

MalpensaNews

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)*

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.

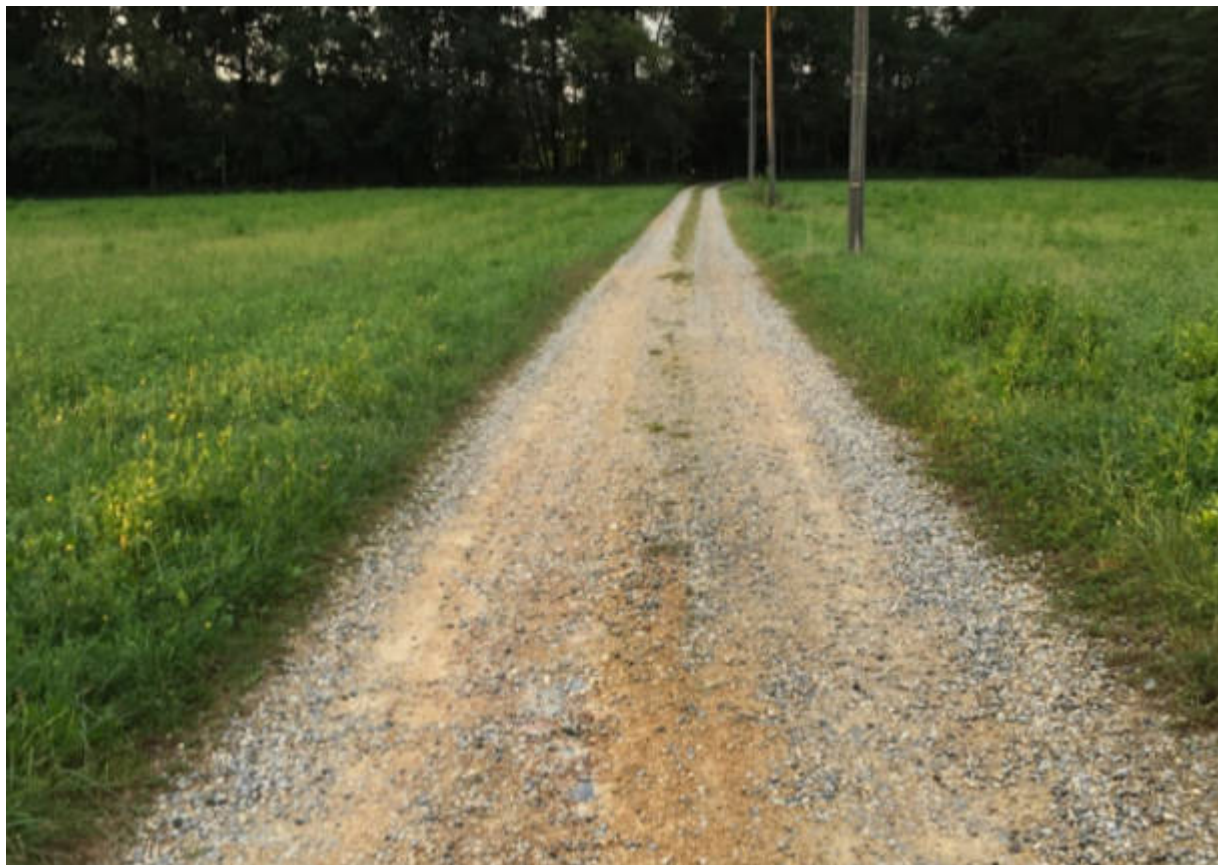
“Togliere, piantare, trattenere”

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 [Milanese](#), [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.

