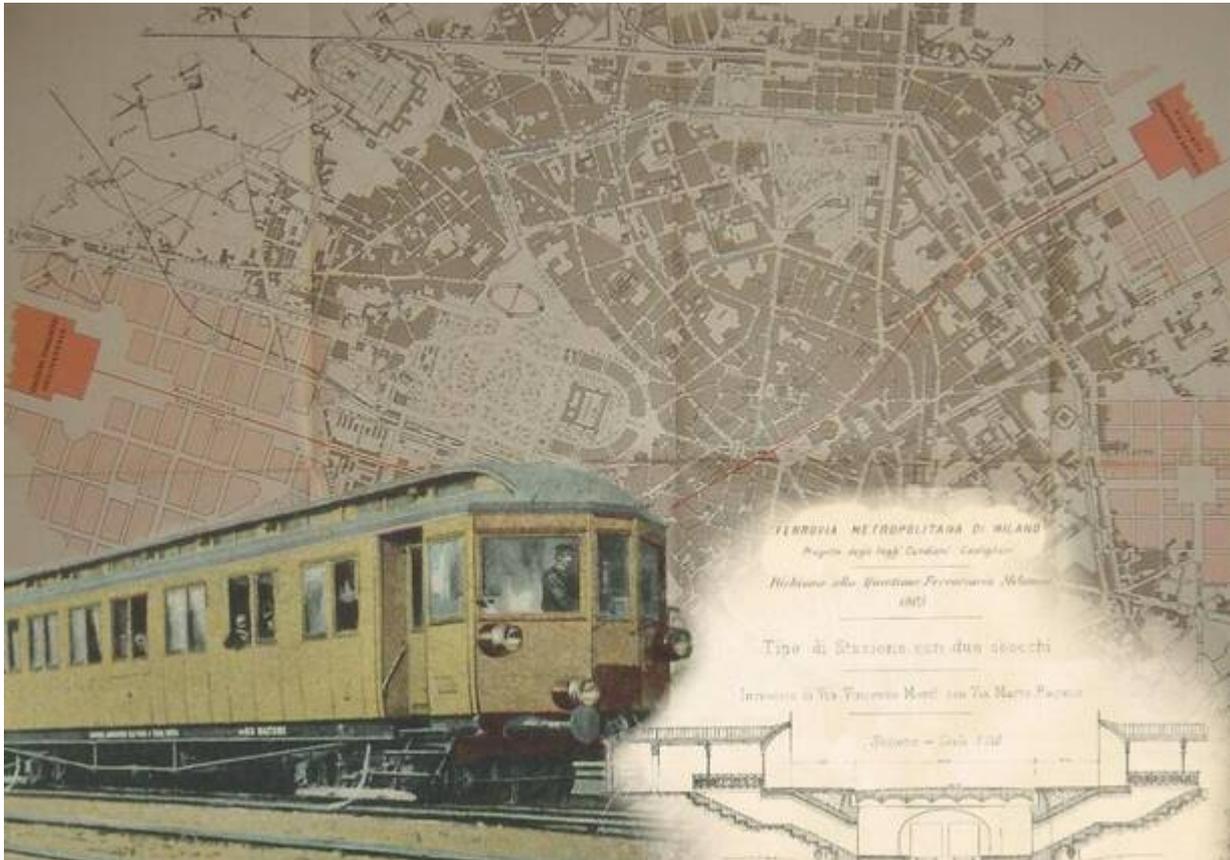


Gli ingegneri di Busto Arsizio che per primi “sognarono” la metropolitana a Milano

Pubblicato: Venerdì 29 Dicembre 2023



Treni elettrici che attraversano la città sottoterra, collegando le grandi stazioni ferroviarie, ma fermando anche sotto a piazza Duomo.

Così vedevano Milano – a inizio Novecento – **Leopoldo Candiani e Carlo Castiglioni**, due ingegneri di **Busto Arsizio** che presentarono il primo progetto articolato per una metropolitana a Milano. I **primi disegni hanno la data del 1903**, in anticipo di sessantuno anni sull’attivazione della prima tratta del metrò meneghino.

L’idea – [riscoperta dall’architetto Giovanni Luca Minici su metroricercche.it](#) – è contenuta nel **volumetto che proponeva una “sistemazione del servizio ferroviario di Milano”**: sull’affacciarsi del Novecento la città aveva infatti ancora un’unica stazione, [la vecchia Centrale](#) che si trovava nella zona dell’attuale piazza Repubblica, su cui confluivano tutte le linee in arrivo a Milano.

Era una stazione – allora – già vecchia di quarant’anni e dotata di **solì sei binari, insufficienti al gran numero di treni**. E dal 1905 era prevista anche l’inaugurazione del tunnel ferroviario del Sempione, che avrebbe avvicinato l’Italia alla Francia e al mondo tedesco.

