

Antinomie umanitarie nel Mediterraneo: da Mare Nostrum a Irini

Sebastian Carlotti

(Università di Pisa)

In the last decade, the relationship between Italy and Europe suffered a condition of continuous debates and disagreements regarding the organization of Search and Rescue missions in the Mediterranean. Since the Mare Nostrum operation, the controversial EUNAVFOR Med Sophia operation, and the current operation Irini, the inability to adopt an agreed line of action resulted in dire consequences for migrants and their safety. Eventually, the difficulty of constructing a common humanitarian position in Europe led to a set of securitized policies which led to securitized politics which view migration as a menace to fight against.

1. Introduzione

Durante lo scorso decennio lo spazio mediterraneo si è affermato come sede di una serie densa di contrasti e contraddizioni che affliggono i rapporti interni all'Europa su una molteplicità di piani istituzionali, politici e morali. A livello visivo, il vuoto della superficie marina nasconde uno spazio colmo di attori e costruzioni normative che definiscono e trasformano continuamente l'esperienza vissuta in quel breve quanto articolato tratto rappresentato dallo stretto di Sicilia. Definito da Cuttitta (2018) come uno spazio frammentato e non omogeneo, il Mediterraneo è contemporaneamente governato da logiche di inclusione e di esclusione che rendono l'esperienza e l'esito della rotta mediterranea sempre più incerto ed imprevedibile per chi la attraversa. La molteplicità di attori sovra-nazionali, statali e non, con i rispettivi livelli normativi e accordi internazionali, ha creato un quadro in costante cambiamento e dalla lettura molto complessa. La suddivisione legale del mare in acque territoriali, zone contigue, acque internazionali e regioni di *Search and Rescue* (SAR) è frutto

di un ampio insieme di convenzioni che compongono uno dei fattori di questa frammentazione. In questo spazio normativo si inseriscono le pratiche degli attori presenti che includono gli Stati, le ONG, le navi commerciali, i migranti e i richiedenti asilo, ma anche le reti degli stessi trafficanti. Il mar Mediterraneo si presenta così come uno spazio imprevedibile e diseguale, con dinamiche proprie e in continuo mutamento.

Il rapporto tra l'Italia, l'Unione Europea e i Paesi membri si è contraddistinto per una continua sequenza di frizioni e dibattiti sulla natura e le responsabilità di un intervento istituzionale nel Mediterraneo. Politicamente divisi tra l'esigenza di salvare le vite in pericolo durante il tragitto e una crescente spinta securitaria e populista, nel recente periodo la fase conclusiva dell'operazione Sophia ha evidenziato i profondi limiti insiti nel dialogo tra l'Italia e l'Europa (Mantini 2019). In questo contesto, le numerose discordie tra l'Italia e l'UE hanno riguardato la responsabilità operativa ed economica delle attività di monitoraggio e di salvataggio. Le difficoltà di una presa di posizione forte e condivisa dopo i naufragi del 3 ottobre 2013 e del 18 aprile 2015, soprattutto in materia di salvataggio di vite umane, nel tempo hanno dato forza ad una retorica imperniata su un rigido contrasto alle migrazioni. Di fronte a una retorica umanitaria molto fragile, si è imposto e consolidato in molti Paesi europei un clima di ostilità ed un approccio securitario nella gestione delle rotte intraprese dai migranti. Questa nuova strategia, evidente già dall'operazione EUNAVFOR Med Sophia, non solo mira a controllare il Mediterraneo e a contrastare le reti dei trafficanti, ma si inserisce in un quadro dove l'obiettivo è ormai apertamente la riduzione degli arrivi attraverso il coinvolgimento attivo dei Paesi terzi di origine e di transito delle migrazioni. Con la recente adozione nel 2020 della nuova operazione Irini, la dimensione umanitaria delle attività SAR è stata definitivamente abbandonata e ha lasciato spazio al solo controllo aereo del Mediterraneo e al contrasto delle partenze dalla Libia.

