

L'OFFICINA DEI SOGNI

AMÉRICO EMÍLIO ROMI,
le avventure di un pioniere



Testo di Ignácio de Loyola Brandão

DBA

L'OFFICINA DEI SOGNI

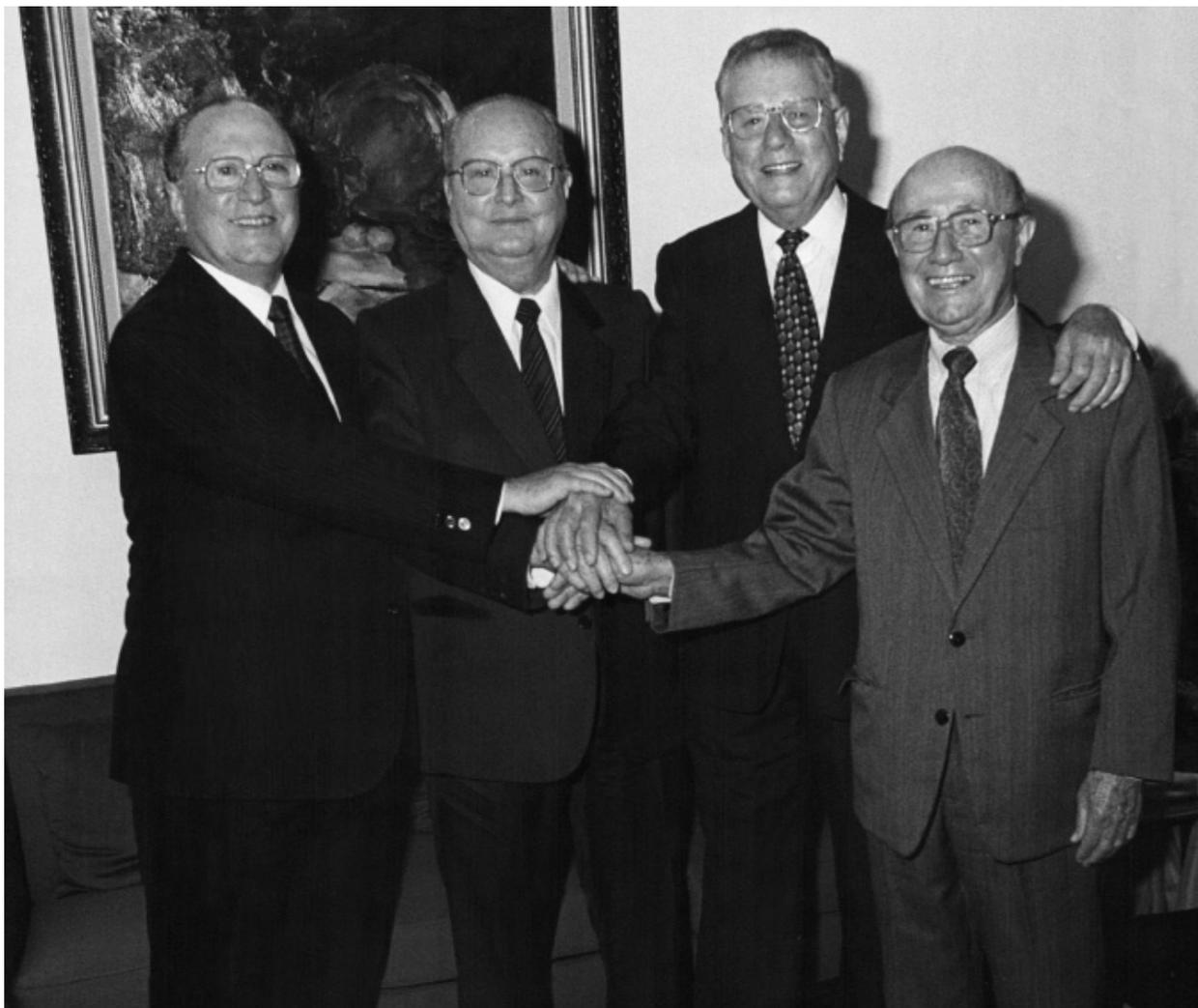
AMÉRICO EMÍLIO ROMI, LE AVVENTURE DI UN PIONIERE



L'OFFICINA DEI SOGNI

AMÉRICO EMÍLIO ROMI, LE AVVENTURE DI UN PIONIERE

Testo di Ignácio de Loyola Brandão



Da sinistra verso destra:
Romeu, Giordano, Álvares e Carlo

CARI LETTORI

Nel corso del XX secolo, il Brasile subì profonde trasformazioni, passando da Paese sostanzialmente agricolo a una delle maggiori economie industriali attuali.

La Romi non solo accompagnò questo processo, come ebbe un ruolo di rilievo nella concretizzazione dei cambiamenti, prima diventando la più grande industria brasiliana di macchine utensili, poi contribuendo effettivamente per industrializzare la Nazione nel consolidarsi come uno dei suoi maggiori produttori di beni di capitale.

La storia di questa rivoluzione è ciò che si racconta in questo libro. Con espressivo testo di Ignácio de Loyola Brandão, *L'Officina dei sogni – Américo Emílio Romi, le avventure di un pioniere*, viene incontro al nostro desiderio di far conoscere la storia della Romi e dei suoi fondatori non soltanto ai nostri dipendenti, clienti, fornitori e azionisti, ma anche alla comunità in generale. La lettura di questo libro, oltre ad essere piacevole, ci fa capire come sono stati edificati i valori Romi e come formano la base della nostra maggiore ricchezza – l'integrità nel rapporto con la diversità del nostro pubblico.

Leggendo il libro e guardando le immagini che registrano momenti decisivi della storia, i lettori potranno verificare il pionierismo e le innovazioni del Sig. Emílio (com'era affettuosamente chiamato da coloro che lo conoscevano) dai tempi più difficili, nel modesto inizio dell'impresa fino ai tempi più prosperi, con l'arrivo della moderna industria in Brasile.

Buona lettura!



INDÚSTRIAS ROMI S.A.

Livaldo Aguiar dos Santos
Direttore-Presidente

SOMMARIO

8 ANDEREMO IN AMERICA,
IN TEL BEL BRASILE...

20 GUERRA, BRASILE, RIVOLUZIONE

24 EMÍLIO SCOPRE CHE È SOLTANTO AMÉRICO

29 LA SVOLTA PAULISTANA

32 I ROMI SI STABILISCONO

36 ANNI DETERMINANTI

48 LE CAROVANE

58 NASCE UNA POTENZA

85 LA PRIMA AUTOMOBILE BRASILIANA

92 LA FONDAZIONE ROMI

95 NELLA VITA, BISOGNA TENTARE

103 TRISTEZZA

108 NON SI LASCIÒ PERIRE QUELLO
CHE DEVE SERVIRE A TUTTI...

Macchine Agricole Romi, anni 1940





ANDEREMO IN AMERICA,
IN TEL BEL BRASILE...



Anderemo in America,
In tel bel Brasile,
E qua i nostri siori
Lavorerà la terra col badil!

Policarpo Romi si guarda intorno. Lo sa che molti amici, molte famiglie, se ne vanno via. Cercano un futuro migliore in altre terre. È un uomo risoluto, riflette però: varrà proprio la pena lasciare tutto? E se la situazione cambia? E se il posto scelto, la terra promessa, è poi soltanto un'illusione? Si dibatteva nei dubbi, nelle incertezze, nelle ansie. Nato e cresciuto a Rapolano Terme, in Toscana, culla del Rinascimento, sa che deve prendere una decisione rapidamente. Nella sua terra, in quella metà degli anni 1890, non c'erano più i segni delle glorie passate e illuminate. Rapolano, a pochi chilometri da

Siena, era soltanto un paese, un borgo, che aveva sempre vissuto soprattutto grazie alle sue cave di travertino e alle sorgenti termali e ora era immersa in una grave crisi.

Malgrado l'Italia fosse stata unificata nel 1870, le speranze di prosperità non si erano ancora concretizzate. Per Policarpo e tanti altri, la realtà era la crisi finanziaria, la convulsione sociale. Sempre di più, gli italiani emigravano, cercavano una vita migliore in America – gli Stati Uniti, il Brasile, l'Argentina, tanti altri posti. Da alcuni decenni, con il declino del lavoro schiavo, il Brasile si volgeva alla mano d'opera europea. Il governo sovvenzionava l'immigrazione, e con una propaganda ben orchestrata, seducente, mostrava il nostro paese come se fosse un paradiso, tel bel Brasile.

Policarpo, figlio di Francesco e Assunta Marcellina, aveva uno spirito avventuriero e sognatore. Non fosse stato per

il padre, sarebbe andato in una spedizione al Polo Sud, impresa dalla quale nessuno ritornò. Le descrizioni mostrano un uomo forte, atletico. Serio, non parlava molto – era, però un socialista fanatico, si esaltava quando l'argomento della discussione era la politica. Nonostante visse in un ambiente rurale, era istruito e aveva nozioni di meccanica.

Nel 1895, sposò Regina Seppia, vent'anni, figlia di Iacopo Seppia e Marianna Magini. Bella, capelli chiari, occhi azzurri, era estroversa, loquace, agitata, caratteristiche che avrebbe conservato per tutta la vita. I toscani non erano del tipo che emigravano molto, ma Policarpo, nonostante le esitazioni naturali, era ansioso per venire in America. Alla fine di quell'anno, vennero in Brasile. È probabile che siano imbarcati a Piombino. Sbarcarono a Santos, parte della rotta abituale degli immigranti.

Il Brasile viveva i primi anni della Repubblica. I Romi, che non parlavano la lingua né capivano la situazione del Paese (dove la notizia della Guerra di Canudos cominciava a diffondersi), avevano un solo obiettivo: stabilirsi e iniziare una nuova vita. Passarono dalla Pensione degli Immigranti, il centro di accoglienza a São Paulo, dove rimanevano mentre si contattavano gli agenti delle fazendas (vasta tenuta agricola brasiliana). Poi, furono aggregati a un gruppo che sarebbe andato a São José do Rio Pardo, a 260 chilometri dalla capitale dello Stato di São Paulo.

Durante il viaggio in nave, ascoltando le chiacchiere degli uni e degli altri e di quanto potevano dedurre dai discorsi dell'equipaggio (esperienza nei viaggi con gli immigranti), avevano scoperto la verità: nulla sarebbe stato tutto rose e fiori. Avrebbero lavorato giorno e notte, quasi come schiavi. Arrivati nell'entroterra dello Stato di São Paulo, un capataz

*Pagine 8 e 9:
locomotiva della Mogiana*

*Pagina precedente: la Compagnia
di Strade Ferrate e Agricola Santa
Bárbara, anni 1910*

(sorvegliante dei lavoratori agricoli) cominciò a fare il filo a Regina, e Policarpo lo ha affrontato duramente.

São José do Rio Pardo era parte della regione di piantagioni di caffè servita dalla ferrovia Mogiana. Lì, la grande parte degli immigranti italiani erano veneti, pochi di altre regioni. I contratti di lavoro determinavano che oltre a lavorare la terra dei fazendeiros (proprietari delle tenute), ognuna delle famiglie avrebbe ricevuto una casa in muratura, di buona qualità, e avrebbe avuto anche diritto a un lotto di terra per la loro sopravvivenza. Policarpo ebbe una grande delusione: la casa era una proprietà in rovina, di pau-a-pique (Ndt: fango e bastoni) e sapê (Ndt: paglia per il tetto) in riva al fiume Rio Pardo. L'immigrante dovette rifare tutto con le proprie mani nelle ore libere (che erano ben poche).

Lavorò come contadino ed erano qui da meno di sei mesi quando, il 26 giugno 1896, l'anziana levatrice baiana, sinhá (Ndt: padrona) Quitéria, arrivò nella proprietà. Era una notte fredda, il vento penetrava sibilando dalle fessure delle pareti. Il bambino nacque subito dopo. Policarpo avrebbe voluto chiamarlo Américo, per rendere omaggio al continente e ad Amerigo Vespucci, navigatore italiano il cui nome era stato dato al Nuovo Mondo. Ma a Regina non piaceva, lei preferiva Emílio. Così, lo chiamarono Américo Emílio. Ma, ognuno dei

genitori lo chiamava a modo suo. Siccome la mamma aveva più contatto con il figlio, prevalse il nome Emílio.

Ogni centesimo che Policarpo e Regina guadagnavano si trasformava in libra sterlina, la moneta forte dell'epoca. Era la cultura europea. Senza una cassaforte e senza banche, il denaro era messo in una calza alla quale si dava un nodo, per legarla bene. Essendosi messi qualcosa da parte, nel 1897, si trasferirono in centro città di São José. Aprirono una piccola bottega, e poco dopo, una officina di riparazioni generali. Con utensili limitati, Policarpo, artigiano estremamente abile, faceva e vendeva teieire, pentole, innaffiatori e caraffe in latta. Sapeva anche fare mobili e, in famiglia, tagliava i capelli a tutti.

Nell'officina, Emílio cominciava a camminare a carponi e si aggirava tra chiodi, viti, trucioli di ferro, la mamma sobbalzava per lo spavento. Vedendo il padre sempre occupato con quegli arnesi, il bambino, lì, imparò a camminare.

Nell'inizio del 1897, la grande sensazione fu l'arrivo in città dei segmenti di ferro per il nuovo ponte, importati dalla Germania, che, agli occhi di quella gente semplice sembravano giganteschi. In quel paesino provinciale, il ponte significava un divertimento e andare a visitare i lavori, suscitava stupore. Il ponte fu inaugurato a dicembre, però, dovuto alle



*São José do Rio Pardo,
inizio del XX secolo*



forti piogge di gennaio, i pilastri crollarono e la costruzione precipitò al suolo. L'ispettore dei lavori, uomo integro, ferito nell'orgoglio lottò per essere nominato il direttore della ricostruzione del ponte. Era l'Ingegnere Euclides da Cunha, (Ndt: divenne poi un grande scrittore) che si era stabilito nella città con moglie e figli e iniziò lo smontaggio dei pezzi.

Non si può dire che Policarpo fu amico di Euclides, il quale si mostrava un uomo introverso, chiuso, occupato con il ponte e gli appunti per un libro. Vi furono contatti però. Le referenze familiari sono vaghe. Euclides passava la giornata tra gli operai e Policarpo fu uno degli italiani che lavorarono sotto i suoi ordini e l'Ingegnere ricorreva frequentemente all'officina di Policarpo. Euclides ricostruì il ponte, e anni dopo, concluse il libro— *Os sertões* (Ndt: vasta regione arida del nord-est brasiliano), uno dei più grandi classici della letteratura brasiliana.

All'inizio del XX secolo, Policarpo e Regina avevano già altre due figlie, Assumpta e Maria. Il vaiolo e la febbre gialla devastarono la regione del Rio Pardo, uccidendo centinaia di persone. Vi fu un grande esodo e i Romi si trasferirono nella città di Casa Branca, a pochi chilometri a sud di São José. Policarpo ottenne nella Ferrovia Mogiana un lavoro che affascinava suo figlio: era macchinista del treno a vapore, la cosiddetta "maria-fumaça". Per lui, il padre era un eroe.

Si viveva l'apogeo delle ferrovie. Vedere il padre in cabina, illuminato dal fuoco del forno, lasciò degli importanti

*Pagina precedente:
in alto, il ponte metallico distrutto,
São José do Rio Pardo, 1898; sotto,
il nuovo ponte e il capannone dove
Euclides da Cunha (sotto, in centro)
scrive parte del libro Os sertões,
inizio del XX secolo*



*Santa Casa di Misericordia, Casa
Branca, inizio del XX secolo*

segni sul piccolo Emilio tra i quattro e i dieci anni. Due volte la settimana, la locomotiva veniva pulita e lubrificata e il bambino trascorreva tutta la giornata accanto a Policarpo. Diventando più grande, imparava a maneggiare i freni per liberare lentamente la locomotiva, a leggere la pressione del vapore e il livello dell'acqua, a sapere l'ora esatta in cui doveva gettare il legno nel forno. Agli occhi di un bambino, quelle attività erano pura poesia, erano un'avventura.

La realtà, tuttavia, era dura. Molti dipendenti erano morti durante le epidemie e i loro posti di lavoro non furono sostituiti. La grande maggioranza degli operai lavorava in un regime oppressivo, con sorveglianti spietati – duplicavano, raddoppiavano i turni di lavoro, senza il diritto di lamentarsi, altrimenti rischiavano le dimissioni. Le cabine aperte delle locomotive, con una temperatura media di 45 gradi, proteggevano poco dal vento e dalla pioggia. Durante i giorni umidi e freddi, ogni



volta che il forno veniva aperto e che raggiungeva la temperatura di quattrocento gradi, causava uno shock termico. Il calore stordiva. Policarpo contrasse la bronchite asmatica.

Si era in piena crisi economica, i "fazendeiros" non pagavano gli stipendi, gli immigranti europei arrivavano in massa nelle città e competevano con la mano d'opera nazionale. Nel 1906, le leggi di protezione al lavoratore brasiliano rendevano difficile la situazione degli stranieri: erano molte le formalità richieste, come documenti legalizzati, libretti, capacità comprovata.

Policarpo perse il suo lavoro alla Mogiana e tentò la vita a São Joaquim da Barra, dove aprì un'altra bottega. Con la nascita di Adelia, Joaquim, Francisca e Júlia, la famiglia era cresciuta assai, erano nove persone da sfamare. Regina aiutava lavorando da levatrice, mestiere che aveva imparato insieme a sinhá Quitéria.

Cominciarono a circolare voci che a Casa Branca c'era lavoro nella nuova centrale elettrica e così i Romi vi ritornarono. Nella Scuola Elementare, Emílio era bravo nella matematica e nella fisica. Vi era anche il macchinario della Centrale, che fu un marchio per l'allora bambino.

Le condizioni di vita erano molto difficili, inoltre Policarpo era un uomo inquieto. Aveva sentito parlare molto dello Stato di Goiás, a nord dello Stato di São Paulo, con vaste estensioni di terra, praticamente disabitato, un posto dove era difficile ottenere sia cibo che utensili. Policarpo fece il seguente ragionamento: perché non essere il fornitore di

ciò che le persone del locale avevano bisogno, che era un misto di minatori, garimpeiros (Ndt: cercatori d'oro e pietre preziose), bovani, contadini? Le iniziative pionieristiche lo affascinavano. Cominciò ad andare da quelle parti per vendere loro del sale, della polvere da sparo, delle pentole, dei tessuti. Emílio, a volte gli andava insieme.

Arrivavano in treno al Rio Grande. Si univano a convogli di carrozzoni e muli e attraversavano le acque del fiume. Era un'impresa lunga e difficile. Si facevano strada attraverso la foresta con delle grosse zappe. Briganti erano una minaccia costante: apparivano improvvisamente sulle strade deserte, erano pronti ad attaccare nei boschi e nelle strade fangose. Ma, nonostante tutti i pericoli, era un lavoro che pagava la pena e i convogli diventarono sempre più numerosi e gli affari prosperarono. Era un lavoro pieno di sacrifici, faticoso e la salute di Policarpo si aggravò. I dottori furono perentori: la bronchite asmatica era incurabile. La cosa migliore da fare sarebbe cambiare radicalmente di clima.

Perché non torna nella sua patria?

C'è chi dice che la decisione di tornare in Italia si dovette alla voglia di offrire una migliore educazione ai figli. Nell'inizio del 1912, la famiglia imbarcò per Genova e di lì tornarono a Rapolano Terme.

Si completava un ciclo. Emílio cominciava a vivere in una nuova realtà.

Immigranti americani, Santa Bárbara, inizio del XX secolo





GUERRA, BRASILE, RIVOLUZIONE



*Pagine 20 e 21: imbarco di
cocomeri alla stazione di Vila
Americana, 1912*

Il soldato Emilio e un amico, 1916

*Pagina seguente: fabbrica di zucchero e alcol
Santa Bárbara d'Oeste, anni 1910*

Fino a questo punto, abbiamo accompagnato Policarpo. Cambiamo il percorso: da questo punto, seguiremo un giovane di sedici anni, che dopo aver passato alcuni mesi a Rapolano, fu a casa degli zii a Milano, con l'intenzione di frequentare un corso serale di elettrotecnica. Negli esami del 1914, ottenne i voti massimi con uno studio sugli attriti di slittamento. Il tempo libero era dedicato alla lettura di libri e riviste tecniche.

