

9 SETTEMBRE  
1981

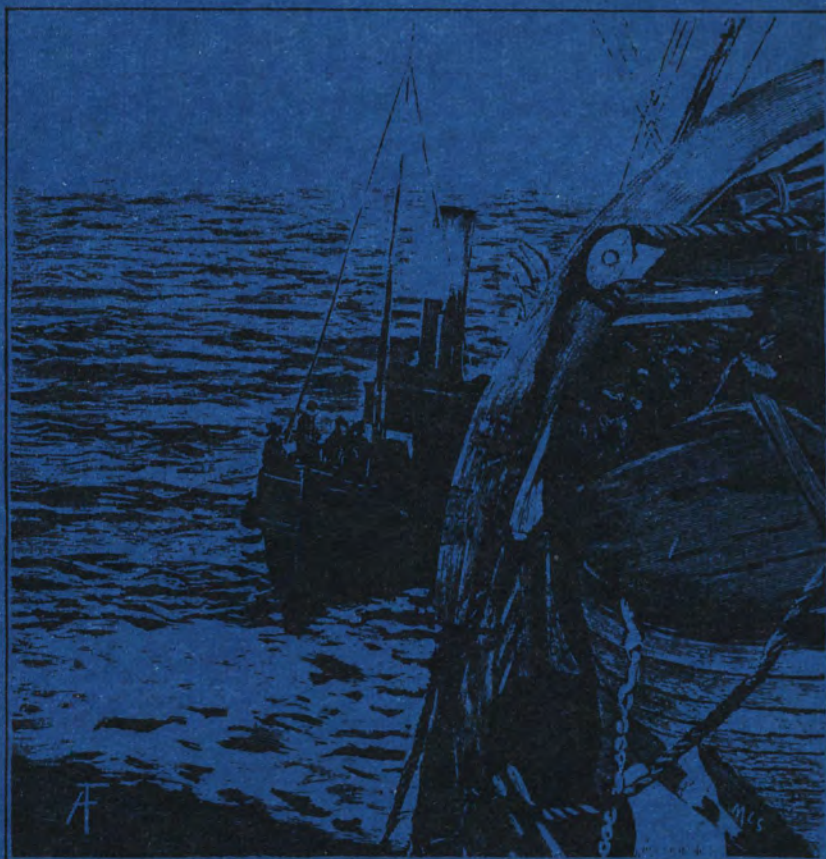
dossier  
europa  
emigrazione

de:ce

RIVISTA MENSILE DI INFORMAZIONE E DIBATTITO SUI PROBLEMI DELL'EMIGRAZIONE

speciale

MARITTIMI





# dossier europa

## emigrazione

Anno VI - settembre 1981 - n. 9

Rivista mensile di documentazione e dibattito sui problemi dell'emigrazione, a cura dei CSER (Centri Studi Emigrazione Riuniti)

**Comitato promotore**

CIEMM

46, rue de Montreuil - 75011 Paris

**CSERPE**

Oberwilerstr. 112 - 4058 Basel

**CSER**

Via Calandrelli 11 - 00153 Roma

**Gruppo di redazione**

G. Baggio, L. Favero, U. Marin, A. Perotti,  
T. Pozzi, GF. Rosoli, L. Taravella, G. Tassello

**Direttore edizione tedesca**

Angelo Negrini

**Corrispondente CEE**

G. Callovi

**Grafica**

Bruno Murer

**Direttore responsabile**

Luigi V. Favero

Autorizzazione del Tribunale di Roma,  
n. 16.733 del 18 marzo 1977

Iscritto al Registro Nazionale della stampa  
in data 22.2.1977 con il n. 1273

**ABBONAMENTO**

Italia L. 7.000

Esteri L. 9.000

ccp. 57678005 intestato a CSER, Via Calandrelli 11 - 00153 Roma, Tel. (06) 58.27.41 - 58.09.764



## presentazione

Il numero di Settembre di Dossier Europa Emigrazione è dedicato quasi interamente a una categoria particolare di migranti, che per la loro professione quasi mai riescono ad attirare l'attenzione e lo studio: i marittimi.

L'opinione pubblica vi è interessata solo nelle occasioni più tragiche, anche se il dibattito sulle navi-ombra e le bandiere di comodo ritorna periodicamente sulla stampa italiana.

Il rapporto su "La vita e le aspirazioni del marittimo italiano", qui pubblicato, costituisce il risultato di una indagine condotta dall'AMI (Apostolato del Mare Italiano) su più di 600 marittimi nei vari porti italiani: l'indagine è stata elaborata dal CSER e presentata al recente Convegno che l'AMI ha tenuto a Napoli nei giorni 14 e 15 settembre.

La relazione può utilmente servire ai nostri lettori per aver presente, nella vasta problematica migratoria, anche questo settore, in genere dimenticato, del mondo migrante.



## INDAGINE SU LA VITA E LE ASPIRAZIONI DEL MARITTIMO ITALIANO

### *Introduzione*

La relazione intende illustrare i principali dati emergenti dalla "Indagine su la vita e le aspirazioni del marittimo italiano", curata dalla Direzione Nazionale AMI nel primo trimestre dell'anno in corso.

Presentando il questionario, la stessa Direzione indicava, succintamente, oggetto e scopi della ricerca: "Le profonde trasformazioni verificatesi in questi ultimi tempi nel campo della marina, sia a livello tecnico che professionale, non hanno mancato di incidere profondamente anche nella vita e nel lavoro del marittimo. Interpellando gli stessi interessati, il presente questionario si propone di scoprirne le inquietudini e le aspirazioni, a livello sia umano che professionale. Vorrebbe, inoltre, individuare quale peso abbia per essi - nell'insieme dei problemi - il fattore religioso".

