

Entre océanos

La geopolitica dei canali in America Latina

LAURA MARIOTTINI – VLADIMIRA CAVATORE

Nel 2013, all'annuncio della costruzione di un canale in Nicaragua con un finanziamento privato cinese, si è riaperto il dibattito – di fatto mai chiuso – sui canali interoceanici e sul controllo dell'anello de fuego delle Americhe. Il testo descrive la situazione attuale delineando scenari geopolitici e socioeconomici futuri: ampliamento di Panama, costruzione della via marittima in Nicaragua, realizzazione di altri cinque progetti di canali secchi e intermodali transoceanici. «Nel XXI secolo – sosteneva agli inizi del XX il contrammiraglio Mahan – il destino del mondo sarà deciso nelle sue acque».

«Mercader y navegante te hicieron de amor y mar; una mitad para el sueño, otra para navegar», Pablo Antonio Cuadra



Quando il presidente del Nicaragua Daniel Ortega annuncia e poi approva, nel corso dell'Assemblea Nazionale del 13 giugno 2013, la chiusura dell'accordo con l'imprenditore cinese Wang Jing, a capo della Hong Kong Nicaragua Development Investment – in base al quale il gruppo si aggiudica la concessione cinquantennale, rinnovabile una sola volta, per la costruzione e il funzionamento del canale – si riapre il dibattito sui canali interoceanici in America Latina. La decisione è presa proprio durante la fase di sviluppo di un progetto di ampliamento del canale di Panama, atto a soddisfare le esigenze imposte dal commercio globale di spedizione.

Un comunicato stampa, immediatamente successivo alla firma, riporta: «Il Gruppo Hknd ha con successo ottenuto il diritto di esclusiva allo sviluppo e alla gestione del gran canale del Nicaragua per 100 anni». Immediate e diverse le reazioni.

La prima, quella dei nicaraguensi che, secondo un sondaggio effettuato dalla Cid Gallup (gennaio 2015), sono per il 54% favorevoli alla realizzazione del canale mentre il 39% è contrario e il 7% si astiene.

La seconda, quella opposta della Colombia, che ha perso un lodo arbitrato davanti alla Corte Internazionale di Giustizia dell'Aja, avente come oggetto il controllo del mare nell'area di San Andrés e Providencia, zona marittima che ora amministra il Nicaragua, poiché punto di accesso al canale dal Mar dei Caraibi.

La terza, quella del Costa Rica che, ugualmente, respinge l'opera di costruzione: sia per contrasti politici storici per il dragaggio del fiume San Juan, che delimita il confine tra i due Stati, sia più recenti, come il riconoscimento della sovranità sulla piccola isola fluviale di Harbour Head o il blocco del passaggio dei cittadini cubani, respinti alla frontiera del Nicaragua (novembre 2015). Ufficialmente, il Costa Rica disapprova la costruzione a causa della mancanza di studi sull'impatto ambientale e per le possibili disastrose conseguenze che il canale avrebbe sul lago del Nicaragua o Cocibolca.

Inoltre, la reazione degli Stati Uniti, che considerano la regione loro zona d'influenza e perimetro di sicurezza.

Dal rapporto sulla misurazione dell'indice di rischio derivante dalla costruzione del canale (DACHARY – BURNE 2014) emerge che, da una prospettiva geopolitica, un secondo canale potrebbe portare a un'erosione del potere degli Stati Uniti in Centro America, soprattutto se il governo cinese intervenisse, in una tappa successiva, per finanziare e operare nel canale. Per tale motivo gli Usa stanno triplicando gli investimenti nella realizzazione di infrastrutture e cercano di frenare la suddetta tendenza attraverso nuovi accordi, come l'Alleanza del Pacifico, con l'obiettivo d'indebolire i processi d'integrazione della regione latinoamericana. Nel complesso, tutta l'area – forse con l'eccezione del Costa Rica – passa attraverso un piano d'investimenti di circa 60.000 milioni di dollari. Costituisce un progetto ambizioso che rientra nel trattato internazionale del Piano Puebla Panamá, ora denominato Progetto Mesoamerica, una strategia regionale per promuovere lo sviluppo economico, ridurre la povertà e aumentare il grado d'inclusione sociale, la ricchezza di capitale umano e naturale, nel pieno rispetto della diversità culturale ed etnica. Un'attenzione particolare viene riservata alle infrastrutture economiche: l'investimento mira soprattutto ad aumentare la redditività delle imprese transnazionali stabilitesi nella regione e a ridurre il costo del trasporto di merci da parte dei produttori di materie prime, passando per i nodi e le città di assemblaggio e per i centri di esportazione.

