

Schengen et l'art de gouverner la mobilité

Anastasia Barone. Universidade de Coimbra / Université de Toulouse

L'accord de Schengen remonte à 1985, quand 5 pays, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, France et Allemagne signaient pour la première fois un document réglant l'espace de circulation entre leurs territoires. Ensuite les autres états membres ont, à leur tour, reçu et signé cet accord qui est devenu partie prenante du traité d'Amsterdam en 1999. Les accords pris à Schengen ont ainsi été intégrés dans le cadre institutionnel et juridique de l'Union Européenne en tant que «Acquis Schengen». Cet acquis prévoit l'abolition des frontières internes entre les pays signataires, ainsi que, en tant que «mesures compensatoires» à cela, l'augmentation des contrôles aux frontières externes, un système communautaire de visa d'entrée, et enfin l'institution d'un système d'information et sécurité commun, le SIS.¹

Dans le traité d'Amsterdam on lit, donc, qu'avec l'acquis Schengen l'on entend construire un «espace de liberté sécurité et justice». La formule est devenue très connue, et les critiques qui lui ont été adressées sont nombreuses. L'idée d'un espace clos qui, en excluant ce qui reste en dehors, se referme à l'intérieur de sa zone de liberté, sécurité et justice, a fait surgir l'idée d'une Europe Forteresse, qui ferme ses frontières externes pour garantir la circulation interne et la prospérité des pays européens. De plus, le traité de Maastricht, en prévoyant la citoyenneté européenne pour les seuls nationaux des pays membres, a produit d'autres critiques comme celle d'Étienne Balibar qui a pu parler d'un apartheid européen, en soulignant la manière dont cette citoyenneté, au lieu de réduire les discriminations dans un cadre post-national, a fini par les augmenter en créant des citoyens de série-B et même des non-citoyens. (Balibar, 2001)

Mon propos sera celui d'essayer d'analyser les contradictions de Schengen, en montrant donc comment l'idée d'une forteresse ne peut pas tout à fait décrire le fonctionnement de Schengen en tant qu'espace géopolitique d'un côté, ou en tant

qu'espace juridique, de l'autre. Ma thèse sera donc la suivante : plutôt que de considérer Schengen en tant qu'espace géopolitique, en entendant par là un espace défini et clos avec des frontières externes, fermé à ce qui en est en dehors, et plutôt que de le considérer en tant qu'espace juridique, en entendant par là un espace dans lequel les citoyens, ayant la citoyenneté européenne, circulent, on pourrait mieux comprendre son fonctionnement en l'analysant en tant que «dispositif de sécurité» au sens que Foucault donnait à cette expression dans son cours des années 77-78. (Foucault, 2004)

Schengen en tant qu'espace géopolitique : qu'est-ce qu'une frontière?

Pour aborder une analyse de Schengen en tant qu'espace géopolitique je crois qu'il est nécessaire de poser certaines prémisses. Tout d'abord il faut savoir qu'une frontière géopolitique, comme le rappelle William Walters dans son article «Mapping Schengenland» (2002), n'est pas simplement une ligne géographique, mais tout un ensemble de pratiques et de savoirs (au sens foucauldien).

En fait si l'on essaye de tracer la ligne des frontières externes de l'Europe, à travers leurs effets et leurs fonctionnements effectifs, on s'aperçoit qu'elles vont bien au-delà des marges géographiques du territoire européen. La prolifération de camps de détention de migrants dans le nord de l'Afrique, comme en Libye ou en Tunisie en est un exemple. Ceux-ci ne sont, en fait, rien d'autre qu'une manière de déplacer les frontières européennes au-delà des marges géographiques, afin de gouverner, même à distance, le mouvement migratoire. Encore, on peut citer comme exemple le cas des accords pris avec le traité de Barcelone pour la constitution d'une zone euro-méditerranéenne. Ce dernier traité, qui était né avec l'idée de «construire ensemble un espace de [paix](#), de [sécurité](#) et de [prospérité](#) partagée»,² a été, depuis 2005, entièrement occupé par les questions migratoires. Enfin, pour en rester à l'actualité, cette externalisation des frontières est évidente dans la manière dont l'Europe a proposé à la Turquie un financement afin d'arrêter les migrants sur le sol turc, pour les empêcher de rejoindre l'Europe. Bien que donc la frontière externe de l'Europe du sud-est soit la Grèce, la tentative en acte aujourd'hui est celle de déplacer cette frontière en Turquie et sous la forme de nouveaux camps de détention.

² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=URISERV%3Ar15001>

Tous ces exemples montrent donc que, en ce qui concerne les frontières externes de l'Europe, celles-ci résultent mobiles et souvent «externalisées». De plus, ces frontières n'ont pas la forme d'une ligne géographique qui marquerait l'intérieur et l'extérieur de l'Europe. Elles semblent plutôt se déplacer et changer de forme. Des nouvelles frontières surgissent à chaque fois qu'un nouveau camp de détention est ouvert, même hors de l'Europe, aussi bien que lorsque un nouvel accord est signé pour une gestion commune des vagues migratoires.

Cette transformation des frontières, leurs formes multiples, ne se manifeste pas simplement à l'extérieur de l'Europe : bien que l'espace Schengen ait aboli toute frontière interne, seule une vision plus large de la frontière peut permettre de repérer à l'intérieur même de l'Europe tout un réseau de nouvelles frontières qui ont «changé de place» et qui ne sont plus «des lignes mais des zones de rétention et des dispositifs de filtrage» (Balibar, 2001, p. 177). Loin d'être devenu un espace homogène, l'espace européen de Schengen, après l'abolition des frontières internes, a gardé et même développé tout un système de contrôle de la circulation qui fait qu'«a l'entrée des territoires, les plus riches et les pauvres soient systématiquement triés et régulés» (Balibar, 2001, p. 180). Cela se fait d'abord à travers la carte d'identité et le passeport, mais aussi à travers l'accès différentiel à la sécurité sociale et aux droits sociaux.

C'est en ce sens que, je crois, l'on peut dire que les frontières deviennent mobiles et qu'on ne les retrouve pas simplement là où elles seraient censées être. L'espace Schengen n'est donc pas un espace géographique défini par ses marges ; il s'agit d'un espace mobile à géométrie variable. Un espace qui change et redéfinit continuellement ses frontières. De plus, l'espace intérieur défini par ces frontières mobiles ne peut pas se considérer comme un espace homogène. Le fonctionnement de cet espace est, en effet, hétérogène et la manière dont on le traverse, n'est pas la même pour tous.

Schengen en tant qu'espace juridique : qu'est-ce qu'un citoyen?

D'un autre point de vue, nous pourrions donc essayer d'analyser l'espace juridique de Schengen, c'est à dire «qui, comment, selon quel statut» peut traverser l'espace Schengen. Dans ce cas aussi nous verrons qu'en réalité cet espace n'est pas

homogène et que, dans le cadre de la citoyenneté européenne, il existe tout aussi bien une prolifération des statuts juridiques.

Avant d'aborder cette question, il faut évidemment rappeler que le débat autour de la citoyenneté européenne a été long et compliqué, et qu'il s'est enfin conclu avec la décision d'attribuer la citoyenneté européenne aux seuls citoyens nationaux. Il est donc clair que, en soi, cette citoyenneté reste fortement «exclusive» par rapport à tous ceux qui habitent depuis longtemps sur le sol européen mais qui ne sont pas «en droit» citoyens. En ce sens on peut donc affirmer que la question de la citoyenneté reste ouverte en Europe, du moins dans la mesure où elle est continuellement mise en crise et redéfinie par la présence de non-citoyens.

Je voudrais ici, cependant, me concentrer sur la manière dont, en raison aussi de la composition réelle de la population résidant en Europe, la citoyenneté européenne ne peut pas être considérée comme quelque chose de figé une fois pour toute, avec une définition précise et univoque. Au-delà de sa définition formelle, la constitution matérielle de l'Europe et de la citoyenneté montre que celle-ci est traversée par des nombreuses nuances et donc par des citoyennetés différentielles.

