

# LegnanoNews

Le news di Legnano e dell'Alto Milanese

## Ritrovare la terra: sotto l'asfalto c'è una risposta al riscaldamento globale. Serve partire

Roberto Morandi · Thursday, October 8th, 2026

C'è un verbo che dovrebbe sempre più spesso entrare nel vocabolario delle amministrazioni comunali: **depavimentare**.

Un'operazione apparentemente elementare e, insieme, radicale: **togliere asfalto e cemento dove non sono più indispensabili e restituire spazio alla terra**. Non soltanto smettere di consumare nuovo suolo, dunque, ma cominciare a percorrere la strada nella direzione opposta: **ritrovare la terra, ritrovare una via per le acque piovane, ridurre il calore superficiale**. *(foto di apertura: progetto Grey to green, Sheffield, da [nigeldunnett.com](https://nigeldunnett.com))*

La distinzione è importante. Per decenni il dibattito urbanistico si è concentrato su quanto e dove costruire, con la logica della crescita che animava i vecchi Piani Regolatori. Più recentemente abbiamo cominciato a discutere di come ridurre il nuovo consumo di suolo, uno dei temi spesso presenti (sulla carta o poi nella realtà) eni Pgt, i Piani di Governo del Territorio.

La crisi climatica pone però una domanda ulteriore: **nei territori già fortemente urbanizzati è sufficiente smettere di peggiorare o dobbiamo cominciare a riparare ciò che abbiamo impermeabilizzato?**

In **Lombardia** la questione è particolarmente urgente: **è la regione italiana con la quota più alta di territorio artificializzato, oltre il 12% della superficie regionale**, con picchi oltre il 50% in pianura. La provincia di Varese presenta al suo interno una delle fasce più densamente urbanizzate della regione, quella meridionale che corre tra Busto Arsizio, Gallarate, l'asse del Sempione e Malpensa e che sfuma poi nella conurbazione dell'Alto Milanese, intorno a Legnano.

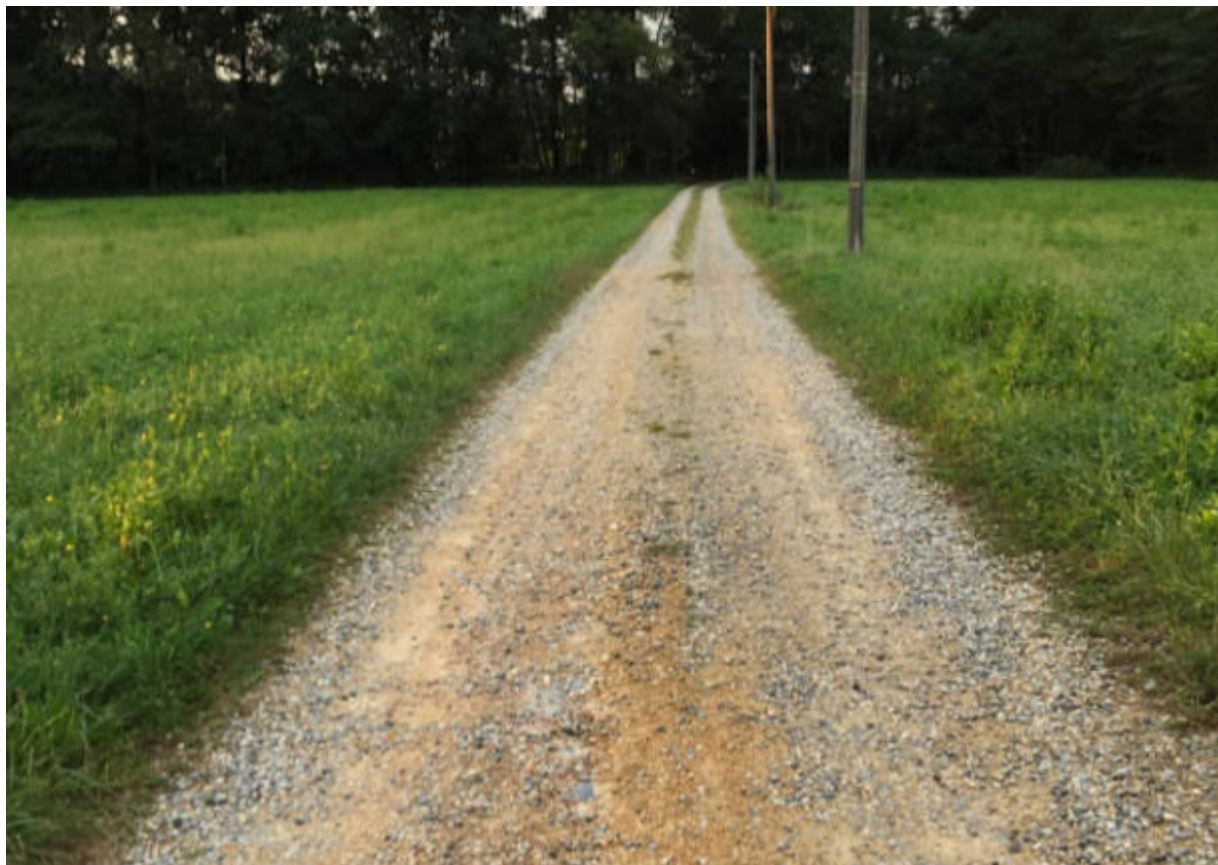
### “Togliere, piantare, trattenere”