Milano era una città chiave. Era la principale ramificazione ferroviaria d'Italia, aveva tutto per favorire l'industrializzazione, offriva posti di lavoro ed era un centro di migrazione. Proliferavano fabbriche tessili, chimiche, meccaniche, alimentari, ecc.

Improvvisamente però, l'Europa si sarebbe immersa in un conflitto che diventerebbe mondiale. A giugno del 1914, l'erede al trono austriaco fu assassinato e in poco tempo tutto il continente era in guerra. L'Italia vi entrò nel 1915 e convocarono tutti i giovani in età militare. E tra di loro c'era Emilio, allora diciannovenne. Regina ha cercato in tutti i modi di impedire che partisse, dicendo che il figlio era brasiliano. Ma prevalse il *jus sanguinis* – principio tramite il quale la nazionalità dei genitori determina quella dei figli.

A gennaio del 1916, il *ragazzo brasiliano* si presentò ai Cavalleggeri di Aquila, un reggimento di cavalleria. Oltre

all'addestramento, Emilio imparò il codice Morse, diventando il telegrafista di campagna. Con ciò che sapeva di meccanica, riparava i veicoli e i pezzi di artiglieria. A maggio di quell'anno, il reggimento andò a Verona e Emilio fece amicizia con Gagliano, nato a Ribeirão Preto, che studiava Medicina in Italia e faceva parte dei Cavalleggeri.

La guarnigione seguì per il campo di battaglia. Dopo la sconfitta di Pergine, ricevettero ordine di retrocedere. I telegrafisti furono gli ultimi a lasciare il posto, avendo ricevuto ordini di distruggere i picchetti di estensione del telegrafo. Emilio e Gagliano si trascinavano per terra togliendo i picchetti quando un proiettile colpì Gagliano, uccidendolo. Emilio rimase paralizzato. Fu un grande trauma: notò, terrorizzato che avrebbe potuto morire anche lui. Si era salvato per poco, alcuni centimetri, nient'altro.

Le settimane seguenti furono tranquille. Emilio le passò in un laboratorio lontano dalla caserma. Era assistente del professore napoletano Angeli, perito in balistica che lavorava in uno sviluppo segreto su teleguidati. L'alto comando era scettico e il lavoro non disponeva di molte risorse. Un mattino, tuttavia, i risultati furono soddisfacenti ed era necessario comunicare il fatto ai superiori. Il telefono più vicino era lontano di lì, sul lago di Garda, e Angeli ordinò all'assistente che fosse fin là il più rapidamente possibile.

Emilio prese la moto e accelerò il più che poté. Una curva stretta, un angolo acuto. Non vi fu il tempo per frenare ed Emilio fu scatenato contro le rocce. Tutto si oscurò. (Tra i figli e i nipoti vi è un'altra versione, che esclude la telefonata. L'incidente sarebbe successo di notte, durante un bombardamento).



*Il bambino Carlo Chiti,
ancora in Italia*



EMÍLIO SCOPRE CHE È SOLTANTO AMÉRICO

Il ragazzo domandò all'infermiera:

- Come si chiama?
- Olimpia...
- Dove sono?
- All'ospedale Samaritana.
- Allora, sono a Firenze. Che cos'è successo?
- Ha avuto un incidente.
- È grave?

Ti sei rotto la clavicola destra, frattura esposta, il muscolo del collo è stato colpito. Alcuni millimetri in più e non potresti più muovere la testa.

- Da quanto tempo sono qui?
- Da molti giorni.
- E prima?
- Hai perso molto sangue, ti hanno fatto una trasfusione e ti portarono a Verona. Siccome non miglioravi, ti portarono qui, dato che siamo più attrezzati.

Dopo di questo, ogni volta che si svegliava, aspettava ansiosamente l'arrivo di quella infermiera magrolina, con la pelle chiara. I giorni passarono, Emílio aveva tutto il lato destro ingessato. Non era stato un lavoro ben fatto – vi era rimasto un nodo alla clavicola.

Un giorno, Emílio osò di più:

- Olimpia... Olimpia, e di cognome?
- Chiti... – Esitò, il viso si oscurò. – Forse dovrei dire Gelli.

- Perché hai detto Chiti?
- È il cognome di mio marito.
- Marito? Allora sei sposata? – Emílio provò una certa delusione.

– Lo sono stata. È morto. In guerra.

Seria e assorta nei propri pensieri, Olimpia non parlava molto. Emílio cambiò argomento:

- Sei infermiera di professione?
- No, volontaria.

Emílio era forte e sano e la convalescenza fu rapida. I due stavano bene in compagnia l'uno dell'altro. Lui, energico e loquace. Lei, pure energica, però ponderata, parlava poco, solo l'essenziale. Come molte altre ragazze della sua età e classe sociale, si era presentata come volontaria. Viveva nell'ospedale e nel tempo libero, andava a casa dei genitori. Il marito, Guido, era stato amministratore di una proprietà agricola e aveva lasciato un unico figlio – Carlo Chiti, Carletto, nato nel 1914. Il bambino si trovava a casa di parenti. Il padre di Olimpia, proprietario di terre e di una bottega nella zona di Pistoia, era veniva da una famiglia tradizionale.

Quando Emílio uscì dall'ospedale, erano innamorati. Schietto, si dichiarò. La risposta non fu immediata, perché Olimpia rifletteva molto e perché le abitudini all'epoca erano così. Inoltre, aveva due anni in più di Emílio, e con tutto ciò che aveva passato, era molto matura. Emílio fu invitato a

Olimpia Gelli, anni 1910



stare un periodo nella proprietà di Napoleone e Ermelinda Lombardini Gelli, cinquanta stai di oliveti, castagni e vigneti.

Fissarono le nozze per il giugno del 1917. Emílio scrisse a São José do Rio Pardo chiedendo i documenti necessari e ritornò nei Cavalleggeri. Una lettera dal Brasile sorprese il giovane con questa rivelazione: Emílio Romi non esisteva. Quando il padre lo aveva registrato all'anagrafe, "si era dimenticato" del nome Emílio, che tanto piaceva alla madre e aveva messo soltanto Américo. Olimpia, perciò, sposerebbe Américo Romi. (Il registro sarebbe stato poi modificato solo nel 1945 per Américo Emílio Romi, eliminando simbolicamente la divergenza tra i genitori.)

Emílio ottenne cinque giorni di permesso e li passò a Piacenza. Insistette per essere trasferito in una unità di questa città, dove si stabilirono, al sud di Milano. La guerra finì e nel 1919, Emílio, Olimpia e Carletto si stabilirono a Milano.

Emílio lavorò alla Stigler, fabbrica di ascensori, e dopo alla Brown-Boveri, industria di meccanica pesante, che era uno dei giganti industriali d'Italia.

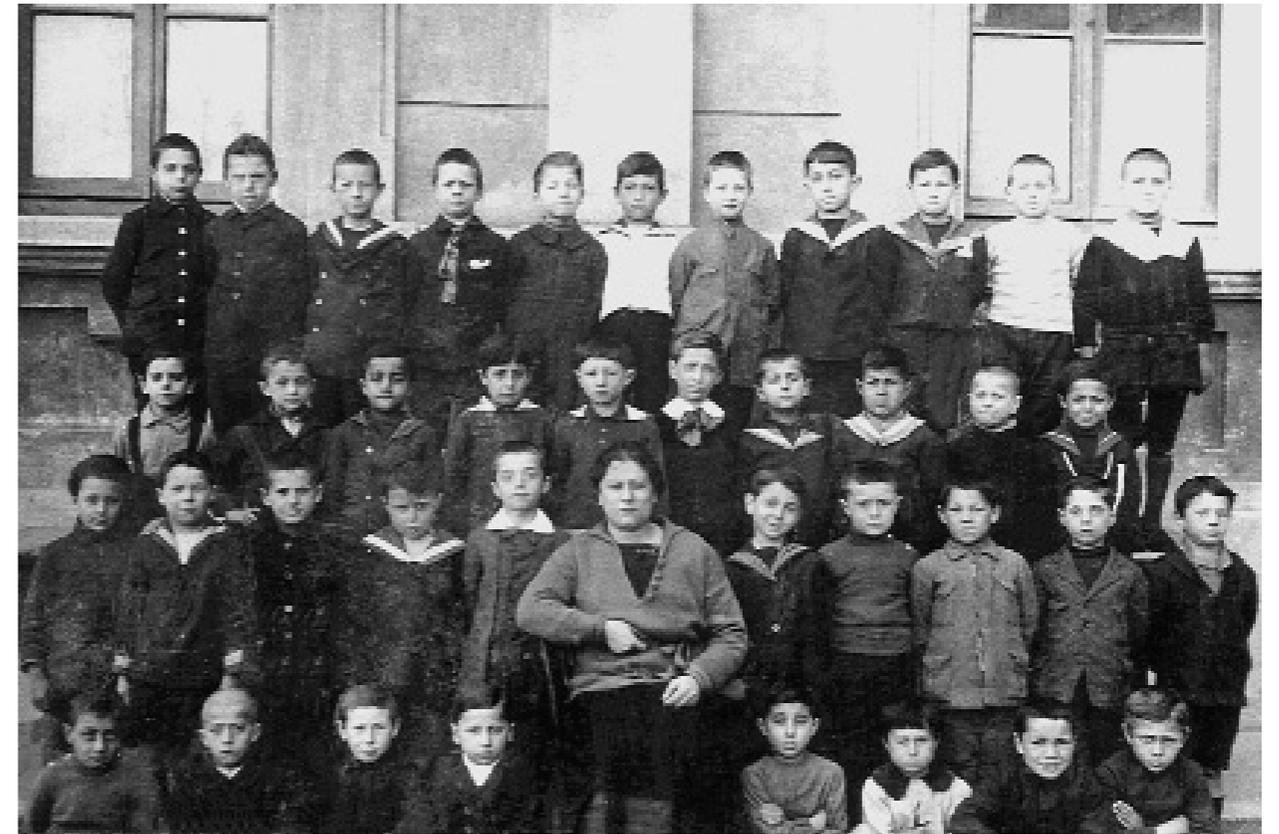
Si stabilirono vicino al canale di Martezana, un quartiere popolare. Tutte le mattine, Carletto andava a prendere il latte in una fattoria distante due chilometri da casa. Ci fosse la pioggia, il sole o la neve – andava a piedi, non vi erano mezzi di trasporto, e comunque sia, non vi erano soldi. Olimpia cuciva a casa per una fabbrica di abbigliamento. Un ricordo

che accompagnò il figlio per tutta la vita fu il rumore ritmato della macchina da cucire della madre quando lui andava a letto. La sera tardi, Olimpia era ancora al lavoro.

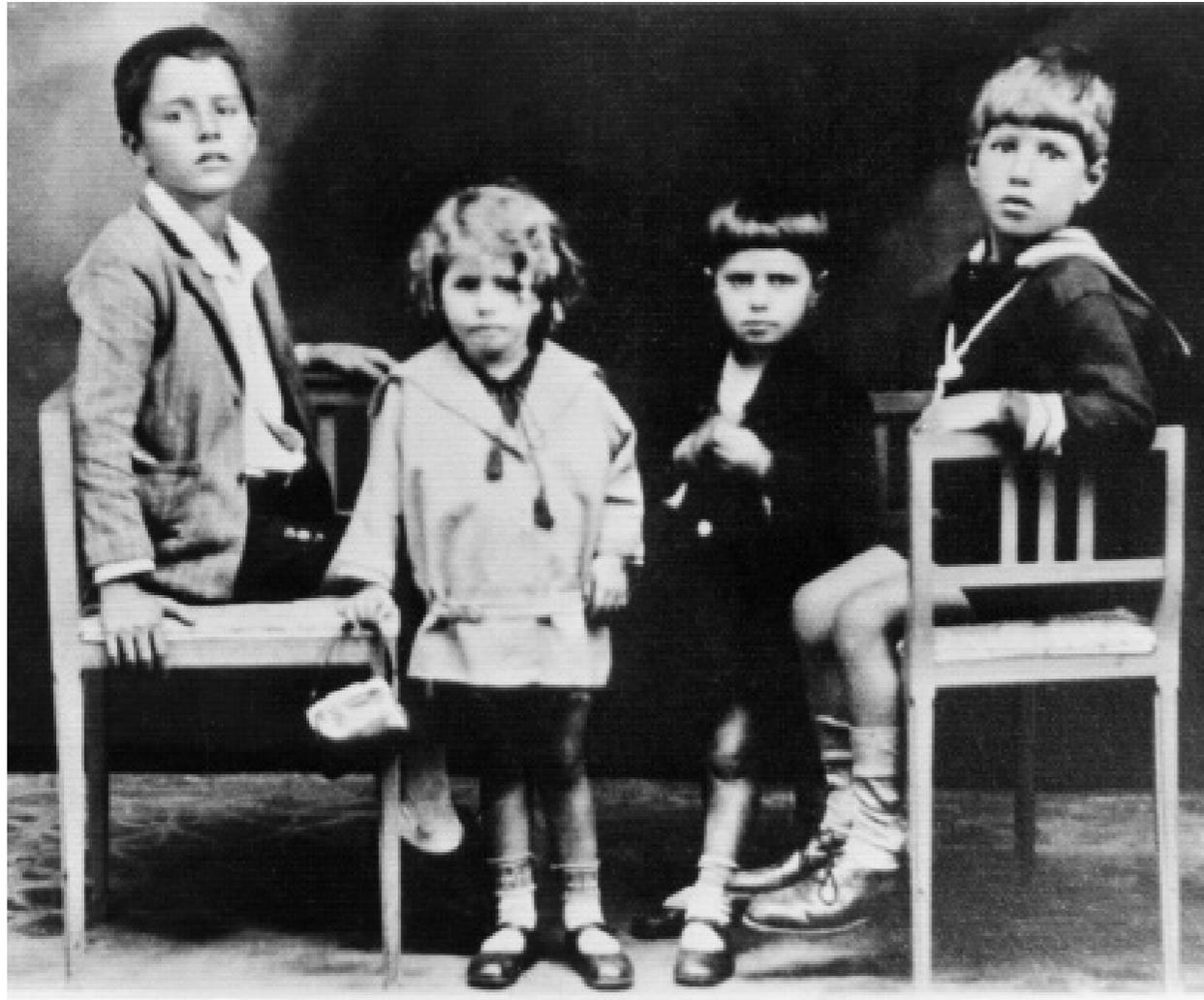
A maggio del 1920, nacque Giordano. Per guadagnare un po' di più, Emílio raddoppiava il turno, lavorava anche di notte e vedeva poco i bambini. Olimpia badava a tutto, energica. La domenica, tutti indossavano il vestito più bello – a Emílio piaceva vestirsi bene – e andavano a trovare i parenti che abitavano vicino. A volte andavano al cinema, specialmente a vedere i film di Charlie Chaplin (Ndt: Charlot).

Anni turbolenti quelli, specialmente a Milano. Fu lì che Mussolini fondò il primo gruppo fascista, che subito si dichiarò contro i comunisti. Erano comuni i disordini e le lotte tra le camicie-nere fasciste e coloro che facevano sciopero. Emílio non voleva saperne di politica e quella situazione di insicurezza lo preoccupava assai.

Alla fine del 1923, prese una decisione sulla quale aveva riflettuto a lungo e rispetto alla quale aveva discusso con la moglie. Aveva rifiutato, nonostante l'ottimo stipendio, un invito della Pirelli per lavorare a Singapore. Il Brasile era il suo obiettivo. Alla vigilia di Natale, lasciarono Carletto in un collegio, e Emílio, Olimpia (incinta di nuovo) e Giordano imbarcarono per il Brasile. Adesso, chi arrivava non era più un immigrante senza nulla. Come aveva fatto suo padre per tornare in Italia, Emílio aveva risparmiato pensando al Brasile.



*Carletto (angolo inferiore,
giacca bianca con colletto scuro)
a scuola, Italia, anni 1920*



Pagina precedente: da sinistra verso destra, Giordano, Julieta, Romeu e Álvares, figli di Emilio e Olimpia

LA SVOLTA PAULISTANA

Emílio e Olimpia avevano intenzione di restare nella città di São Paulo, perché offriva opportunità migliori. Avevano duecento “contos de réis” (la moneta dell'epoca), una buona quantità di denaro per l'epoca. Si stabilirono nella Via da Mooca, quartiere abitato tradizionalmente da italiani e spagnoli. Un connazionale offrì ad Emílio il lavoro di meccanico e conducente al “Garage Nacional”.

L'11 aprile 1924, nacque Álvares, nome in omaggio a Pedro Álvares Cabral, navigatore portoghese che scoprì il Brasile. Emílio non aveva un carattere per essere un dipendente di un'azienda. Aveva il sogno di essere padrone, di lavorare in proprio, era l'ora di rischiare, aveva il capitale. Aveva nel sangue l'eccezione di Policarpo, che si era avventurato a Goiás. Trovò un posto sulla Via da Consolação, quasi all'angolo con la Av. Paulista. Era un luogo privilegiato, vicino alle grandi ville dei grandi signori padroni di fazendas (vasta tenuta agricola) di caffè.

Arguto, vedeva che molta gente veniva all'ora della chiusura e così pensò a una cosa nuova, il servizio notturno.

Durante buona parte della settimana, lavorava anche di notte. Quante volte non aveva fatto delle ore straordinarie alla Brown-Boveri? Ventottenne, aveva una buona disposizione fisica. A qualsiasi ora che il cliente arrivasse, trovava sempre Emílio o un altro meccanico. Pioniere al cento per cento. La notizia si diffuse tra i conducenti, e l'officina prosperò. I clienti erano eccellenti.

I Romi però avevano già notato che avevano cambiato l'agitazione di una città per un'altra. Il governo del presidente Artur Bernardes viveva in uno stato permanente di assedio, con censura e repressione, affrontava ribellioni e conflitti regionali. Con l'aumento del caffè, che dominava l'economia brasiliana, il prezzo di tutto era aumentato, e la carestia causava un grande malcontento tra gli operai locali.

Il 5 luglio 1924, ribelli tenetisti (Ndt: movimento militare progressista) occuparono la città, il governatore fuggì, le forze legaliste reagirono. São Paulo si trasformò in un caos, vi furono bombardamenti, incendi, edifici distrutti. Il quartiere della



Pagina precedente: in piedi, da sinistra verso destra, Francisca Romi Lardera, Giovanni Lardera, Olimpia e Emilio; seduti, Maria Romi Lardera e Gino Lardera, anni 1910

Americana, anni 1920

Mooca, dominato da ribelli, rimase isolato. In quei giorni, l'officina fu richiesta dalle truppe governiste ed Emilio dovette rimanere a casa anche per un'altro motivo: Olimpia era ammalata, con un'intossicazione. Difficilissimo trovare un dottore o andare all'ospedale. Quando la ribellione finì ed Emilio tornò in officina, era vuota, distrutta. Con il cuore in gola, Emilio vide che tutto era stato saccheggiato: dagli arnesi alle macchine che dovevano essere riparate. Fu un momento di profondo sconforto, senza patrimonio, senza capitale e un figlio in più.

Accettò il lavoro all'agenzia dell'Alfa-Romeo, lo stipendio era buono. Nel 1925, aiutato sempre dalla economica Olimpia, aveva già messo da parte il sufficiente per un'altra officina: la "Garage Universal", questa volta in via Ipiranga, in centro città. Aveva un socio, Tonho, che aveva conosciuto all'Alfa-Romeo.



Un altro colpo: Tonho si innamorò di una donna del vicinato e scappò via a Rio de Janeiro con tutti i soldi che c'erano in cassa. Emilio non desistette e mantenne l'Universal ancora per qualche tempo. Nel 1926 vendette l'officina, arrivò a casa e disse alla moglie:

– Pia, vado a fare un giro nell'entroterra, cerco un posto dove ci potremo stabilire. Non è più possibile vivere qui, in questa situazione!

Passarono i giorni e Olimpia non aveva notizie. Da sola con i bambini, non sapeva a chi rivolgersi, parlava pochissimo il portoghese, si angosciava. Ma Emilio ritornò.