C’era chi sosteneva la necessità di costruire una nuova Centrale, più a Nord di quella allora esistente: è la stazione Milano Centrale che conosciamo noi oggi.

Gli ingegneri di Busto Arsizio avevano però un’altra idea: non una sola stazione, ma almeno due.

Il progetto Candiani-Castiglioni: due grandi stazioni ferroviarie per Milano

Le due stazioni principali dovevano essere costruite **una a Nord-Ovest**, parallela e appena a Sud di Corso Sempione, **l'altra invece nella zona Est della città**, all'estremità di Corso Indipendenza, il vialone che allora si perdeva in mezzo alla campagna.

Le due stazioni riflettevano la presenza di due diverse società che – prima della nascita delle Fs nel 1905 – gestivano le due reti principali, vale a dire la Rete Mediterranea e la Rete Adriatica.



La mappa del progetto del 1903, con le due grandi ipotetiche stazioni indicate in rosso, quella Nord-Ovest a sinistra dell'immagine e quella Est a destra. La linea rossa identifica la linea metropolitana che sarebbe passata dal centro, in rosso chiaro l'ipotesi di urbanizzazione delle aree ancora di campi agricoli

La **stazione Nord-Ovest** come detto sarebbe stata costruita a Sud di Corso Sempione, sui vasti terreni agricoli delle cascine Dei Santi e **Cascina Portello** (quest'ultimo nome è rimasto ancora oggi, a designare la zona dello stabilimento Alfa e poi dell'espansione della Fiera).

La stazione – accessibile con un lungo e ampio viale in asse con via Vincenzo Monti – avrebbe raccolto i treni delle **linee del “riparto Mediterraneo”**, vale a dire quelle – gestite dalla rete Mediterranea – per Torino, per Genova, ma anche per Gallarate, “nodo” da cui i binari si dividevano verso Varese-Porto Ceresio o verso Domodossola e il valico del Sempione (**dal 1905**).

La **stazione Est invece avrebbe raccolto i treni della “Adriatica”**, vale a dire quelli delle linee da Venezia, da Bologna e Ancona, da Como e dal Gottardo.

Sia **la stazione di Nord-Ovest che quella Est dovevano essere accessibili** grazie a **nuove linee di raccordo**: allora era facile costruirle, perché tutto intorno alla città non c'erano che campagne punteggiate da cascine, piccoli villaggi e paesi ancora ben distinti l'uno dall'altro (poi divenuti quartieri della metropoli: Portello, Pratocentenaro, Turro, Baggio e così via).



La zona orientale di Corso Indipendenza nella carta Touring Club del 1904: il viale a inizio Novecento si perdeva ancora nella campagna

Se il grosso dei treni sarebbe andato alle due nuove stazioni, “per le linee locali” i due ingegneri prevedevano di mantenere due stazioni già esistenti, la Centrale e la stazione di Porta Genova (allora denominata Ticinese), “ambidue riformate a stazione di testa”, vale a dire come capolinea. A queste poi si aggiungeva il capolinea delle Ferrovie Nord Milano, a piazzale Cadorna.