2. La costruzione securitaria delle migrazioni in Europa

Negli ultimi anni si è progressivamente affermato in molti Stati europei un processo definito di *securitization* o securitizzazione dei confini finalizzato al contrasto dell'immigrazione. La securitizzazione, concetto sviluppato da Buzan *et al.* (1998), rappresenta una tipologia di retorica politica e mediatica che, costruendo artificialmente un pericolo percepito per mobilitare l'opinione pubblica, mira ad implementare una risposta normativa di stampo restrittivo per trarre un vantaggio politico dalla creazione di un clima di paura e di minaccia. Nel contesto delle migrazioni che attraversano il Mediterraneo, questa tecnica politico-mediatica ha fatto un ampio uso strumentale della distinzione sul piano formale-legale tra migranti meritevoli di entrare ed essere accolti, i rifugiati, e coloro invece da allontanare e respingere, i cosiddetti migranti economici. Questa finzione normativa, tuttavia, cela la complessità intrinseca del fenomeno migratorio e delle singole esperienze, riducendo la questione degli arrivi dei migranti ad un percorso lineare diretto unicamente al raggiungimento del territorio europeo (McMahon e Sigona 2018). Come descritto efficacemente da molti studiosi, infatti, nella maggior parte dei casi la destinazione dei migranti non è l'Italia o l'Europa, ma si tratta di una migrazione intra-regionale come nel caso dell'Africa occidentale ed il Nord Africa. Questo tipo di migrazione, anche definito come *stepwise migration*, ossia migrazione per passi, è altamente incerto nel suo esito e comporta permanenze anche di diversi anni per motivi di lavoro in vari Stati di una regione (Cross 2013). Il sistema di divisione in categorie chiuse e definite riflette l'esigenza di creare una finzione astratta, stabilendo etichette rigide e generiche, spesso contenute al proprio interno soggetti molto eterogenei con il solo fine di facilitare una funzione di controllo e di manipolazione politica e burocratica (Zetter 1991, 2007). Infatti, una delle principali conseguenze prodotte da questa suddivisione è la capacità dello Stato di stabilire normativamente una distinzione netta tra flussi migratori desiderati e indesiderati.

A questo processo si deve aggiungere la creazione di nuovi meccanismi finalizzati a ridurre gli stessi arrivi sul suolo europeo.

Il processo di adozione di una politica migratoria e di asilo comune, come ideata nel 1999 durante il Consiglio europeo di Tampere e perseguita nei vari quadri di riferimento come il *Global Approach to Migration and Mobility* del 2011, vede nella cooperazione diretta con i Paesi terzi la chiave per un nuovo sistema di *governance* delle migrazioni. In questo senso, l'obiettivo è il cosiddetto *outsourcing* dei controlli di confine presso quei Paesi ritenuti strategici in qualità di luoghi di origine o di transito dei migranti diretti verso l'Europa. Gli Stati terzi che decidono di cooperare con l'UE si impegnano ad adeguare le proprie normative in materia di politica d'immigrazione adottando controlli più stringenti su ingressi e transiti nel proprio Paese. In cambio di questo sforzo, al quale si unisce la stipula di nuovi accordi di riammissione, l'UE si impegna a creare nuove opportunità di migrazione legale per motivi di lavoro, formazione e di studio. Tuttavia, questa nuova forma di accordi, denominati *mobility partnerships*, è vincolata alla disponibilità dei singoli Paesi membri di accordare nuovi canali migratori. Nel caso dei Paesi dell'Africa occidentale, ritenuti dall'UE un'area di origine e di transito chiave delle migrazioni dirette verso l'Europa, gli Stati membri si sono dimostrati riluttanti ed indisponibili ad offrire nuove opportunità di immigrazione. I canali di migrazione legale infatti sono stati valutati come politicamente controproducenti a livello domestico, spingendo gli Stati membri ad insistere esclusivamente sulla componente securitaria degli accordi, causandone, infine, il fallimento.

3. Dal 3 ottobre 2013: contraddizioni umanitarie tra salvataggi e chiusura dei confini

La convenzione di Montego Bay del 1982 sulla legge del mare delle Nazioni Unite ha stabilito la divisione dei mari in acque territoriali, sotto la sovranità dello Stato costiero, e in acque internazionali. Le acque internazionali includono le cosiddette zone contigue adiacenti alle acque territoriali che arrivano fino ad un massimo di 24 miglia nautiche dalla costa. Il diritto internazionale ha stabilito la possibilità per gli Stati di avere un controllo diretto sulle zone contigue, in particolare, al fine di imporre il rispetto delle

proprie politiche migratorie. La convenzione del 1979 sulle attività di SAR divide le acque internazionali in regioni SAR sotto la responsabilità di uno specifico Stato costiero. Nella pratica questo significa che lo Stato competente ha l'obbligo di gestire le attività di SAR attraverso un *Maritime Rescue Coordination Centre* (MRCC) con il compito di gestire le operazioni di salvataggio individuando le navi più vicine e indicando il luogo di sbarco. Nel caso dei migranti in viaggio verso l'Italia, questi attraversano acque territoriali, zone contigue e regioni SAR di Libia, Malta, Tunisia ed Italia, spostandosi quindi rapidamente attraverso spazi molto eterogenei e che determinano esiti molto diversi per il proprio viaggio.