Dans un excellent travail autour du processus d'élargissement de l'Union Européenne aux pays de l'Est, la chercheuse italienne Enrica Rigo (2007) a remarqué la manière dont les citoyens des nouveaux pays membres sont sujets à une série de mesures restrictives par rapport à leurs droits de circulation dans l'espace Schengen : pour une période transitoire qui va des 2 aux 7 ans, les travailleurs de ces pays ne sont pas libres de circuler. Ils jouissent donc d'un statut que l'auteur définit de «semi-citoyenneté». De plus, suite au processus d'élargissement, beaucoup de pays candidats et des nouveaux pays membres ont reconnu aux minorités de leurs pays, résidant à l'étranger, un statut de semi-citoyenneté dans leur pays d'origine, fondamentalement sur une base ethnique et nationale d'appartenance. Cette prolifération de «status» différents, qui ne font pas partie, en droit, de la normative européenne, constituent néanmoins la «constitution matérielle» de l'Europe (Rigo, 2007, p. 94)

C'est en ce sens que l'auteur peut donc avancer l'hypothèse que l'Europe consiste en une communauté juridique qui n'est pas composée seulement ou de manière prioritaire, par ceux qui sont définis en tant que citoyens. Ces citoyennetés différentielles se construisent à partir de celle qui est, en effet, la priorité de Schengen

depuis sa naissance, c'est-à-dire, la circulation. Et dans l'espace de circulation Schengen, le citoyen n'est pas prioritaire par rapport à la circulation en tant que telle. Autrement dit, c'est à partir de la circulation que se définit la constitution matérielle de la citoyenneté, bien que dans les traités fondateurs, comme celui d'Amsterdam, on entend l'espace Schengen en tant que destiné aux seuls citoyens européens.

L'identité de l'espace juridique européen est, en ce sens, continuellement redéfinie et renégociée à partir de formes de contestation et de transgression plus ou moins actives, opérées par ceux qui ne sont pas, en droit, citoyens.

Dans ce qui suit, je voudrais donc me concentrer sur la question de la circulation pour analyser Schengen sous un autre angle que celui du cadre juridique ou de l'espace géopolitique.

Schengen en tant que dispositif de sécurité

Si la définition géopolitique et juridique sont donc compliquées, une manière d'éclairer la nature de Schengen serait de l'analyser en tant que dispositif de sécurité au sens foucauldien du terme. En 1978, en analysant le rapport entre techniques de sécurité et population, Michel Foucault utilise l'exemple de la ville au XVIII^e siècle pour montrer comment, en replaçant la ville au milieu d'un réseaux d'échange et de communication il avait fallu «organiser la circulation, éliminer ce qui était dangereux, faire le partage entre la bonne et la mauvaise circulation». Il s'agit, pour Foucault, de montrer le changement que cela représente par rapport au modèle de la souveraineté. Alors que, en effet, le problème de la souveraineté avait été, pour le dire très simplement, celui du territoire, le problème que l'on se pose au XVIII^e siècle est celui de la circulation, et cela car une nouvelle forme de gouvernement est en train de prendre forme, un gouvernement qui voit au centre ce nouveau élément qui est la population. La circulation est donc, pour Foucault, l'un des champs d'action privilégiés de la «police» dans le cadre de ce nouveau dispositif de sécurité qui agit de manière différente par rapport à celui de la souveraineté «d'où ces règlements typiquement de police, dont les uns vont réprimer le vagabondage, les autres vont faciliter la circulation des marchandises dans telle ou telle direction, et d'autres vont empêcher que les ouvriers qualifiés ne puissent se déplacer par rapport à leur lieu de travail, ou surtout ne puissent quitter le royaume», (Foucault 2004, 333).

Il s'agit d'une forme pré-libérale de gouvernement qui, pourtant, peut, à mon avis, nous être utile afin de mieux comprendre ce que j'appellerai ici un «gouvernement de la mobilité» de nos jours.

Or, comme nous le savons, bien que «le problème de la circulation» surgit dans le cadre d'un «passage» d'un mécanisme de pouvoir typique de la souveraineté à un mécanisme typique de la gouvernementalité, Foucault ne cesse pas de rappeler qu'il ne s'agit pas d'un dépassement d'un mécanisme par l'autre. Les deux coexistent, aussi bien que le pouvoir de type disciplinaire coexiste avec celui du dispositif de sécurité. Cela est important pour nous car, dans le gouvernement de la mobilité auquel on a affaire aujourd'hui, cette coexistence est évidente. Des états et des organismes non ou post-nationaux sont également impliqués dans la police des migrations. Schengen en est la démonstration évidente. Mais ce qui nous intéresse le plus en ce contexte est donc, d'après la lecture que nous venons de faire du texte de Foucault, quel est, dans ce cadre, le rôle des frontières?