Ampiezza e rappresentatività dell'indagine non erano precostituite ma venivano demandate a una corretta scelta da parte essenzialmente dei cappellani di porto e di bordo. Scopo e natura della ricerca sono quindi non una pretesa scientificità ma un supporto sufficientemente ampio di elementi di riflessione e di analisi sui quali costruire concrete proposte di intervento, atte a meglio garantire vita e aspirazioni del marittimo.

La relazione si sforzerà quindi di seguire questa pista, delineando in modo schematico le caratteristiche dei soggetti che hanno risposto e soffermandosi poi sui problemi che ne emergono.

### *1. Le caratteristiche generali*

I questionari che hanno ottenuto risposta sono stati 641. La distribuzione dei soggetti che hanno risposto è concentrata per lo più nei porti del Centro-Sud Italia (46 o/o) cui segue la "Linea C" (28,5 o/o). Il 9 o/o delle risposte viene dai porti del Nord Italia, il 2,5 o/o da porti delle Isole, meno dell'1 o/o da porti stranieri. Il 2 o/o delle risposte viene dalla "M. Renaissance", il 6 o/o da altre navi. Nell'insieme quasi 3/5 dei questionari sono stati compilati nei porti.

L'età media degli intervistati è di 37,5 anni. Il 43 o/o ha superato i 40 anni, il 5 o/o è sotto i 20 anni, il 3,5 o/o dai 60 anni in su.

La maggior parte dei marittimi è sposata: 62,5 o/o contro il 35 o/o di celibi. Gli sposati hanno in media 2 figli: solo il 9 o/o non ne ha alcuno mentre il 15 o/o ne ha quattro o più.

Più di 1/3 dei marittimi intervistati ha più di 15 anni di navigazione, il 17 o/o supera i 10 anni di navigazione, il 13 o/o è invece sotto i 3 anni di navigazione.

Appena il 6 o/o dei marittimi non ha alcun titolo di studio; il 20,5 o/o è in possesso della licenza elementare, un altro 20 o/o di quella media. Contro circa 1/4 di marittimi con scarsa o nulla formazione scolastica sta il 27 o/o in possesso di diploma di scuola secondaria superiore, attinente in modo specifico materie e specializzazioni nautiche; un altro 12 o/o ha frequentato l'istituto nautico ma senza arrivare alla conclusione degli studi; il 7 o/o è in possesso di diploma professionale. I laureati rappresentano meno dell'uno per cento.

E' interessante notare che ben il 42,5 o/o degli intervistati hanno il padre che faceva pure il marittimo. L'11,5 o/o aveva invece il padre occupato nel settore pubblico.

La maggior parte dei marittimi coinvolti nella ricerca è imbarcata su navi passeggeri: 47,5 per cento delle risposte valide. Seguono le navi da carico (26 o/o), le petroliere (18 o/o) i traghetti (6,5 o/o). Pochissimi, invece, i rappresentanti del settore pesca (1,5 o/o). Nell'insieme si ha una buona distribuzione, che può adeguatamente rappresentare le specifiche problematiche che offrono i diversi ambienti di lavoro in mare.



Anche le qualifiche a bordo sono abbastanza ben distribuite tra settore dei servizi e settore propriamente marinaro. Il 24 o/o è occupato in mansioni generiche nel settore dei servizi; il 20 o/o in mansioni generiche nel settore nautico. Il 18 o/o è responsabile di settore, il 10 o/o ha incarichi direttivi. Il 13 e il 9,5 o/o hanno mansioni specializzate rispettivamente nell'ambito marinaro e in quello dei servizi.

Fin qui le caratteristiche generali degli intervistati. Ma possiamo anche vedere come si rapportano tra loro alcune fondamentali variabili: così, ad esempio, si trova che fino a 29 anni ben l'80 o/o dei marittimi è celibe e così pure un quarto della classe di età 30-39 anni.

Età e titolo di studio si correlano strettamente tra loro: quasi la metà dei sprovvisti di titolo di studio ha superato i 50 anni di età. Il 60 o/o dei diplomati di maturità tecnica appartiene, invece, alla classe 20-39 anni.

Età e anni di navigazione sono pure, come naturale, collegati tra loro. Bisogna però notare che il 27 o/o dei quarantenni ha meno di 15 anni di navigazione: si sono imbarcati, quindi, attorno ai 30 anni di età, dopo aver svolto altre attività lavorative. Allo stesso modo il 46 o/o dei trentenni ha meno di 10 anni di navigazione, includendo pure una parte consistente di persone che hanno esercitato altre professioni.

Il nesso esistente tra età e titolo di studio fa sì che le più giovani leve abbiano una professionalità (almeno sotto il profilo scolastico) nettamente superiore. Così, per una anzianità di navigazione fino a cinque anni (il 26 o/o circa degli intervistati) troviamo ben 1/3 in possesso del diploma di maturità nautica, un altro 10 o/o che ha frequentato il nautico e il 13 o/o con diploma professionale. Sopra i 10 anni di navigazione, invece, (più di metà degli intervistati) la percentuale dei possessori della maturità nautica scende a 1/4 circa e solo il 4,5 o/o ha un diploma professionale.