A riportare il tema al centro della discussione è stata nei giorni scorsi **Elena Granata**, docente di Urbanistica al Politecnico di Milano, con **un bell'intervento (con urgenza profetica, verrebbe da dire) pubblicato da Avvenire il 4 ottobre, nella giornata di San Francesco**. Granata parte dall'estate appena trascorsa e propone di utilizzare i nove mesi che ci separano dal prossimo giugno per trasformare le dichiarazioni sul clima in opere concrete.

Le azioni sono ormai conosciute: **«Togliere asfalto dove possibile, a partire da parchi e cortili scolastici; piantare alberi con terra e innaffiature sufficienti per crescere; costruire giardini drenanti e raccogliere l'acqua in cisterne dedicate»**.

Un programma sintetizzabile in tre verbi: **«Togliere, piantare, trattenere»**.

Il punto interessante è che Granata non parla soltanto di grandi piani urbanistici. **Propone obiettivi misurabili anche per le amministrazioni più piccole**: un Comune con poco più di mille abitanti, scrive, potrebbe in nove mesi depavimentare 500 metri quadrati e piantare trenta alberi.



Via Molino Rocco, strada bianca ad Azzate

È un cambio di prospettiva: **la politica climatica di un Comune potrebbe essere misurata anche in metri quadrati di asfalto eliminato**.

## Preparare l'estate quando fa freddo

Il ragionamento parte da una considerazione semplice: **le città devono prepararsi alle ondate di calore quando il caldo non c'è**.

Asfalto e cemento impediscono al terreno di svolgere alcune delle sue funzioni naturali. **L'acqua non penetra nel suolo e viene convogliata rapidamente verso tombini e reti fognarie; le superfici artificiali accumulano calore; gli alberi hanno meno spazio per crescere**. Quando poi precipitazioni molto intense seguono lunghi periodi asciutti, la capacità della città di assorbire l'acqua diventa decisiva.

È lo stesso nodo [evidenziato](#) più volte da **Paolo Pileri**, docente di Pianificazione territoriale e ambientale al Politecnico di Milano. Il punto, nelle sue analisi sul consumo di suolo lombardo, è che continuare a impermeabilizzare il territorio aumenta contemporaneamente la sua fragilità di fronte al caldo e alle precipitazioni estreme. «Scelte scellerate», le definisce.