La Libia a lungo non aveva né dichiarato la sua regione SAR, né aveva stabilito un proprio MRCC. Per molto tempo, quindi, è stata la MRCC italiana che dalla fine del 2013 aveva *de facto* controllato la regione SAR libica (Cuttitta 2018). Posizionata nel canale di Sicilia sulla rotta tra Libia e Italia, Malta è stata protagonista di molti arrivi nonostante rappresenti raramente la destinazione desiderata dai migranti. La regione SAR maltese è molto ampia, mentre le sue capacità di salvataggio e di accoglienza risultano particolarmente limitate, creando quella preconditione per cui la questione degli sbarchi è vissuta con una forte ostilità da parte delle autorità di Malta. Il rifiuto di accettare gli sbarchi, e la conseguente accoglienza ai termini del regolamento di Dublino, ha portato a numerose violazioni dove sono state ignorate le chiamate di soccorso da parte delle imbarcazioni in difficoltà. In particolare, è in questo quadro che nel 2004 bisogna leggere il rifiuto di Malta di firmare il protocollo alla convenzione del 1974 che prevedeva l'obbligo per lo Stato competente della regione SAR di provvedere ad organizzare lo sbarco.

Il naufragio del 3 ottobre 2013 nei pressi di Lampedusa, nel quale persero la vita 368 migranti, suscitò una forte reazione emotiva nell'opinione pubblica italiana. Seguito da un ulteriore naufragio nello stesso mese e portando il numero di vittime in brevissimo tempo a oltre 600, il governo italiano decise di implementare una missione militare-umanitaria con compiti di SAR vicino alle acque libiche (Leogrande 2015). Inaugurata ufficialmente nel 2013, poche

settimane dopo il naufragio di Lampedusa, la nuova operazione denominata Mare Nostrum ha avuto una durata di circa un anno fino ad ottobre del 2014. Il dispiegamento delle navi di pattugliamento in quella che avrebbe dovuto essere la zona SAR libica, da quel momento in poi, era sotto la gestione diretta della MRCC italiana. Come effetto collaterale di questo cambiamento, la SAR maltese è uscita dalla rotta dei migranti provenienti dalla Libia in quanto le imbarcazioni venivano intercettate molto prima che queste la potessero raggiungere. Oltre alla questione umanitaria legata al salvataggio delle imbarcazioni in difficoltà, Mare Nostrum includeva per il governo italiano anche una dimensione securitaria contro la potenziale minaccia proveniente dalla crescente instabilità libica. Tuttavia, il governo italiano si è dovuto confrontare con la crescente impopolarità e gli oneri molto alti di Mare Nostrum. I costi dell'operazione, infatti, sono cresciuti velocemente dai 1,5 milioni di euro mensili previsti inizialmente, ai 9,5 milioni effettivi.

Dalla fine del 2013 l'Italia ha spinto per una missione UE finalizzata al contrasto del traffico umano nel Mediterraneo, richiedendo in questo modo una condivisione degli sforzi economici. In principio, la proposta italiana mirava ad usufruire delle competenze acquisite dall'UE con l'operazione EUNAVOR Atalanta, la missione di contrasto alla pirateria nei pressi delle acque somale (Novaky 2018). Questa richiesta però non è stata accolta in quanto molti Paesi membri ritenevano che una tale operazione avrebbe comportato benefici sproporzionati a favore dell'Italia. La reazione degli altri Paesi europei, quindi, è stata di una rigida chiusura, accusando Mare Nostrum di rappresentare un cosiddetto *pull factor*, incentivando l'arrivo di migranti con la garanzia di un salvataggio in alto mare (Cusumano 2019). Questo tipo di narrazione però non rappresenta, come discusso nella sezione precedente, la complessità del fenomeno migratorio nel Mediterraneo e limita la capacità di analisi e lo sviluppo di politiche adeguate a confrontarle.

