

## RECENSIONI E SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

S. BETTI, *I Great Lakes e la St. Lawrence Seaway*, Napoli, Loffredo ed., 2011, pp. 630.

L'opera, pubblicata nella collana OPSAT - Osservatorio per la programmazione dello sviluppo sostenibile e l'assetto del territorio - dell'Università degli Studi di Salerno, è il frutto di una pluriennale frequentazione dell'area dei Grandi Laghi Laurenziani da parte dell'autore che gli ha dato la possibilità di raccogliere un'enorme quantità di informazioni e consultare una ricca documentazione in svariati campi (storico, socio-economico, tecnico eccetera). Basti dire che oltre un centinaio di pagine dense di note e riferimenti bibliografici sono dedicate alle vicende della colonizzazione delle terre indiane, ai primi insediamenti degli europei e alle prime opere di infrastrutturazione per avviare lo sfruttamento commerciale dei territori. Tutto ciò costituisce la premessa ad una disamina minuziosa delle imponenti opere idrauliche per la realizzazione della moderna via navigabile tesa a conseguire integrazione e complementarità tra vie d'acqua interne, navigazione

marittima e infrastrutture terrestri, soprattutto ferroviarie.

Segue una descrizione dell'impatto della via navigabile (nota con l'acronimo GLSLS) sui territori statunitensi e canadesi, contribuendo in misura rilevante non solo allo sviluppo urbano ed economico dell'area più direttamente interessata, ma anche a fare dei due Stati, Canada e Usa, una regione mondiale, che, per alcuni decenni alla fine del secondo millennio, è praticamente autosufficiente per l'approvvigionamento di materie prime e risorse fondamentali (minerali di ferro e altri metalli, combustibili, legname e carta, per non parlare dei cereali, usati anche come arma di pressione verso i paesi "affamati" del mondo).

La via del San Lorenzo, in pratica, ha trasformato la regione dei Grandi Laghi laurenziani in un nuovo Mediterraneo, non però come il nostro (elemento di separazione tra un'Europa ricca e una sponda africana e asiatica in sofferenza), ma di unione tra due grandi potenze creando le premesse per uno straordinario sviluppo urbano, turistico, industriale (specialmente nei settori legati alle infrastrutture di trasporto).

Nelle regioni italiane, che hanno nel mare, nel commercio marittimo e nel turismo basi importanti della propria economia, non può sfuggire il grande interesse di uno studio di questo "mediterraneo nord-americano" che tanto rilievo ha assunto nei traffici marittimi e nell'evoluzione delle tecniche di trasporto. Questa sorta di nuovo artificiale Mediterraneo, dove la GLSLS ha favorito l'apertura al vasto mondo di un'ampia regione permettendo a una molteplicità di gruppi immigrati e non di valorizzare in pieno le loro specifiche attitudini e utilizzarle per mobilitare grandiose risorse naturali, è stato fin quasi al termine del secondo millennio il cuore industriale degli Stati Uniti e del Canada raggiungendo in alcuni settori un primato mondiale indiscusso.

L'A., quasi a conclusione della sua opera, passa in rassegna le diverse poderose aree industriali, da quella dell'industria alimentare e delle macchine agricole di Chicago, dell'auto delle Big Three a Detroit-Windsor, della gomma di Akron, dell'acciaio e del petrolio di Pittsburgh e Cleveland a quelle metallurgiche, meccaniche, aerospaziali, elettroniche ma anche della moda e delle produzioni televisive di Toronto o del legno, cantieristiche, metallurgiche e petrolifere di

Montreal.

Il ridimensionamento degli ultimi decenni nell'industria manifatturiera quasi dappertutto (ma non a Detroit) è stato largamente compensato dallo sviluppo, oltre che delle produzioni di alta tecnologia, dei servizi alle imprese (finanza, reti informatiche, ricerca scientifica...), dei servizi alle persone (dall'alta formazione alla sanità) e del turismo. Toronto è oggi una delle più importanti mete turistiche del mondo ricevendo annualmente quasi 20 milioni di turisti attratti dalle vicine cascate del Niagara.

Dopo la lettura di questo *excursus* lungo la Seaway e le rive dei Grandi Laghi non possiamo però eludere una domanda imposta dal nuovo corso dell'economia mondiale che ha spostato nell'area del Pacifico il suo baricentro, tanto che negli stessi Stati nordamericani, un tempo tanto legati all'Atlantico e all'Europa, le città della costa occidentale, da Vancouver a Los Angeles, stanno crescendo più di quelle della facciata atlantica. Come reagirà a questo rivoluzionario cambiamento degli equilibri geopolitici e geoeconomici una regione con un sistema di collegamenti la cui fortuna è stata in origine legata al suo orientamento verso la vecchia Europa?

GUIDO LUCARNO