La creazione di moderne infrastrutture di trasporto è collegata al processo di espansione del commercio e degli interessi strategici della capitale cinese e degli Stati Uniti, che vedono il canale di Panama e la regione centroamericana come un ponte per il traffico merci est-



ovest. La Cina, in particolare, è interessata ad ampliare i legami e le relazioni commerciali con l'America Latina, scopo che sembra aver raggiunto sia con l'espansione del canale di Panama sia con la costruzione del canale in Nicaragua.

I CANALI DI PANAMA E NICARAGUA: UNO SGUARDO D'INSIEME

Dopo 72 progetti falliti, il Nicaragua vive un momento estremamente positivo: una combinazione di fattori ha generato un forte boom economico, che ha portato il Paese a vantare la più alta crescita della regione. Tale risultato è dovuto a un contesto di stabilità macroeconomica: l'inflazione stabilizzata a una sola cifra, il deficit fiscale vicino allo zero e la riduzione significativa del debito pubblico ed estero. Le esportazioni sono raddoppiate e gli investimenti aumentati di cinque volte rispetto al 2006. La percentuale d'investimenti esteri rispetto al Pil è la più alta in America centrale. Fondamentali sono state anche le misure sociali interne, volte alla riduzione della povertà, alla garanzia di sicurezza e alla più forte coesione sociale. A livello microeconomico, il governo ha mirato a rafforzare l'economia familiare, attuando una politica di trasformazione dell'industria agricola e di sicurezza alimentare per garantire la qualità dei prodotti e aumentarne il valore aggiunto, ha promosso lo sviluppo della costa caraibica con progetti e strategie per il breve, medio e lungo termine.

La questione dei canali interoceanici e dei rapporti tra i Paesi della regione – e tra essi e chi avanza influenze e controlli nell'area – non si esaurisce nell'attualità: l'idea e l'esigenza di costruire e controllare un canale di navigazione, una *vía de agua* che colleghi gli oceani Atlantico e Pacifico, è sorta immediatamente dopo la scoperta del Nuovo Continente. Nel 1524 il conquistatore spagnolo Hernán Cortés inviava una missiva all'imperatore Carlo V e scriveva: «El que posea el paso entre los dos océanos podrá considerarse dueño del mundo». L'Europa (con Spagna, Francia, Germania e Regno Unito), gli Usa e, in ultimo, la Cina, in momenti storici diversi, mirano alla 'cintura' delle Americhe, un ponte geografico e un ponte sulla biodiversità, punto di contatto tra le due masse oceaniche principali, che ha avuto, e ha, un grande valore geopolitico. Rappresenta, pertanto, un mediatore chiave e un nodo essenziale – ma di troppo esigua dimensione geografica – perché si formino grandi blocchi economici autonomi, in grado di garantire efficienza e sicurezza. Mahan, ufficiale della Marina statunitense, vissuto tra il 1840 e il 1914, docente e stratega del *sea power*, affermava che il valore del canale interoceanico non risiedeva nella sua impenetrabilità, bensì nell'utilizzo, da parte della Marina, di una postazione privilegiata

per azioni di aggressione e di difesa su tutta la linea costiera nazionale. Le idee del contrammiraglio stabilivano come una nazione potesse vincere su un'altra, distruggendone la flotta e strangolandone i commerci mediante un blocco navale. Pertanto, i canali interoceanici si configuravano come collegamenti commerciali e di passaggio delle persone, ma anche come avamposti militari per proteggere la costa degli Stati Uniti.

Nel XIX secolo diventa chiaro che il Sendero Las Cruces, utilizzato dagli spagnoli per trasportare l'oro a dorso dei muli tra Panama, Nombre de Dios e Pipeline Road (Cammino dell'Oleodotto), non è sufficiente a rispondere alle nuove esigenze di velocità e minore onerosità dei trasporti attraverso l'istmo. Considerata la difficoltà di costruire un canale, a causa dei pantani e delle malattie, una ferrovia sembra la soluzione ideale. Vengono così costruiti: un passaggio terrestre nell'istmo di Tehuantepec in Messico, di circa 200 km, per il transito di merci e persone; il sistema intermodale che passa per il Nicaragua attraverso il fiume San Juan e il lago di Managua, varco storico durante il boom dell'oro della California; l'istmo di Panama, un passaggio obbligato per le ricchezze provenienti dal sud del Pacifico e, infine, luogo scelto per il primo canale.