Al titolo di studio si collega, necessariamente, la qualifica a bordo. Così più di 1/4 dei possessori di maturità nautica ha incarichi direttivi, il 47 o/o è responsabile di settore, il 12 o/o è costituito dagli allievi e il 13 o/o ha incarichi specializzati. Anche chi ha frequentato il pur senza arrivare al diploma si trova su posizioni nettamente superiori: il 14 o/o con incarichi direttivi, il 30 o/o responsabili di settore, il 35 o/o con mansioni specialistiche e solo l'11 o/o addetto a compiti generici.

Praticamente solo chi ha frequentato il nautico (con o senza diploma finale) ha una posizione qualificata a bordo: più del 90 o/o dei posti di responsabile di settore e quasi 3/5 delle attività specialistiche attinenti la marineria sono appannaggio di coloro che sono usciti dal nautico. Al contrario, l'82 o/o dei marittimi senza titolo di studio e il 75 o/o di coloro che hanno solo la licenza elementare e il 67 o/o di quelli con licenza media inferiore sono occupati in mansioni generiche.

L'estrema specializzazione occorrente sulle navi moderne offre, quindi, pochissimi spazi a chi non proviene dal ramo: anche il 70 o/o di coloro che sono in possesso di diploma professionale non è riuscito a trovare a bordo una occupazione specialistica e si deve accontentare di mansioni generiche.

Le navi passeggeri sono quelle che hanno il maggior numero di marittimi in giovane età: più di un terzo è sotto i trent'anni di età. Sulle petroliere, invece, solamente il 22 o/o del personale è sotto i 30 anni, sulle navi da carico il 30 o/o.

I marittimi in possesso di titolo di laurea sono tutti imbarcati sulle navi passeggeri. Invece il 44,5 o/o dei marittimi sforniti di qualsiasi titolo di studio sono imbarcati sulle petroliere. C'è da osservare però che sulle petroliere si trova anche il maggior numero di personale qualificato: oltre il 62 o/o dei marittimi imbarcati ha frequentato il nautico. Le navi traghetto hanno una percentuale ancor più elevata di specializzati (68 o/o) mentre sulle navi da carico si arriva al 50 per cento e su quelle passeggeri al 37 o/o.



## 2. Aspetti professionali

Osservate brevemente le caratteristiche generali degli intervistati, cominciamo a scendere più nel dettaglio, iniziando dagli aspetti professionali, su cui del resto gli accenni già fatti offrono materiale di riflessione. Il questionario poneva tre domande:

- consideri adeguata ai compiti che devi svolgere la tua preparazione professionale?
- ritieni necessari corsi di aggiornamento?
- automazione e apparecchiature di bordo ti creano momenti di disagio?

Alla prima domanda circa 1/3 degli intervistati ritiene inadeguata la preparazione avuta; il 70 o/o ritiene però necessari corsi di aggiornamento, anche se solo il 40 o/o afferma di aver avuto momenti di apprensione e di disagio con gli impianti di bordo, a causa della scarsa preparazione (il 18 o/o non si pronuncia su questo argomento).

I più critici verso la preparazione professionale avuta a scuola (44 o/o) sono proprio i possessori della maturità nautica e i responsabili di settore. Gli allievi si dividono: metà afferma di avere la preparazione adeguata al lavoro di bordo e metà lo nega. L'87,5 o/o di coloro che hanno avuto problemi con le apparecchiature di bordo conferma la necessità dei corsi di aggiornamento. Da notare che ben l'89 o/o degli allievi esige i corsi di aggiornamento: essi sono anche coloro che in maggior misura hanno avuto difficoltà con gli impianti di bordo (68 o/o), seguiti dagli specializzati nel settore nautico (61 o/o) e dagli incarichi direttivi (57,5 o/o).

Le maggiori difficoltà con gli impianti di bordo sembrano esserci sulle petroliere: il 62,5 per cento dei marittimi qui imbarcati ha avuto problemi; seguono i traghetti (60 o/o) e le navi da carico (57 o/o). Invece appena il 31 o/o dei marittimi sulle navi passeggeri ha avuto questo genere di problemi.

## 3. Motivazioni della scelta di navigare

Le maggiori motivazioni che hanno spinto alla professione di marittimo sono state la mancanza di lavoro (45 o/o) seguita in ugual misura dal desiderio di viaggiare (20 o/o) o di maggior guadagno (20 o/o). La mancanza di lavoro ha maggiormente influito sulle classi di età dai 50 anni in su ma rimane sempre il motivo prevalente (sul 40 o/o) anche per le classi più giovani.

La voglia di viaggiare è molto più presente agli inizi della vita di marittimo (42 o/o dei marittimi al primo anno di imbarco) ma scende subito a percentuali oscillanti tra il 16 e il 20 o/o a cominciare dal secondo anno in poi.

Va infine ricordato, a proposito delle motivazioni per la scelta della professione, che ben il 42,5 o/o dei marittimi inchiestati aveva il padre che ha esercitato la stessa professione e un altro 11,5 o/o aveva il padre occupato nel settore pubblico.

## 4. L'ambiente di lavoro

Il 70 o/o dei marittimi ritiene molto stressanti i turni di lavoro. L'80,5 o/o ritiene auspicabili nei porti maggiori periodi di libertà.

La percentuale più elevata di marittimi che si lamenta per i turni di lavoro si trova sulle navi traghetto (76 o/o), seguiti da coloro che sono imbarcati sulle navi passeggeri (72,5 o/o), le petroliere (72 o/o) e le navi da carico (69 o/o). Sulle navi da pesca, invece, il 60 o/o delle risposte ottenute nega che i turni siano stressanti.