Da qui un passaggio fondamentale: **depavimentare non equivale semplicemente a “mettere un po' di verde”**. Significa **recuperare alcune funzioni che il terreno aveva prima di essere coperto**: assorbire acqua, sostenere vegetazione, contribuire al microclima, mantenere biodiversità.

E significa soprattutto riconoscere il suolo come una vera infrastruttura. Anche come un asset, un valore economico.

## Il Varesotto ha due problemi opposti

Guardando **la provincia di Varese emerge una geografia che suggerisce scenari e strategie differenti.**

Da una parte ci sono territori che conservano ancora ampie superfici agricole, boschive e naturali, dove la priorità dovrebbe essere **evitare che vengano consumate**. Dall'altra ci sono città e conurbazioni già fortemente impermeabilizzate, dove diventa necessario anche **restituire terreno alla natura**.

L'area di Malpensa è emblematica.

Tra il 2006 e il 2024 gli otto Comuni di Gallarate, Samarate, Somma Lombardo, Cassano Magnago, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo e Vizzola Ticino hanno **consumato complessivamente quasi 196 ettari di nuovo suolo, l'equivalente di circa 275 campi da calcio.**

Ma il dato contiene un apparente paradosso.

Nel 2024 a **Gallarate il 54,5% del territorio risultava già consumato**, a Ferno il 49,3% e a Cassano Magnago il 45,3%. **Dove si è già costruito moltissimo rimangono sempre meno terreni disponibili: la pressione delle nuove trasformazioni tende quindi a spostarsi** verso i Comuni che conservano ancora maggiori superfici libere, come Casorate Sempione, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo.

La strategia, dunque, non può essere identica dappertutto: **dove rimane terra libera bisogna soprattutto proteggerla; dove la città è già satura bisogna cominciare a liberare terreno.**



Gallarate

## Malpensa, la tensione tra sviluppo e restituzione del suolo

È intorno a Malpensa che questa contraddizione diventa particolarmente evidente. Il territorio continua a essere sottoposto a forti pressioni infrastrutturali e produttive. Negli ultimi anni il dibattito ha riguardato la nuova ferrovia Gallarate-Malpensa, nuovi insediamenti logistici e grandi capannoni, come [quelli discussi nell'area di Tornavento](#). Più recentemente si è aggiunta la nuova domanda di territorio generata dai **data center**.

La questione non è negare che infrastrutture, logistica o servizi digitali rispondano a esigenze economiche reali. È capire **dove** debbano trovare spazio in una delle aree già più artificializzate della provincia. Ed è proprio qui che la depavimentazione incontra il tema dello sviluppo: prima di occupare un prato o un terreno agricolo, quanto spazio già costruito, dismesso o sottoutilizzato possiamo recuperare?

Il nuovo **Ptcp della Provincia di Varese** – appena [approvato](#) con sforzo bipartisan – offre una cornice interessante: tra i suoi pilastri mette insieme «**riduzione del consumo di suolo e rigenerazione**» e «**resilienza e governo integrato delle risorse**», collegandoli alla Rete Verde Provinciale e all'adattamento locale ai cambiamenti climatici. È una cornice sovracomunale che dovrà poi tradursi nelle scelte dei Pgt e nelle opere concrete dei Comuni.

Proprio Malpensa mostra però quanto sia più difficile **restituire suolo** che consumarlo.

Un esempio è paradigmatico: la [nuova ferrovia tra il Terminal 2 e la linea del Sempione](#) ha comportato l'occupazione di vaste aree boscate, solo in parte riportate poi allo stato traspirante, seppur con perdita di alberi di alto fusto. Interventi che hanno previsto 2mila alberi e 9mila arbusti, oltre a 173 mila metri quadrati messi a prato.

**Tra le compensazioni però sono stati previsti anche interventi di de-impermeabilizzazione e depavimentazione, ma l'attuazione non è stata facile**, perché era necessario trovare migliaia di metri quadri dismessi ed effettivamente convertibili (per dire: una fabbrica privata dismessa non lo è, se non si acquista l'area).



