



O.M.

La società Officine Meccaniche già Miani Silvestri&C.-A.Grondona,Comi &C. è stata costituita nel 1899 ed è stata subito ammessa alla quotazione in borsa. E' rimasta quotata fino al 1935 , con l'ultima denominazione Officine Meccaniche. Ha cessato l'attività, come società autonoma , nel 1937. Il capitale sociale alla costituzione era di £ 5.500.000 e alla cessazione di £ 6.000.000 .(1)

Per un confronto con gli attuali € , a potere d'acquisto 2004, si può ritenere che un moltiplicatore di****volte sia abbastanza indicativo. (cfr. ISTAT...).

Nel 1933 entrò nel capitale la Fiat e nel 1937 la società Officine Meccaniche fu assorbita dalla società O.M. Fabbrica Bresciana Automobili , costituita nel 1926 come Società Immobiliare Ortensia e denominata O.M. , come sopra , dal 1928.

Già la denominazione costitutiva faceva riferimento ad una storia complessa , che si ricollegava alla prima industrializzazione di Milano e in particolare al settore metalmeccanico , che nei nomi Grondona e Miani, ricordavano i pionieri dell'imprenditorialità milanese.

Benedetto Grondona nel 1849 apre a Milano, in zona Porta Nuova,una officina per costruzioni di carrozze che viene immediatamente considerata la migliore dell'epoca, assieme a Paolo Zambelli e Giovanni Miani, che si diversifica,per costruire "veicoli di ogni sorta e lavori relativi alle strade ferrate". Nel 1840, seconda linea ferroviaria d'Italia, dopo la Napoli – Portici, era stata infatti inaugurata la Milano-Monza e i capitali privati , soprattutto stranieri , erano massicciamente investiti nelle infrastrutture ferroviarie.

Anche se nel 1843 il Padre Scolopio Eugenio Barsanti , al secolo Nicolao Barsanti iniziò le esperienze che lo condussero, col valido aiuto di Felice Matteucci, ingegnere idraulico e meccanico, alla costruzione , fra il 1851 e il 1864 ,di vari tipi di motori a scoppio, anche con la costituzione della "Società Anonima del Nuovo Motore Barsanti e Matteucci", certamente nella mente dei promotori della "Grondona" non passava l'idea che proprio dal motore a scoppio, soprattutto applicato agli autoveicoli commerciali, sarebbe venuto il periodo di maggior successo, nel secolo seguente della OM.

Curioso che padre Barsanti fosse nato a Pietrasanta e che nell'area della cascina Pietrasanta,alle spalle dello scalo merci Romana ,località ancora adesso ricordata col nome

della omonima via, la società Om Officine Meccaniche, costituita con questa denominazione nel 1899, si fosse trasferita, nel 1890, dalle iniziali sedi di Porta Genova e Porta Tenaglia delle società da cui derivava.

Secondo altre fonti (2) la OM (Società Anonima Officine Meccaniche già Miani, Silvestri & C., A. Grondona, Comi & C.) sarebbe stata costituita solo nel 1917. L'area occupata dal nuovo stabilimento era di 100.000 metri quadrati, poi saliti fino ad un massimo di 263.285, di cui 134.285 coperti da fabbricati.

Ma eravamo rimasti al 1857. Nel 1865 si inaugura la Stazione di Porta Genova e questa infrastruttura richiama in zona molte attività industriali.

Sempre in campo ferroviario è del 1872 l'apertura del traforo del Fréjus e del 1882 di quello del San Gottardo.

Nel 1880 Miani esce dalla Grondona e con l'ing. Gerolamo Silvestri e Prospero Venturi forma a Porta Tenaglia le Officine Miani, Venturi & C., per costruire una locomotiva a vapore denominata "la regina della montagna" con disegni della SIGL viennese che viene esposta alla mostra di Milano del 1881.

Nel 1881 muore Prospero Venturi e la società diventa Miani, Silvestri & C.

Sulla Vettabbia venne quindi costruito, fra le altre produzioni, anche il primo tram elettrico, per la linea Fiesole – Firenze.

Altro avvenimento di grande importanza nel 1917: viene acquisito lo stabilimento di costruzione automobili dell'ing. Roberto Zuest, a Brescia, che determinerà successivamente una sempre maggior caratterizzazione automotoristica. La Zuest vantava 60 anni di attività, essendo stata costituita nel 1855, a Salasca di Intra, come Guellet & Croff, per costruire macchine azionate da motori a vapore. A Intra, in quelle stesse officine, erano stati fusi i cannoni utilizzati dall'esercito piemontese nel 1859 nella seconda guerra di indipendenza, che portò all'annessione di Milano da parte del Regno di Sardegna.

