

IL SOGNO AMERICANO DI ANTONIO PASIN

Rosà (Provincia di Vicenza), 1914

Nel cuore del Veneto, fra Bassano del Grappa, Asolo e la Marca trevigiana, la vita è scandita dai ritmi lenti del duro lavoro nei campi. Venezia è lì, ad una manciata di chilometri in linea d'aria, a ricordare gli antichi fasti della Serenissima. Ma sono solo lontani ricordi, giacché in quei primi anni del '900 il Veneto è una delle regioni più povere e disastrose d'Italia.

Fame, carestie e pellagra hanno spinto la gente veneta, fin dal 1875, ad emigrare in massa verso terre lontane. Sono migliaia, decine di migliaia, le famiglie che hanno oltrepassato l'Oceano inseguendo il fatuo miraggio di un fantomatico "Paese della Cuccagna" che nessuno è mai riuscito a trovare.

Non bastasse tutto ciò, iniziano a spirare - minacciosi - i primi venti della Grande Guerra che di lì a qualche mese, e per i tre anni a venire, avrebbe portato nel Veneto tutto il suo carico di morte e distruzione.

Solo sessant'anni dopo, quelle terre e le loro genti saranno le protagoniste del cosiddetto "miracolo nordest", affermandosi come una delle aree più ricche ed industrializzate di tutto il Continente europeo.

Ma questo, il giovane Antonio Pasin non lo poteva prevedere.

Classe 1898, Antonio è un ragazzo che ha dentro di sé una gran voglia di fare. Dalla famiglia – ed in particolare dal papà e dal nonno – ha assorbito "a pieni polmoni" la cultura del lavoro, del sacrificio e del risparmio; ma anche della solidarietà e dell'altruismo, caratteristiche di una terra a fortissima vocazione religiosa (Papa Pio X, al secolo Giuseppe Melchiorre Sarto, era nato a Riese, pochissimi chilometri da Rosà).

Ma ad Antonio Pasin non va proprio di adagiarsi a ripercorrere – quasi fosse un destino ineluttabile - la vita che fu di suo nonno, prima e di suo padre, poi. Una vita fatta di un lavoro artigianale (quello di falegnami), che è servito solo per dare da mangiare alla famiglia. Pura sopravvivenza, nulla di più.

A sedici anni – nei primi del Novecento - eri già un uomo perchè a dodici avevi dovuto abbandonare i giochi (e la scuola) e darti da fare per aiutare economicamente la famiglia. A sedici anni – già uomo e con un lavoro nelle mani – Antonio Pasin ha delle idee molto chiare sul proprio futuro. E' convinto che stando lì nel Veneto la sua vita non sarebbe stata tanto diversa da quella di suo padre e pertanto decide di partire, da solo. Da qualche lontano parente e da compaesani emigrati anni prima, è giunta l'eco di un Paese – al di là dell'Oceano - che offre delle grandi opportunità, per chi ha voglia di lavorare.

I genitori vendono perfino un mulo, per racimolare il denaro necessario per il suo biglietto di terza classe in nave. Lo fanno perché leggono negli occhi di quel ragazzo di sedici anni una straordinaria determinazione e voglia di fare. «Quel nostro figlio si merita almeno un'opportunità», devono essersi detti.

E lo accompagnano al Porto di Genova, dove Antonio si imbarca per gli Stati Uniti d'America.

Chicago (Illinois), 1914

La città, adagiata sulle sponde del Lago Michigan, nel 1914 è già la seconda metropoli americana, con 2 milioni e mezzo di abitanti (quasi quanto tutto il Veneto di allora). Ottant'anni prima, quando venne fondata, c'erano appena 350 anime. Ma, quel che più conta, è una città che dimostra una forte vocazione all'operosità, alle attività imprenditoriali, ai commerci, soprattutto dopo la sua ricostruzione, avvenuta negli ultimi anni dell'800 a seguito del devastante incendio del 1871 che ridusse in cenere buona parte degli edifici del centro.

Nella seconda metà dell'Ottocento Chicago divenne il maggior porto del mondo per il commercio dei cereali che, dal bacino granario del Mississippi, venivano esportati via mare attraverso i Grandi Laghi. Pochi anni più tardi, la metropoli dell'Illinois raggiunse il primato anche nella macellazione, trattamento e inscatolamento delle carni bovine e suine, primo esempio di industria globale con una rete mondiale di filiali che comunicavano fra di loro via telegrafo.

I grattacieli, icona americana per eccellenza, sono nati proprio a Chicago (l'Home Insurance Building è del 1885) ed ancora oggi lo skyline della metropoli è secondo solo a quello di New York.