Due gli obiettivi evidenziati nel programma statunitense: promuovere il commercio tra gli Stati Uniti e le coste internazionali e facilitare il controllo dei mari su scala globale. All'inizio del XX secolo, gli Usa sono una potenza in ascesa e il canale è la chiave per l'esportazione dei suoi prodotti nei mercati europei e nei nuovi mercati in Asia. Il 20 gennaio 1903 il Congresso degli Stati Uniti delibera la costruzione del canale nel territorio di Panama, allora ancora annesso alla Colombia, ma il Senato colombiano respinge il trattato e, in risposta, scoppia una ribellione conclusasi, nello stesso anno, con l'indipendenza del Paese. Pochi giorni dopo, gli Stati Uniti acquisiscono i diritti per costruire un canale che attraversi l'istmo. I lavori, iniziati nel 1904, terminano 10 anni più tardi. Ciononostante, nel 1916, due anni dopo l'apertura di Panama, segue la firma del trattato Bryan-Chamorro (abrogato nel 1970) in base al quale, a fronte di un pagamento di tre milioni di dollari, Managua cede in perpetuo il diritto di costruire un canale nel Paese e ratifica un affitto di 99 anni per una base navale sul Pacifico e una sui Caraibi. Dunque, il percorso del Nicaragua è stato sempre tenuto in considerazione poiché la sua costruzione ridurrebbe la distanza tra New York e San Francisco di quasi 800 km.

Nel 1999 il Parlamento nicaraguense riprende il progetto Ecocanal, che prevede la realizzazione di una via transoceanica lungo il tracciato del fiume San Juan, al confine con il Costa Rica, ma i detrattori dell'opera ne evidenziano l'impossibilità esecutiva in ragione della conformazione vulcanica e dell'elevata attività sismica del territorio. L'ex cancelliere panamense Núñez Fábrega, in una intervista alla «Bbc Mundo» nel 2013, afferma che «è più facile arrivare sulla Luna che costruire un canale in Nicaragua». Vero è che il crescente affollamento del canale di Panama e pressanti minacce degli altri Stati centroamericani hanno risolto alla predisposizione di ampliamenti strutturali consistenti per far fronte alla effettiva minaccia di vie interoceaniche alternative.



Il piano di espansione di Panama si concluderà il prossimo aprile (ma si prospetta già un ulteriore allargamento a partire dal 2025). Il progetto rappresenta una sfida ingegneristica sia per la scelta dei materiali, sia per la progettazione strutturale e per la costruzione delle nuove chiuse, che daranno la possibilità di passaggio 24 ore su 24, ogni giorno dell'anno, a navi post panamax, lunghe fino a quasi 400 metri. Inoltre, il nuovo sistema di chiuse raddoppia le funzioni del canale ed evita la necessità d'interrompere la navigazione per manutenzione e monitoraggio dei sistemi. Il canale avrà, quindi, una nuova corsia di traffico, con cui potrà meglio far fronte alle esigenze del commercio marittimo mondiale e ai numerosi competitor, tra i quali, indubbiamente, il canale del Nicaragua rappresenta la minaccia più consistente.

Secondo l'attuale progetto, il passaggio interoceanico avrà: due porti di acque profonde, uno nei Caraibi nicaraguensi e uno nella costa pacifica del Paese; un oleodotto; un canale secco, costituito dalle ferrovie per il trasporto di merci da costa a costa; due zone di libero scambio, una nella costa dei Caraibi e una nel Pacifico, due aeroporti e strade di collegamento. A fronte della concessione per la gestione del canale, gli investitori cinesi devono corrispondere alle autorità del Canal Grande del Nicaragua dieci milioni di dollari per dieci anni, oltre a garantire il diritto di partecipazione al reddito derivante dai sottoprogetti, inizialmente pari all'1% delle entrate, ma destinato ad aumentare nel corso del tempo. Sarà situato nella parte meridionale del Nicaragua e sono state studiate sei rotte diverse, delle quali la più fattibile è la terza (pagina successiva, immagine a sinistra). I dati sono decisivi. Il canale di Panama avrà una profondità di 13,8 metri e ammetterà navi fino a 120.000 tonnellate e carena di 12 metri. Quello del Nicaragua avrà 22 metri di profondità e consentirà il transito a navi fino a 250.000 tonnellate e carena di 20 metri (pagina successiva, immagine a destra).

