montuosi che sono un carattere comune anche alle altre.

La verticalità e la natura delle pareti sono una presenza costante, forte dal punto di vista percettivo. Le pareti hanno condizionato fortemente la nascita dei nuclei, facendo sì che tutti (salvo l'abitato di Selva e di Pianello) si disponessero sulla sinistra idrografica, a distanza di sicurezza rispetto a possibili crolli ma anche in posizione tale da sfruttare al meglio le scarse ore di sole



Se ora passiamo all'analisi degli elementi lineari di tipo artificiale, noteremo che il più appariscente è quello costituito dalla superstrada, che taglia letteralmente la valle in due porzioni. E' un manufatto che appare avulso dal paesaggio: nessuno studio di integrazione, di mitigazione era stato elaborato al momento della progettazione e ciò si nota. Rispetto a questo segno due sono gli atteggiamenti di tipo urbanistico da tenere: elaborare soluzioni per una migliore integrazione ambientale e mantenere la separazione tra i centri e le aree di sviluppo e la superstrada. La tendenza ad "andare verso" la strada più frequentata diviene un fattore disastroso che avvicina alle case rumore, inquinamento e pericoli e annulla la percezione, dalla strada, del paesaggio attraversato, che può costituire invece fonte di richiamo e di attenzione.

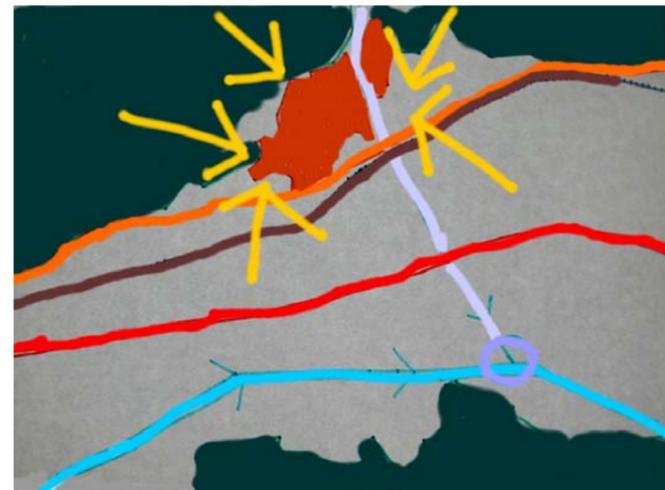


La strada statale risulta ormai totalmente inglobata nel tessuto edilizio recente, tanto che ha infatti perso il suo ruolo originario per divenire strada urbana. Proprio questa modificazione suggerisce l'elaborazione di un progetto di trasformazione dei fronti strada, in modo da compattarli e da dare loro continuità e dignità architettonica.

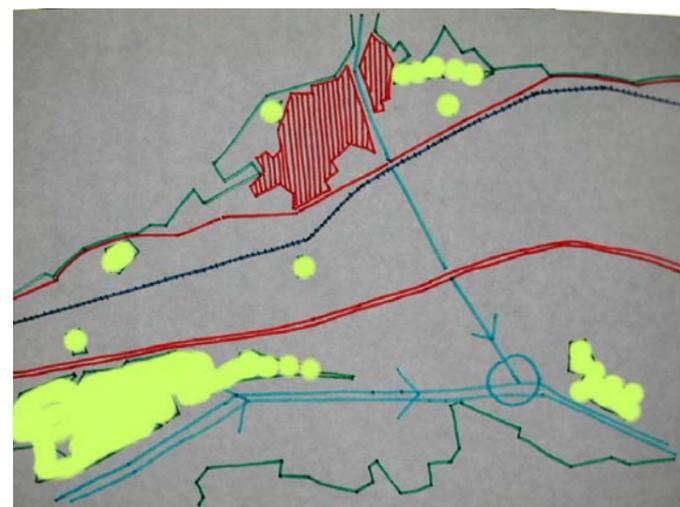




La ferrovia è un altro segno che incide sempre profondamente il territorio, rendendo difficoltoso il collegamento tra le due parti in cui lo divide. In questo tratto si può dire che la ferrovia è stata un limite all'espansione ma anche un elemento inadeguato a contenerla ovunque. Questi tre assi molto forti hanno parecchio condizionato lo sviluppo e le sue diverse fasi.