4. Da EUNAVFOR Med Sophia ad Irini: la risposta securitaria alle migrazioni nel Mediterraneo

Nel mese di agosto 2014 viene annunciata la nuova operazione Frontex Plus. La rappresentazione data dall'Italia a questa nuova operazione europea era che questa aveva lo scopo di sostituire direttamente lo sforzo navale ed economico italiano di Mare Nostrum. A dispetto di questa narrazione, Frontex Plus non era stata studiata con questo obiettivo in quanto disponeva di risorse economiche, circa 2,9 milioni di euro mensili, e operativo-logistiche molto più limitate di quelle adottate in precedenza dall'Italia. In breve tempo alcuni critici iniziarono a descrivere Frontex Plus come "Frontex Minus" per la limitatezza del suo raggio di azione (Novaky 2018). Nonostante l'Italia fosse al corrente di questo, ha attivamente profuso l'idea di una continuità tra le due operazioni al fine di giustificare la conclusione dell'ormai impopolare e costosa missione Mare Nostrum.

Esauritasi il 31 ottobre 2014, Mare Nostrum è stata quindi "seguita" da Frontex Plus il 1° di novembre e, successivamente, rinominata operazione Triton. Al contrario dell'operazione italiana, che operava vicino alle acque territoriali libiche, Triton ha limitato inizialmente la sua area operativa a 30 miglia nautiche dalle coste territoriali siciliane come zona di intervento SAR, riducendo quindi ampiamente l'area di azione rispetto a Mare Nostrum (Cuttitta 2018). Le conseguenze non tardarono ad arrivare con una serie di gravi naufragi che costrinsero l'UE a ripensare il proprio approccio.

Il 18 aprile 2015 avviene uno dei più drammatici naufragi della storia recente del Mediterraneo quando davanti alle coste libiche persero la vita oltre 700 persone (Cuttitta 2018). Dopo questo avvenimento, causato anche dai limiti operativi di Triton, l'UE si è trovata nuovamente di fronte alla necessità morale di reagire per prevenire ulteriori eventi di questa portata. Pochi giorni dopo, un ulteriore naufragio di fronte alle coste maltesi porta il conto delle vittime ad almeno 800, causando una dichiarazione determinata di intenti da parte di vari leader europei, apparentemente consci della responsabilità in termine di vite umane che comportava la politica europea (Novaky 2018). Tuttavia, il concepimento di un nuovo

intervento nella regione ha comportato un complesso dibattito tra le varie anime europee.

Rapidamente viene presentato il quadro entro cui la nuova missione doveva operare. Il 22 giugno 2015 entra quindi in funzione la nuova missione Frontex EUNAVFOR Med, successivamente rinominata in Sophia. Imperniata sul contrasto al traffico umano nel mediterraneo, Sophia ha previsto uno sforzo sistematico di identificazione e distruzione delle reti di trafficanti e delle loro imbarcazioni prima che queste fossero utilizzate (Cusumano 2019; McMahon e Sigona 2018). Inoltre, uno dei compiti centrali dell'operazione ha riguardato il monitoraggio e la verifica del rispetto dell'embargo di vendita di armi alla Libia come stabilito dall'ONU, fornendo un supporto logistico e materiale alla guardia costiera libica.

EUNAVFOR Med Sophia, che nel 2015 era stata adottata con il fine di combattere il traffico umano nel Mediterraneo, ha visto il suo mandato gradualmente esteso anche ad attività di addestramento della cosiddetta guardia costiera libica, pur mantenendo le funzioni di controllo dell'embargo sulle armi ONU nei confronti della Libia. Tra i suoi mandati, Sophia ha anche svolto attività di SAR salvando circa 45.000 migranti nel Mediterraneo nel periodo compreso tra il 2015 e marzo 2019, quando, però, il suo mandato subisce una fondamentale modifica (Cusumano 2019). Prima di questo passaggio, circa l'obiettivo della cooperazione con la Libia, il nuovo governo libico viene riconosciuto dall'UE e diventa un partner strategico nello scopo di fermare i migranti prima che questi possano imbarcarsi verso l'Europa. Il governo libico, bisognoso di procurarsi supporto internazionale nel quadro della guerra civile che continua a imperversare nel Paese, si dimostra subito volenteroso di cooperare. Nel solo 2016, quella che generalmente viene definita come guardia costiera libica intercetta e riporta in Libia un numero record di 18.904 migranti (OIM 2017). I migranti ricondotti in Libia sono sistematicamente soggetti a brutali detenzioni da parte delle forze libiche. Generalmente spogliati di ogni bene, i migranti vedono la propria vita perennemente in pericolo a causa della violenza arbitraria operata nei centri di detenzione da parte delle autorità libiche e dalle milizie presenti nel Paese.