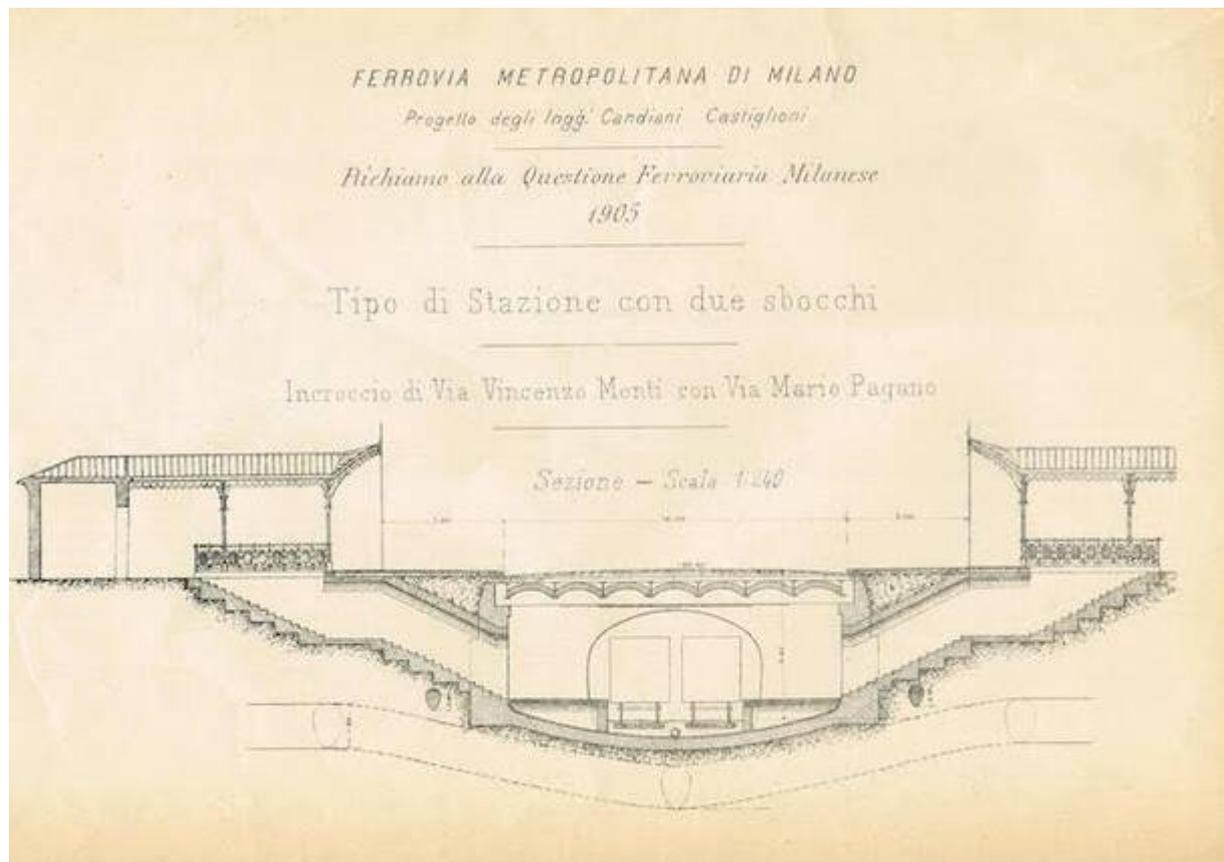
Una ferrovia urbana sotterranea

Già allora, dunque, Milano avrebbe avuto cinque stazioni capolinea. E **per collegarle gli ingegneri Candiani e Castiglioni** pensarono a una **soluzione modernissima: una “Metropolitana sotterranea elettrica”**. A Londra la prima metropolitana aveva aperto (con locomotive a vapore sottoterra!) nel 1863, proprio per collegare le stazioni. Poi era seguita Budapest nel 1896, Boston negli Usa, Berlino, Parigi nel 1900.

Come sarebbe stata la metropolitana di Milano, secondo “l’opuscolo” del 1903?

Partendo **dalla stazione in Corso Sempione** i treni avrebbero percorso sottoterra via **Vincenzo Monti**, avrebbero sfiorato poi la stazione **Cadorna** delle Nord e da qui avrebbero proseguito verso il **Duomo** e **San Babila**, per poi puntare sulla **stazione Est, in corso Indipendenza**.

Nel **1905** il progetto fu rivisto, spostando la stazione Est in fondo a Corso di Porta Vittoria-Corso XXII Marzo. In questa versione le stazioni della metropolitana sono anche numerate: si **prevedevano dieci fermate**, le più centrali sarebbero state al Verziere, in piazza Duomo, al Cordusio, a Cairoli e vicino alla stazione delle Nord a Cadorna.