Nel 1906 inizia la costruzione dei capannoni a Brescia, sotto il nome di "Brixia-Zuest", che si specializza nella costruzione di autovetture e che nel 1908 produce il primo autocarro .

Nel 1918 fu immessa sul mercato la prima automobile con marchio OM, la S. 305 di 25/35 HP.

Il modello 665 "la Superba" vinse fra il 1923 e il 1929, molte gare automobilistiche , fra cui la Mille Miglia del 1927, con i primi tre posti, il che, per un produttore di auto di Brescia , rappresentò un autentico trionfo.

I passaggi di proprietà e le modifiche della ragione sociale hanno rappresentato una costante per OM ,in particolare nei turbolenti, non solo finanziariamente, anni del primo dopoguerra, arrivando anche ad essere controllata dall'Ilva di Genova Fusione l'11 luglio 1918, per costituire un gruppo, con cinquanta mila dipendenti, nell'ottica di un grande gruppo polisetoriale, integrato verticalmente e orizzontalmente. Nel 1933 entrò nella compagine azionaria la Fiat e nel 1937 OM venne incorporata dalla O.M. Officine Fabbrica Bresciana Automobili, che contemporaneamente acquisiva la Società Anonima Mais-Industria Italiana Macchine Agricole, che avrebbe portato ad una interessante diversificazione produttiva. Nel 1967 la società fu incorporata dalla Fiat e nel 1975 il marchio OM fu sostituito da "Iveco".

Nel documento del Comune di Milano sulle aree dismesse fra il 1982 e il 1990 (3) si riporta che l'area O.M. Fiat era pari a 180.000 metri quadrati.

Per un confronto con altra area, nella stessa 5 a Circostrizione del Comune di Milano , lo stesso documento indica in 145.000 metri quadrati l'area della Cartiera di Verona , di via dei Missaglia.

Fra le produzioni più caratteristiche di OM si ricorda il mitico Leoncino, divenuto sinonimo di autocarro , per molti anni ma non si può dimenticare la serie di macchine agricole (pressaforaggi, trebbiatrici, impianti di irrigazione a pioggia e trattori a ruote e a cingoli etc.).

Sono di produzione dello stabilimento di via Pompeo Leoni (nomina...omina, con il Leoncino!) le mitiche Littorine, motrici e automotrici ferroviarie con motore a benzina e Diesel, carrozze ferroviarie e carri merci. L'ultima produzione della OM milanese è stata di ponti e assali per gli automezzi industriali. Lo stabilimento era arrivato a occupare fino a 5.000 dipendenti.

L'area ex OM e il Prusst relativo.

L'area è stata interessata da un Piano di Recupero Urbano a Sviluppo Sostenibile del Territorio , che, a seguito di un lungo iter burocratico progettuale, ha portato , a partire dal 1999, a individuare una serie di funzioni, diverse da quelle industriali, che meglio si adattassero all'utilizzo di un'area, ormai divenuta semicentrale, con l'espandersi della città, per non parlare de comuni vicini. Il progetto complessivo prevedeva anche l'intervento sulle aree dello scalo Romana, non direttamente interessate dalla gestione ferroviaria (molto ridotta attualmente, a causa della delocalizzazione o al ridimensionamento di molte attività produttive e non ultima proprio quella dell'OM, ma si pensi anche al Tecnomasio, all'Istituto Farmacologico De Angelis (600 dipendenti), all'Azienda Accessori Industriali del gruppo Pirelli di via Ripamonti (500 dipendenti), Sandoz(600 dipendenti), Istituto Biochimico Italiano (300 dipendenti), alla Boehringer, i cui locali sono però stati utilizzati dal prestigioso centro di ricerche oncologiche di via Lorenzini , a cui fanno capo tutte le strutture di ricerca specifica di Milano.

Per problemi di tempistica , legati alla natura pubblica della proprietà delle aree dello scalo Romana, l'intervento si è concentrato sull'area ex Om di via Pompeo Leoni , con soggetti proponenti la stessa Fiat , il gruppo Esselunga (Caprotti) e una società di promozione immobiliare che

faceva capo al gruppo Radice Fossati. Quest'ultimo ha poi ceduto ad un gruppo tedesco la propria quota.

L'intervento, in fase avanzata di realizzazione, prevede una serie di torri , per edilizia residenziale , prevalentemente destinate a cooperative , e altri edifici per funzioni di terziario e commerciale (supermercato dal lato di v. Ripamonti , già in funzione) , uffici dal lato di v. Bazzi.