Je voudrais ici reprendre certains auteurs qui ont voulu déconstruire une vision plutôt répandue des frontières, à laquelle répond aussi la définition de l'Europe en tant que forteresse. Cette image, bien que correcte et suggestive, ne nous aide pas à saisir en profondeur la nature des frontières, et cela non pas parce qu'elles seraient au contraire ouvertes. Il s'agit plutôt de prendre en compte la manière dont le processus d'exclusion et celui d'inclusion ne sont que deux faces de la même médaille.

Inclusion et exclusion sont deux termes qui caractérisent souvent le débat autour des migrations contemporaines et des frontières. On a en effet l'habitude de penser la frontière en termes d'exclusion. Cela est évident aussi du fait que dans notre imaginaire le plus souvent une frontière représente une barrière, et dans certains cas un mur. La philosophe américaine Wendy Brown, dans son livre *Murs* a analysé cette image de la frontière-mur pour la déconstruire et en faire apparaître les aspects contradictoires. Premièrement elle souligne la manière dont la multiplication des murs dans l'espace global est beaucoup plus le symptôme d'une crise de la souveraineté qu'un retour à celle-ci (Brown, 2009, p. 23-24). Ensuite l'auteur affirme que tout mur, même le plus terrifiant sert à réguler plutôt qu'à exclure le travail migrant et irrégulier (Brown 2008 cité dans Mezzadra, Nielson, 2014, p. 23). C'est dans ce même sens que des chercheurs comme Sandro Mezzadra et Brett Nielson utilisent le terme «inclusion différentielle». Les auteurs reprennent la définition à

partir des études et des luttes féministes aussi bien que des études sur les migrations et des luttes antiracistes. Avec ce terme l'on entend donc souligner qu'il existe toute une série de procédures de différenciation qui s'opèrent après l'inclusion et qui sont tout aussi discriminatoires et violentes que l'exclusion elle-même.

«Nous croyons que les frontières sont au même temps des dispositifs d'inclusion qui sélectionnent et filtrent des hommes et des femmes ainsi que des différentes formes de circulation, d'une manière qui n'est pas moins violente que celle des mesures qui visent à exclure...L'inclusion se développe en continuité avec l'exclusion et non pas en opposition à celle-ci» (Mezzadra, Nielson, p.22, trad. libre)

Cette thèse a le mérite de complexifier l'image d'une Europe Forteresse car elle permet d'aller vérifier ce qui vraiment advient aux frontières de l'Europe où, le plus souvent, ce n'est pas un mur que l'on retrouve, mais des différentes manières de filtrer, gérer, différencier les migrants.

Ensuite, elle permet aussi d'analyser de quelle manière l'inclusion est souvent une forme d'exploitation et de gouvernement de la population.

Dernier point, elle nous permet aussi d'analyser les événements migratoires de manière élargie. J'entends par là que penser l'inclusion différentielle signifie aussi penser la manière dont les mouvements migratoires qui frappent aux portes de l'Europe en redéfinissent, en redessinent les frontières mêmes et l'espace intérieur. Cela est pour nous très important puisque je crois que l'actualité dans laquelle on vit, c'est-à-dire, la remise en question du fondement de la libre circulation en Europe, peut mieux s'expliquer si on tient en compte ce double mouvement de renfermement, d'ouverture, d'inclusion, d'exclusion, de filtrage, et les luttes et pressions opérées par les migrants.

Le sociologue américain Nicholas de Genova a, à son tour, parlé d'une inclusion à travers l'illégalisation des migrants, utilisant une approche foucauldienne pour analyser le contexte de la frontière entre États-Unis et Mexique. Il se trouve, en effet, que malgré l'énorme militarisation mise en place par les États-Unis à leur frontière avec le Mexique, cela n'a pas empêché l'entrée de migrants mexicains qui, après, étaient juridiquement «produits» en tant qu'illégaux, clandestins etc.

Cette production de subjectivités illégales fournit d'ailleurs un appui fondamental pour la gestion et le contrôle, puisqu'il est clair que les «illégaux» se retrouvent dans une condition de précarité continuelle, que l'auteur a essayé

d'exemplifier à travers son élaboration d'un régime de déportabilité. Le chantage toujours présent, et le risque d'être déporté, fait des «illégaux» un sujet faible et contrôlable. Nicholas De Genova (2004).