– Ecco, ho trovato un posto per noi. Cominceremo una nuova vita!

Si era impiegato in una rivendita della Chevrolet, la Delbem & Horschutz, a Americana, distante 130 chilometri da São Paulo.

I ROMI SI STABILISCONO

La storia di Santa Bárbara d'Oeste risale al 1737, quando sono state concessi terreni incolti ad alcune persone. Nel 1810 fu costruita la strada che porta alle attuali città di Piracicaba e Campinas. Nel 1817, in uno di quei terreni si stabilì dona Margarida da Graça Martins, con una fattoria di produzione di canna da zucchero e donò delle terre alla curia dello Stato di São Paulo, affinché si costruisse una cappella in onore a Santa Barbara, di cui era devota. Nel 1839, il villaggio di Santa Bárbara dos Toledos (cognome di una importante famiglia del luogo) diventò una cappella con sacerdote. Nel 1869, il villaggio che fino allora apparteneva a Piracicaba, divenne indipendente.

Con la vittoria del nord nella Guerra de Secessione, l'economia del sud degli Stati Uniti fu distrutta e da quelle parti correvano notizie positive sul Brasile, diffuse da emissari di D. Pedro II (l'ultimo imperatore del Brasile). Santa Bárbara, avendo una ricca terra di color rosso e campi e colline che ricordavano l'Alabama, fu scelta dai nuovi immigranti che iniziarono ad arrivarci nella seconda metà degli anni 1860.

Gli americani portarono i loro attrezzi agrari – aratri, grate con denti, aratri assolcatori, seminatrici, concimatrici, raccogliatrici. Erano grosse novità in un paese ancora primitivo in materia di attrezzi. I contadini locali impararono con i nuovi arrivati, avrebbero nel futuro

ricevuto premi importanti in fiere agricole, inorgogliendo la città. Gli americani portarono inoltre professori dagli Stati Uniti e aprirono le loro scuole ai brasiliani. I loro dottori introdussero nozioni di igiene. Altre innovazioni furono la lampada a cherosene, le carrozze più agili, la tessitura della seta e la cultura del cocomero, del pecan, del riso di terra asciutta, di nuove varietà di mais.

La vita di questi immigranti fu molto simile a quella che vivevano negli Stati Uniti e per molti anni conservarono la loro lingua e i loro costumi. La stazione ferroviaria fu inaugurata nel 1875, vicino a dove gli americani si erano raggruppati e lontano dal centro del paese di Santa Bárbara. Le case si moltiplicarono intorno alla stazione e si creò così un quartiere, chiamato Villa degli Americani, dopo Americana. Nel 1924, divenne un comune indipendente.

Quando Emilio si stabilì ad Americana, la città aveva anche una grande colonia di italiani. Nell'agenzia della Chevrolet, Emilio era capo-officina, ma erano soltanto tre dipendenti in tutto. A Emilio, inquieto, curioso, non piaceva affatto restare in ufficio – voleva smontare i motori, sporcarsi le mani di grasso, risolvere i problemi meccanici. Lavorava anche nei giorni festivi, quando rimaneva da solo. L'officina chiudeva soltanto la domenica pomeriggio.

Nel 1926, i genitori di Emilio tomarono dall'Italia con i figli Joaquim e Guerino, e si stabilirono nel quartiere di Pinheiros, nella città di São Paulo, dove Policarpo sarebbe poi stato calzolaio, avrebbe riparato mobili e fabbricato utensili domestici. L'anno dopo, l'11 settembre arrivò Carlo Chiti, Carletto, colui che sarebbe diventato il braccio destro di Emilio. Fu una di quelle unioni rare, un legame viscerale.

Arrivò sulla nave Nazario Sauro con Adelia, sorella di Emilio, il marito ed il figlio. Emilio li aspettò al porto di Santos, ma Olimpia rimase ad Americana, perché stava per avere un bambino. Tutti passarono alla Trattoria degli Immigranti a São Paulo. Il giorno 15 arrivarono in treno ad Americana. Arrivando a casa, Carlo quasi non riconobbe la madre, gonfia dalla gravidanza. Fu un trauma. Poche ore dopo, nacquero i gemelli Romeu e Julieta.

Carletto iniziò a lavorare, prima con un sarto italiano, dopo nella famosa fabbrica di tessuti Carioba, guadagnando due mila-réis al giorno. Si alzava alle 5 del mattino e andava a lavorare in fabbrica a piedi. Dopo un anno, Emilio e Olimpia ritennero che doveva continuare gli studi e lo mandarono a studiare nel seminario a Campinas.

Nel 1928, Policarpo e Regina vennero a vivere ad Americana. Lui, con la salute debole, faceva ancora di tutto un po'. Lei ricominciò a lavorare da levatrice, ma non voleva mai niente per il

Stazione ferroviaria della Vila americana, 1912

Sotto: piazza del Duomo, Santa Bárbara, 1909



Vila Americana, inizio del XX secolo

Pagina accanto: Emilio, anni 1920



lavoro. Era sempre molto attiva, allegra e loquace. Aiutava nell'alfabetizzazione dei nipoti e dei bambini vicini di casa. Parlava bene il portoghese, però mischiava delle parole in italiano, creando un nuovo e caratteristico linguaggio, che faceva sì che i ragazzini discutessero con i maestri brasiliani, causando polemiche curiose. Zê o zeta? Quale il nome giusto della lettera?

Carletto non aveva vocazione religiosa e nel 1929, a quindici anni, fu rimandato ad Americana. Non vi furono rimproveri, perché Emilio pensava già ad altre cose: a 33 anni, avrebbe di nuovo cambiato vita.

La crisi economica mondiale che era iniziata quell'anno, colpì tutti. L'agenzia della Chevrolet di Americana dovette ridurre il personale e i costi. Informato che lo stipendio sarebbe diminuito da seicento a cinquecento mila-reis, Emilio capì che sarebbe stato un peso per l'officina e si dimise. Non era proprio un uomo da avere un padrone e le circostanze lo fecero accelerare un progetto che aveva in mente già da qualche tempo.

Aveva notato che molti clienti venivano da Capivari o Santa Bárbara, dove c'erano grandi fattorie di canna da zucchero, ma dove non c'erano officine di auto. Era ora di aprire un'altra impresa. Ma non ad Americana – non voleva competere con il suo ex-padrone. L'amico Joaquim Pedroso, di Santa Bárbara, lo convinse a stabilirsi lì.





ANNI DETERMINANTI



Pagine 36 e 37: Garage Santa Bárbara. Sulle macchine, i dipendenti Antônio Viana e Salvador Puerta Casas. Tra gli automobili, Carlo e, accanto alla porta Emilio, 1933

Nel 1929, Santa Bárbara contava 9 mila abitanti, soltanto 3 mila vivevano nel paese, con le sue strade larghe, però senza tubulazione di fognatura e acqua. Zucchero, alcol e acquavite dominavano l'economia, e complessi industriali organizzati come – Cillo, Furlan, Azanha, Santa Bárbara – avevano sostituito decine di fattorie artigianali. Negli anni 1920, sorsero altre industrie, specialmente tessili, inizianti. Due o tre officine fabbricavano e riparavano aratri e basta.

Per sessanta mila-réis al mese, Emilio prese in affitto un capannone di zinco in via General Osório, 510. Era un capannone di dieci per venti metri, un'antica stalla. Aveva una sola parete (la facciata), forbici e pilastri in legno, pavimento

di terra. Un amico gli prestò due "contos de réis", da restituire entro due anni, per l'acquisto di alcuni modesti attrezzi.

Il 3 settembre 1929, vi si stabilì l'Officina Emilio Romi. Quando pioveva, il pavimento si infangava. Carletto era l'unico assistente.

In principio, vi era un po' di sfiducia. Il paese era piccolo, e un'oligarchia decideva chi poteva restare o meno. Ma i clienti iniziarono ad arrivare, alcuni conoscevano già Emilio di quando lavorava ad Americana. Oltre ai ripari, Emilio faceva da relazioni pubbliche, visitava altre aziende, coltivava amicizie. Poco per volta, gli attrezzi si moltiplicarono, l'officina aumentò, iniziarono le vendite di auto-pezzi, lubrificanti, pneumatici.



Qui e nella pagina precedente: Santa Bárbara, anni 1930

Due altri assistenti furono ammessi. Gli americani portavano attrezzi per riparare e Emilio, curioso, analizzava pezzo per pezzo quegli strumenti agricoli venuti dagli Stati Uniti.

Tutti i giorni, lui e Carletto andavano e tornavano da Santa Bárbara in un Chevrolet 1926. Strade di terra, buchi, ponti di legno. Si alzavano presto, trascorrevano il giorno in officina, ritornavano di sera, non c'era un'ora precisa. Durante il tempo secco, la polvere. Durante le piogge, un percorso che oggi si fa in cinque minuti, lo facevano in un'ora. Olimpia sempre badando alla casa e ai figli, amministrava il denaro. Non si spendeva un centesimo senza la sua approvazione. Cuciva, lavava, stirava, faceva il pane, la pasta, le salse.

Nei pranzi durante la settimana, riso, fagioli, carne. La sera, minestra di gallina o minestrone. La domenica, se non ci fosse molto lavoro nell'officina, tutta la famiglia si riuniva per il pranzo: pasta, pollo, polenta. Olimpia faceva molto bene i dolci, adoperava la frutta del frutteto di casa – guaiava, papaya, zucca, arance, banane. Non c'era tempo per il divertimento. Ogni tanto, tutti ben vestiti, andavano al cinema.

Nel 1930, oltre ad Emilio e Carletto, c'erano altri quattro dipendenti nell'officina – Salvador Puerta Casas, Ranulpho Camargo, Constantino Furlan e Antônio Viana. Carletto svolgeva lavori di meccanica e amministrazione, organizzava la parte finanziaria. Tutti i lunedì, Emilio prendeva il treno e andava a



*Interno del Garage Santa Bárbara.
Dietro il banco, Vicente Pizano,
Emilio e Carlo. Davanti, da sinistra
verso destra, Enzo Pizano, Giordano,
Romeu, Renato Pizano e i meccanici
Edmundo Nielsen, Salvador Puerta
Casas e Antônio Viana*

*Residenza dei Romi in via General
Osório, anni 1930*



fare spesa a São Paulo. In quei giorni Constantino andava a prendere Carletto, Olimpia e Giordano ad Americana, con il Crevrolet di Emílio, e Olimpia badava all'ufficio.

Gli impianti subito divennero troppo piccoli, anche perché Emílio rivendeva macchine usate. Non conveniva più vivere ad Americana, e decisero di andare a vivere a Santa Bárbara. Presero in affitto una casa in via Quinze de Novembro, di fronte all'unica panetteria.

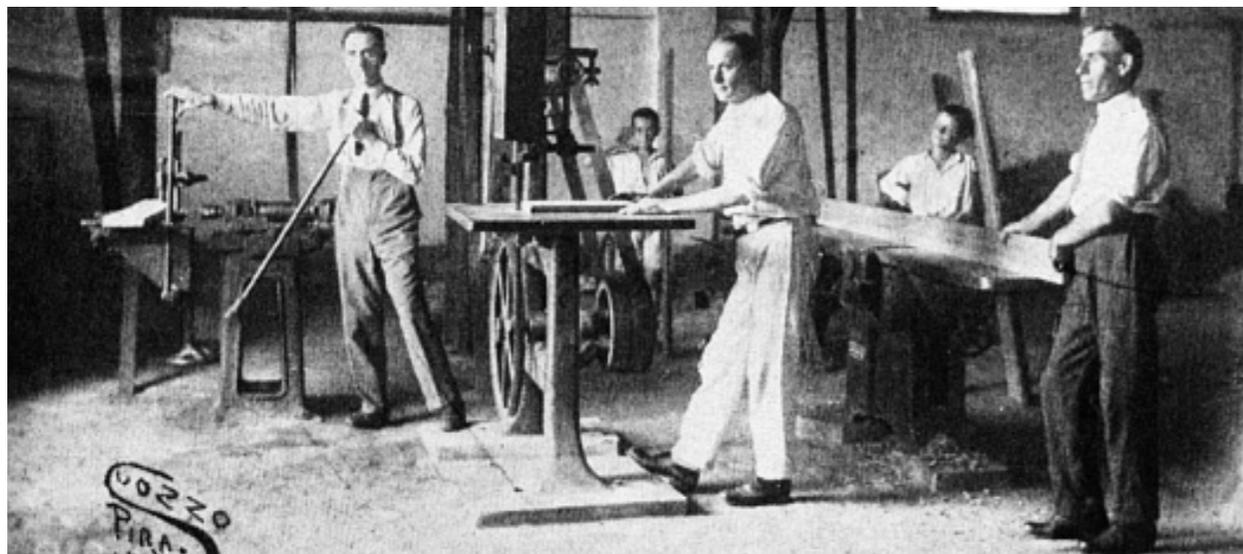
Venderono la casa ad Americana, acquistata grazie alla rigida amministrazione di Olimpia, e applicarono il denaro nell'impresa. Per 17 500 "contos" (come anticipo: un camion Chevrolet 1930), acquistarono da Luiz Furlan l'immobile in via Santa Bárbara. E l'officina fu chiamata Garage Santa Bárbara.

Gli anni 1930 furono fondamentali, importanti, con momenti di euforia e di smarrimento. Policarpo morì nel 1931,

all'età di 64 o 65 anni. L'Officina Garage Santa Bárbara aumentò, occupava diversi terreni e vi installarono un distributore di benzina, il secondo del paese. Nel 1932, esplose la Rivoluzione Costituzionalista e molti uomini di Santa Barbara si arruolarono. I combattimenti durarono diversi mesi. Il rifornimento di benzina fu particolarmente colpito, era importata e in quel momento della storia destinata soltanto allo sforzo della guerra.

– Il serbatoio di benzina è vuoto. Un altro giorno senza rifornimento, nessuno lo sa quando tutto ritornerà al normale.

Questo fece Emílio anticiparsi al Progetto Proalcol (Programma Nazionale dell'Alcol, un piano di incentivazione dell'uso del combustibile ricavato dalla fermentazione della canna da zucchero) quasi quarant'anni. Nella Centrale Santa Bárbara, un ingegnere eseguiva dei test su una miscela di 95% di alcol anidride con benzina e lubrificante. Emílio



Pagina precedente: l'officina di carpenteria. Da sinistra verso destra, Vicente Pizano, Enzo Pizano, Emilio, Giordano e Materazzo, anni 30

Sopra: area di produzione di macchine agricole, con il tornio francese che aiutò a fare la piastra da tavolo, anni 1930

Sotto: la prima fonderia. Da sinistra verso destra, Emilio, Julieta e Stedefeldt, 1934

fornì i mezzi per accelerare la ricerca e il risultato ricevette il nome di *autolina*. Si vendeva in latte da cinque e dieci litri. La regolazione dei motori era semplice, fatta dall'officina di Emilio, la Garage Santa Bárbara. Apparentemente dei problemi – la produzione limitata, la distribuzione difficile e il consumatore sfiducioso, che pensava a come sarebbe stato il rifornimento quando si sarebbe normalizzato il rifornimento di benzina. L'autolina finì messa da parte, ma fu il carburante disponibile finché la Rivoluzione Costituzionalista non fu sconfitta.

Finita la rivoluzione, il governo decise di mettere all'asta un lotto di camion da scarto, molti usati durante i combattimenti. Emilio li comprò e li portò a Santa Bárbara. Usando pezzi di quelli più distrutti, rifece gli altri e li vendette, guadagnandoci sopra. Diversi furono venduti in un modo molto originale: il pagamento diviso in rate, a seconda della produttività del camion.

Nel 1932, acquistò inoltre il primo tornio meccanico parallelo, con 1,50 metro di lunghezza tra le due punte.

Le grandi imprese nascono molte volte da un'osservazione casuale o da chiacchiere tra amici. L'imprenditore è colui che piglia l'idea per aria, la progetta, la idealizza e la trasforma. Parlando con Emilio, un americano disse:

– Lei produce quasi tutti i pezzi per l'aratro e l'officina è molto ben attrezzata. Perché non produce aratri completi?

– Perché? Gli americani qui importano tutto dagli Stati Uniti.

– Sì, è vero. Ma dovrebbero comprare da quelli del nord, che sono ancora visti come nemici.

– Ma in città c'è già chi fabbrica aratri.

– Ma non fabbricano seminatrici, concimatrici, grate. Ci pensi.

Emilio ci pensò, studiò, smontò e progettò pezzi. C'era del potenziale, amici e proprietari rurali lo incentivavano.

Nel 1933, si montò il reparto di carpenteria, dopo in via Duque de Caxias, lì farebbero con legno peroba (*spidosperma*), ipê (*tabebuia*) e cabreúva (*Mycrocarpus frondosus*) le stanghe dell'aratro. Poi c'è stata la falegnameria, che avrebbe prodotto grate e mobili. Fu creata l'officina per lavorare il ferro a freddo, che avrebbe poi fabbricato pezzi per l'aratro, ma anche per portoni e inferiate. Fu creata anche la forgia artigianale, utilizzando l'arroventamento.

Durante questo processo, si mette il ferro sulla forgia, a 1300 gradi, e poi si incollano le parti con martellamento. È un lavoro per due persone: una tiene il ferro sull'incudine e batte con il mazzuolo e l'altra batte con il mazzuolo, finché le parti non si uniscono. Soffietto, ventilatore, incudine, scalpello, mazzuolo taglia-freddo – tutti questi attrezzi erano fabbricati nell'officina.

I primi attrezzi seguivano il progetto di base americano, però migliorato, perché Emilio trovava sempre qualcosa





*Pagina precedente:
l'interno della fonderia, 1934*

che poteva essere perfezionato. Cominciò a organizzare il lavoro per la produzione in serie e diceva:

– Credo che un giorno avremo una linea di montaggio che scarichi tutto pronto laggiù alla fine della linea.

Fondamentale era avere inoltre la fonderia. Nel 1934, arrivò il tedesco Stedefeldt, che pianificò e installò il primo forno, in una casa all'angolo di via General Câmara con la via Duque de Caxias. Poi, Stedefeldt lavorò con Achilles Paes nella modellatura, stampaggio, fusione e colata e preparò anche la sabbia. La fonderia fu inaugurata il 29 giugno di quell'anno e si costruì anche la forgia. Comprarono macchinario di seconda mano, contrattarono altri dipendenti, come il perito aggiustatore meccanico Alécio Biondi, che sarebbe divenuto il braccio destro di Emílio per molti anni.

Tuttavia, dopo la conclusione dei lavori a un costo di trenta "contos", Emílio si vide senza capitale. Dovette

vendere l'immobile per quaranta "contos" – diventando lui stesso il primo locatario.

Ciò causò un misto di perplessità e sarcasmo e molti dubitarono della sua capacità commerciale. Ciò che pochi sapevano era che Emílio non era riuscito ad ottenere nemmeno l'ipoteca per poter costruire e in quel momento aveva bisogno di capitale per mantenere la produzione e costruire gli impianti. Con la fonderia, iniziò la crescita. Fu acquistato solo il ventilatore, perché era impossibile farlo. Tutto il resto, fu fatto internamente. La prima macchina-attrezzo fabbricata dalla Romi fu una pialla limatrice. Subito dopo, si fuse una base per lo scalpello. Al momento di tornire o rifinire, si usavano i servizi dei Dedini di Piracicaba. Oltre a Stedefeldt, Paes e Biondi, lavoravano nella fonderia i carpentieri e falegnami Alberto Bignotto, Vicente Pizano e José Deleo.

Concimatrice e seminatrice

Pagina seguente: pubblicità delle
Macchine Agricole Romi, anni 1930



LE CAROVANE

– La carovana Romi sta arrivando!

Per molti anni, questo era il grido che risuonava nelle città dell'entroterra. La carovana era ricevuta con grandi aspettative e riuniva gente nella piazza principale dei paesi o qualche grande terreno.

Le carovane, un'idea di Carletto, erano un'iniziativa inedita, originale e molto moderna e nacquero dalla necessità di insegnare agli interessati a utilizzare il macchinario. Molte vendite non erano finalizzate perché la giustificativa dei contadini era quella di non sapere come si utilizzavano quegli arnesi. Allora, un giorno, Emilio e Carletto presero il camion Chevrolet 1930, smontarono delle parti, e ci attaccarono macchine, aratri, sarchiatrici, seminatrici, e altre e cominciarono a dimostrare come funzionavano.