La decisione di rinnovare il mandato dell'operazione Sophia e di eliminare la componente delle forze navali marittime dispiegate nel Mediterraneo costituisce una contraddizione intrinseca allo stesso concetto di rinnovo del mandato (Mantini 2019). Questo esito dai tratti certamente paradossali vede un ruolo determinante nel governo italiano, il Conte I, che lamentava la scarsa solidarietà ricevuta dall'Europa nella gestione dei punti di sbarco e dei ricollocamenti dei migranti (Alagna 2020). Mentre verso fine marzo 2019 l'operazione Sophia volgeva alla conclusione del proprio mandato, l'allora ministro degli Interni Matteo Salvini poneva come condizione per il rinnovo della missione la redistribuzione tra tutti i Paesi europei di ogni nuovo migrante salvato. La rigidità di questa posizione, che in caso di mancato accordo prevedeva di fatto la naturale conclusione dell'operazione, ha complicato il dialogo e creato una situazione di forte tensione con l'Europa.

Durante il mese di gennaio 2019 l'operazione era già arrivata al suo minimo operativo. Proseguendo le frizioni sul rinnovo, lamentando la mancata accettazione dei migranti soccorsi nei porti italiani, lo Stato tedesco decide di ritirare la fregata Augsburg. In seguito, i Paesi membri si accordano per un rinnovo di sei mesi, rimuovendo, tuttavia, l'intero dispiegamento di forze navali nel Mediterraneo, di fatto cancellando ogni capacità operativa di salvataggio. In parallelo, l'accordo prevedeva il rafforzamento delle capacità di controllo e monitoraggio, ignorando il potenziale costo umano connesso a questa riconfigurazione della missione. Inoltre, è cruciale registrare che il nuovo mandato è la conseguenza diretta dell'assoluto disaccordo tra i vari Paesi europei, dimostrando non solo l'ostinazione politica e la fermezza nella propria posizione sulle politiche migratorie da parte del governo italiano ma, in modo allarmante, quello della maggioranza dei Paesi membri (Mantini 2019). Quello che è prevalso in ultima istanza, tra tutti i Paesi, è la superiorità dei singoli interessi domestici nei confronti delle migrazioni nel Mediterraneo. È da rilevare che questa decisione ha comportato un'ulteriore spinta al rafforzamento dei rapporti con il vicinato europeo, promuovendo un nuovo impegno per la securitizzazione delle migrazioni ed esternalizzando il controllo dei confini ai Paesi di origine e di transito. La riduzione degli arrivi

ottenuta tramite questo tipo di approccio ha permesso di ridurre le responsabilità umanitarie in termini di SAR e quindi di evitare lo sconveniente e continuo dibattito sulla redistribuzione dei migranti (*ibidem*). In altri termini, siamo di fronte ad un esempio di come la politica domestica è in grado di minare il multilateralismo europeo nella sua dimensione esterna, facendo prevalere la competizione e la conflittualità dei diversi interessi sovrani sulla logica di cooperazione e di solidarietà, cedendo così alle richieste nazionaliste che ambiscono alla costruzione di nuovi muri.

L'operazione Sophia si è conclusa ufficialmente a fine marzo 2020, in piena emergenza COVID-19, ed è stata sostituita dalla nuova operazione Irini con un mandato molto diverso da quello precedente. Il principale compito della nuova missione è imperniato sull'attuazione dell'embargo della vendita di armi alla Libia. Irini inoltre ha tre obiettivi secondari che riguardano, in ordine: prevenire l'esportazione illecita di petrolio dalla Libia; assistere e sostenere lo sviluppo di una guardia costiera libica ed il suo addestramento; contrastare e smantellare le reti di traffico umano e il commercio legato ad esso. Questo ultimo punto, in particolare, è da realizzare attraverso attività di raccolta di informazioni e il pattugliamento delle forze aeree sopra il mare. Manca, infatti, ogni riferimento ad attività SAR nel Mediterraneo. Non potrebbe essere diverso, mancando le forze marine dispiegate nel Mediterraneo a pattugliare le aree associate agli itinerari utilizzati dai migranti (Alagna 2020).