Si è andati con il lanternino alla ricerca di singole aree: due a Casorate Sempione, tre a Somma Lombardo, tre a Gallarate e una a Cardano al Campo.

**Se la ricerca di aree è stata complessa, l'attuazione lo è stata di più**, per esempio nel caso dell'**ex area industriale Edilda**, la superficie più grande, quasi tre ettari tra Gallarate e Busto Arsizio, da riportare in un nuovo spazio naturale. Il progetto prevede la demolizione delle strutture, il ritorno a suolo permeabile e successivamente la creazione di un bosco. Ma **durante le bonifiche sono stati scoperti rifiuti speciali interrati e l'intervento è slittato almeno al 2027**.



È quasi una metafora della questione: **consumare un terreno naturale può richiedere pochi mesi; ricostruire un suolo dopo decenni di attività umane può richiedere demolizioni, bonifiche, milioni di euro e anni di lavoro.** Proteggere il terreno ancora libero e recuperare quello già compromesso sono quindi due politiche complementari. E nell'area di Malpensa devono necessariamente procedere insieme.

## Varese e Malnate: dalla sperimentazione alla scala urbana

In provincia qualche esperienza di deimpermeabilizzazione esiste da tempo, anche se in forma circoscritta. A **Malnate**, già nel 2016, tra le opere pubbliche compariva la deimpermeabilizzazione di **piazza delle Tessitrici a Gurone**. Un intervento limitato, ma interessante perché mostrava già la possibilità di intervenire su uno spazio urbano esistente restituendo permeabilità al terreno.

Dieci anni dopo, a pochi chilometri di distanza, il tema prova a cambiare completamente scala. Nel nuovo Pgt di **Varese** sono previsti **oltre 64 ettari di depavimentazione**, cioè più di 640mila metri quadrati di superfici che potranno tornare permeabili, insieme a oltre **6mila nuovi alberi**.

L'obiettivo è intervenire contemporaneamente su due vulnerabilità: **caldo e acqua**. Ridurre le superfici impermeabili aumenta la possibilità di assorbire le precipitazioni; alberi e terreno riducono invece l'accumulo di calore delle superfici artificiali. È significativo che questo avvenga proprio nella Città Giardino. Perché il problema non è soltanto **quanto verde esiste complessivamente in un Comune**, ma dove si trova.



Previsione per l'area ex Aermacchi, che comprende nuove aree verdi su aree un tempo edificate

Lo aveva ricordato la stessa Elena Granata parlando a VareseNews in occasione del suo passaggio a **Materia**, lo spazio libero di VareseNews: la natura urbana deve essere concretamente disponibile nella vita quotidiana, vicino alle case e nei quartieri.

Elena Granata: «La città è di tutti perché condividiamo un comune destino»

In questa prospettiva Malnate e Varese rappresentano quasi due momenti dello stesso percorso: **dal singolo intervento di deimpermeabilizzazione a una politica urbanistica che comincia a misurarsi in ettari di terreno da recuperare.**

Ci sono anche **progetti – non ancora interventi reali – che hanno una dimensione di scala interessante**: un esempio è l'intervento (legato a “Fili Urbani”) nell'area **FerrovieNord a Busto Arsizio**: i binari sono stati interrati nell'ormai lontanissimo 1996, ma l'area in superficie attende ancora una risistemazione complessiva. Se in passato la priorità sono stati i parcheggi, ora **l'approccio è orientato anche a recuperare aree verdi e traspiranti.**

Certo: è un'area che attende da anni un progetto complessivo e l'obiettivo non è ancora raggiunto.



## Olgiate Olona e il Saronnese, quando la richiesta parte dal basso

Se da un lato l'amministrazione fa i conti con obblighi normativi (sul consumo di suolo) e scelte più o meno timide o coraggiose, un ruolo ce l'ha anche la società civile.