Nella realizzazione dell'opera saranno impegnate più di 200.000 persone. I lavori di costruzione sono iniziati il 22 dicembre 2014 e l'obiettivo è di ultimarli nel 2019 per effettuare i test necessari e rendere operativo il canale nel 2020. La via avrà una capacità di carico di 416 milioni di tonnellate, vale a dire, tra il 4-il 5% del carico marittimo totale e una capacità di transito di 5.100 navi.

Secondo stime ufficiali, il costo di realizzazione si aggira sui 50.000 milioni di dollari. Il finanziamento è erogato da un consorzio internazionale che corrisponde il 49%, mentre il Nicaragua pagherà il restante 51%. Una cifra da capogiro salvo considerare che il Nicaragua beneficerà di migliaia di posti di lavoro, un reddito enorme derivante dal traffico marittimo, che farebbe triplicare il reddito pro capite dei nicaraguensi (si calcola che il 40% dei sei milioni di abitanti viva con 50 córdobas al giorno, equivalenti a meno di due dollari) e moltiplicare il Pil.



Si tratta dell'opera del secolo che cambierà, in primo luogo, la geopolitica del Nicaragua: un Paese tra i più poveri del Centroamerica – con un bassissimo livello d'industrializzazione e che vive dell'esportazione di prodotti agricoli – vede stanziati circa 200.000 nuovi posti di lavoro.

Più in dettaglio, si prevede che nel 2018 l'occupazione in Nicaragua raggiunga il 50% della popolazione economicamente attiva e che la costruzione e il funzionamento del progetto possano generare 50.000 posti di lavoro in fase di costruzione, 3.700 lavoratori nel 2020 per il funzionamento del canale e 12.700 nel 2050, oltre a circa 120.000 nuovi posti di lavoro indiretti.

Ma la costruzione del canale avrà un forte impatto positivo sul Nicaragua a tutti i livelli: in primo luogo, l'economia nazionale avrà le risorse necessarie per affrontare la sfida dello sviluppo umano integrale e per vincere la lotta alla povertà. Le stime indicano che l'impatto economico del canale ridurrà la povertà globale di 11,2 punti percentuali e l'estrema povertà della metà; in secondo luogo, grazie alla necessità di personale qualificato, il livello d'istruzione della popolazione si eleverà e saranno attivati percorsi di studio per nuovi sbocchi professionali; in terzo luogo, si attueranno significativi investimenti per accompagnare lo sviluppo. Alla realizzazione del canale, infatti, si annette una serie di sottoprogetti strategici. Il primo è la costruzione del porto di Brito sul lato del Pacifico, per l'importazione di prodotti petroliferi e la somministrazione del carburante alle barche, con un molo multifunzionale riservato alla zona di libero scambio, ubicato a soli 20 km dall'autostrada Panamericana, a 120 dalla capitale Managua, a 8 da un nuovo complesso turistico, a 17 dalla località turistica di San Juan e a 16 dall'aeroporto previsto vicino alla città di Rivas.

Il secondo è la nascita del porto di Punta Águila sul lato del Mar dei Caraibi. Lungo il percorso del canale sono state previste quattro strutture turistiche: il Cost Relaxing Resort, il Volcano Sightseeing Resort, il Golf Theme Resort e il Natural Park Resort. Infine, i sottoprogetti stradali che includono sia le strade di collegamento tra i luoghi menzionati sia l'ampliamento per il cambio dei volumi del trasporto, come per il tratto Managua-Rivas sull'autostrada Panamericana.