Circa il rispetto delle norme di sicurezza a bordo, il 7 o/o degli intervistati non si pronuncia, il 36 o/o afferma che sono rispettate, il 53,5 o/o lo nega. Sulle navi passeggeri sembra esserci maggior osservanza delle norme di sicurezza: oltre il 45 o/o dei marittimi, infatti, afferma che sono rispettate. Sulle petroliere, al contrario, si trova il più alto numero (66 o/o) di intervistati critici verso le norme di sicurezza a bordo; una percentuale leggermente inferiore (62 o/o) si ha anche sulle navi da carico.

E' interessante notare che mentre chi ha incarichi direttivi tende ad affermare in maggior misura che le norme di sicurezza sono rispettate (45 o/o), i responsabili di settore, invece, sono più critici (solo il 35 o/o è d'accordo). Resta comunque il fatto che anche tra chi ha mansioni direttive più della metà afferma che le norme di sicurezza a bordo non sono rispettate.

Sulle apprensioni provocate dalla mancanza di un medico a bordo, abbiamo l'assenza di risposta da parte del 14 o/o degli intervistati. Il 65 o/o dei marittimi afferma, invece, che tale mancanza è spesso fonte di preoccupazione. La difficoltà di avere un medico a bordo sembra più accentuata sulle petroliere, dove l'80 o/o dei marittimi ha queste preoccupazioni. Bisogna ricordare però che anche sulle navi passeggeri si ha il 75 o/o di risposte ugualmente preoccupate e il 74 o/o sulle navi da carico.

### 5. *La vita a bordo*

Si è già detto del desiderio generale di periodi di maggior libertà nei porti. Uno dei motivi di questo desiderio, oltre che nei turni di lavoro stressanti, consiste nelle tensioni che si creano nella vita di bordo. Solo 1/5 dei marittimi trova infatti abitualmente la comunità di bordo come una famiglia, anche se il 27 o/o afferma di essersi creato a bordo profonde amicizie. Metà circa dei marittimi dice che ciò è possibile solo raramente; il 27 o/o nega recisamente che la vita di bordo possa paragonarsi alla vita in famiglia.

Oltre che povera di rapporti interpersonali, la vita a bordo appare anche priva di iniziative al di fuori delle attività lavorative. Oltre il 53 o/o dei marittimi afferma che mai sulle navi vengono realizzate iniziative culturali o sportive e 1/3 dice che ciò avviene solo raramente. Nonostante questa difficoltà, più della metà dei marittimi trascorre tuttavia insieme il proprio tempo libero.

Iniziative culturali o ricreative vengono realizzate in maggior misura sulle navi passeggeri. Il 71 o/o di coloro che affermano che spesso vengono fatte queste attività sono marittimi di navi passeggeri; il 17,5 o/o sono su petroliere, l'11,5 o/o sono su navi da carico.

Che non vengono mai realizzate attività culturali o sportive a bordo è affermato dal 95 per cento dei marittimi delle navi traghetto, dal 76,5 o/o sulle navi da carico e dal 62,5 o/o sulle petroliere.

Alla maggior organizzazione di attività per l'equipaggio sembra però corrispondere, sulle navi passeggeri, una minor capacità di stringere intensi rapporti umani. Solo il 15 o/o dei marittimi delle navi passeggeri afferma, infatti, che la comunità di bordo è come una famiglia. La cosa non è molto migliore sulle petroliere (19,5 o/o di affermazioni in tal senso); sulle navi da carico la percentuale sale al 26 o/o, sui traghetti a più di 1/3. La situazione migliore, in tema di rapporti umani, si ha sulle navi da pesca, dove il 40 o/o delle risposte concorda che spesso la vita a bordo assomiglia ad una famiglia e solo il 10 o/o afferma che non lo è mai.

Il clima di famiglia non sembra, quindi, dipendere in misura principale dalle iniziative culturali o sportive prese a bordo. Anche dove si afferma che tali iniziative sono prese spesso, si ha più di 1/4 di affermazioni che mai la vita a bordo raggiunge rapporti familiari. Resta comunque il fatto che dove tali iniziative vengono prese spesso, il 35 o/o dei marittimi dice che spesso la



comunità di bordo è una famiglia; dove tali iniziative non vengono attuate solo il 20 o/o fa tale affermazione.

Sembra esserci una maggior predisposizione ai rapporti familiari e di amicizia nelle classi di età più giovani (fino ai 20 anni) e sopra i 50 anni, soprattutto dai 60 anni in su, e questo legato anche alla maggior anzianità di navigazione. I dati offerti dal questionario non permettono di approfondire questo interessante argomento perché manca qualsiasi riferimento al periodo di permanenza su una nave e quindi alla rotazione da nave a nave: viene chiesto solo il periodo più lungo trascorso lontano da casa, troppo poco per analizzare a fondo il tema.

Maggiormente critici verso la comunità di bordo e incapaci di crearsi profonde amicizie sono gli occupati nelle professioni generiche non attinenti alla marineria (31 o/o) e anche quelli con mansioni specifiche ma sempre non attinenti attività marinare (29,5 o/o). Invece ben il 47 per cento di coloro che hanno incarichi direttivi affermano di essersi creati spesso a bordo profonde amicizie; lo stesso avviene per più di 1/3 degli occupati in mansioni generiche, attinenti però il settore marinaresco e per il 30,5 o/o degli allievi.

Le mansioni svolte a bordo, con i rapporti di lavoro e di convivenza che esse creano, sembrano aver maggiore importanza per la creazione di legami di amicizia, che non la stessa età o la anzianità di navigazione.

Tenendo conto della maggiore professionalità delle classi giovanili e di fresco imbarcate, si può facilmente supporre che siano i più anziani, meno istruiti e con mansioni dequalificate, a soffrire di maggiore isolamento e difficoltà a intessere rapporti umani a bordo.