La frontière est donc immédiatement productive et productive au sens biopolitique du terme. C'est-à-dire, qu'elle produit des subjectivités et des temporalités, au lieu de marquer simplement un espace-territoire.

De l'autre côté, cette production ne se fait pas sans conflit : si le gouvernement de la mobilité comme tout art du gouvernement signifie une «conduite des conduites», cela ne va pas sans la diffusion de contre-conduites, en ce cas, des manières de détourner, de dépasser, de modifier les frontières opérées par les migrants mêmes . C'est à ces contre-conduites que répond le plus souvent le mécanisme de sécurité qui est mis en place. (Papadopoulos, D., Stephenson, N., Tsianos, 2008).

Le gouvernement de la mobilité et les contre-conduites

Dans cette dernière partie nous analyserons donc la manière dont les frontières de l'espace Schengen produisent et sont produites par des contre-conduites.

Aujourd'hui, lorsque l'on envisage de suspendre Schengen pendant deux ans sous la pression des vagues migratoires, en particulier dans la mer Égée, on serait tentés d'entendre cela comme un retour à une forme de souveraineté nationale des états européens, or, en fait, tout porte à croire que cela ne soit que le premier pas vers une réorganisation du gouvernement de la mobilité. Ce qu'il est important de remarquer est que la crise de Schengen a été déterminée par la pression des migrants aux frontières et par le fait que le mécanisme de gouvernement de la mobilité que l'Europe avait pu mettre en place jusqu'à aujourd'hui n'est plus capable de garantir cette organisation de la «bonne et de la mauvaise circulation».

Or, selon certains auteurs, la crise de l'état nation, qui n'a pas amené à une disparition de l'état nation mais à sa ré-articulation dans un espace globalisé, a été aussi le résultat de l'impossibilité pour les états de maintenir un certain équilibre social sous la pression des luttes sociales qui s'y sont développées pendant les années 70 et 80. Je me réfère ici en particulier à l'ouvrage *Escape Routes*, dont les auteurs affirment que le néolibéralisme n'est pas prioritairement la réponse à la recherche d'un nouveau mode de régulation économique, ou à la recherche d'un nouveau

rapport entre culture et production, ou entre marché et société. Le néolibéralisme est la réponse à une insurrection sauvage et à la «fuite» (escape) surgie après la Seconde Guerre Mondiale. (Papadopoulos, D., Stephenson, N., Tsianos, 2008).

La thèse des auteurs de cet ouvrage est la suivante : ils essaient de soustraire la transformation sociale au seul champ de la réaction au contrôle ou, d'une façon plus générale, au pouvoir. Ils soutiennent donc que la fuite peut forcer la réorganisation du contrôle même : les régimes de contrôle doivent ainsi répondre à une nouvelle situation créée par la fuite»:

«people are moving, creating, connecting, escaping the immediate moment and given conditions of their lives and that it is only after the imposition of control that some of these actions come to be seen as responses to regulation. Escape comes first ! People's effort to escape can force the reorganisation of control itself ; regimes of control must respond to the new situation created by escape.»

Ce que l'on peut se demander aujourd'hui est donc de quelle manière la nouvelle organisation des états nationaux dans un cadre globalisé, que l'on pourrait appeler si l'on veut, gouvernementale, est en train d'être mise en crise à ses frontières et donc en train de se réorganiser selon une nouvelle forme?

Pour aborder non pas une réponse mais une approche possible à cette question, je voudrais d'abord signaler que je suis en cela ce que Mezzadra et Nielson dans leur travail «The border as method» disent à propos du rapport entre gouvernementalité et souveraineté dans la globalisation. En particulier dans la mesure où ces auteurs affirment que «D'un côté les technologies de pouvoir construites sous le nom de souveraineté continuent de jouer des rôles centraux et souvent necropolitiques dans le panorama politique présent. De l'autre côté, la souveraineté peut être comprise aussi comme le nom de l'articulation de technologies hétérogènes de pouvoir que l'on a décrit avec les noms de gouvernementalité et gouvernance». Il n'y a pas de rupture ou de fracture entre souveraineté et gouvernementalité, elles coexistent et opèrent ensemble.

Ce point de vue nous permet de mieux analyser la manière dont les contre-conduites opérées par les mouvements indisciplinés des migrants mettent en crise directement cet assemblage de gouvernementalité et de souveraineté. Ce qui est mis en question est la capacité même de la machine souveraine de la gouvernementalité à

gouverner ce type de mobilité, tant du point de vue européen que du point de vue de chaque état national.