Nei primi tempi, la carovana era soltanto un camion. Poi, erano due, tre, sempre con prodotti diversificati. In genere, si installavano dove si installavano i circhi e i luna park. Una

lezione teorica dimostrava come funzionavano e come si maneggiavano le macchine. Poi, contadini che avevano avuto come arnesi di lavoro soltanto zappe, toccavano quelle macchine, che ai loro occhi realizzavano meraviglie. A seconda del luogo, si facevano centinaia di dimostrazioni al giorno. Emilio e Carletto frequentemente accompagnavano le carovane. Più tardi, anche Giordano e Álvares.

Un emissario percorreva l'entroterra e pianificava le attività. Magazzini e case di ferramenta aiutavano nella promozione. Si parlava con sindaci, fazendeiros (proprietari delle tenute) e i coloni. La notizia si diffondeva nelle città e nelle campagne. Tutti accorrevano per vedere.

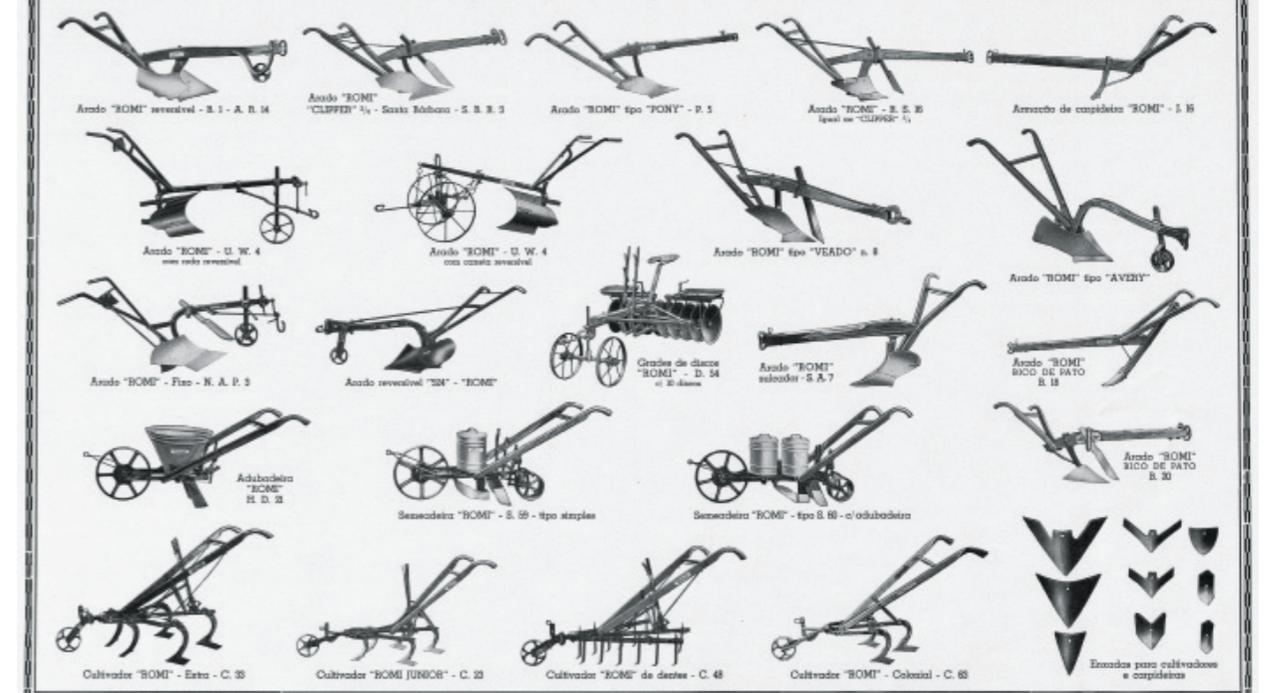
Più tardi, gli emissari portavano dei fascicoli illustrativi con spiegazioni per ogni attrezzo. Scrivevano con lettere maiuscole sulle rocce ai margini delle strade e sui cancelli delle "fazendas": ROMI. Pubblicità molto efficace.

MÁQUINAS AGRÍCOLAS "ROMI LIMITADA"

A MAIOR FÁBRICA DE MÁQUINAS AGRÍCOLAS DO BRASIL

Rua Sta. Bárbara, 632 - SANTA BÁRBARA PAULISTA - C. P. - Est. de S. Paulo - Caixa Postal, "H" - Telefone, 27

Alguns dos nossos principais produtos



"ROMI", tipo S. 60, é a única semeadeira nacional fabricada especialmente para os nossos lavradores.
MAIS ECONOMICA * E' EFICIENTE * DURADOURA * SIMPLES OU COM ADUBADEIRA



Prodotti Romi ad una fiera, anni 1940

*Bottega con prodotti Romi.
Rio Grande do Sul, anni 1930*



Non percorrevano soltanto lo Stato di São Paulo. Arrivarono anche al sud dello Stato di Minas Gerais e il nord dello Stato del Paraná, nella città di Londrina, che allora era soltanto un rustico paesino in mezzo alla foresta. Si lottava contro le strade o contro la mancanza di strade. Molte volte si doveva aspettare tutto il giorno affinché coppie di buoi arrivassero per trainare i camion, togliendoli dal fango.

Bisognava vendere rapidamente, non si poteva accumulare dello stock. Era una nuova pratica, e le carovane furono utili per l'agricoltura brasiliana, che si apriva pian piano alla meccanizzazione e al futuro. Gli opuscoli erano lanciati molte volte dagli aerei sulle città. Per soddisfare le grandi colonie straniere, erano anche scritti in italiano, polacco, tedesco, giapponese. (Ma con la dichiarazione della guerra all'Asse, si ridussero al portoghese).

La pubblicità ed il marketing resero la Romi diversa dalle altre industrie locali, ristrette al circuito regionale. È stato così forte che, quindici anni dopo la fine della fabbricazione delle macchine agricole, c'era ancora gente che domandava:

– Non c'è quella determinata macchina? Ma c'è scritto sulla roccia vicino a casa mia!

Con la pubblicità alla radio e sul giornale, le aziende di Santa Bárbara si resero conosciute in tutto il Brasile e la città si sviluppò rapidamente. A un certo punto, la domanda era così grande che le macchine erano rifinite sui camion, verso la stazione.

Bisognava trovare un'azienda a São Paulo che si collegasse con la Romi, perché, nonostante i viaggi di Emílio o Carletto a São Paulo, la domanda richiedeva che ci fosse una rappresentanza a tempo pieno. Così nel 1935, l'azienda si associò a Oscar Maspes. Intanto, Carlo Chiti si dedicava esclusivamente alle vendite e al marketing. La Foster e la Bromberg, a São Paulo, e gli Hasenclever, a Rio, erano case che rappresentavano i fabbricanti tedeschi (che dominavano il mercato di macchine e ferramenta), ma rappresenterebbero anche i prodotti della Romi. Dopo, i rivenditori ricevevano grandi poster con immagini e specifiche di tutta la linea di macchine – aratri, aratri assolcatori, coltivatori, zappe per sarchiatrici. Ogni tipo di colonia preferiva un determinato tipo di macchina rispetto ad un altro. Nello Stato di São Paulo, dove l'influenza era molto più americana, erano richiesti gli aratri Clipper, Pony o Planet. Già i tedeschi del Rio Grande do Sul sceglievano una macchina simile a quelle della Rud Sack. Quindi, il grande ventaglio di macchine offerte dalla Romi.

Ancora nel 1935, l'azienda lanciò la prima macchina seminatrice totalmente prodotta in Brasile. Nello stesso anno, un ingegnere austriaco, della Fredotti, portò una saldatrice elettrica e fece delle dimostrazioni. Finiva così il difficile processo di arroventamento: la saldatrice rappresentava semplificazione, riduzione di tempo, liberare gli operai



Facciata del Cine Santa Rosa

per altri compiti. Era la tecnologia di punta che arrivava, le porte che si aprivano verso un mondo moderno.

Aratri, seminatrici e concimatrici richiedevano una pedagogia propria – il Brasile aveva bisogno di scuole che insegnassero a maneggiare questi arnesi. Così, ad agosto del 1937, fu creata a Santa Bárbara la prima scuola di aratori e trattoristi. Emilio era l'istruttore di meccanica.

L'Officina Garage Santa Bárbara, si ampliò, attraversò la via General Osório e, nel 1938, si trasformò nella "Máquinas Agrícolas Romi Ltda.", con un capitale di trecento "contos". In quell'anno la produzione raddoppiò e nel 1939, triplicò. Degli impinati iniziali di poco più di duecento metri quadri, ora erano quasi 2000, 1200 erano di area costruita. In quell'epoca, le vie Santa Bárbara, Duque de Caxias e General Osório erano fondamentalmente segnate dalla Romi.



*Carnevale a Santa Bárbara,
anni 1930*

La vita era quella tipica dei piccoli paesi. I figli andavano a vedere i film a puntate al cinema il lunedì al Cine Santa Rosa, inaugurato nel 1939. I genitori, invece, preferivano le sessioni della domenica, film far-west, musicals e drammi romantici.

C'erano anche le feste folcloriche, il carnevale, le kermesse. A volte, c'era una banda che suonava in piazza. I gruppi delle città vicine portavano il cateretê, la congada, la umbigada (Ntd: danze di origine africana). Poi c'era il tradizionale *footing*, i ragazzi da una parte della strada a parlare, e le ragazze che camminavano di quà e di là, scambiando sguardi, flirtavano, fissavano appuntamenti.

Nel 1939, la Romi contava 120 dipendenti e un ricavo mensile di 130 "contos". La vita di Emilio, però, sembrava, segnata da conflitti bellici. Iniziò la guerra in Europa, e il commercio internazionale si complicò notevolmente. Mancava acciaio, sembrava che la Romi dovesse smettere di lavorare.

Emilio lavorava molto e non badava a sè. Mai vacanze prolungate, soltanto alcuni giorni. Andò a riposare a Santos e guardando il movimento delle piattaforme nel porto, si imbattè con lo smontaggio di una nave. C'erano mucchi di scarto – lamiere, travi, rotaie. Pensò: "Se io prendessi queste lamiere, potrei tagliarle e trasformale in ferro laminato. È tutto di ciò che ho bisogno per gli aratri!"

Investì 250 "contos" per il montaggio di un laminatore, processo difficile e lungo. Si ottenne qualcosa con la macchina e parte della produzione era venduta ad altre aziende, ma si guadagnava poco.

Peggio ancora per i cilindri del laminatore che non resistevano allo sforzo e si rompevano. Il prodotto non sempre aveva la qualità necessaria. Emilio non era l'unico che processava gli scarti – c'era concorrenza. Le vendite diminuirono, lo scarto aumentò e sorse il mercato nero.

Il 1940 arrivava alla fine. Il Brasile viveva sotto la dittatura dello Stato Nuovo. Con incentivi del governo, l'industria nazionale era cresciuta tra il 1933 e il 1939, ma si continuava in una economia dipendente, che non produceva beni di capitale.

Il governo razionò i derivati di petrolio. Alla Romi, il forno del laminatore consumava olio e l'azienda otteneva in quel momento soltanto cinque tonnellate al mese di combustibile, contro le quaranta di prima. In questa situazione, il forno funzionava soltanto uno o due giorni alla settimana. Il carbone coc nazionale si otteneva sul mercato nero. La produzione della Romi cessò.

Un'altra demoralizzazione: la laminazione fu distrutta in un incendio. Arrivarono difficoltà quasi insuperabili. I debiti ammontavano a mille "contos", le spese aumentavano, i prezzi non erano competitivi. Con perdite, si dovette vendere per trecento "contos" una parte dello stock di attrezzi agricoli. Dei 120 dipendenti, cinquanta dovettero essere licenziati. Lo stipendio degli altri fu ribassato.

Emilio aveva già sofferto con la riduzione dello stipendio, lo sapeva cosa significava per le famiglie. Si riuscì a diminuire le spese a trenta "contos" mensili, la Casa Foster concesse un prestito, i debiti con le banche furono poco alla volta saldati.

– Con la crisi – direbbe Carlo Chiti molto tempo dopo –, si acquistò un'esperienza fantastica, una maggior chiarezza e precisione di idee, un maggior risultato effettivo sul lavoro.

Malgrado ciò, il bilancio del 1940 mostrò una perdita di duecento "contos".

Il 31 gennaio 1941, la famiglia subirebbe la perdita della mamma di Emilio. Regina Seppia moriva a 66 anni, dieci anni dopo la morte di Policarpo. In momenti così, Emilio taceva, si affliggeva, si spegneva. Dopo, poco per volta, ricominciava a lottare, analizzava i problemi, cercava le soluzioni. Per pagare i prestiti, bisognava utilizzare soltanto la materia prima, l'esperienza e gli attrezzi disponibili e produrre qualcosa di cui il mercato ne avesse bisogno. Ma, che cosa?

La domanda gli rimase impressa per molte settimane.

Passaporto di
Regina Seppia Romi, 1939



NASCE UNA POTENZA

Carlo Chiti ruppe il silenzio, e ciò che disse arrivò come un fulmine a ciel sereno. La famiglia ritenne di aver capito male. Chiti ripeté:

– Fabbricheremo torni!

Lui non scherzava in momenti come questi, ma l'idea sembrava assurda. C'era la crisi, avevano dei debiti, la produzione era ferma. Come fare dei torni se non avevano nè la tecnologia nè gli arnesi adatti? Ci sarebbe voluta una ristrutturazione completa.

La proposta, tuttavia, non veniva dal nulla. Chiti viaggiava molto e aveva sondato il mercato. Esisteva già in Brasile una produzione che richiedeva pezzi e componenti meccanici. Con la guerra, le importazioni erano molto difficili. Coloro che avevano dei torni avevano molte commesse e gli attrezzi essenziali mancavano.

Sì, non era poi così assurdo ciò che Chiti diceva. Romeu, Álvares e Giordano, con età tra i tredici e vent'anni si entusiasmarono con l'idea. Il discorso continuò, l'atmosfera cambiò, la disperazione di tutti quei mesi scomparve.

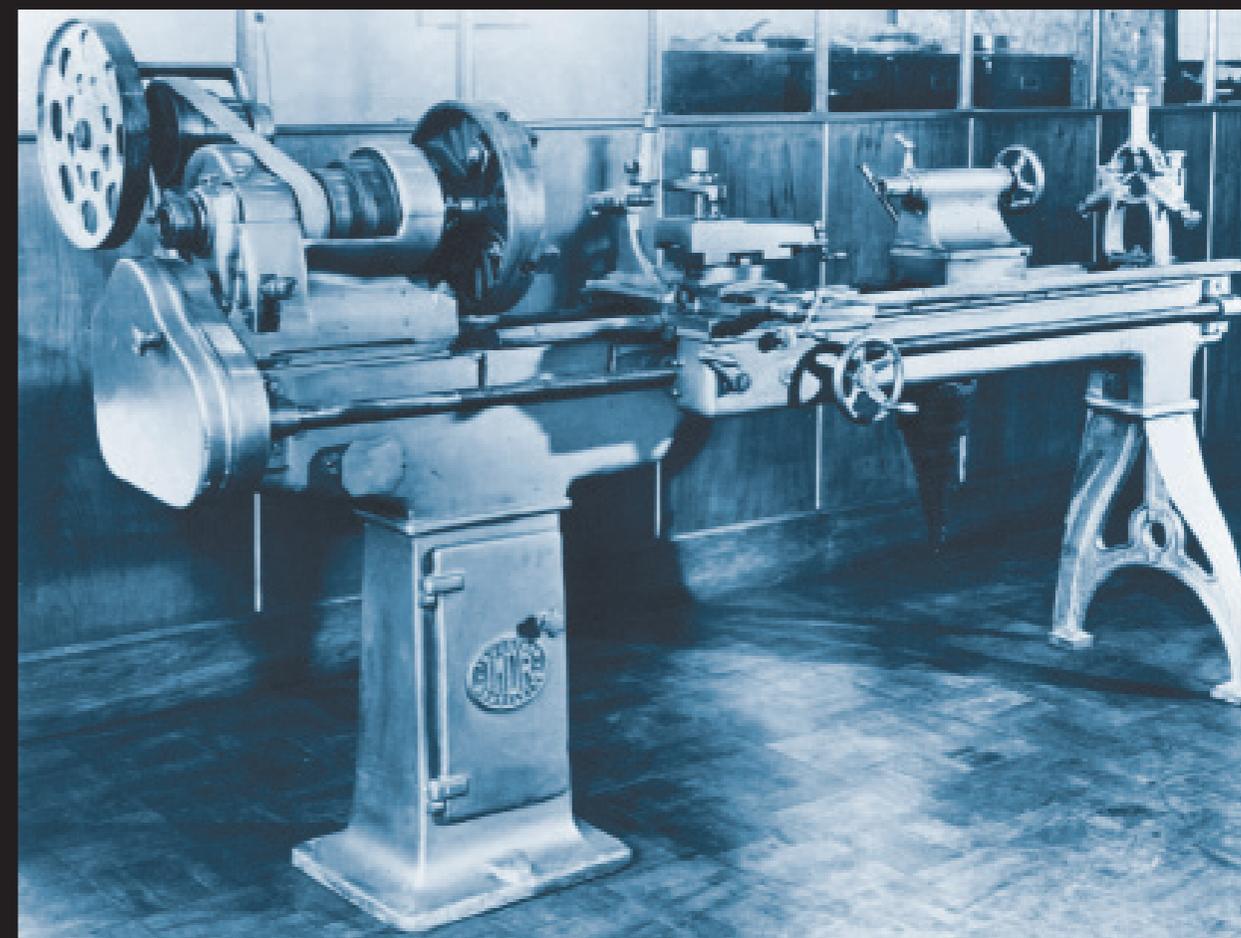
Torni? Perché no? Nessuno aveva la minima idea da dove cominciare. Come? Avrebbero scoperto!

La domanda seguente era dove trovare la macchina per fabbricare i componenti. La Romi non aveva pialle da tavolo per tornitura di lingotti. Non c'erano arnesi per tagliare gli ingranaggi. Non avevano mandrini, rettificatrice, traforatrice radiale. Misurazione e controllo non esistevano.

Ma era fondamentale conoscere dettagliatamente, pezzo per pezzo la struttura di un tornio. Quella notte, quasi nessuno dormì. Il mattino dopo, presto, erano tutti in fabbrica, attorno al macchinario. Avevano sei torni propri, di diverse origini. Scelsero di smontare il primo di tutti, quello del 1932, con 1,50 m tra le punte. Era di fabbricazione tedesca, marchio Eriksen. Lo smontarono completamente, dal blocco alla più piccola vite. I pezzi furono disposti per terra, in ordine, e esaminati profondamente.

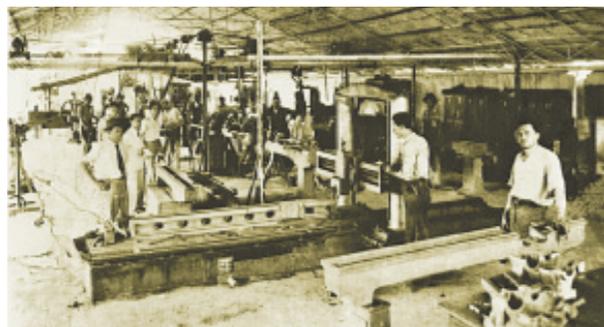
Tutta l'attività della Romi si concentrò su questa investigazione. Fu elaborato un progetto, si estimò ciò che sarebbe stato necessario per produrre l'attrezzatura – quali

*Tornio TP, il primo
fabbricato dalla Romi, 1941*



Torni venduti all'azienda di Santa Catarina Carlos Hoepke, anni 1940

Sotto: la fresa pialla fabbricata dalla Romi per fare stanghe di tornio. A sinistra della foto, Emilio e, dietro di lui, Carlo, Álvares e Giordano (con il cappello). A destra della foto, in primo piano, Alécio Biondi; dietro di lui João Babão, 1940



pezzi comprare, quali fabbricare, come organizzare la catena di montaggio. Erano idee, suggerimenti, abbozzi. E lavoro, in continuazione, senza pensare a orari. L'entusiasmo cresceva, i tornitori davano suggerimenti e spunti. L'Eriksen si modificava, e sorgeva il Romi, migliorato.