A Chicago, detta anche *the second City*, si respira dunque un'atmosfera elettrizzante, stimolante, che attrae imprenditori e piccoli artigiani e di conseguenza molta manodopera d'importazione, soprattutto dal Vecchio Continente.

Ma l'aria di Chicago attrae anche la malavita, secondo la regola per cui laddove si sviluppa ricchezza, lì arriva anche l'azienda del crimine. Ed il crimine, a rigorosa "denominazione d'origine controllata" – purtroppo - italiana, è impersonificato da un signore che si chiama Al Capone.

E' il 19 aprile del 1914 quando Antonio Pasin viene registrato in arrivo ad Ellis Island, New York, dopo un lungo viaggio in mare passato fra migliaia di altri poveri emigranti italiani pieni di speranze per il loro futuro. Qualche settimana più tardi, dopo il periodo di quarantena, mette piede a Chicago.

Un salto grande, per un ragazzo di 16 anni partito dalla piccola Rosà. Ma che non intimorisce affatto Antonio Pasin, determinato a conquistarsi un posto in quel sogno americano rincorso da molti altri italiani.

L'impatto con la metropoli

Sarebbe stato un attimo, per uno “sbarbatello” della sua età che non sapeva una parola di inglese, che non aveva nessun punto di riferimento e tantomeno un contratto di lavoro, cadere nelle mani di persone poco raccomandabili, che l'avrebbero probabilmente avviato ad attività criminose o comunque sfruttato. Ma, evidentemente, le raccomandazioni dei genitori, una certa scaltrezza, unite ad una buona sorte, tennero lontano Antonio da frequentazioni pericolose.

Antonio Pasin inizia la sua nuova vita americana adattandosi a fare il garzone per un'impresa di costruzioni che si era aggiudicata l'appalto per le fognature della città.

Dopo pochi mesi, però, riesce a far valere la sua esperienza di ebanista e viene assunto da un costruttore di pianoforti. Fra i molti primati della Chicago dei primi anni del '900 c'è infatti anche quello degli strumenti musicali, tanto che fino alla metà del secolo l'80% della produzione nazionale di pianoforti e strumenti a fiato di ogni sorta è costruita sulle rive del Lago Michigan. Legno nobile, quello dei pianoforti, che necessitava di mani esperte per essere forgiato nelle caratteristiche forme sinuose del “principe degli strumenti”. Ed il giovane artigiano italiano riesce a farsi notare per l'abilità con la quale usa pialla, scalpello, punteruoli e rasiera.

La paga è buona, il datore di lavoro è contento, ma la legittima aspirazione, nonché il sogno di Antonio Pasin è quello di mettersi in proprio.

Ci riesce tre anni dopo quando, con i soldi messi parsimoniosamente da parte, acquista un set di attrezzi da falegname, un piccolo lotto di legna usata e prende in affitto un negozio/laboratorio di pochi metri quadrati nei sobborghi di Chicago. E' il 1917.

L'idea vincente ed il sogno di mettersi in proprio

L'idea vincente, semplice ma al tempo stesso geniale, Pasin probabilmente ce l'aveva già in testa: era quella di realizzare un giocattolo essenziale, quasi elementare, ma soprattutto economico e robusto, che fosse alla portata di tutti i bambini e le bambine degli Stati Uniti. E questo giocattolo non era nient'altro che un carrettino di legno (gli americani lo chiamano “wagon”) con quattro ruote ed una maniglia per trainarlo. Pasin lo chiamò Liberty Coaster Wagon, in ricordo della prima cosa che vide arrivando in America: la Statua della Libertà.

Per cinque lunghi anni Pasin lavora da solo nel suo piccolo laboratorio. Di notte costruisce i “Liberty Coaster” e di giorno va a venderli nei negozi di giocattoli, che mese dopo mese ne ordinano in quantitativi crescenti.

Con un piccolo capitale in tasca ed un’attività più che avviata, nel 1922 Pasin può finalmente entrare in una banca a negoziare il finanziamento per acquistare un capannone nella zona nord/ovest della città.

A 24 anni Antonio è già un piccolo ma affermato imprenditore. Gli ordinativi crescono, perché quel semplice giocattolo su quattro ruote affascina non solo i bambini di Chicago; lo vogliono anche quelli di Detroit, di Atlanta, di New York e di Boston. Gli operai assunti da Pasin sono cinque, dieci, trenta; e poi c’è bisogno di un magazziniere, di un contabile, di qualcuno che riceva gli ordini al telefono, di un commerciale che vada a proporlo in giro per gli “States”... E’ un’autentico boom.