Ma, a fronte dei vari studi basati sugli indici economico-sociali, scarseggiano quelli sui rischi di impatto ambientale. Gli ingegneri e i biologi consultati sostengono la necessità di approfondire gli aspetti legati alla sismicità, all'esposizione a inondazioni e tsunami, all'erosione del suolo, al dragaggio ma, soprattutto, al biosistema marino e del lago Cocibolca. In effetti, non si dispone di dati certi circa l'impatto sulla qualità dell'acqua, sull'intrusione salina nel lago e sulla disponibilità successiva di acqua dolce per uso umano e agricolo e, neppure, sulla variazione del livello delle acque. Mancano elementi e indicazioni sulle misure tecniche che saranno prese per evitare la contaminazione del lago nonché per conservare la potabilità e la sostenibilità delle sue acque.

L'unico studio di impatto ambientale presentato ufficialmente è stato elaborato dal centro Humboldt; gli esperti coinvolti – considerate le leggi nazionali del ministero dell'Ambiente n. 800 e 840 in materia di preservazione della biodiversità a seguito della costruzione del canale – concludono rilasciando parere negativo a causa della fallita fattibilità ambientale.

IL CANALE DI NICARAGUA NON È L'UNICO COMPETITOR DI PANAMA

Guatemala e Honduras sostengono, sempre con un occhio ai possibili finanziamenti di fonte cinese, di poter addirittura offrire alternative migliori.

Il governo guatemalteco ha emanato un decreto governativo, il 270/2013, in cui dichiarava «l'interesse nazionale» alla costruzione del megaprogetto per il collegamento tra Pacifico e Atlantico attraverso un canale secco di 372 km di lunghezza, un'autostrada, un collegamento ferroviario, quattro doti per il trasporto di greggio, petrolio e gas naturale e, infine, due porti di 4.419 ettari ciascuno, costruiti con tecnologia di ultima generazione.

L'Honduras, dal canto suo, annuncia nel giugno 2013 un accordo con l'impresa costruttrice Cina Harbour Engineering Company per realizzare un canale secco interoceanico – il cui costo sarebbe la metà di quello del canale marittimo nicaraguense – che unisca Puerto Castilla, sulla costa atlantica (profondità 41,5 m) e Amapala, isola di El Tigre, nel golfo di Fonseca (profondità 32,5 m), e che assicuri l'attracco di navi di 300.000 tonnellate.

A nord, il governo messicano ha reso noto che sta lavorando alla costruzione di un canale secco lungo il passaggio terrestre esistente di Tehuantepec, che colleghi Coatzacoalcos, nel golfo del Messico, e Veracruz, sul Pacifico (330 km), entrambi porti petroliferi. Il programma federale d'infrastrutture prevede un investimento di 1.500 milioni di dollari per migliorare la ferrovia (300 km) e costruire una strada a essa parallela. Qualora si trovasse la copertura finanziaria per realizzare l'opera si favorirebbe, in forma rilevante, il commercio interno e si verificherebbe lo sviluppo di due degli Stati più poveri del Paese, Oaxaca e Chiapas.

A sud, la Colombia ha avviato la realizzazione del corridoio a rotaia alta velocità (Dry Canal project), lungo una tratta di 220 km che collegherà il Pacifico ai Caraibi, attraverso la zona nord occidentale della Colombia, nel golfo di Urabá.

Anche il presidente ecuadoriano, Rafael Correa, ha proposto la realizzazione di una connessione intermodale – terrestre e fluviale – dalla selva amazzonica brasiliana alla costa pacifica dell'Ecuador. Nel cono sud, infine, l'Uruguay sta lavorando alla costruzione delle chiuse di San Antonio per la realizzazione di un canale navigabile che colleghi il lago della diga del Salto Grande con il fiume Uruguay, evitando gli affioramenti rocciosi.

Ma il progetto più grande risulta, senza dubbio, l'idrovia che collegherà cinque Paesi del cono sud, Argentina, Bolivia, Brasile, Paraguay e Uruguay, attraverso un sistema di comunicazione fluviale lungo 3.442 km.