Presero carta intestata, ci incollarono fotografie di torni, aggiunsero le caratteristiche, li mandarono ai rivenditori. Affermavano essere fabbricante di torni, che il prodotto era così e così, che per favore entrassero in contatto per ottenere ulteriori informazioni. Il tornio non esisteva ancora, ma la Romi provava già a venderlo. Era l'ansietà e, più di questo, la fiducia che avevano in loro stessi.

Nel frattempo, si studiava l'attrezzatura che avrebbe fabbricato le macchine. Da uno dei responsabili della laminazione, l'anziano ingegnere italiano Oneto, maestro nella lavorazione del ferro e meccanica, sarebbe arrivata una doccia fredda:

– Vi occorre una fresa pialla di grande portata, e non c'è nessuno che le faccia in questo paese!

– Possono essere fatte parzialmente in legno – ribattè Emilio.

– Legno? Non sopporta lo sforzo.

– Quando io lavoravo alla Brown-Boveri, ho visto pialle di legno rafforzate con ferro, di quasi venti metri, e sopportavano molto bene.

– Sì, ma là avevano i mezzi per costruirle!

Un'altra versione di questa storia assicura che sia stato l'ingegnere austriaco Francisco Wallauschek chi dubitò che fosse possibile fabbricare la pialla. Comunque sia, la sfida ci fu, e niente di meglio per provocare Emilio.

Esistevano pochissime fresa pialla in Brasile, e i loro proprietari le custodivano con avidità. Con molto riguardo, i Romi riuscirono ad osservarne alcune e, uscendo dalle

aziende, prendevano nota furiosamente. Così, si disegnò la pialla e si fusero i pezzi, approfittando quello che era rimasto del laminatore. Le colonne, invece di essere prismatiche, erano cilindriche, permettendo di essere fuse e lavorate nella propria Romi, giacché non disponevano di risorse per comprarle. Anche le sfere di supporto degli attrezzi furono lavorate là, nella modesta pialla fresa. Soltanto la traversa prismatica fu lavorata fuori, nell'officina dell'amico Túlio Baccaglioni. L'attacco del banco si fece con un cavo da ascensore. Il cambio era da camion, e un motore elettrico metteva in azione il banco e faceva retrocedere il movimento. Nello stesso 1940, iniziò a funzionare.

Adattando, improvvisando, inventando, crearono gli utensili, tutti con l'adrenalina a mille, lavorando continuamente, sabato, domenica, festivi. Mancavano pochi ritocchi e, il 10 aprile 1941, un Giovedì Santo, la tensione arrivò al culmine.

La cosa più giusta sarebbe stato lo champagne, ma non c'erano soldi. Qualcuno allora andò a prendere della birra.

Verso le 16, tutti si riunirono e contemplarono il primo tornio. Avrebbe funzionato? Aspettativa. Il tornitore tremava, nervoso, ma anche orgoglioso. Silenzio totale, centinaia di persone in attesa.

Il tornitore avviò la macchina, e essa iniziò a lavorare. Tutti aspettarono un attimo, trattenendo l'ansietà. Il tornio continuò a funzionare, ronronando. Risate, abbracci e molta birra.

– Questo è il numero uno!

Chiti, perspicace, avveduto, veloce, mormorò all'orecchio di Emilio:

– Uno?... Chi vorrà mai comprare il primo, quasi sperimentale?

No, non ci sarebbe stato il numero uno. Bisognava iniziare da un numero alto, che facesse impressione. Venti? Trenta? Cinquanta?

Si entusiasmarono, e Chiti suggerì il 101. Numero simpatico, convincente.

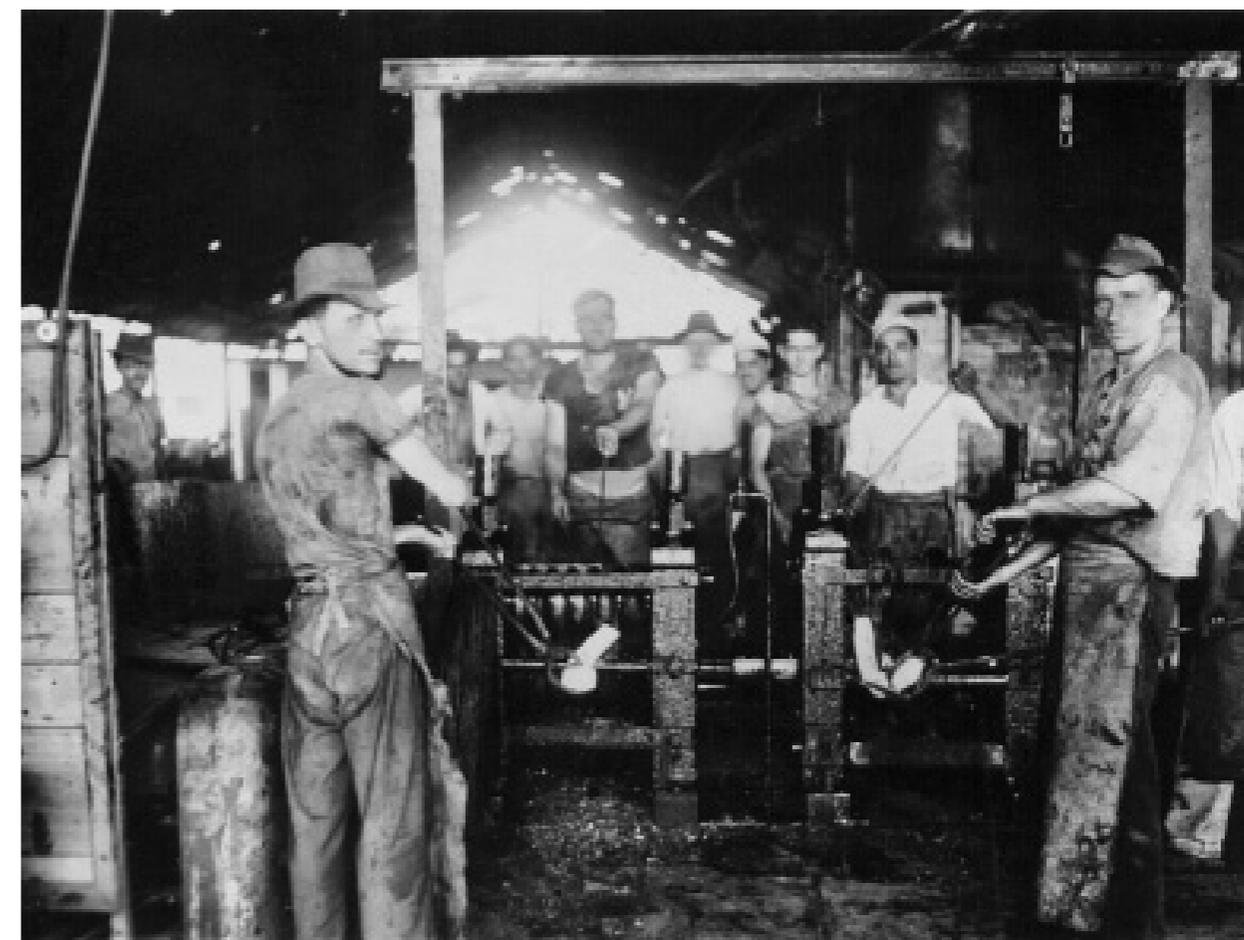
Così, il primo tornio Romi fu il 101. E il 101 fu il primo della serie TP, di *tornio parallelo*. Un TP-5, di 1500 millimetri

fra le punte. Aveva bisogno anche di un nome. Sonoro, facile, non compromettente. Non sapevano se l'azienda avrebbe prosperato in quel settore e, perciò, temevano dare al prodotto il nome Romi – se la fabbricazione di torni andasse a monte, la marca verrebbe svalutata. Chiti propose allora una formula semplice, che invertiva il cognome della famiglia. Nacque dunque l'Imor, che era anche acronimo di Indústria de Máquinas Operatrizes Romi (denominazione che però non diventò mai nome commerciale).

E ci furono le questioni pratiche: come organizzare la fabbricazione su grande scala? Come montare la struttura di vendita? Non c'era tempo, non c'era catena di montaggio, si trattava di lavorare, produrre e risolvere i problemi. I torni arrivarono piano piano, iniziando con uno alla settimana, poi due.

Tempi di guerra, e il distributore della Deutz, a São Paulo, non poteva portare prodotti dalla Germania. Allora mandò il suo direttore responsabile, Albrecht von Sidou, a Santa Bárbara. Lui fece i test con i torni, con il rigore tipicamente tedesco, e li approvò. La Deutz è stata anche il primo distributore dell'Imor, e il primo compratore sembra sia stato di Minas Gerais.

Settore di laminazione della Romi, 1940





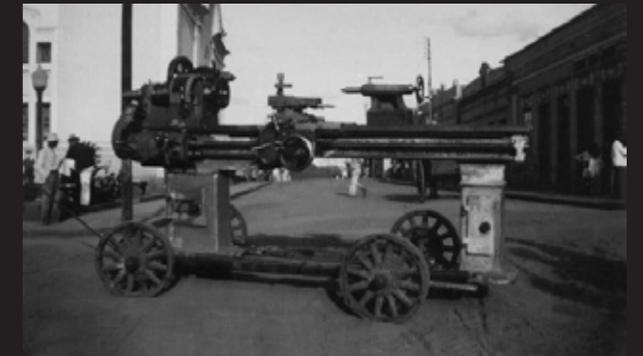
Molto presto, i figli furono condotti alla fabbrica. In questo, Olimpia era rigorosa. Se qualcuno allegava essere ammalato o indisposto, lei lo bloccava:

– Smettila, va a lavorare!

Nel 1934, quando cominciarono a fabbricare accessori, Carletto, vent'anni, e Giordano, quattordici, erano già in piena attività. Giordano, che lavorava dall'anno prima, passò dalla meccanica alla saldatura, alla lavorazione del ferro, all'aggiustaggio, al montaggio. Conosceva talmente bene la fonderia che fabbricò utensili per il controllo di qualità e elaborò un manuale con tabelle, grafici, coefficienti, metodi. Finite le elementari a Santa Bárbara, c'erano le medie soltanto a Limeira, perciò fu costretto a frequentare la scuola di giorno, e lavorare di sera. Il trasporto, però, era talmente scadente che dovette interrompere gli studi regolari, facendo poi la *madureza* (esame realizzato alla fine delle

*Pagina precedente: Carlo Chiti,
inizio anni 1950*

*Tornio attraversa la strada fino
alla spedizione, anni 1940*



superiori, che serviva come mezzo di valutazione per l'ammissione all'università). Nel 1940, fu ammesso al corso di ingegneria meccanica dell'università Mackenzie, ma ritornò all'inizio del 1941, chiamato dal padre, che aveva bisogno del suo aiuto per la fabbricazione del primo tornio.

Álvares, con dieci anni nel 1934, portava la colazione al padre e lì rimaneva, ricevendo piccole mansioni: lavorò come aiutante in magazzino, conobbe i pezzi, apprese nozioni di misure. Nel 1938, iniziò a lavorare con la contabilità, fu messo in regola, dovendo anche controllare l'entrata e uscita degli operai. A diciassette anni, fu emancipato per poter diventare socio della Máquinas Agrícolas Romi. Era ancora un bambino, ma già si recava alle banche per discutere prestiti, risconti contabili. Ai diciannove, era l'incaricato della contabilità dell'azienda. Uno dei suoi maestri fu Estevão Faraone, uomo che ebbe un solo datore di lavoro

in tutta la sua vita, la Romi, e fu una specie di fratello più piccolo per Emílio.

Dovuto alla differenza d'età, Romeu tardò ad essere assunto dalla ditta, frequentando prima il corso di ingegneria alla Mackenzie. Ma, nel 1953, anche lui cominciò a far parte della Romi.

– Voi iniziate presto perché, se fate qualche sbaglio ora, ho tempo per correggere, aiutare, riparare – spiegava Emílio. – Dopo, non potrò più far niente.

Era difficile trovarlo in ufficio, non si fermava. Arrivava presto, a volte prima degli operai. Giacca abbottonata, collo inamidato, saliva le scale a passo veloce. Correva di macchina in macchina, sondando, ispezionando, insegnando.

Aveva carisma. Ebbe avversari quando entrò in politica, sì, ma non si conobbero molti nemici. Se doveva essere duro, lo faceva, con rudezza. Non ammetteva che errori

si ripetessero. Quando trovava qualcosa di sbagliato per la seconda o terza volta, si arrabbiava moltissimo.

– Disgraziato, vedi cosa hai fatto?!

Dopo prendeva una sigaretta, ed offriva.

– Prendine una.

Diceva ciò che doveva, sul momento, e non serbava rancore.

– Non voglio essere grande – ripeteva. – Voglio essere il migliore.

Donde l'inquietudine, l'ostinazione, il perfezionismo, le esigenze con sé stesso e con gli altri.

Nelle decisioni dell'azienda, contrariamente allo stereotipo dell'italiano monopolizzatore e patriarcale, lui ascoltava, chiedeva, discuteva, cercava aiuto, molte volte volendo imporre il suo punto di vista, ma con astuzia.

Parlava scandendo le parole e pronunciava la *erre* degli infiniti. Ma non pronunciava la *esse* di alcuni plurali, soprattutto quando parlava in fretta.

Comunicativo, aperto, amava la vita. Non rideva, però, per qualunque cosa. Se una persona bisognosa chiedesse, Emílio metteva la mano in tasca, prendeva tutto ciò che c'era e, senza guardare, glielo dava. Ripeteva spesso la preghiera di San Francesco:

– È dando che si riceve.

Il suo divertimento era inventare oggetti, e gli piaceva accontentare gli altri. Così, diede in regalo a Faraone una

barca a pedali, fatta da lui stesso. Durante il primo giro, la barca si capovolse, i due; finirono in acqua, e Julieta, sulle sponde del fiume, con Olimpia e amici, perfino urlò temendo qualcosa di peggio.

In casa, accompagnando Olimpia, cantava pezzi di opera. Álvares imparò italiano ascoltando la madre quando cantava. La famiglia possedeva una collezione di dischi sul genere, con *Aida*, *Rigoletto*, *La Traviata*. Emílio parodiava, cambiava le parole.

– *La donna è mobile, qual piuma al vento...* – diceva Olimpia.

E lui:

– *La donna è mobile, come un'automobile.*

Fino alla fine del 1941, la Romi fabbricò circa quaranta torni. La produzione diventò continua, a turni, 24 ore su 24. Nel 1942, con la fabbrica più funzionale, si arrivò ai trecento. I torni erano alzati nel capannone di montaggio, in via General Osório. Una carretta trainata da quattro o cinque uomini li conduceva poi alla verniciatura, rifinitura e spedizione, alla Santa Bárbara. Da lì erano caricati su camion, verso il treno della Paulista o direttamente a destinazione. Pesavano tra i settecento e ottocento chili ed erano venduti a 7 mila dollari ognuno.

Nel 1943, la Romi visse grandi momenti. Emílio arrivò ai 47 anni e gli resero omaggio con un busto. Inoltre, il numero di operai era già di 529, rispetto ai 242 dell'anno prima e ai



Inaugurazione del busto di Emílio, un omaggio dei dipendenti, 1943

Sotto: l'annuncio del millesimo tornio, 1943





166 del 1941. Il compleanno di Emílio coincise esattamente con la produzione del tornio numero mille. Ci fu una grande festa, anche se in realtà si trattava del numero 899...

Capannoni di eucalipto e zinco furono innalzati alla svelta, per contenere materiale, ma la ditta non ci stava più nel piccolo centro di Santa Bárbara. Si trovò il terreno ideale: venti alqueires (Ndt: un alqueire paulista corrisponde a 24.200 metri quadri) accanto alla stazione della Paulista, località di prima categoria. Le trattative con i proprietari durarono a lungo, ma ebbero un lieto fine. Iniziarono i lavori, i più grandi che la città ebbe mai visto. (Oggi, la Romi si trova un'altra volta in situazione simile.) In sei mesi, i nuovi impianti erano pronti: 3 mila metri di area coperta, più di 9 mila fabbricati per cortili e magazzini.

Era il 1944. I tempi pionieri erano finiti. La fabbrica di macchine agricole era diventata fabbrica di torni (anche se il nome commerciale sarebbe stato mantenuto per molto tempo ancora), ma lo spirito continuava lo stesso: produrre in scala sempre maggiore, migliore, più economica e più competitiva.

Con la guerra contro le potenze dell'Asse, molte ditte avevano licenziato impiegati tedeschi, personale qualificato. Chiti portò molti di questi alla Romi, e così iniziò, per esempio, la modernizzazione contabile, inaugurando la pianificazione dei costi, reparto nuovo ed essenziale.

La Romi operava già con più di trenta rivenditori. Si notò che il mercato brasiliano non sarebbe bastato per l'espansione

produttiva, allora due impiegati, Humberto Mayrink e Herbert Dresbach, attraversarono l'America del Sud, vendendo torni in Argentina, Paraguay, Uruguay, Cile, Venezuela e Colombia.

Fino al 1944, i pezzi furono fabbricati seguendo modelli tridimensionali, perché pochi lavoratori sapevano leggere e scrivere, e questo rendeva impossibile l'uso di disegni. In quell'anno, fu installata dentro alla Romi la prima scuola di operatori. Con questa e con addestramento, si introdusse il disegno meccanico, che permise produrre pezzi con estrema precisione.

E continuarono ad usare la creatività. La Romi non possedeva e nemmeno poteva comprare mandrini, ad esempio. Mário Nigra, operaio che aveva imparato il mestiere in Europa, risolse il problema trasformando torni in mandrini, che continuerebbero a fabbricare migliaia di teste di motore per molti e molti anni.

Nel 1944, lavoravano alla Romi quasi mille persone, delle quali 549 erano operai. A São Paulo, Chiti creò una ditta, la Premier (che dopo venne incorporata dalla Romi), per identificare e misurare le necessità del mercato brasiliano e promuovere l'avvicinamento ai clienti.

Dal 1945, con la fine della guerra, le grandi industrie estere smisero di fabbricare materiale bellico, tornando a concentrarsi sulle necessità dei tempi di pace. In Brasile finì la dittatura Vargas, e la bilancia commerciale ebbe un surplus senza precedenti, ottenuto con le vendite di materia

prima durante il conflitto. Il governo Dutra diede via libera alle importazioni, e quelle riserve si esaurirono con l'acquisto di beni di consumo immediato. Allo stesso tempo, macchinari di ultima generazione arrivavano senza tariffe, competendo con l'industria nazionale.

E di nuovo, l'impasse: modernizzarsi o fermarsi. La produzione della Romi arrivò a 1700 torni all'anno nel 1944, ma le vendite erano ferme. Era necessario agire in fretta. Ancora una volta, la guerra (o meglio, la sua fine) aiutò a risolvere il problema.

Nel 1946, leggendo una rivista specializzata americana, Chiti si imbattè su un annuncio che gli attirò l'attenzione: in due settimane, avrebbero messo all'asta a Patterson, New Jersey, un lotto di macchine utensili nuove, parte

dell'enorme eccedente di guerra degli Stati Uniti. Tutto a un decimo del prezzo di mercato. Chiti fece vedere l'annuncio ad Emílio, che subito si entusiasmò:

– Forse vale la pena andare a vedere!

Si fece una riunione in famiglia, e ci fu unanimità. Era un gruppo di gente temeraria. Ma, e i soldi? Il giorno dopo, Chiti uscì per chiedere *papagaios* (Ndt: aquiloni, riferendosi a prestiti a breve scadenza garantiti per mezzo di cambiali). Allo stesso tempo, si corse dietro ai permessi d'importazione. Chiti imbarcò in un giorno e Giordano nell'altro. Furono quasi tre giorni di viaggio in un DC-3, con vari scali. A Patterson, percorsero gli hangar pieni zeppi della Wright, che fabbricava motori aeronautici. Rimasero abbagliati di fronte a centinaia di macchine nuove. Scelsero e gliene vennero aggiudicate





Uscita dalla fabbrica. A destra, Emilio, anni 1940

una decina. Dopo, già con più esperienza, visitarono i grandi magazzini del governo americano. Giordano scelse le macchine, e ne comprarono un'altra cinquantina.