L'aver o meno amicizie a bordo influisce, naturalmente, nel modo di passare le ore libere in navigazione. Più di metà dei marittimi intervistati dice di trascorrere in saletta con gli altri le ore libere. Gli altri (il 45 o/o) le passano in cabina da soli, per lo più leggendo (nell'80 o/o dei casi). Il 70 o/o di coloro che affermano di non potersi mai creare amicizie profonde a bordo, passano il loro tempo libero in cabina da soli; al contrario, quasi l'80 o/o di coloro che tali amicizie si creano spesso, lo trascorrono in comune con gli altri.

Il giudizio sulla comunità di bordo appare strettamente legato all'aver intessuto amicizie o meno: infatti quasi 3/4 di coloro che affermano che la comunità di bordo è una famiglia si sono pure creati spesso a bordo profonde amicizie. Al contrario, il 62 o/o di quelli che mai si sono creati tali amicizie dicono pure che mai la comunità di bordo è una famiglia.

Una precisa domanda del questionario riguardava specifici pericoli che può presentare la vita di bordo, quali la droga, l'alcool e le deviazioni sessuali. Alla domanda un numero molto consistente di intervistati non risponde (28 o/o). Sulle risposte effettive si ha più di 1/5 che nega l'esistenza di tali pericoli a bordo; il maggior pericolo (35 o/o delle risposte valide) sembra essere l'alcool, seguito (21 o/o) dalle deviazioni sessuali; a molta distanza (7 o/o) è indicato il pericolo della droga. Un altro 7 o/o mette insieme tutti e tre i pericoli indicati.

Alla droga accennano con maggior insistenza le classi di età sotto i 30 anni, all'alcool e, in secondo luogo, alle deviazioni sessuali, soprattutto le classi tra i 30 e i 50 anni. Tra i 40 e i 49 anni ben il 50 o/o conferma il pericolo dell'alcool. Sotto i 20 anni il 34,5 o/o nega ogni pericolo, gli altri invece confermano il pericolo della droga (20 o/o) e delle deviazioni sessuali (20 o/o) mentre meno sentito (7 o/o) è il pericolo dell'alcool.

## 6. La dimensione religiosa del marittimo

Poco più di metà dei marittimi intervistati ha navigato qualche volta con un cappellano a bordo. Circa l'utilità della sua presenza il 13 o/o non si pronuncia, il 63 o/o ne ritiene utile la



presenza, il 22 o/o invece lo nega. Come per il giudizio sulla comunità di bordo (legato all'esperienza dell'amicizia diretta) anche in questo caso il giudizio sull'utilità a bordo del Cappellano appare intimamente legato all'esperienza personale fatta dal marittimo. Ben l'80 o/o di coloro che hanno navigato con un Cappellano ne ritengono utile la sua presenza a bordo. Si tratta, perciò, di una valutazione fondamentalmente esperienziale, non di un giudizio teorico, anche se pure tra chi non ha mai navigato con un Cappellano il 53 o/o ne ritiene utile la presenza.

La dimensione religiosa ha svariate componenti: dal senso di appartenenza ad una istituzione alla consequenzialità etica, all'esperienza personale di contatto con la divinità o una realtà ultramondana. Il nostro questionario tendeva a rilevare tre sole componenti:

- la pratica religiosa (frequenza alla Messa);
- l'esperienza personale del divino;
- la formazione religiosa,

anche se tutte e tre in modo molto generico.

La componente "pratica religiosa" veniva rilevata dalla domanda: "Quando sei libero, trovi il tempo per andare alla Messa?". Si tratta, in realtà, di una misurazione molto dubbia perché lasciata al metro soggettivo di quel "quando sei libero". Il 12 o/o non risponde, più di 1/4 dice di non andare mai a Messa, il 43 o/o solo di rado, il 18 o/o spesso.

L'esperienza di uomo di mare porta ad un accresciuto bisogno di aprirsi all'invisibile, all'infinito? Il 13,5 o/o non risponde, il 6 o/o non ha capito la domanda o non sa rispondere, il 55 o/o risponde affermativamente, 1/4 invece nega questo bisogno.

Poco più di 1/3 dei marittimi dice infine che cerca di approfondire la propria istruzione religiosa; il 54 o/o afferma di non fare nulla in questo senso e l'8 o/o non risponde.

Circa la frequenza alle sedi della "Stella Maris" il 42 o/o afferma di frequentarle, il 47 o/o non vi è mai stato, l'11 o/o non risponde. Il questionario, purtroppo, non prevedeva alcuna domanda sulla misura della frequenza.

Collegando tra loro queste diverse indicazioni e con le caratteristiche esaminate più sopra, possiamo individuare alcuni interessanti elementi. Anzitutto non si collegano tra loro in modo significativo frequenza alla Messa e frequenza alla Stella Maris. Tra coloro che trovano spesso il tempo di andare a Messa, il 54 o/o frequenta la Stella Maris e il 46 o/o non vi è mai stato. C'è da dire, però, che mentre il 23 o/o dei frequentatori della Stella Maris non va mai a Messa, la percentuale sale al 35 o/o tra coloro che non sono mai stati alla Stella Maris.

La diserzione dalla pratica religiosa aumenta fino ai 40 anni. ed è massima tra i 20 e i 30 anni di età. Invece, sotto i 20 anni e sopra i 60 si trova la stessa percentuale (30 o/o) di marittimi che affermano di trovare spesso il tempo di andare a Messa.