Significativi anche gli edifici previsti per l'Università Commerciale Luigi Bocconi . Un convitto universitario , con alcune centinaia di posti , è già stato inaugurato , nella nuova via Spadolini , che , con il proseguimento di v. De Angelis , anch'essa nuova , consentirà il collegamento diretto fra la v. Bazzi e la v. Ripamonti (non ancora aperta al 10.01.2004)

Sul lato Nord dell'intervento, v.le Toscana angolo v. Pompeo Leoni , collegati con passerella pedonale al parco Ravizza e quindi alla sede storica della Bocconi (in altra relazione penso di fare una ..breve storia ...immobiliare dell'Università, per gli enormi riflessi che essa ha ad es. sul mercato degli affitti della 5a Circoscrizione del Comune di Milano) sorgeranno la mensa -ristorante centrale dell'Università e , ancora più importante , la biblioteca centrale della Bocconi ,liberando così preziosi spazi didattici dalle attuali sedi.

Sempre sul lato Nord , ma in questo caso verso v. Bazzi il Comune pare intenzionato a costruire , finanze permettendo, come dice l'Assessore al Bilancio e alle Privatizzazioni , prof. Mario Talamona , il Museo della Tecnologia industriale o qualcosa del genere.

Interessante appare ancora la possibilità , sia pure in termini di decenni , di dotare Milano di una Stazione Centrale passante , come era quella del 1864, che sorgeva, non a caso , sul percorso , oggi sotterraneo , del Passante Nord-Est e cioè in piazza della Repubblica .

I programmi di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) prevedono già il potenziamento della Milano-Mortara , con la dismissione

della stazione di Porta Genova , sostituita da una nuova stazione , localizzata in viale Tibaldi , fra le vie Fedro e Pezzotti(il nuovo ponte di via Pezzotti è già stato progettato a tre arcate , non per un errore del progettista (la terza arcata , verso v. Preda è ostruita attualmente dallo stabile di edilizia pubblica , che andrà abbattuto , proprio per fare posto ad una parte della stazione , prevista di lunghezza pari a 600m. La linea sarà servita giornalmente da 168 treni passeggeri e da 8 merci. Secondo RFI , l'entrata in piena attività è prevista per il 2007. Pare vi siano problemi con il Comune per l'impatto ambientale nella zona urbana. Ma qual è l'impatto delle decine di migliaia di auto private che potrebbero essere eliminate da una infrastruttura del genere?

Ancora più significativa appare il progetto , sempre RFI, in parte già avviato ,per costruire , sulla tratta Villapizzone - Romolo , il secondo Passante di Milano , che potremmo chiamare Sud-Ovest. A questo punto , pensare di avere la attuale Centrale, di testa , che andrebbe dismessa , sostituita da una nuova stazione centrale , sotterranea , localizzata sull'attuale scalo Romana , non appare ...fantascienza.

D'altro canto , c'è un esempio illustre , per quanto concerne nuove stazioni centrali , sotterranee e passanti. A Berlino , dove erano già presenti e funzionanti 26 stazioni ferroviarie , è stata localizzata e costruita una nuova stazione , a pochi metri dalla Potsdamer platz , interamente sotterranea e passante. Mi risulta che sia già entrata in funzione da pochi mesi , sia pure non a pieno ritmo.

Nuova edizione 11.01.2004

Si può suddividere la storia della OM in 4 parti , in funzione delle varie denominazioni sociali e del tempo.

La prima , che potremmo chiamare degli “antenati” o, chimicamente, dei “precursori”, databile dal 1849 , dal lato “Grondona”, dal 1855 (controllare) come “Miani” e dal 1857 ,come Guellet & Croff (v. acquisizione nel 1917 della Zuest di Brescia) e che si può far terminare con la costituzione , il 13 luglio 1899 , della società “ Officine Meccaniche già Miani, Silvestri & C.-A.Grondona ,Comi & C. , con capitale sociale di £ 5.500.000.

La seconda comprende il periodo , denso di avvenimenti ...e di avventure finanziarie, che va dal 1899 , con la quotazione al listino della Borsa Valori di Milano , fino alla cancellazione dal listino (1935)e dalla cessazione dell'attività (1937).

La terza è il periodo dell'incorporazione nella Fiat , sostanzialmente a partire dal 1933 e formalmente nel 1967 , per approdare infine nel 1975 al raggruppamento e conseguentemente marchio “Iveco”.

La quarta (...vita?), tuttora in corso è legata al PRUSST ex OM , uno degli interventi più significativi di riconversione di aree dismesse a Milano.

Bibliografia

- (1) Le società quotate alla Borsa Valori di Milano dal 1861 al 2000. A cura di Giuseppe De Luca, Libri Scheiwiller, 2002, pag. 173
- (2) La storia della OM, ovvero delle macchine agricole italiane. Claudio Bellotti. (www.google.it search "Miani Venturi") senza indicazione di data e di fonte.
- (3) Innovazione e sviluppo a Milano, a cura di Sergio Campo Dall'Orto, Associazione Interessi Metropolitan, Milano, 1995