5. Conclusioni

Nonostante la sostanziale divergenza nei mandati, le operazioni Sophia e Irini condividono la natura di quelle azioni esterne europee che sono adottate sotto la pressione di "fare qualcosa" ma evitando il rischio di intraprendere quello che sarebbe necessario a livello politico (Alagna 2020). Se nel 2015 a spingere l'Europa ad agire era l'urgenza delle migliaia di morti nel Mediterraneo e la voce dell'opinione pubblica, nel 2020 questa pressione trova origine nel rapido deterioramento della situazione politica in Libia e dall'incapacità dell'UE di rispondere in modo efficace al conflitto in corso ai suoi confini. La progressiva eliminazione delle attività di

SAR nel passaggio da Sophia ad Irini sottolinea la natura fragile ed ostile dell'azione esterna UE nei confronti delle migrazioni. Venuta meno l'influenza dell'opinione pubblica, le attività di SAR sono gradualmente andate riducendosi fino ad essere del tutto rimosse con l'operazione Irini. Alagna (*ibidem*) analizza questo processo individuando tre motivazioni che ne stanno alla base: la crescente adozione di politiche di esternalizzazione del controllo dei fenomeni migratori ai Paesi di origine e di transito, che riducono in questo modo il numero dei migranti capaci di raggiungere il Mediterraneo rendendo la migrazione meno visibile all'opinione pubblica; l'azione delle navi ONG in attività SAR che ha ridotto la pressione sulle azioni richieste all'UE; il 2019 ha rappresentato un anno con molte elezioni in Europa, dove si è assistito alla crescita dei partiti populistici e di estrema destra grazie ad una narrazione del fenomeno migratorio come un evento fuori controllo. Questo processo ha rafforzato l'adozione di politiche securitarie nei confronti dei migranti, colpendo in questo caso le attività SAR in quanto ritenute elemento *pull*, ossia di attrazione dei migranti.

Bibliografia

- Alagna F. (2020), *From Sophia to Irini: EU Mediterranean Policies and the Urgency of "Doing Something"*, in «IAI Commentaries», 20(32), 1-6.
- Buzan B., Waever O. e de Wilde J. (1998), *Security. A New Framework for Analysis*, Boulder-London, Lynne Rienner Publishers.
- Cross H. (2013), *Migrants, Borders and Global Capitalism. West African labour mobility and EU borders*, New York, Routledge.
- Cusumano E. (2019), *Migrant rescue as organized hypocrisy: EU maritime missions offshore Libya between humanitarianism and border control*, in «Cooperation and Conflict», 54(1), 3-24.

- Cuttitta P. (2018). *Inclusion and Exclusion in the Fragmented Space of the Sea Actors, Territories and Legal Regimes between Libya and Italy*, in E. Burroughs e K. Williams (a cura di), *Contemporary Boat Migration. Data, Geopolitics and Discourses*, London-New York, Rowman & Littlefield, 75-88.
- Leogrande A. (2015), *La Frontiera*, Milano, Feltrinelli.
- Mantini G. (2019), *A EU Naval Mission Without a Navy: The Paradox of Operation Sophia*, in «IAI Commentaries», 19(33), 1-5.
- McMahon S. e Sigona N. (2018), *Navigating the Central Mediterranean in a Time of 'Crisis': Disentangling Migration Governance and Migrant Journeys*, in «Sociology», 52(3), 497-514.
- Organizzazione Internazionale per le Migrazioni – OIM (2017), *Maritime Incidents Libyan Coast 7 January – 18 January*, <https://www.iom.int/sites/default/files/country/docs/tanzania/Libya-Maritime-Incidents-Libyan-Coast-7-18-January-2017.pdf>, consultato il 30 settembre 2020.
- Nováky N. (2018), *The road to Sophia: Explaining the EU's naval operation in the Mediterranean*, in «European View», 17(2), 197-209.
- Zetter R. (1991), *Labelling Refugees: Forming and Transforming Bureaucratic Identity*, in «Journal of Refugee Studies», 4(1), 39-62.
- Zetter R. (2007), *More Labels, Fewer Refugees: Remaking the Refugee Label in an Era of Globalization*, in «Journal of Refugee Studies», 20(2), 172-192.