Chiti ritornò, ma Giordano rimase per altri otto mesi, facendo corsi e pratica per familiarizzarsi con i macchinari acquistati. Passò da enti come il MIT e da quase venti industrie di macchine utensili, come l'American Tool Works, la Norton Grinder e la Sundstrand. Con questo, venne a sapere di altri magazzini e vendite promozionali molto interessanti.

– Ho paura che spenderà tutti i nostri soldi! – esclamava Emilio, che però dava immediatamente ordini di comprare le macchine.

Ancora prestiti, ancora discussioni su scadenze. A quel punto, la Romi aveva duecento macchine di prim'ordine. Gruppi di lavoratori si recarono negli Stati Uniti per trovare tecnologia di uso. In Brasile, fecero pratica nell'Arsenale della Marina e nella FNM (Fábrica Nacional de Motores), le quali operavano un parco di macchine utensili simili alle americane. Furono necessari due anni per installare l'attrezzatura, addestrare gli operatori, fare tutto funzionare.

Nel 1946, fu fondato il Sindacato dei Metalmeccanici di Santa Bárbara d'Oeste, in un terreno donato da Emilio. (La sede propria verrebbe inaugurata sette anni dopo.) Quando volevano risolvere qualche problema, i leader sindacali chiedevano ad Álvares:

– Possiamo riunirci dopo le sei nella sala del signor Emilio?

Il padre, intanto, lasciava che fosse il proprio Álvares a risolvere tutto. Emilio solamente ripeteva ai figli:

– Proteggete l'azienda e proteggete i padroni dell'azienda. Con la sregolatezza dei padroni, la ditta fallisce, sparisce, e tutti perdono.

Chiti, Giordano, Álvares e Romeu, vivendo sotto lo stesso tetto, ricevendo identica orientazione e disciplina, si annoiavano. C'erano divergenze, a volte si veniva a litigio, ma rimanevano uniti. Si lavorava e si produceva, senza egoismo. Emilio dava ai figli libertà, e si trattavano da pari in pari.

Col passare degli anni, il coraggio dell'Emilio dei primi tempi venne meno, il fondatore diventò più cauto. Una volta, Giordano discusse perché voleva fare un investimento rischioso. Emilio ribattè:

– Ascolta, meglio tenere i piedi per terra!

– Ma, papà, lei è sempre stato audace! Si buttava ed ebbe sempre successo.

– Figlio, quando io avevo soltanto un martello ed un'incudine, potevo rischiare tutto perché, il giorno dopo, avrei avuto un altro martello e un'altra incudine. Adesso, abbiamo una cosa molto grande, non possiamo agire nello stesso modo. Ci vuole serenità.

Viaggi all'estero diventarono una routine necessaria. Nel 1947, Giordano andò a conoscere le novità alla Fiera Internazionale



Trattore Lanz-Bulldog, 1949

Pagina seguente: un'autorità economica federale, il generale Anápio Gomes, al volante di un Toro, fine anni 1940

di Chicago. Quell'anno fu marcato anche dal lancio dei torni NTPN e NTCN, molti dei quali continuano operanti dopo tanti anni. Fu creato il Reparto di Progetti e Disegni e, dopo, quelli di Ingegneria di Produzione, Controllo di Produzione e Controllo di Qualità. Si facevano test con modelli sperimentali, e i brevetti si susseguivano. Questo fece Charles E. Somogyi, rinomato specialista internazionale in organizzazione del lavoro, dichiarare che, se fosse americana, la Romi sarebbe stata fra le migliori fabbriche del settore negli Stati Uniti.

Ma la crisi cambiale e l'assenza di una politica che favorisse l'iniziativa privata brasiliana, fermarono tutto un'altra volta. La produzione della Romi scese a quattrocento o cinquecento torni all'anno. Provarono a fare anche telai, ma ne fecero soltanto una decina. Allora Emílio ebbe l'idea di fabbricare trattori, giacché in tutto il Brasile non ce n'erano più di 10 o 11 mila.

– Si fa ancora tutto con la zappa! È una vergogna, e si orgogliano di essere un paese agricolo!

La Romi fu la prima a fabbricarli in Brasile. Il primo trattore era del tipo Lanz Bulldog, pesante e poco versatile. Con André Toselo, dell'Istituto Agronômico di Campinas, svilupparono un progetto più leggero e malleabile, multifunzionale, per chi non poteva comprare diverse macchine. Nel 1948, cominciò ad essere fabbricato il primo trattore di concezione nazionale, il Toro (unione dei nomi Toselo e Romi). Importavano soltanto il motore. Successo alla Mostra Industriale del Parco Água Branca, fu promosso a pieni voti nei test di omologazione eseguiti dal governo di São Paulo e dall'Universidade Rural do Rio.

Nei primi mesi del 1949, Américo Emílio Romi, Zeno Rodrigues Maia e Domingos Finamore decisero di creare

un giornale all'altezza di una città che si sviluppava così velocemente. Senza trovare un consenso riguardo al nome, scrissero i suggerimenti su bigliettini di carta e ne estrassero uno. Era il nome suggerito da Emílio: *Jornal d'Oeste*, que uscì per la prima volta in luglio di quell'anno.

Parlando al giornale in novembre, Emílio si esaltò con il Toro, dicendo che avrebbe arato un *alqueire* in poco più di otto ore, consumando meno di 45 litri di combustibile, con un ottimo rapporto qualità/prezzo a breve e media scadenza.

– Da qui la certezza che abbiamo di poter essere utili ai veri costruttori dell'economia della nazione, i contadini.

Ma le circostanze erano difficili, ed Emílio si riunì con il ministro dell'Agricoltura.

– Cosa volete? – chiese l'uomo.

– Lei lo sa, i trattori stranieri entrano con facilità, non pagano il dazio, non pagano la dogana, il dollaro è sussidiato.

– Allora è questo che volete? Sussidio?





Trattore tipo Lanz-Bulldog. A sinistra del trattore, Emílio, Carlo e Israel Pinheiro. A destra, Giordano, Pascoal Pano e l'ingegner Carone, 1949

– Per noi non vogliamo niente! Vogliamo che il governo appoggi l'iniziativa, agevoli il finanziamento per gli agricoltori, con scadenze ed interessi ragionevoli. Gli agricoltori brasiliani sono tradizionalisti, non compreranno mai un trattore nazionale, preferiranno l'americano. Che si aprano linee di credito per rendere possibile ai contadini con poche risorse la meccanizzazione delle loro proprietà.

Il ministro fu freddo, risoluto:

– Lei si sbaglia. Il Brasile non fabbrica trattori. Li importiamo, e di quelli buoni! ArrivederLa!

La produzione non ebbe continuità. Emílio tornò a Santa Bárbara, dicendo:

– Santo Dio! Sarà che mi sbaglio?!

No, aveva ragione, solo che era avanti per il suo tempo. Telefonò all'amico Dedini, a Piracicaba:

– Mário, ho qui tonnellate di rottame, buono per essere fuso...

Ma poi non riuscì a stare a guardare il treno pieno di rottami, sbarre, ingranaggi da trattore. Quando iniziarono a caricare, si girò, già un po' gobbo, e se ne andò. La tristezza alimentava una gastrite da anni. Il discorso morì lì, l'illusione fu seppellita.

Emílio aveva stabilito un principio: l'uomo, per essere più utile a sé stesso, alla famiglia e al paese, deve sapere sempre di più, perché soltanto così avrà più valore; malgrado ciò,

per essere adatto all'apprendimento, deve avere salute. Nel 1947, fu istituita la Cassa Beneficente della Romi, che precedé le attuali convenzioni di assistenza medico-ospedaliera. Il lavoratore ne faceva parte soltanto se voleva, pagando l'1% dello stipendio. Da parte sua, la ditta contribuiva con l'equivalente al 2% dello stipendio dell'associato. Quest'idea si sarebbe trasformata, dieci anni dopo, nella Fondazione Romi.

Nel frattempo, Olimpia e Emílio partirono per l'Italia, che non vedevano dal lontano 1924. Non furono né a Siena né a Rapolano Terme, dove la madre e il padre di lui erano nati. Più avanti, però, donò un organo alla Chiesa di Rapolano, fatto per cui fu omaggiato dal paese.

Ritornando in Brasile, ripresero i loro intensi impegni quotidiani. Olimpia visitava le partorienti, faceva regali, osservava le loro necessità. Aggiornata, leggeva i giornali. Emílio leggeva soltanto il *O Estado de S. Paulo*, passando velocemente gli occhi sulla parte riguardante l'economia, e se ne andava. Come sempre, gli piaceva andare in giro per le officine, cortili e magazzini. Conosceva i dipendenti, chiacchierava, esigeva, sgridava, insegnava.

Seguendo l'espansione della Romi e la propria modernizzazione del paese, Santa Bárbara sembrava destinata a diventare un polo industriale. Arrivavano sempre più famiglie, la popolazione cresceva. Nonostante tutto, mancavano scuole, abitazioni, medici, strade, fognature, acqua. Le piene

*Emílio in campagna con il suo
assistente, Dirceu Dias Carneiro
(a sinistra), 1951*

del fiume dei Toledos portavano nuvole di zanzare. Erano problemi che richiedevano soluzioni urgenti.

Dirigente di successo, conosciuto in tutto il Brasile, fu inevitabile la cooptazione di Emílio in politica. Nei suoi incessanti viaggi, lui faceva contatto con la cupola del governo, aveva accesso a segretari, sindaci, ministri, banchieri. L'uomo ideale come sindaco.

Nel 1951, i leader politici decisero che Emílio avrebbe dovuto candidarsi, ma non fu facile convincerlo. Discussero, trattarono, invocarono il suo senso civico.

Emílio ne parlò a casa. Olimpia inorridì, non ne voleva sapere.

– Politici?! Non lo siamo mai stati, non vogliamo esserlo! Non abbiamo bisogno di loro!

Ma finì col cedere:

– Non possiamo dimenticare che la città ci ha accolti bene. Se proprio devo, darò il mio contributo.

Come al solito, lei rimase alla retroguardia, tenace.

Nonostante il partito di coalizione riunisse tendenze completamente antagoniche, come il PTB, partito di Getúlio Vargas, e l'oppositore UDN, Emílio ricevette 1674 voti, contro i 499 del candidato rivale. Il vice fu il medico e amico Domingos Finamore.

Entrò in carica il primo gennaio 1952. Il nazionalista Getúlio Vargas era ritornato alla Presidenza della Repubblica



un anno prima, questa volta tramite voto popolare. Nogueira Garcez era il governatore dello stato di São Paulo.

A Santa Bárbara, Emílio cominciò facendo una riforma amministrativa, creando direzioni per dare agilità ai processi.

Il razionamento d'acqua era frequente. Soltanto il centro non ne soffriva; la periferia viveva di pozzi. Ma, a settembre, da colloqui con la Caixa Econômica Estadual, risultò un grande prestito per costruire un bacino di 640 mila litri, installare dieci chilometri di tubatura, costruire gli impianti di trattamento, pompe, idrometri. Alla fine del mandato di Emílio, tutta la città ne era servita.

Le strade erano essenziali. Santa Bárbara viveva isolata, con accesso precario. Per Emílio, abituato all'iniziativa privata, era difficile lavorare con le limitazioni del settore pubblico, soprattutto quando c'era tanto da fare. Si spazientiva con gli intralci burocratici e, molte volte, era arbitrario. Seguito da un aiutante, andava in giro per il comune a ficcare bandierine nei locali dove sarebbe poi passata la strada, dicendo:

– È qui!

Faceva questo in terreni ancora da espropriare. Litigava, e a volte giungeva ad un accordo, altre volte no. Aveva uno Studebaker nuovo, con cui si avventurava nelle piantagioni di canna da zucchero, fangaie, buche, fino a quasi distruggerlo.

Aveva bisogno di attrezzi. Chiese, ma non ce n'erano. Si recò al DER (Ndt: Ufficio del Traffico) a Campinas:

– Devo costruire e riparare strade, ma senza i macchinari non è possibile.

– Se lo vuol sapere, siamo nella sua stessa situazione...

Emílio guardò fuori dalla finestra:

– Ma, e quei trattori? E quelle macchine?

– Sono rotti. Sono importati, non ci sono i pezzi.

– Non ci sono? Allora me li dia!

Li portò alla Romi, dove furono riparati, e così fu possibile costruire la strada che porta a Capivari, Rio das Pedras, Monte Mor. Furono recuperate anche le strade vicinali dei

Pagina precedente: costruzione dell'autostrada Santa Bárbara-Capivari, anni 1950. Emílio è a destra

Accanto: visita del governatore Lucas Nogueira Garcez (a sinistra di Emílio) Sotto: asta di macchine-utensili a New Jersey, 1946. Carlo è in prima fila, a sinistra





poderi, “fazendas”, stabilimenti industriali. Delimitarono la zona urbana, con piano regolatore, soprattutto per tenere sotto controllo le varie lottizzazioni abusive. Costruirono l’avenida Monte Castelo. Iniziarono l’installazione delle fognature. Da allora, una fossa settica filtrava e trasformava i rifiuti in concime, che diventò fonte di reddito.

Stavano installando le fognature, ed i lavoratori erano autonomi, pagati a giornata. Tutto ad un tratto, mancarono le tubazioni. Erano state comprate, ma ci mettevano tempo a consegnarle. Nel frattempo, per non dover mandare a casa il personale e nemmeno pagare lo stipendio senza che avessero lavorato, Emílio passò i gruppi ai lavori nel fiume. Ma un consigliere comunale fece denuncia a São Paulo, allegando che il sindaco sottraeva denaro pubblico, giacché i soldi destinati ad un’opera non potevano essere usati per un’altra. Arrivò la Guardia di Finanza, ed Emílio spiegò la situazione. La guardia rispose:

– C’è stata una denuncia, è la legge, immagini se tutti decidono di fare la stessa cosa... Il consigliere comunale non smetterà...

– Ma lei lo sa che, se questo consigliere entra per le tubazioni, inquinerà le fognature?! – disse Emílio, che a volte era esplosivo. – Tengo il personale fermo, pagandoli? Li mando via? Ritardo i lavori?

Finché l’ebbe vinta.

Accordi con la CPFL (Ndt: Azienda di Energia Elettrica) portarono luce alla maggior parte dei villaggi. Si accelerò la costruzione di scuole e, in un terreno donato dalla Companhia Industrial e Agrícola Santa Bárbara, iniziarono i lavori per la costruzione del Ginásio e Escola Normal (Ndt: scuole medie e istituto magistrale), che poi ricevettero il nome di Emílio. Quando Jânio Quadros entrò in carica come governatore di São Paulo, i lavori nelle scuole medie erano a metà. Per ordine del nuovo governatore, non fu concesso il denaro per terminare i lavori. Emílio pagò con i propri soldi, garantendo:

– Un giorno me li pagheranno. Non posso fermarmi adesso! Se mi fermo, questo non finirà mai più.

Così fece fino a che i soldi del governo cominciarono a rientrare e fu rimborsato.

Nel suo mandato, il reddito nominale del comune crebbe dell’80%. Alla fine del 1955, quando lasciò il comune, la città aveva quasi 30 mila abitanti e si era urbanizzata, era pronta per il futuro.

Emílio aveva già ricevuto la commenda cattolica dall’Ordine di Santa Maria di Belém, e le persone iniziarono a chiamarlo commendatore, mas lui sembrava non dare importanza al titolo. Riprese le sue attività nell’azienda, dove l’anno dopo sarebbe avvenuta la concretizzazione di un sogno. E cos’era Américo Emílio Romi se non un’officina di sogni, la mente sempre agile e sveglia?



LA PRIMA AUTOMOBILE BRASILIANA

Sfogliando una rivista italiana, Chiti lesse e rilesse, molto interessato, un articolo su una piccola macchina uscita da poco, la Isetta, che si abbinava perfettamente all'idea che lui ed Emilio stavano considerando – fabbricare una macchina utilitaria, a buon mercato, economica. Soprattutto, una vettura accessibile alle persone più povere, facendo crescere il mercato e la ricchezza nazionale. In Brasile, tirava aria nuova, il paese si era aperto alle sperimentazioni, all'audacia. Era il terreno propizio per lanciare sementi.

La Isetta era nata in Italia da un concetto dell'ingegnere aeronautico Ermenegildo Pretti e del suo assistente Pierluigi Raggi. I primi prototipi cominciarono a circolare nel 1952. Erano prodotti dalla Iso Rivolta a Bresso, provincia di Milano. Nel 1953, la suddetta ditta lanciò la Isetta. Pretti portò tutta la sua conoscenza su aerodinamica e la utilizzò sulla macchina. Il design, finito da Giovanni Michelotti, era rivoluzionario, a forma di goccia d'acqua. Possedeva una caratteristica esclusiva: un'unica porta, frontale. La Isetta accomodava due persone; un po' strette, tre. Aveva 2,25 metri di lunghezza per 1,40 di larghezza, con telaio tubolare e

carrozzeria in acciaio, pesando 330 chili. Il motore, di due cilindri con soltanto una camera di combustione (due tempi, 236 cilindrata), sviluppava 9,5 HP. Il consumo era ridotto: trenta chilometri al litro.

La parte posteriore corrispondeva a meno della metà di quella anteriore. La trasmissione si faceva tramite corrente duplex, e, essendo le ruote motrici vicine, non c'era bisogno del differenziale. Cambio a quattro marce in avanti e una retro. La vettura era di facile manutenzione e poteva circolare anche nelle peggiori strade e condizioni di tempo.

Molto robuste, due Isette parteciparono alle Mille Miglia del 1954 e ottennero un risultato considerato incredibile: 79 chilometri all'ora, media più alta che quella della OM, vincitrice della prima edizione della prova.

La macchina ottenne grande successo nell'Europa occidentale, soprattutto in Germania, paese in cui la BMW ne avrebbe poi fabbricate centinaia di migliaia di esemplari.

Chiti suggerì:

– Perché non portiamo qua una o due Isette?



*Pranzo in famiglia, anni 1950
Sotto: Romi-Isetta da corsa, preparata
dal meccanico Emilio Comino, per il
corridore Neville Hoff.*



L'antica curiosità, l'audacia che era parte dei geni della famiglia. Volevano vedere, pezzo dopo pezzo, com'erano state costruite quelle macchine. Niente era impossibile per questi due uomini. Se avevano imparato a fare aratri, torni e trattori in quel modo, perché no automobili?

In giugno del 1955, Emilio e Chiti imbarcarono per l'Europa. Sull'aereo, Emilio sentì molta nausea e dolori acuti al petto. Credette fosse quella gastrite che lo esasperava. Fu visitato a Milano, e scoprirono che aveva avuto un piccolo infarto. I medici lo costrinsero a ricoverarsi. Nel frattempo, Chiti entrò in trattative con la Iso e ottenne la concessione per produrre la macchina in Brasile.

Raccomandarono ad Emilio che non prendesse più l'aereo. Perciò, tomarono in nave. Imbarcarono nell'Augusto c ed arrivarono il 27 agosto. Il giorno dopo, il *Diário de S. Paulo* stampava: "Sarà lanciata prima della fine dell'anno la prima serie di automobili di fabbricazione nazionale". Foto mostravano un Emilio sorridente e pieno di brio. Il nome della futura macchina? Romi-Isetta.

Il paese viveva un periodo di transizione dal suicidio di Vargas, accaduto nell'agosto 1954. Le elezioni presidenziali dell'ottobre 1955 verrebbero vinte da Juscelino Kubitschek, proveniente dallo stato di Minas Gerais, figura carismatica, dal sorriso contagioso. JK aveva una piattaforma tendente allo sviluppo, con enfasi all'industrializzazione accelerata, soprattutto nel settore automobilistico. Per renderla possibile, attrasse capitale straniero tramite incentivi ed esenzioni. I risultati furono impressionanti: la produzione industriale, scontata l'inflazione, crebbe dell'80% fino al 1961; nel caso dell'industria di materiale di trasporto, del 600%.