Dal legno al metallo. Nasce un’icona americana

Ma la svolta vera arriva alla fine degli anni ’20, quando il giovane imprenditore italiano si lascia affascinare dalla lamiera. Pasin studia attentamente i metodi di stampaggio adottati da un certo signor Henry Ford - sì, proprio lui, il re delle automobili – e decide di costruire una nuova versione dei suoi carrettini per bambini, che d’ora in poi saranno fatti in lamiera smaltata rossa e prenderanno il nome di “Radio Flyer”. La vecchia fabbrica viene completamente riconvertita: moderne presse pneumatiche e i metodi produttivi della catena di montaggio prendono il posto delle seghe circolari da legno e dei banchi da falegname, ma soprattutto l’Azienda è finalmente in grado di star dietro agli ordinativi. Nei primi anni ’30 la Radio Steel & Manufacturing Company di mister Antonio Pasin è in grado di produrre 1500 “wagons” al giorno. Mezzo milione all’anno. Il successo del Radio Flyer è di tali proporzioni che i colleghi imprenditori affibbiano a Pasin il soprannome di “piccolo Ford”.

L’avvento della Grande Depressione, che mise in ginocchio un numero impressionante di aziende statunitensi riducendo sul lastrico migliaia di imprenditori, non sfiorò nemmeno di striscio l’industria fondata dal giovane italiano. Anzi.

Proprio in un frangente nel quale la capacità di spesa del popolo americano si era improvvisamente e drasticamente assottigliata, quel semplice ma robusto carrettino di lamiera smaltata color rosso, continuava a far felici milioni di bambini perché era alla portata di tutte le tasche. E’ proprio in questi anni, infatti, che viene coniato lo storico slogan del Radio Flyer: *For every boy, for every girl* (per ogni bambino, per ogni bambina).

Nel pieno della Grande Depressione, la Radio Steel & Manufacturing Company non solo non ha mandato a casa neanche un operaio, ma anzi, in piena controtendenza, continua ad assumere personale. E moltissimi sono italoamericani.

Ma c'è di più, perché Antonio Pasin, convinto di essere in debito con la sorte e uomo di grande generosità, offre ai suoi dipendenti una serie di *benefits* che nessun'altra azienda di Chicago era in grado di offrire in quei frangenti: corsi gratuiti di inglese, partecipazione alle spese mediche, ma soprattutto prestiti a tasso zero per comperare casa. Così, mentre decine di migliaia di operai perdono il posto o sono costretti a tirare la cinghia, centinaia di dipendenti di Antonio Pasin riescono a passare senza grandi sacrifici attraverso gli anni bui della depressione.

L'esposizione universale di Chicago del 1933-34 è una straordinaria vetrina. Gli Stati Uniti devono dimostrare al mondo che la Grande Depressione è passata; c'è voglia di ottimismo, di crescita economica, di benessere diffuso.

All'Expo partecipano molte Nazioni, ma soprattutto i grandi marchi americani, come la Ford, che si presentano con padiglioni costosissimi e dalle architetture futuristiche. Anche in questa occasione Antonio Pasin tira fuori, dal suo inesauribile bagaglio di creatività, un'idea vincente. Nonostante il parere sfavorevole di molti, realizza un Radio Flyer gigante, alto una ventina di metri, e lo trasforma in un'attrazione – a pagamento – sulla quale saliranno molti dei 40 milioni di visitatori dell'esposizione. Un grande business ed un'enorme pubblicità insieme, perché quel mega-Radio Flyer diventerà uno dei manifesti dell'Esposizione di Chicago.

Con l'entrata in guerra degli Stati Uniti, anche la Radio Steel & Manufacturing Company è costretta a convertire la propria produzione. Dalle presse che prima sfornavano migliaia di Radio Flyer al giorno, dal 1943 al 1945 escono solo grandi quantità di taniche di latta (per combustibili o per acqua), che saranno usate dalle truppe americane in Europa, in Africa e nel Pacifico.

Con il termine delle ostilità, l'attività della Radio Steel & Manufacturing Company torna alla sua vocazione di fabbrica per giocattoli. Per stare al passo con i tempi e per diversificare la produzione, la fabbrica di Chicago realizza diverse versioni del "wagon" classico, ma anche tricicli e biciclette, automobili a pedali e monopattini. Anche una serie di attrezzi per il giardinaggio. Ma il Radio Flyer rimane sempre il preferito, anche dai bambini nati nel dopoguerra, i sessantenni di oggi. Non c'è famiglia americana che non ne abbia almeno uno in casa. Non c'è ragazzino o ragazzina che non ci sia salito sopra almeno una volta nella vita.

Con la diffusione delle materie plastiche, negli anni '60 e '70, l'azienda di Pasin, che ha ormai duemila dipendenti a libro paga, inizia a produrre i suoi giocattoli in quel nuovo, rivoluzionario, materiale, anche se lo storico metallo rosso non sarà mai abbandonato.