Per esempio: a **Olgiate Olona**, l'associazione **Futura Civitas** ha chiesto che il percorso di costruzione del nuovo PGT diventi l'occasione non soltanto per arrestare ulteriore consumo di suolo, ma per programmare **nuove aree verdi attraverso interventi di depavimentazione e tutelare in modo più puntuale il verde esistente**.

Un tema non solo portato all'attenzione della politica, ma posto anche con una serie di iniziative locali per costruire sensibilità, incontri, eventi pubblici, [escursioni guidate sul territorio](#).

**Altra zona molto urbanizzata dove si è creata una spinta dal basso è stata quella del Saronnese**, con l'attività (da molti anni) di Salviamo il Paesaggio, soggetto nazionale che però ha trovato un particolare attivismo in questa zona ad alta densità nell'area metropolitana di Milano, dalle [lotte contro la Statale "Varesina bis"](#) al progetto di [un nuovo parco sovracomunale](#).

Più di recente qui si è attivata una rete critica sull'[impatto dei "data center"](#), infrastrutture che – sia su terreno vergine sia terreni da rigenerare – pone problemi ambientali rilevanti.

## Legnano, quando la depavimentazione diventa una politica territoriale

Pochi chilometri più in là, sempre nel Nord Milano, c'è Legnano, dove c'è l'ambizione di proporre interventi che non siano solo episodici.

**Legnano** è uno dei Comuni coinvolti nel **Piano Urbano Integrato "Città Metropolitana Spugna"**, il grande programma promosso dalla Città Metropolitana di Milano nell'ambito dei

Piani Urbani Integrati del Pnrr.

Il programma comprende **90 interventi** distribuiti nell'area metropolitana e utilizza una combinazione di deimpermeabilizzazione, pavimentazioni drenanti, aree di bioritenzione, trincee infiltranti, alberature, bacini di detenzione e sistemi di accumulo dell'acqua. La filosofia è semplice: **la pioggia non deve necessariamente essere espulsa dalla città nel minor tempo possibile**. Dove le condizioni lo permettono può essere trattenuta e infiltrata nel terreno, alleggerendo contemporaneamente la rete fognaria. È il principio della "città spugna".

A Legnano questa strategia si traduce in una serie di interventi diffusi. In **corso Magenta** è prevista una parziale depavimentazione con nuove aree verdi e infiltrazione delle acque nel terreno. Nel grande parcheggio di **via Gilardelli**, circa **1,8 ettari**, il progetto prevede depavimentazione parziale, verde e disconnessione delle acque meteoriche dalla fognatura. Altri interventi interessano **via Podgora, piazza Trento e Trieste, via Matteotti e altre aree della città**.

Il punto interessante è che **depavimentare non significa necessariamente cancellare la funzione di uno spazio**. Un parcheggio può rimanere un parcheggio, una strada continuare a essere percorsa, una piazza mantenere le proprie funzioni. A cambiare è il modo in cui quello spazio si rapporta con acqua, terreno e vegetazione.

C'è poi un secondo fronte particolarmente significativo: **le scuole**. Alla scuola **Pascoli** il progetto prevede la rimozione completa di un campo in cemento dismesso, la deimpermeabilizzazione del terreno, percorsi drenanti naturali, nuovo verde e un'aula all'aperto.

**È esattamente uno dei luoghi dai quali Granata propone di cominciare: i cortili scolastici**, spesso grandi superfici asfaltate utilizzate quotidianamente da bambini e ragazzi.

Ma la lezione più interessante arriva dalla **scala del PUI Spugna**.

Qui la depavimentazione non dipende dalla sensibilità di un singolo Comune o dall'occasione offerta dalla riqualificazione di una piazza: diventa un **programma sovracomunale**, con risorse, competenze tecniche e decine di cantieri coordinati. Analogo l'approccio **nella non lontana Bollate**.

Ed è difficile non guardare, da questo punto di vista, qualche chilometro più a nord.