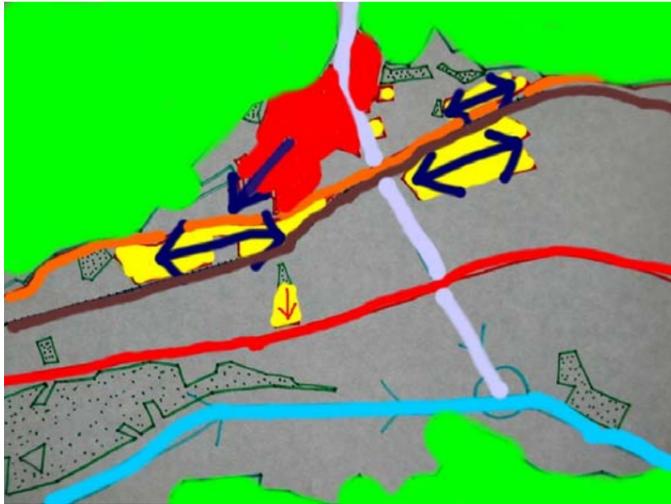
E' molto chiaro come il nucleo di Grigno risulta tanto compresso da essere quasi schiacciato dagli assi infrastrutturali.



Si notano nella piana del fondovalle alcune presenze boscate di consistenza molto diversa; le più significative, in relazione al possibile parco fluviale, sono proprio quelle disposte lungo la riva.



Il paese ha cercato uno sviluppo incuneandosi nei varchi derivanti dall'intreccio degli assi infrastrutturali. In questo modo ne hanno però sofferto i collegamenti interni all'organismo urbano.



Si nota che i servizi principali (scuole, casa di riposo...) risultano ai margini del centro storico e compresi.

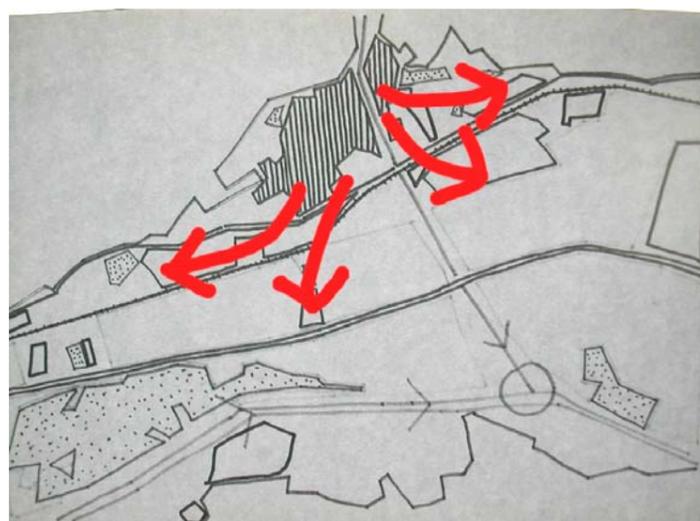


Il territorio agricolo ancora libero può essere classificato in diverse categorie: la porzione 1 ha un senso prettamente produttivo, essendo compresa tra la ferrovia e la superstrada; la porzione 2 ha ora il medesimo valore ma in un futuro lontano potrebbe prestarsi bene ad esigenze insediative, così come la porzione 3 che dovrà in ogni caso assicurare la funzione di cuscinetto tra residenze e le grandi industrie poste a valle. Le porzioni 4 e 5 hanno insieme alla valenza produttiva anche quella naturalistica, dovuta alla vicinanza con il fiume.





Tra le attività industriali, molto significative e importanti per l'economia comunale, quelle piccole sono distribuite variamente mentre quelle di grande dimensione sono concentrate a valle.



I pesanti condizionamenti strutturali fanno sì che le tendenze centrifughe ed espansive non possano essere compiutamente asseccate. Questo è un preciso compito del piano.



L'altra porzione estrema del Comune, quella verso Ospedaletto, presenta due insediamenti molto rilevanti, costituiti dalle cave Ferretti e Mocellini.



L'abitato rurale di Selva, disposto in destra orografica come pochi altri, non mostra vincoli tali da condizionare in modo eccessivo un eventuale sviluppo.