Ma, mentre questa politica non aveva ancora reso frutti e tutti gli altri fabbricanti continuavano nella fase di studio, nacque un prodotto che subito piacque sia al pubblico che ai mass media. Non fu possibile, però, commercializzare la Romi-Isetta ancora nel 1955. Dovettero prima riequipaggiare la fabbrica (che, nonostante ciò, continuò ad avere i torni come attività principale), risolvere il fornimento di materiale sofisticato (come alluminio e plexiglas) in un mercato fornitore incipiente, introdurre norme e standard molto più rigorosi di quelli usati nell'industria brasiliana di allora. Sarebbe un'altra sfida per Emilio, Chiti, Giordano, Álvares, Romeu e gli incalcolabili collaboratori ed amici della Romi.

Ed un'altra vittoria.

*Romi-Isetta davanti all'aeroporto
Santos Dumont, Rio di Janeiro*





Pagina seguente: Scena del film *Absolutamente certo* (1957), con Anselmo Duarte e Odete Lara

Il 30 giugno 1956, Emílio ed Olimpia si alzarono presto come al solito, fecero colazione, si prepararono e andarono in fabbrica. Il clima era di festa.

– Complimenti, commendatore! – dicevano i dipendenti.

Camminarono verso il padiglione di montaggio. Emozione, aspettativa. Chiti indicò la punta della catena di montaggio. Emílio rimase senza parole.

Davanti a loro, la Romi-Isetta numero uno.

Applausi. Emílio era commosso, paralizzato dal contentamento. Chiti, euforico, sentiva battere forte il cuore. Emílio e Olimpia entrarono nella macchina, lui chiuse la (unica) porta, la messe in moto e fece un giro nel padiglione.

Continuarono gli applausi. Era uscita la prima macchina veramente brasiliana.

La prodezza tecnica fu seguita da quella di mercato. Chiti, assieme al suo segretario, Mário Pacheco Fernandes, orchestrò una campagna pubblicitaria e promozionale che fece della Romi-Isetta un oggetto di desiderio. Il 5 settembre, ci fu una trionfale sfilata di macchine per il centro di São Paulo (evento che, nei mesi successivi, si sarebbe ripetuto in tante altre grandi città). Dieci giorni dopo, ne erano già state

vendute 540. In ottobre, riviste e giornali iniziarono a pubblicare annunci con uno slogan che commuove ancora: *Il lato buono della vita è il lato interno di una Romi-Isetta.*

La richiesta e la ripercussione superarono tutte le previsioni. Entusiasta, la Romi annunciò che, nel 1957, avrebbe fabbricato anche camionette e furgoni, con le stesse caratteristiche di semplicità ed economia. Sempre nel 1957, la Romi-Isetta arrivò anche al cinema. In quell'anno, Anselmo Duarte e Odete Lara furono i protagonisti della commedia romantica *Absolutamente certo*, un grande successo. Nel film, la macchina di Odete era una Romi-Isetta, che fu una delle grandi attrazioni.

La carriera scenografica della Romi-Isetta era tutt'altro che finita, perché poi si sarebbe vista anche in film di Mazaropi e in una serie televisiva. Marketing che funzionava bene.

Nel 1957, il capitale della Romi era dell'ordine di 1 miliardo di cruzeiros. L'anno prima, l'azienda aveva fatturato 350 milioni, avendo venduto più di 2 mila torni, equivalente a 85% del totale fabbricato in Brasile, sempre introducendo innovazioni tecnologiche. Negli impianti di Santa Bárbara ci lavoravano novecento operai e 150 tecnici supervisori, in uno spazio di 23 mila metri quadri con 250 macchine utensili.





LA FONDAZIONE ROMI

Nel 1957, in un gesto senza precedenti, Emilio e Olimpia donarono tutti i loro beni alla Fondazione Romi. L'avevano appena creata, ed era già diventata la cosa più importante per Emilio. Il 29 giugno, tutti si riunirono per ascoltare il suo discorso, rilassato, colloquiale. Cominciò con la parabola cristiana del padrone che fece un viaggio e chiamò due servitori, dando una parte di oro a ciascuno, perchè lo mettessero via o lo facessero fruttificare. Il primo seppellì la sua parte e non lavorò, non piantò niente; ozioso, visse della carità altrui. L'altro lavorò sodo, piantò, allevò pecore, riempì il granaio, fece la sua parte moltiplicare. Il padrone tornò, vide l'inerzia del primo servitore e chiese di restituirgli la sua parte. All'altro, attivo e competente, il padrone nulla chiese, ricompensandolo anche con la libertà.

La fondazione era risultato dei dieci anni di esperienza con la Cassa Beneficente. Ora, Emilio ammetteva:

– Ho camminato per la stessa strada. Il Signore ha affidato qualcosa alle mie mani, ai miei figli, ai miei compagni. Non dico

servitori, dico compagni. Abbiamo lavorato lunghe giornate, ed ecco qua il risultato. Adesso, Il Signore dice al suo servitore, ai miei compagni: "Ecco qua la tua parte, perchè questa Fondazione possa servire da sostegno a tutti quelli che hanno bisogno – il bambino povero, la vedova, l'orfano, lo storpio. È la risorsa per chi nasce, per chi muore, per chi studia, per lo sport, per imparare un mestiere, perchè domani si difendano nella vita..."

Si stabiliva così la filosofia che avrebbe orientato la Fondazione Romi. Era come se Emilio stesse mettendo nella catena di montaggio tutti i componenti per far sì che, più avanti, uscisse un prodotto essenziale: l'assistenza completa ai lavoratori.

Anche se le utopie non si concretizzano durante un'esistenza, l'idea, una volta lanciata, rimane. Ci sarà sempre un secondo servo per farla germogliare.

Pagina precedente: inaugurazione del Centro di Apprendistato Senai, opera della Fondazione Romi, 1958

Centro di Apprendistato Senai, 1958





Pagina precedente: John Herbert e Eva Wilma, coppia-pubblicità della Romi-Isetta alla fine degli anni 1950

Carlo e Emilio, anni 1950

NELLA VITA, BISOGNA TENTARE

Arrivò il 1958, e la Romi-Isetta continuava a far parlare di sé, era dappertutto. A gennaio, Emílio, Chiti e Romeu erano davanti a una carovana di 33 di queste vetture, che, guidate da famosi come Anselmo Duarte, fu da São Paulo a Rio, dove furono ricevuti dal sindaco Negrão de Lima e molte altre personalità. Fu un successo strepitoso.

Ma nessuno collaborò di più che la coppia Eva Wilma e John Herbert per divulgare la Romi-Isetta. In quel tempo, tutti e due partecipavano alla serie *Alô, Doçura* in TV, ed erano amatissimi dal pubblico. Per una macchina così amata, chi meglio di loro per farne pubblicità?

Le persone si abituarono a vederla per strada, briosa, approfittando qualunque piccolo spazio per parcheggiare. Le donne adoravano ricevere complimenti a bordo di una. Si combattevano ancora una volta i preconcetti del



“Se è brasiliano, non serve a nulla”, che fu sempre istillato a causa di interessi che non quelli del popolo brasiliano. E, se all’inizio la Romi-Isetta era 70% nazionale, questo indice continuava ad aumentare, con componenti non solo della Romi, ma anche della Saturnia (accumulatori), Sueden (molle), Tecnogeral (telai e carrozzeria), Amortex (ammortizzatori), Same (materiale elettrico), Orion (pezzi in gomma), Blindex (parabrezza), Djalma (tergicristalli), Probel e Plexon (sedili e tappezzeria) e Pirelli (pneumatici).

Chiti si trasferì a São Paulo, sposò Suzana, e prese una casa in affitto. Emílio allora notò che la maggior parte della famiglia viveva allo stesso modo. Intanto, Chiti si ricordò del grande terreno praticamente disoccupato accanto alla fabbrica. Fin dal 1946, esisteva lì un villaggio costruito per gli impiegati diplomati, formato da venti case su due viali. In

Rodando à frente do progresso



ROMI-Isetta

Produzido no Brasil sob licença de: ISO - S.p.A. - Bresso - Milano

Surge para
o orgulho
de todos
os brasileiros

- O primeiro
automóvel de
fabricação
nacional!

Pagina precedente:
publicità della Romi-Isetta

Settore di disegno/progetto della Romi

realtà, era un parco allo stato naturale, pieno di verde, con animali silvestri vari, come paca, capivara, aguti, cervi, jaguar-tirica, testuggini, are, pappagalli ed altre specie che Emílio aveva trasposto là. Chiti suggerì: perché non costruiamo nella parte più alta case per la famiglia Romi? Fecero di più, costituendo un misto tra kibutz e condominio moderno. Ci sarebbero stati anche una casa per gli ospiti, la parte con i servizi, piscine, campi da tennis. Chiti definì lo stile architettonico – moderno – e chiamò l'artista plastico italiano Poletti per creare sculture, pitture e una vetrata. All'epoca, il famoso pittore Rebolò aveva una ditta di imbiancatura domiciliare, e fu questa che verniciò l'interno delle case.

Così nacque la Villa Romi. A gennaio del 1959, Romeu disse al padre che presto si sarebbero trasferiti là. Emílio rispose:

– No, figlio mio, io non abiterò qua... Questo non sarà per me...



Romeu rimase sconvolto dal tono melancolico e perentorio del padre.

In giugno del 1958, Emílio imbarcò per l'Europa, mischiando lavoro e vacanze. Ci andò con Olimpia, Chiti e Julieta. Andò in Germania, alla BMW, dove discusse dettagli della Romi-Isetta e di nuovi contratti. Andò in Italia, guardò macchine, rivise Brescia, passò da Pistoia, Bologna, Ravenna. I torni della ditta già venivano esportati a 53 paesi, e la Romi-Isetta circolava per il Brasile. All'inizio del 1959, la macchina arrivò al 78% di nazionalizzazione. Nonostante ciò, pur essendo fabbricata fino al 1961, il progetto era già condannato, e i Romi lo sapevano.

Sulla calma e fredda prospettiva di molti decenni dopo, Chiti spiega che le proprie direttive governamentali resero la produzione impraticabile. Le vetture con capacità inferiore a quattro passeggeri furono escluse dai grandi benefici

Facciata delle Máquinas Agrícolas Romi, anni 1950

Pagina seguente: Emilio e Olimpia (a sinistra) a Madonna del Tufo, Italia, 1958



fiscali, cambiali e finanziari concessi alle altre. Per esempio, tutte le altre industrie automobilistiche acquistarono divise estere senza limitazioni, al tasso di quaranta cruzeiros per dollaro, mentre la Romi doveva pagare tra 230 e 250 per dollaro nelle aste di valuta americana. In queste circostanze, i concorrenti importavano 60-70% del contenuto delle vetture che producevano, e ciò costava molto meno che i 18% ancora importati per una Romi-Isetta. Si puniva il merito.

Emilio si sconvolse? No. Ci fu, sì, la sensazione sgradevole che ci viene quando facciamo un bel sogno, poi ci svegliamo e la realtà ci casca addosso. Ma l'esperienza fu gratificante. È Chiti che fa una panoramica, oggi, radiografando il momento che viveva allora il Brasile:

– Avevamo ragione quando volemmo iniziare la produzione di automobili, pensando ad una macchina di proporzioni modeste e consumo ridotto. Cosa si vede oggi

se non macchine più compatte e una preoccupazione crescente con la questione della benzina, del petrolio, la ricerca di soluzioni alternative? Cinquant'anni fa, eravamo avanti per il nostro tempo.

Erano certi che l'iniziativa aveva dato lo stimolo ad altri. Insomma, fu possibile provare che si poteva produrre una macchina brasiliana moderna, che alleava economia e qualità. E rimase il culto alla Romi-Isetta. Nelle parole di molte persone che ancora l'ammirano, è una macchinina il cui garage è il cuore.

L'azienda era sistemata. Dei figli, soltanto Julieta non lavorava alla Romi (più avanti, ebbe la sua propria attività, assieme ai figli). L'amministratore Emilio cercava di infondere concetti che continuano veri ai giorni nostri: (1) non ti trovare mai ad avere bisogno del governo; (2) non chiedere mai prestiti alla banca – con gli interessi, fallisci; (3) fa attenzione alla





La famiglia Romi: in piedi, Julieta, Giordano, Romeu, Carlo e Álvarez; nella Romi-Isetta, Olimpia e Emilio, anni 1950

Sotto: Carlo Chiti imbarca per la Francia, Italia e Germania, 1957

Pagina accanto: a Campinas, la macchinetta accanto al trasporto più popolare di quegli anni – i tram, che sarebbero scomparsi dalle strade della città



cassa; la ditta può essere solida e possedere un patrimonio eccezionale, ma, se non ci sono soldi per coprire le spese immediate, chiunque potrà richiedere il tuo fallimento...

Tormentato dalla gastrite, smise di mangiare carne, preferendo verdura e frutta. E proseguì col lavoro, essendo sempre presente. Quasi non rimaneva più nel piccolo ed austero ufficio. Il suo posto era tra le macchine, ancora pieno di progetti. Per impiantarli, faceva come aveva fatto tutta la vita: riuniva le persone più importanti, chiacchierava, induceva sottilmente, fino a che gli interlocutori avevano la certezza che questa o quell'idea era partita da loro. I figli si stupivano:

– Ma, papà, il merito è tuo!

E lui, sagace:

– A nessuno piace soltanto ubbidire agli ordini. Trasformate i vostri compagni in co-partecipanti, co-responsabili. Perché l'idea è buona e io voglio che sia eseguita bene. Se ognuno crede che sia nata da lui, si impegnerà. Solo così daranno il massimo per raggiungere il successo. È quello che io voglio.





Emilio, anni 1940

TRISTEZZA

Venerdì, 13 marzo 1959. Verso le 21, Olimpia vide il marito irrequieto, impaziente, che si passava la mano in testa.

– È la gastrite?

– Non te lo so dire. Ho mal di testa, giramenti. Una sensazione strana, un malessere. Sono ansioso.

– Problemi in fabbrica?

– Niente di diverso dal solito. È qui dentro, un'afflizione fastidiosa.

– Chiamiamo il dottore.

– Credo che non sia il caso, dev'essere solo un'indisposizione. Aspettiamo un altro po'.

Olimpia si ricordò del viaggio del 1955, quando il cuore di lui si sentì fiacco durante il volo per l'Italia. Adesso, erano a casa da soli. Preoccupata, fece chiamare Álvares. Lui arrivò e parlò col padre. Emilio si calmò, decise di sdraiarsi, il figlio se ne andò.

Romeu era andato a trovare la fidanzata, Anna Maria, a Piracicaba. Ritornò verso le 23, vide la madre avvilita, preoccupata. Lei spiegò cos'era accaduto.

– Tuo padre ha avuto un'indisposizione, mi sembra grave...

– Non avete chiamato il dottore?

– Lo volevamo chiamare, ma poi la crisi è passata.

Comunque lui è strano.

Emílio stava zitto sul letto, tutto rannicchiato. Si girò verso Romeu, e questo notò il pallore.

– Come stai?

– Meglio.

– Chiamiamo il dottore.

– Passa, passa. Può essere stanchezza, non sono più un ragazzo e me lo dimentico a volte.

– Qualcosa ti fa male?

– Male, no. Solo una sensazione impertinente. Non riesco a spiegare cos'è.

Impertinente. Era l'impazienza tipica di Emilio. Parlarono, e, all'improvviso, Emilio perse la parola. Provava ad articolare, ma la voce non usciva. Il suo sguardo era interrogativo, spaventato. Il figlio corse in sala. Erano le 23:30.

– La crisi è tornata, sembra grave. Vado a prendere il Dott. Felício!

Felício Fernandes Nogueira abitava vicino. Tornarono subito, e il medico esaminò Emílio.

– Meglio provvedere al ricovero, per definire il quadro.

– E...?

Olimpia voleva chiedere qualcosa. Le risorse mediche di Santa Bárbara non erano molte.

– Andiamo a Campinas – disse il Dott. Felício.

Telefonarono alla Beneficência di Campinas, dove il direttore, José Aboim Gomes, era un amico. Fu difficile trovarlo, chiesero un'ambulanza, riuscirono a partire solo alle 8. Álvares avvertì gli altri fratelli.

Il traffico per strada era tranquillo. Sdraiato sulla barella, senza poter parlare, Emílio aveva brevi momenti di lucidità.

L'ambulanza andava forte, diminuiva la velocità, tornava ad andar forte, accendeva la sirena qua e là.

Romeu guardava la madre, poi il padre. Tutt'a un tratto, si ricordò della chiacchierata a Villa Romi, pochi mesi prima. Avrebbe Emílio intuito che la fine era vicina?

Olimpia vegliava sul marito. Lui aprì gli occhi – la vedeva? Emílio chiuse un'altra volta gli occhi. Olimpia pregava, era afflitta. Erano stati 42 anni vivendo insieme, con alti e bassi, condividendo tutto. Erano scesi fino alla fine del pozzo, e tornati su. E ora, dove andava lui? Dov'era la voce di Emílio?

L'ambulanza si fermò, l'infermiere e Romeu iniziarono a portare fuori la barella. Il Dott. Aboim aveva chiamato Aderbal Tolosa, neurologo famoso. Andarono subito a fare gli esami. Presto arrivarono Giordano, Carlo, Álvares, Julieta

e il marito, João Zanaga. Un'attesa che non finiva più. Il Dott. Tolosa tornò dopo di quello che parve un'eternità.

– È grave – informò.

– Molto?

– Trombosi cerebrale. Irreversibile.

Le persone arrivavano, si formavano gruppetti. Nell'aria, lo scoraggiamento, ma anche la speranza – Emílio aveva già superato tante cose nella vita! Quando era a zero, trasformava tutto. Chissà se non avrebbe trovato quelle forze un'altra volta? A Santa Bárbara, commozione e sfiducia, come se la città stesse diventando orfana. Le linee telefoniche per Campinas rimasero occupate tutto il sabato, amici partivano per andare alla Beneficência.

Nella UTI, Emílio non reagiva. Le persone stavano in silenzio, nessuno aveva voglia di parlare.

Alle 3 di domenica, un infermiere entrò nel salotto dove

aspettavano. Non dovette dire niente. I famigliari si guardarono negli occhi, Olimpia si sentì abbracciare. Anche soffrendo molto, mantenne la serenità, sicura di sé. Chiese a Romeu e al genero che procurassero la cassa da morto, ad Álvares e Giordano che organizzassero il funerale. Il corpo seguì per Santa Bárbara alle 8. Migliaia di persone l'aspettavano quando la macchina si fermò in via General Osório, 541, dove Emílio abitava.

Veniva gente da tutte le parti, c'era tutta la città, e le persone si spingevano per farsi strada. Verso le 14, il corpo fu portato alla Câmara. Tutti volevano vedere un'ultima volta Américo Emílio Romi.

Olimpia si trovò in una situazione che la rese confusa e, allo stesso tempo, le diede conforto, perché poté vedere l'estrema generosità del marito. Sconosciuti si avvicinavano, le stringevano la mano e mormoravano:



– Lei non sa chi sono, ma il signor Emílio mi ha dato lavoro...

– Il signor Emílio mi ha prestato dei soldi...

– Il signor Emílio mi ha consigliato in un momento di disperazione...

– Il signor Emílio mi ha finanziato la casa...

Questo si sarebbe ripetuto per mesi. Erano centinaia di persone che ringraziavano per l'aiuto ricevuto, per il sostegno, per una semplice parola amica. Quella gente condivideva il dolore di Olimpia e della famiglia e, dividendolo, alleggeriva la tristezza. Emílio non era solamente il grande imprenditore. Era anche la persona di piccoli gesti e parole che avevano fatto diventare un po' migliore la vita di altri. Le disgrazie, invece di renderlo amaro e risentito, avevano risvegliato in lui la solidarietà.

Il corteo partì alle 17. Si udiva solo il rumore sordo dei passi quasi ritmati di 15 mila, 20 mila persone in lutto. Sulla lapide, la preghiera di S. Francesco, la favorita di Emílio.