Tra Legnano e Castellanza cambia il confine amministrativo, non il clima. Tra Busto Arsizio, Gallarate e l'Alto Milanese non cambiano improvvisamente né le piogge intense né le isole di calore né la densità della conurbazione. **Perché allora non immaginare anche nel Varesotto una strategia sovracomunale della depavimentazione?**

## Un'agenda della depavimentazione: da dove partire?

Se si mettono insieme l'indicazione di Granata, le analisi sul consumo di suolo, il nuovo PGT di Varese e l'esperienza del PUI Spugna, emerge una possibile agenda.

Il primo passo potrebbe essere sorprendentemente semplice: **contare l'asfalto**.

Ogni Comune potrebbe costruire una mappa delle superfici impermeabili e individuare quelle trasformabili: parcheggi sovradimensionati, cortili scolastici, piazzali di edifici pubblici, strade molto larghe, aree industriali dismesse, margini stradali e superfici inutilizzate.

Poi servirebbe stabilire delle priorità.

**Prima i quartieri più caldi e con meno alberi. Poi le zone soggette ad allagamenti. Le scuole. I parcheggi. Le grandi aree dismesse**, dove la depavimentazione può raggiungere dimensioni

molto maggiori.

Quanti metri quadrati di superficie impermeabile aveva il Comune all'inizio dell'anno? Quanti ne ha eliminati? Quanti alberi sono stati messi a dimora e quanti sono ancora vivi dopo tre anni? Quanta acqua viene trattenuta localmente invece di finire immediatamente nelle fognature?

È il cambio di metodo suggerito da Granata: arrivati alla prossima estate, sostiene, dovremmo poter misurare **metri quadrati di asfalto eliminati, alberi messi a dimora, acqua trattenuta e nuovi luoghi freschi disponibili per le persone.**

La depavimentazione potrebbe diventare così un indicatore amministrativo al pari dei chilometri di strade asfaltate. Solo con il segno opposto.

## Il progetto più innovativo potrebbe essere togliere

Non si tratta naturalmente di immaginare città senza strade, parcheggi, industrie o infrastrutture, neppure di pensare che togliere qualche metro quadrato di asfalto possa risolvere il riscaldamento globale. La questione è **adattare città costruite per il clima del Novecento alle condizioni climatiche del XXI secolo.**

Significa decidere dove l'asfalto è necessario e dove è semplicemente rimasto perché nessuno ha mai pensato di toglierlo. **Significa considerare un terreno permeabile non come uno spazio vuoto in attesa di una funzione economicamente più redditizia, ma come una infrastruttura:** assorbe acqua, sostiene gli alberi, mitiga il calore, conserva biodiversità.

Per oltre mezzo secolo abbiamo misurato lo sviluppo anche attraverso ciò che aggiungeva cemento: una strada, un parcheggio, un capannone, una nuova urbanizzazione.

## Ma la politica è pronta?

La sfida della depavimentazione **chiede alla politica locale di dimostrare che un'opera pubblica può consistere anche nel togliere.**

Certo, non sfugge che **la sfida del consenso è enorme: al momento delle elezioni il cemento spesso "paga".** Una distesa di asfalto nuovo (magari su una strada che era sterrata, in periferia) viene ancora considerata un valore; un edificio pubblico al posto di un prato o di un boschetto sono guardati con favore, complici anche i meccanismi del Pnrr e di altri strumenti che non hanno fatto del contenimento del consumo di suolo un criterio vincolante.

In questo contesto **non è certo facile passare addirittura all'inversione di tendenza,** presentare come un valore la rinuncia all'asfalto in un parcheggio o nei viali di un parco urbano.

Togliere l'asfalto. Far riemergere il terreno. Lasciare entrare l'acqua.

E scoprire che, in alcune parti delle nostre città, **il progetto più innovativo potrebbe essere semplicemente quello di ritrovare la terra che avevamo sotto i piedi.**

This entry was posted on Thursday, October 8th, 2026 at 3:11 am and is filed under [Varesotto](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.