Gli anni di navigazione non sembrano influire molto sulla pratica religiosa: la frequenza alla Messa "spesso" quando si è liberi scende dal 20 al 17 o/o passando da uno a dieci anni di navigazione per risalire al 22 o/o per coloro che hanno oltre 15 anni di navigazione. Non va mai a Messa il 34 o/o di coloro che arrivano fino a 10 anni di navigazione ma solo il 25 o/o dopo, il che indicherebbe un recupero di pratica (influenzato però dall'età più avanzata).

Interessante è notare che anche il 64 o/o di coloro che non vanno mai a Messa, affermano tuttavia l'utilità del Cappellano a bordo.

Frequenza alla Messa e bisogno di aprirsi all'Infinito si collegano abbastanza significativamente tra loro: il 76 o/o di coloro che vanno spesso a Messa afferma il bisogno di questa dimensione di apertura verso l'Infinito. La stessa correlazione si ha con la ricerca di approfondimento della propria istruzione religiosa: il 60 o/o di coloro che vanno spesso a Messa, si sforza pure di operare questo approfondimento. Invece il 74 o/o di chi non va mai a Messa non cura nemmeno la ricerca di formazione religiosa.



La frequenza alla Messa sembra collegarsi anche alla maggior capacità di realizzare amicizie profonde a bordo: il 30 o/o di coloro che hanno intessuto spesso tali amicizie ha anche una buona frequenza alla Messa.

Il bisogno di aprirsi all'Infinito appare più accentuato nelle professioni marinare più elevate (l'84 o/o delle professioni direttive) e negli allievi (80 o/o). Anche la ricerca di approfondire la propria istruzione religiosa è maggiormente accentuata in queste due categorie.

Le sedi della "Stella Maris" appaiono frequentate in ugual misura dalle categorie estreme dei marittimi: coloro che hanno incarichi direttivi e coloro che sono occupati in mansioni generiche. La frequenza alla Stella Maris aumenta con l'età e con gli anni di navigazione: il 52 o/o dei marittimi sopra i dieci anni di navigazione la frequenta; sotto i 5 anni la percentuale è invece del 35-37 o/o.

Che cosa desiderano i frequentatori delle sedi della "Stella Maris"? Le risposte non sono molte. Oltre il 54 o/o dei frequentatori non ha desideri particolari da esprimere. Sulle risposte effettive, il 12 o/o afferma che vanno bene così come sono. Il 23,5 o/o vorrebbe che esse offrissero la possibilità di maggiori contatti umani; il 20 o/o maggiori attività ricreative, il 19 o/o più strutture recettive. Come si vede, si tratta di desideri che fanno riferimento a precise carenze nella vita di bordo, cui si vorrebbe trovare la soluzione nelle sedi della Stella Maris.

Solo l'8,5 o/o accenna alla "assistenza religiosa e morale", il 7,5 o/o ai mezzi di comunicazione (posta, telefono, collegamento con le famiglie) e appena il 4,5 o/o ad aspetti culturali. Tutte queste preferenze non si collegano a particolari caratteristiche dei marittimi intervistati.

### 7. *Le navi battenti bandiera ombra*

Nel questionario sottoposto ai marittimi alcune domande vertevano su questo particolare problema. Si voleva, anzitutto, sapere quanti avessero navigato su navi battenti bandiera di comodo. Questa domanda, così come quella sulla iscrizione o meno ad associazioni o sindacati, ha avuto il più alto numero di non risposte: quasi il 40 o/o degli intervistati. Solo il 18,5 o/o dei marittimi ha affermato di non aver mai navigato su tali navi.

Quali i motivi che spingono a imbarcarsi su queste navi? Nel 48,5 o/o dei casi viene detto che mancano imbarchi regolari su navi nazionali; nel 38 o/o dei casi, invece, si è spinti dal desiderio di maggior guadagno. Altri motivi sono addotti in minor misura (12,5 o/o dei casi).

Seri dubbi vengono manifestati sulla effettiva possibilità che la nuova legge riesca a tutelare i marittimi che si imbarcano su navi battenti bandiera di comodo: il 62 o/o di chi ha viaggiato su tali navi nega l'efficacia della legge.

### 8. *La partecipazione sociale*

Si è già detto che molti marittimi (37 o/o) non rispondono circa la loro iscrizione o meno a qualche associazione. Una quota molto elevata (47 o/o) afferma che l'impossibilità di partecipare attivamente alla vita sociale li ha portati alla indifferenza, ed è questo uno dei dati più allarmanti della ricerca. Tale indifferenza è affermata un po' da tutte le categorie professionali dei marittimi e non pare vi influisca l'anzianità di navigazione. Anche le mansioni direttive indicano per ben il 53 o/o della loro classe il rischio pratico dell'indifferenza.

Anche chi è iscritto a qualche associazione trova difficoltà a prendervi parte attiva al ritorno: solo il 38 o/o vi partecipa. Sulle risposte effettivamente date circa le associazioni, il 26



per cento afferma di non essere iscritto ad alcuna; il 24 o/o è iscritto ad associazioni sindacali e politiche; il 17 o/o ad associazioni sportive, l'11 o/o ad associazioni religiose.

Alle associazioni sindacali e politiche sono iscritti in maggior misura (34 o/o) coloro che sono occupati nelle professioni specializzate della marineria e le categorie direttive (30 o/o). Vengono invece all'ultimo posto gli specializzati nel settore dei servizi (14 o/o). E' interessante notare che praticamente solo tra gli iscritti ad associazioni religiose o sportive si trova che più della metà partecipa attivamente: il 73 o/o degli iscritti ad associazioni religiose e il 66 o/o nelle associazioni sportive. Nelle associazioni sindacali e politiche la partecipazione attiva scende al 42 o/o degli iscritti e in quelle culturali al 38,5 o/o.