Altre generazioni di bambini continuano a crescere con il loro inseparabile Radio Flyer. I più grandicelli ci trainano i fratelli minori; le mamme, nei mesi estivi, lo

riempiono d'acqua trasformandolo in una piscina in miniatura; ci trovavano posto bambole e animaletti di peluche; ci si scorrazzano i cani e i gatti di casa; con il Radio Flyer si va a fare la spesa, si raccoglie tutti assieme l'erba del giardino tagliata di fresco...

Il successo di quel semplice carrettino nato in un angusto laboratorio artigianale nel 1917 da un'idea di un tenace e fantasioso immigrato italiano, è senza tempo, molto oltre le effimere mode. Lo capiscono anche le grandi multinazionali del giocattolo, come la Mattel e la Hasbro, che sul finire degli anni '70 offrono ad Antonio Pasin montagne di dollari per assicurarsi il prestigiosissimo marchio. Ma il già anziano imprenditore non cede, perché secondo i suoi solidi principi morali non c'è cifra che possa essere degna di comprare un sogno di un ragazzo sedicenne che è diventato una splendida realtà, un'autentica icona americana. Allo stesso modo non hanno ceduto alle lusinghe del mercato e al miraggio del denaro il figlio di Antonio Pasin, Mario, ed i nipoti Robert e Paul che ancora oggi guidano la florida azienda che produce una vastissima gamma di modelli e accessori sempre ispirati – però - a quello iniziale.

Nel 1997, per celebrare gli 80 anni del Radio Flyer, Robert e Paul Pasin hanno realizzato un "wagon" gigante del peso di 6 tonnellate, capace di far salire 75 ragazzini, che ha girato per tutta l'America rinverdendo la moda del mitico Radio Flyer.

Negli ultimi dieci anni la loro azienda di famiglia (oggi si chiama Radio Flyer Inc.) ha ottenuto ben 10 premi di qualità da parte della prestigiosa Parent's Choice Foundation, organismo no-profit che ha come scopo quello di selezionare e raccomandare ai genitori quei giocattoli che aiutino i bambini a crescere sviluppando l'immaginazione, l'attività fisica e che al tempo stesso siano sicuri e con un prezzo equo.

Il Radio Flyer è stato un fedele compagno di giochi per decine di milioni di bambini americani delle ultime quattro generazioni. Un giocattolo semplice, ma forse proprio per questo in grado di stimolare la fantasia. Un mezzo per sognare. Nella fervida immaginazione dei ragazzini, quel carrettino color rosso vivace ha assunto via via le sembianze di un camion, di un fuoristrada, di una navicella spaziale, di un tappeto volante... e di molto altro ancora. Un mezzo che li ha portati in altri mondi. Lontano, a volte, da una realtà cruda e difficile da comprendere, come quella descritta dal film "Radio Flyer" del regista Richard Donner (1992): è la toccante storia di due fratelli che attraverso le fantastiche avventure a bordo del loro Radio Flyer color rosso, cercano di evadere da una difficile realtà familiare fatta di alcoolismo, litigi fra i genitori, soprusi e violenza.

Antonio Pasin se n'è andato nel 1990, ma il suo nome, il suo percorso imprenditoriale, le sue qualità umane e quel magico Radio Flyer a bordo del quale è certamente salito in cielo, fanno parte della storia degli Stati Uniti.

Il “red wagon” di Pasin è unanimemente considerato una *americana*, dovendosi intendere, con questo termine, le autentiche icone che rappresentano la cultura popolare del popolo americano. Come – per intenderci - il baseball, l'*apple pie*, Superman, il rock ‘n roll e la musica di George Gershwin.

Dal 2003 il nome di Pasin è entrato a far parte del “Toy of Industry Hall of Fame”, esclusivo elenco di coloro che hanno scritto la storia del giocattolo a livello mondiale. L'elenco, nel quale Pasin è l'unico italiano presente, include nomi come quelli di Walt Disney e Ole Kirk Christiansen (l'inventore dei mattoncini LEGO).

E in Italia? Nessuno, finora, conosce la storia di Antonio Pasin. Nessuno si è interessato a lui. Nessuno sa di che cosa sia stato capace, lontano da casa, quel ragazzino di 16 anni partito da Rosà in Provincia di Vicenza, nel lontano 1914, con un sogno in tasca. Eppure, in una Chicago che nei primi decenni del '900 era dominata dalle attività criminali di Al Capone, di Johnny Torrio e di “Big Jim” Colosimo, Pasin ha rappresentato l'altra faccia della nostra emigrazione negli Stati Uniti d'America.

Quella più bella ed autentica.