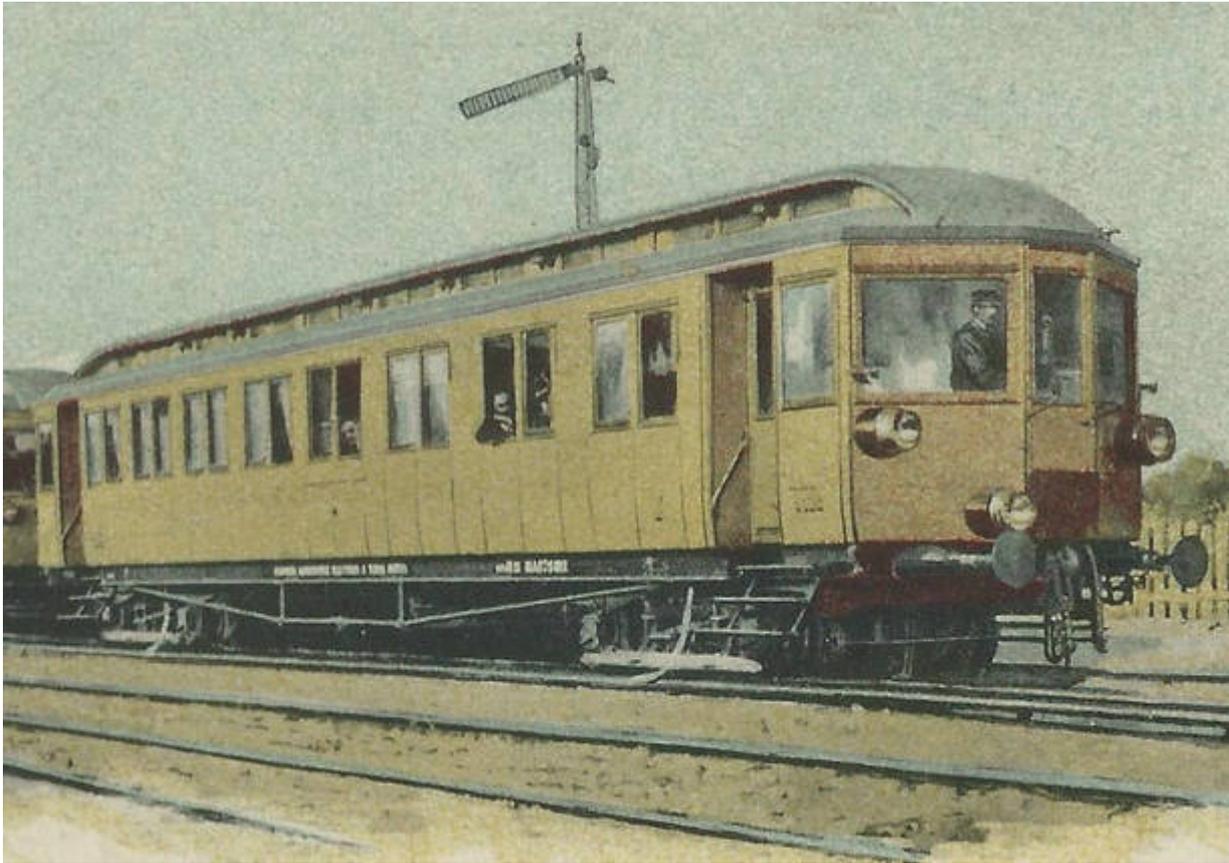
La sezione della stazione di via Vincenzo Monti nel progetto del 1905, con gli “chalet” in superficie, le scale di accesso e il tunnel con banchine laterali

I nuovi treni elettrici

Il progetto prevedeva l'uso dei treni elettrici, allora molto poco diffusi ma già individuati come soluzione migliore sottoterra (non fu l'unica: in giro per il mondo si era sperimentato anche il sistema ad aria compressa).

Dopo una prima prova con treni ad accumulatori sulla linea per Monza, a Milano era appena stata messa in funzione (1901) la [prima ferrovia con alimentazione elettrica, quella per Varese](#), con la corrente a 650 Volt fornita attraverso una terza rotaia a fianco al binario.

In effetti proprio quel tipo di treni saranno adottati, negli anni Venti, sulla [prima “metropolitana” d'Italia, realizzata dalle Fs a Napoli](#).



L'aspetto delle prime "carrozze automotrici" alimentate da corrente elettrica, entrate in servizio sulla linea Milano-Varese dal 1901

Gli ingegneri di Busto Arsizio nel 1903 calcolavano un costo di 54 milioni di lire di allora, pari a 241 milioni di euro di oggi.

Secondi i due ingegneri **il progetto aveva "l'impronta di stabilità"**, assicurando alla città e al sistema ferroviario maggiori margini di crescita nel tempo.

Come è andata a finire

Il progetto non ebbe successo e **si proseguì invece con l'idea della nuova stazione Centrale a Nord della città**, che avrebbe aperto poi solo nel 1931.

Quasi a dare ragione agli ingegneri di Busto Arsizio, però, **la stazione Centrale non divenne terminale unico: le FS dovettero mantenere anche altre stazioni capolinea** per gestire il traffico locale – quella di Porta Genova e quella di Porta Nuova (poi arretrata a Porta Garibaldi) – mentre dagli anni Cinquanta alcuni treni addirittura facevano capolinea nelle stazioni più periferiche di Lambrate e Porta Romana.

Ancora nel 1923 Castiglioni e Candiani presentarono una nuova idea: non più una metropolitana, ma un tram veloce, in parte in galleria e in parte in viadotto, per collegare la Centrale con Porta Genova, passando dai giardini di Porta Venezia, dal centro, dai bastioni di Porta Magenta. Ma anche questo progetto non ebbe successo.

La metropolitana milanese, come detto, non nacque che nel 1964. Mentre il collegamento ferroviario sotterraneo tra le linee di Nord-Ovest e quelle Est – il Passante – venne completato solo nel 1997, quasi un secolo dopo la prima proposta di Candiani e Castiglioni.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it