### *9. I rapporti con la famiglia*

Si è già detto che fino ai 30 anni di età l'80 o/o dei marittimi intervistati risultava celibe. Che la lontananza dagli affetti sia l'aspetto peggiore del navigare è affermato dall'80 o/o degli intervistati. Anzi, ben il 72 o/o di essi afferma che durante i lunghi periodi di imbarco questa situazione crea momenti di profonda depressione. Se teniamo conto degli scarni rapporti di vera amicizia che si creano a bordo (appena il 27 o/o dice di intrattenerne abitualmente), abbiamo qui un fondamentale elemento di preoccupazione per le condizioni di vita dei marittimi. Tale situazione di tensione è condivisa indistintamente da tutti i marittimi, a prescindere dallo stato civile e dal numero dei figli.

Il periodo più lungo di lontananza dalla famiglia è, nella maggior parte dei casi (41 o/o degli intervistati), di 5-8 mesi. Vi sono però consistenti quote di marittimi (20 o/o) che sono stati lontani da casa per periodi da 13 mesi a due anni. Attorno ai 3 anni di lontananza c'è solo il 2,5 per cento dei casi. Periodi minori di un anno vedono il 12,5 o/o degli intervistati (fino a 6 mesi) e il 15 o/o (da 9 a 11 mesi).

Logicamente l'assenza prolungata rende difficile sia il formarsi una famiglia sia il reinserimento a terra. Sono però meno di quello che potrebbe aspettarsi (26,5 o/o) coloro che affermano di avere spesso preoccupazioni per l'unità della famiglia, a causa della lontananza. Il 24 per cento dice di non aver mai avuto questo genere di preoccupazioni.

Maggiori preoccupazioni per l'unità della famiglia sembrano avere, paradossalmente, gli sposati senza figli che non coloro che hanno una famiglia numerosa, ma le indicazioni non sono sufficienti a stabilire delle sicure correlazioni.

Il fatto che debba essere la moglie ad avere la responsabilità della conduzione familiare e quindi anche della educazione dei figli, mette molto più in crisi che non la preoccupazione per l'unità della famiglia. Ben il 60 o/o degli sposati afferma che questa situazione li mette in crisi.

Il 60 o/o degli intervistati dice pure che l'isolamento forzato del tempo trascorso in navigazione rende difficile poi il reinserimento a terra. Non sono però molte le indicazioni precise sui diversi tipi di difficoltà. Sulle risposte effettivamente date, quasi 1/3 accenna a più motivi di disagio; 1/4 dice di trovare le maggiori difficoltà a riprendere i contatti con gli amici e quasi altrettanti nell'impiego delle ore della giornata. Minori invece le difficoltà con la famiglia (12,5 per cento) o con la fidanzata (6 o/o).



## CONCLUSIONI

Volendo brevemente elencare, al termine della descrizione delle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi, i principali elementi emersi, possiamo così schematizzare:

1. L'età media è di 37 anni, l'età del matrimonio è dopo i 30 anni. I marittimi sposati hanno in media 2 figli. Si distinguono abbastanza nettamente due categorie: i giovani e giovani-adulti, scolasticamente e professionalmente meglio preparati, e gli anziani, con basso statuto scolastico e professionale.

2. Nel 42 o/o dei casi di imbarco si tratta di seguire la vocazione del padre, che è già stato marittimo ma il motivo di questa scelta rimane ancora, in buona parte, la mancanza di altri sbocchi occupazionali (43,5 o/o dei casi). I posti qualificati e gli incarichi direttivi sono di pressoché esclusiva appartenenza di coloro che sono usciti dagli istituti di istruzione superiore, in modo particolare dall'Istituto Nautico. Per chi non viene dal ramo difficilmente vi è accesso alle mansioni specializzate. Anche la maggior parte di chi si è imbarcato con un diploma professionale non esercita a bordo la propria professione.

3. Pur essendovi, soprattutto tra le giovani leve, una migliore preparazione, viene giudicata insoddisfacente la formazione avuta, in modo particolare da coloro che provengono dal Nautico, e si esigono corsi di aggiornamento. Le difficoltà con le apparecchiature di bordo, sperimentate proprio da chi deve operare con mansioni specialistiche, attinenti la nautica (60 o/o), fanno apparire urgenti tali corsi.

4. I turni di lavoro sono giudicati troppo stressanti e i periodi di permanenza nei porti devono concedere più libertà. Su questi punti concordano il 70 e l'80 o/o degli intervistati. L'aspetto più inquietante dell'ambiente di lavoro è però la frequente inosservanza delle norme di sicurezza a bordo, soprattutto sulle petroliere e sulle navi da carico. Tale inosservanza è confermata da più della metà dei marittimi con mansioni direttive o responsabili di settore.

5. La vita a bordo risulta particolarmente povera di iniziative di qualsiasi genere, eccetto che sulle navi passeggeri. Poco più di 1/4 dei marittimi è riuscito a crearsi a bordo profonde amicizie ma ciò sembra essere maggiormente facile a chi ha incarichi direttivi o professioni tipicamente marinarie, mentre è molto più difficile per chi è occupato nei servizi generici. Circa il 45 o/o dei marittimi trascorre il proprio tempo libero in cabina da solo, soprattutto i più anziani. Il maggior pericolo, in questi casi, è l'alcool.