CONCLUSIONI

Dal 2013, i Paesi dell'America settentrionale, centrale e meridionale hanno proposto o già dato l'avvio a cinque progetti di canali, secchi e marittimi, in larga parte finanziati dalla Cina e dal Brasile, destinati a cambiare radicalmente la geopolitica regionale e mondiale. In sintesi: l'America Latina affronta grandi sfide volte a rompere le catene delle disuguaglianze sociali e ad avviare uno sviluppo socio-economico più equo. Il Nicaragua, sostenuto dai Paesi della costa atlantica del Sudamerica e da molti dei Caraibi, deve ancora confrontarsi con gli alleati del Nordamerica, che vedono con preoccupazione la presenza di un Paese potente, la Cina, nella zona più vulnerabile del subcontinente e più geopoliticamente centrale. Il canale del Nicaragua consentirebbe alla Cina di moltiplicare il volume d'interessi nell'area ma, soprattutto, di scardinare il rapporto commerciale privilegiato tra Stati Uniti e America Latina («Il Sole 24 Ore», 5 luglio 2013). Gli Usa devono fare i conti con un mondo sempre più multipolare, in cui altri Paesi si stanno muovendo strategicamente in un'area finora di sua influenza esclusiva.

La Cina e la Russia hanno incrementato la propria attività geopolitica in America Latina, con conseguente diminuzione del controllo delle coste da parte degli Stati Uniti e dei benefici derivanti dal canale di Panama.



La Russia cerca a tutti i costi di entrare nella pianificazione infrastrutturale transoceanica. Nel luglio 2014 il presidente Vladimir Putin, in occasione di una breve visita in Nicaragua, si è assicurato non solo la presenza di navi da guerra e aerei nelle acque territoriali del Paese ma, anche, il pattugliamento costiero, insieme alla costruzione di una base navale per il rifornimento di acqua e di carburante e per l'esecuzione di lavori di manutenzione.

Il governo cinese, attualmente, non ha rapporti diplomatici col Nicaragua, avendo quest'ultimo relazioni con Taiwan. L'assenza del governo non ha tuttavia impedito a imprese private cinesi di farsi promotrici di un megaprogetto geopolitico e geostrategico.

È indubbio che la concessione di costruzione e gestione del canale in Nicaragua abbia aperto un vaso di Pandora, dal momento che le questioni di confine di origine storica sono tornate d'interesse, generando confronti profondi tra Paesi vicini.

A completare il quadro geopolitico della cintura delle Americhe v'è anche l'ampliamento di Porto Mariel – finanziato dal Brasile – nel nord di Cuba, un importante centro economico per il libero scambio, destinato a uno sviluppo rilevante. Non è un caso che il presidente degli Stati Uniti, Barak Obama, abbia annunciato nel 2014 la fine dell'embargo e la normalizzazione dei rapporti diplomatici con Cuba. Nel lungo periodo, ciò potrebbe portare a un nuovo controllo sulle coste orientali e sul Canada, sulle importazioni ed esportazioni da e verso il mercato asiatico, passando per il canale del Nicaragua.

Alcuni interrogativi restano aperti: gli effetti derivanti dalla costruzione di canali interoceanici, necessari per rispondere alle esigenze del commercio globale e per lo sviluppo economico di un Paese, possono sostituire la predominanza europea e occidentale nel continente latinoamericano a lungo termine o è un'illusione contingente? E, ancora: si tratta di libero commercio o, piuttosto, di un intricato gioco a scacchi per il ferreo controllo dei canali?

G

BIBLIOGRAFIA MINIMA

- D. BENZI, *Geopolitica e geoeconomia dell'integrazione. L'America Latina nel sistema mondiale all'inizio del XXI secolo*, «Visioni LatinoAmericane» 13 (2015), pp. 47-66.
- A.A. CÉSAR DACHARY – S.M. ARNÁIZ BURNE, *El canal interoceánico de Nicaragua: una geopolítica con historia*, «DRd – Desenvolvimento Regional em debate», 4/1 (2014), pp. 165-188.
- E. FERRANTE, *Il puzzle dei Caraibi*, «Rivista Marittima» (maggio 2014), pp. 10-19.
- R.D.R., *Un nuovo canale di Panama made in China*, «Il Sole 24Ore» (5 luglio 2013).
- G. MAURY, *¿La nueva Ruta de las Indias pasará por Nicaragua?*, «MAP» 8 (2013), pp. 21-27.
- M.R. RODRÍGUEZ DÍAZ, *El interés geopolítico Norteamericano en Centroamérica. La óptica de Mahan*, «TzinTzun Revista de Estudios Históricos» 32 (2000), pp. 87-110.
- R.J. SÁNCHEZ (a cura di), *América Latina e Caraibi. Infrastrutture e integrazione* «Collana di studi latinoamericani» (2008), <iila.org>.