Il me semble donc qu'on n'est pas dans un contexte dans lequel l'Europe gouvernementale fermerait simplement ses frontières pour empêcher les migrants de rentrer ; il me semble plutôt que la vague migratoire a poussé l'Europe à revoir sa capacité à contrôler le filtrage et le triage qu'elle opérait, jusqu'à là, dans la circulation.

Pour conclure en reprenant rapidement l'analyse que l'on vient de faire, nous avons pu voir de quelle manière une définition géopolitique ou juridique homogène de l'espace Schengen est réductive et pas satisfaisante. J'ai donc proposé d'analyser l'espace Schengen en tant que dispositif de mobilité, en reprenant l'analyse foucauldienne de la police au XVIIIe siècle. Cela nous a aidé à mettre au centre de notre parcours la circulation en tant que priorité de l'espace Schengen. Pour comprendre le rôle de la circulation, nous avons dû complexifier certaines dichotomies comme celle d'inclusion et d'exclusion, afin de mieux comprendre que, dans le gouvernement de la mobilité, il n'existe pas vraiment une forteresse Europe, pas simplement des murs, pas simplement des frontières mais des dispositifs de filtrage qui limitent la circulation au même temps qu'ils l'induisent, ou la produisent. Cette production d'un certain type de circulation est de la même manière une production de subjectivité, à travers des parcours, des temporalités imposées, à travers la production d'une condition d'illégalité ou de légalité. Le dispositif de sécurité qui gouverne la circulation ne vise donc pas à immobiliser le mouvement, mais à le gouverner. Nous n'avons pas eu le temps d'aller en profondeur dans les buts, les objectifs de ce gouvernement, mais il est très évident que cela a beaucoup à faire aussi avec le rôle de la force travail, sa division, sa circulation. La circulation est le plus souvent, circulation de travailleurs. Cela étant dit, nous sommes enfin arrivés à comprendre de quelle manière ce gouvernement de la mobilité se rapporte aux contre-conduites qui le remettent en question. Cela ne concerne évidemment pas, ou pas exclusivement, des mouvements ou des luttes organisées. Au contraire, comme nous le voyons aujourd'hui, les contre-conduites qui mettent en crise le gouvernement de la mobilité sont tous ces mouvements que le dispositif n'arrive plus à gouverner. De là découle un changement, une tentative de ré-organiser le gouvernement de la mobilité. La fermeture temporaire des frontières à laquelle on a

assisté et on assiste, la menace d'une suspension de Schengen, ne me semblent pas, en ce sens, être le symptôme d'un retour à une forme précédente de gouverner, c'est-à-dire un retour à la souveraineté des états nations. Il s'agit plutôt d'un passage dans lequel la machine souveraine de la gouvernementalité, en étant mise en crise, se réorganise, pour trouver une nouvelle manière de faire fonctionner le gouvernement de la mobilité*.

Bibliographie

Agamben, G., *Homo sacer*, Einaudi, 2005

Balibar, É., *Nous, citoyens d'Europe?* La découverte, 2001

Brown, W., Murs. *Les murs de séparation et le déclin de la souveraineté étatique*, Les Prairies Ordinaires, 2009

Foucault, M., *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France 1977-1978*, EHESS, 2004

Genova, N. de, *The legal production of mexican/migrant illegality*, Latino Studies, 2004, 2, (160-185)

Mezzadra, S., Nielson, B., *Border as Method, or the Multiplication of Labor*, Durham, Duke University press, 2013

Rigo, E., *Europa di confine*, 2007 Meltemi editore, Roma

Papadopoulos, D., Stephenson, N., Tsianos, V., *Escape Routes, Control and subversion in the 21st century*, Pluto Press 2008

Walters, W., *Mapping Schengenland*, Environment and Planning D: Society and Space 2002, 20, (561-580)

* Anastasia Barone a étudié à l'Université de Pise, où elle a obtenu sa licence avec un mémoire sur le rapport entre imagination et politique dans la philosophie de Spinoza. Elle fait actuellement partie du programme Erasmus Mundus Europhilosophie et elle est en train de terminer son master à l'Université de Coimbra. Ses intérêts scientifiques incluent la philosophie politique aussi bien que les études sur les migrations et la mobilité.