*Poiché è dando, che si riceve;
dimenticandosi, che si trova comprensione;
perdonando, che si è perdonati;
morendo, che si resuscita a Vita eterna.*

*Pagina accanto: Emílio
nella fabbrica, anni 1950*

*Il funerale, Santa
Bárbara d'Oeste, 1959*





**NON SI LASCIÒ PERIRE QUELLO
CHE DEVE SERVIRE A TUTTI...**

Olimpia fu la prima a stabilirsi nella Villa Romi. Dopo

venne Giordano; e Romeu, già sposato con Anna Maria; e Álvares, anche lui già sposato con Flora Sans, il cui primo figlio si chiamava Américo Emílio Romi Neto.

– È una responsabilità avere questo nome – diceva affettuosamente Olimpia.

Lei diventò la matriarca della Villa. Le piaceva camminare, piantare, avere a che fare col giardiniere, occuparsi di tutto nei minimi dettagli. Era preoccupata con la preparazione del pranzo, la tavola ben apparecchiata, l'assoluto rigore con la pulizia. Il momento del pasto era sacro. Insegnò ricette alla signora Antônia, e a Tónica, che, più di cinquanta anni dopo, cucina ancora per la famiglia.

Esigente, Olimpia lasciava trasparire anche dolcezza. Un pomeriggio, guardando il cielo, fece caso alle nuvole.

– Guarda, sembra il cielo della Toscana in inverno! – disse a uno dei nipoti, presa dalla nostalgia. – Là ci sono nuvole così, affilate... non sono rotonde come le nostre...

Meno di un anno dopo la morte di Emílio, la Romi-Isetta visse la sua consacrazione. Il 2 febbraio 1960, venuti da tutte le parti del paese, macchine di fabbricazione brasiliana arrivarono alla nuova capitale – Brasília. Era la Carovana dell'Integrazione Nazionale, ricevuta da JK. Sotto la pioggia, il presidente salì su una Romi-Isetta, la cappotta aperta, e sfilò per le vie infangate.

– Il viaggio che avete appena fatto è quello della liberazione del nostro territorio – disse nel suo discorso il presidente. – Il Brasile si è svincolato dalle sue prigioni, dalle sue limitazioni, dagli ostacoli e barriere, ed ha intrapreso un viaggio che è il viaggio dell'incontro nazionale.

In quello che diceva, c'era molto simbolismo anche per la Romi, per l'emancipazione che - con quella macchinina valorosa e, soprattutto, con il lavoro di decenni per lo sviluppo di macchine utensili – l'azienda significò per il Brasile.

Nel 1962, il nome commerciale cambiò un'altra volta, e ricevette l'attuale denominazione, Indústrias Romi SA. Due anni dopo, ancora simbolismo, ancora commozione: la Confederação Nacional das Indústrias (Ndt – Confindustria) concedeva il primo dei premi Industriale dell'Anno. Il vincitore: Américo Emílio Romi, in omaggio postumo.

La Romi seguì avanti, sempre modernizzandosi, migliorandosi, ingigantendosi. Ce ne sono stati altri di quei momenti tristi che, purtroppo, non si possono evitare. Olimpia Gelli Romi si spense nel 1972, ai 78 anni. Álvares Romi la seguì nel 2002, anche lui ai 78. E Giordano Romi nel 2005, agli 84.

Ma il legato rimane, la famiglia continua, la vita si rinnova. La Romi è oggi la più grande industria brasiliana di macchine utensili (torni e centri di tornitura e di lavorazione dei metalli) e macchine per il processamento della plastica

Pagine 108 e 109:
Américo Emílio Romi, anni 50

Emílio e il nipote Américo Emílio
Romi Neto nella Vila Romi, anni 1950



La consegna del trofeo Capitani del Progresso, un omaggio postumo a Emilio, 1962. Da sinistra verso destra, Romeu, Giordano, Carlo e Álvares



(iniettrici e soffiatrici). Nel luglio 2008, ha acquistato attivi dalla fabbricante italiana di presse per materiali plastici Sandretto, entrando a far parte dell'esclusivo elenco di aziende brasiliane con operazioni industriali all'estero.

Essendo in possesso delle più elevate certificazioni di qualità, e investendo in R&S (ricerca e sviluppo) circa 4% degli incassi operazionali netti annuali, detiene più di sessanta brevetti d'invenzione e ne sta richiedendo altri trenta. Questa grande competenza si completa con la collaborazione tecnologica di aziende leader mondiali, come la tedesca Emag, la giapponese Kira e l'italiana Colombo Filippetti.

Quasi ottant'anni dopo l'inizio in quel modesto capannone di terra battuta, gli impianti manifatturieri sono ora distribuiti in nove unità a Santa Bárbara, in un totale di più di 140 mila metri quadri di area costruita, integrate da sistemi CAD-CAM di ultima generazione.

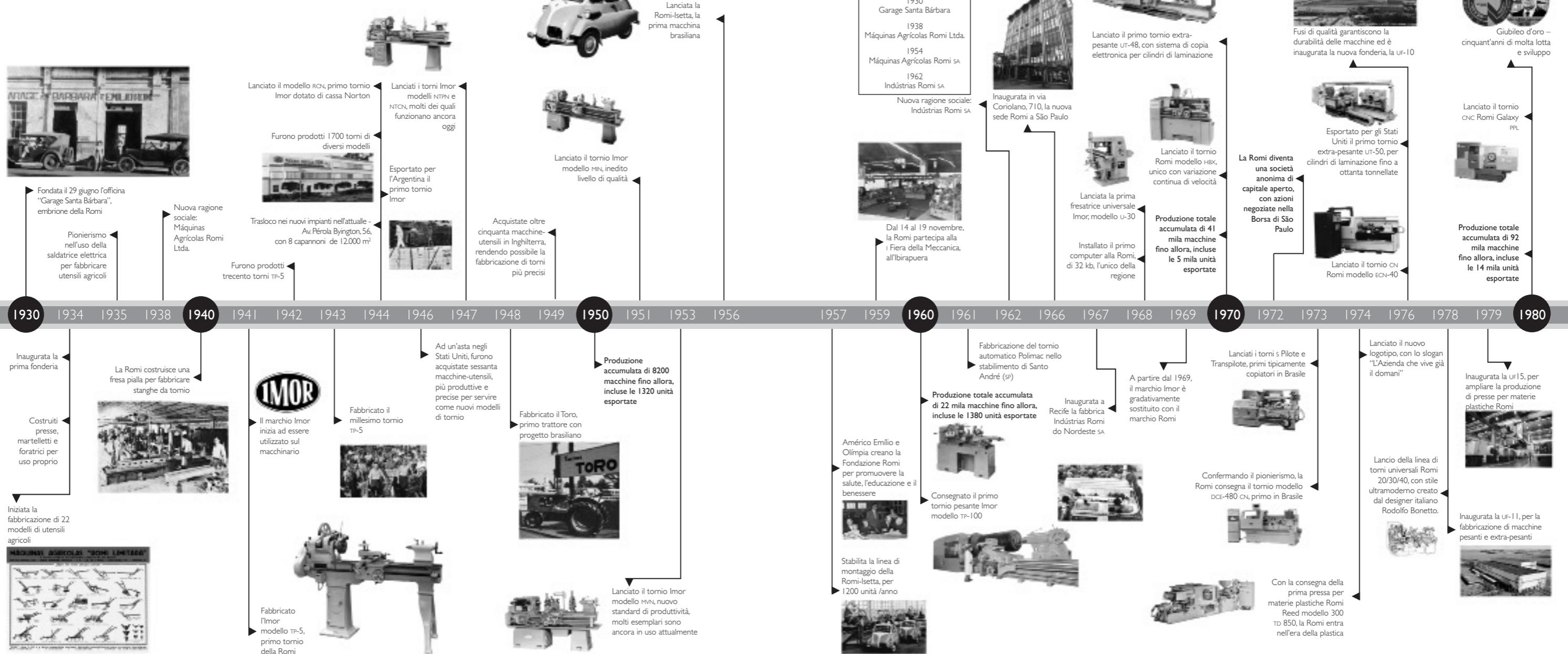
Nel mercato interno, la Romi commercializza direttamente i suoi prodotti in più di trenta punti vendita, sparsi nelle principali città e poli industriali, offrendo ampia gamma di servizi di assistenza tecnica, fornimento di pezzi di ricambio e ingegneria di pre e post-vendita. E, presente nel mercato esterno dai pionieri viaggi di Humberto Mayrink e Herbert Dresbach nel 1944, la Romi ha non soltanto distributori in tutti i continenti, ma anche filiali negli Stati Uniti, Italia e Germania.

I suoi collaboratori ammontano a più di 3 mila, e la Romi, in conformità con la filosofia del suo fondatore, segue credendo che l'uomo è il principale patrimonio di un'azienda. Questa visione rimane più viva che mai nei lavori svolti dalla Fondazione Romi, diretti all'educazione e cultura, e completamente gratuiti e aperti alla comunità.

Vigore, innovazione, solidarietà.

Sì, il signor Emilio è presente dappertutto.

Ottant'anni di innovazione e pionierismo



1981 Inaugurata la uf-16, totalmente climatizzata, per fabbricare centri di tornitura

1982 Per supplire alla mancanza di tecnici nell'area in Brasile, viene inaugurata presso la Fondazione Romi l'edificio dell'Istituto Tecnico di Elettronica Industriale

1984 Inaugurata la uf-14, per fabbricare CNC Mach e pannelli elettronici

1986 Lanciati i centri di tornitura Cosmos 10/20/30

1987 Consegna la millesima macchina CNC

1988 Lanciata la linea di centri di tornitura verticale Discovery

1990 **Produzione totale accumulata di 121 mila macchine fino allora, incluse le 20 mila unità esportate**

1992 Lanciata la linea di presse per materie plastiche Primax, con un nuovo standard di produttività

1993 Unificato per tutte le unità della Romi il certificato iso 9001

1994 Lanciata la linea di presse per materie plastiche Primax, con un nuovo standard di produttività

1995 Inaugurato il Centro di Tecnologia Romi di Macchine-Utensili (CT-ME)

1997 **Produzione totale accumulata di 138 mila macchine fino allora, incluse le 25 mila unità esportate**

1998 Lanciata la linea di presse per materie plastiche di alta velocità per termoplastici Velox

2000 **Produzione totale accumulata di 146 mila macchine fino allora, incluse le 27 mila unità esportate**

2001 La rappresentazione della firma Romi riceve una nuova stilizzazione (l'attuale) Settant'anni di Romi, sviluppando ogni volta di più la tecnologia di punta

2002 Lanciata la linea Discovery M&M, per stampi e matrici

2003 Inaugurato il Centro di Tecnologia di Presse per Materie Plastiche (CT-PP)

2004 Lanciato il centro di tornitura della linea Romi E, nuovo parametro di produttività

2005 Lanciata la serie Pratica

2006 **Produzione totale accumulata di 147 mila macchine fino allora, incluse le 27400 unità esportate**

2006 Cinquant'anni dal lancio della Romi-Isetta, prima macchina prodotta in serie in Brasile

2006 Al Salone Internazionale dell'Automobile 2006, a São Paulo, la Romi-Isetta marca presenza nello stand della Fondazione Romi

2006 Conclusa l'ampliamento della uf-16, totalizzando 24100 metri quadri

2006 Acquistata la CNC Service Ltda., azienda specializzata nella fabbricazione, vendita e ripari di macchine-utensili pesanti

2006 Lanciato il Romi PH 400, versione 2.0

2006 Le Indústrias Romi SA passano a integrare il portafoglio dell'Indice di Azioni con Amministrazione Differenziata (GV), della Bovespa (Borsa di Valori di São Paulo)

2007 Inizia a Santa Bárbara l'ampliamento delle unità di produzione di macchine-utensili e macchine per plastici e la costruzione della nuova fonderia e unità di tornitura

2007 Lanciata la linea di torni pesanti e extra-pesanti CNC Centur e UT

2007 Annunciati investimenti per ampliare le piante industriali e aumentare la produzione di macchine

2008 Acquistata la JAC Indústria Metalúrgica Ltda., fabbricante di soffiatrici di plastica

2008 Acquistati gli attivi della Sandretto Industrie srl, azienda italiana fabbricante di presse per materie plastiche

2008 Crea la Romi Italia srl

1981 Iniziativa la fabbricazione di CNC Mach per torni Centur, ECN 40, Galaxy e altri modelli

1982 Consegna del tornio CNC Romi Centur 20/30/40, successo di vendite, con oltre 4 mila unità vendute

1984 Lanciati i centri di tornitura Polarix

1986 Si celebra la fabbricazione della 100.000ª macchina - un tornio i-30, consegnato al Liceo di Arti e Mestieri di São Paulo (Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo)

1987 Lanciata la fresatrice CNC Romi Interact 4, prima in Brasile

1988 Consegna della prima pressa per materie plastiche Romi con tecnologia CN

1989 Consegna della prima pressa per materie plastiche Romi della linea TGR, con tecnologia brasiliana

1990 Lanciati i centri di tornitura della linea Galaxy 10/20/30/50

1991 Lanciato e consegnato il primo Romimicron®, che possiede attualmente decine di brevetti.

1992 La uf-10 ottiene certificazione iso 9002

1993 Inaugurato il Centro Senai-Fondazione Romi Formazione di Formatori

1994 Crea la uf-05, per produrre il Sistema Romimicron® di tornitura di fori di precisione

1995 Lanciati i centri di tornitura di fori di precisione

1996 Iniziano le attività della Romi Machine Tools, Ltd. a Erlanger, Kentucky, per dare sostegno totale ai dealers in Nord America

1997 Lanciati i torni verticali multi-compiti Romi-Emag vsc, tipo pick-up

1998 Inaugurata in Germania la Romi Europa, per dare sostegno ai dealers in Europa e Asia

1999 Lanciata la linea di presse per materie plastiche Primax DP, con due piani e alta capacità di chiusura

2000 Lanciato il centro Romi di lavoro verticale vrc 30, rapido e preciso

2001 Lanciati i sw Power Pack e ez Flex

2002 La Romi celebra 75 anni con lo slogan "Tradizione nell'innovare"

2003 Lanciato il tornio extra-pesante ut-2000

2004 Certificazione iso 14001, versione 2004, per tutte le attività dell'azienda a Santa Bárbara d'Oeste

2005 Alla Feimafe, è lanciato il centro di tornitura E 220, composto di due teste motori e due torni

2006 **Produzione totale accumulata di 146 mila macchine fino allora, incluse le 27 mila unità esportate**

2006 La Fondazione Romi completa cinquant'anni

2006 Ampliata la linea di stampaggio manuale della fonderia

2006 Lanciato il centro di tornitura orizzontale Romi PH 630

2007 Lanciato il Centur 300, versione 3.0

2007 Alla Fiera della Meccanica 2008, la Romi presenta tredici nuovi modelli di macchine

2007 Lanciati i centri di tornitura verticali Romi D

2007 Iniziano le attività della Stazione Culturale, progetto della Fondazione Romi

2007 Lanciate le presse per materie plastiche di grande portata Primax 1300 e Primax 1500

2008 Lanciati i centri di traforazione e rotazione Romi vrc

2008 Lanciato il tornio CNC Centur 350

2008 Lanciati i centri di tornitura Romi CL

2008 Lanciata la serie di presse per materie plastiche Primax H

Editore

Alexandre Dórea Ribeiro

Editore esecutivo

Andrea M. Santos

Assistente editoriale

Gustavo Veiga

Direzione d'arte

Emanuel Della Nina / Estúdio DBA

Progetto grafico

Débora Setton / Estúdio DBA

Testo

Ignácio de Loyola Brandão

Traduzione

Ornella Accasto Grizante

Donatella Fenocchi

Revisione del testo in italiano

Teresa Drago Kail

Prestampa

Bureau São Paulo

Grafica

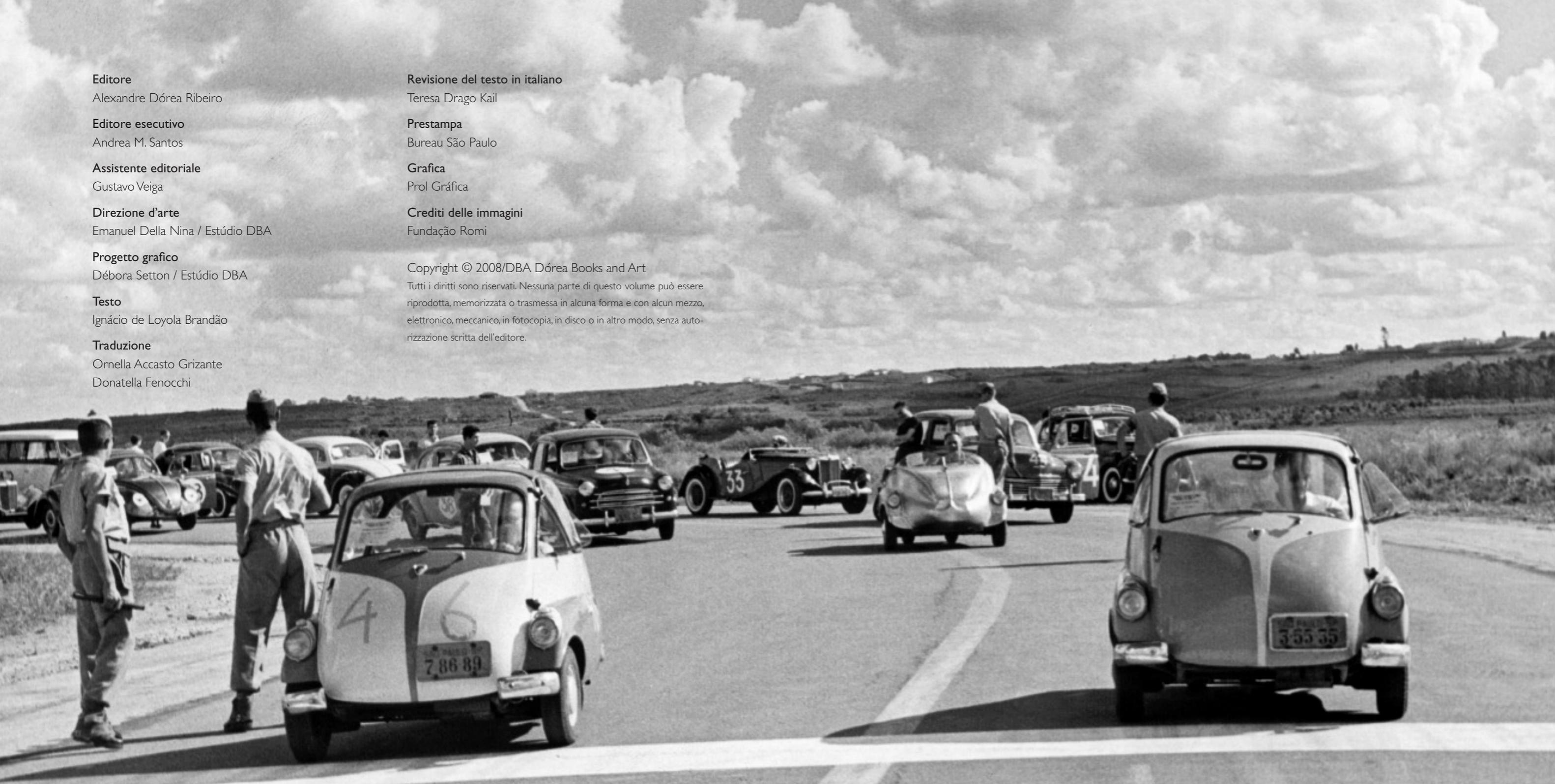
Prol Gráfica

Crediti delle immagini

Fundação Romi

Copyright © 2008/DBA Dórea Books and Art

Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questo volume può essere riprodotta, memorizzata o trasmessa in alcuna forma e con alcun mezzo, elettronico, meccanico, in fotocopia, in disco o in altro modo, senza autorizzazione scritta dell'editore.



Stampato in Brasile
in Torrapapel con certificazione FSC

DBA Dórea Books and Art

Al. Franca, 1185 cj. 31/32 • cep 01422-001
Cerqueira César • São Paulo • SP • Brasile
tel.: (55 11) 3062 1643 • fax: (55 11) 3088 3361
dba@dbaeditora.com.br • www.dbaeditora.com.br



 **ROMI**®
www.romi.com.br