6. La vita religiosa del marittimo presenta buoni spunti di intervento. Quasi 3/4 degli intervistati afferma di sentire l'esigenza di aprirsi ad una realtà ultramondana. La percentuale dei praticanti è sotto il 20 o/o (anche se si tratta di praticanti molto saltuari, "quando si è liberi"); poco più di 1/3 dice di far qualcosa per approfondire la propria istruzione religiosa. La quasi totalità di chi ha navigato qualche volta con un Cappellano a bordo (e a più della metà è capitato), ritiene utile la sua presenza sulle navi. Le sedi della Stella Maris sono frequentate da poco meno della metà dei marittimi, soprattutto da chi ha maggiore anzianità migratoria e da chi sulle navi ha mansioni generiche o direttive. Le richieste fatte verso questa istituzione vanno nella



direzione di ovviare alla maggiori carenze riscontrate a bordo: esigenza di un ambiente ricco di contatti umani, con una buona struttura ricettiva e ricreativa. Meno sentita è l'esigenza di un supporto specificatamente religioso.

7. Particolarmente povera si presenta la vita sociale così come scarsa è la vita di relazione interpersonale. Il pericolo dell'indifferenza, per l'impossibilità di partecipare in prima persona agli avvenimenti sociali e politici (pensiamo solo al diritto di voto, praticamente negato) è molto accentuato e sentito.

8. Circa i rapporti con la famiglia, rimangono i dati sui lunghi periodi di assenza e l'allarmante percentuale (72 o/o) di affermazioni che i lunghi periodi di imbarco creano momenti di profonda depressione.

In sintesi:

- aggiornamento della professionalità
- controllo delle norme di sicurezza
- medico a bordo
- animazione della vita di relazione a bordo (sia sotto il profilo dei rapporti umani che culturali e spirituali);
- diritti di partecipazione politica e sociale (tra cui, anzitutto, la possibilità concreta del voto
- migliori collegamenti con le famiglie

sembrano essere le direttrici di intervento lungo le quali agire nell'immediato.

*Napoli, 14 Settembre 1981*

**C.S.E.R. - Centro Studi Emigrazione**





## IMMIGRAZIONE STRANIERA

# IMMIGRATI IN ITALIA: IL PUNTO

13

Se l'estate per molti è momento di rilassamento e recupero di energie, per altri, i meno fortunati, è tempo prezioso per assicurarsi un margine anche minimo di sopravvivenza. Le spiagge sono lo spazio tipico di questo diverso modo di impiegare il tempo estivo. Da un lato il bagnante, sdraiato ad arrostire al sole, dall'altro il venditore ambulante troppo scuro per essere semplicemente abbronzato. E' il "marocchino", simbolo del commercio abusivo. Carico di merce di ogni tipo, offre a prezzi concorrenziali, in un misto di dialetto originario e scarno italiano, *parei made in Indian*, coperte confezionate in Italia e oggetti vari a clienti incuriositi, pronti ai lazzi e agli scherzi e agguerriti per ottenere il "capo" a meno della metà di quanto richiesto. Scene penose per la vena di razzismo emergente talvolta dai commenti delle signore che tra ammiccamenti e battutine sul puzzo e la sporcizia dei "negri", provano la collantina colorata. Di questa manodopera a buon mercato (marocchini, tunisini, algerini...) la gente sa poco. Identificata col termine inesatto e oscuramente riduttivo di "marocchino", per i significati negativi di cui certa pubblicitaria l'ha caricato in nome della tutela dell'ordine pubblico e dell'occupazione, sopravvive in condizione di assoluta emarginazione.

Il marocchino della spiaggia non è però che un esempio del complesso fenomeno immigratorio. Un altro scorcio di vita estiva, che interessa gli immigrati provenienti dai paesi emergenti, trova spazio nelle campagne di Latina, una delle zone di maggior produzione del cocomero. La raccolta del succoso frutto nei due mesi di luglio e agosto muove un meccanismo economico che fa perno sul mercato nero delle braccia. Fino a qualche anno fa erano le categorie locali meno privilegiate a provvedere alla raccolta. Studenti, donne, operai in cassa integrazione e pensionati, ingaggiati dai caporali si assicuravano un congruo gruzzoletto sul campo del contadino. Da qualche tempo però alla raccolta provvedono i neri, tunisini, libici ed egiziani, ingaggiati dagli stessi connazionali già trapiantati in Italia e in buone relazioni con una nuova figura di imprenditore, il commerciante-padrone, che acquista il prodotto sui campi prima della maturazione e si occupa direttamente delle successive fasi di raccolta e trasporto sui mercati del Nord. Per ottenere il massimo degli utili sceglie la manodopera più a buon mercato, gli immigrati, che si accontentano e sono disposti a lavorare anche dieci ore. Una giornata di fatica sotto il sole cocente per un guadagno miserabile e spesso neppure un tetto sotto cui riparare. Emblematica a questo proposito la morte di un giovane egiziano, nella prima quindicina del mese di luglio, schiacciato da un autotreno sotto cui si era addormentato. Un riparo tuttavia è abba-

stanza facile a trovarsi, basta un grande spirito di adattamento: così baracche ed edifici disabitati diventano la sede di riposo e incontro dei gruppi interessati.

Dalla connivenza di interessi padronali, che speculano sul lavoro nero aggirando ogni regola contrattuale, e dell'intermediario, figura sempre presente in emigrazione, prospera il mercato del cocomero. Al termine della stagione di raccolta segue la dispersione degli immigrati, che ritornano in patria o vanno ad ingrossare le file già consistenti dei clandestini inurbati nella capitale nella speranza di un lavoro, sempre nero, nel settore alberghiero e dei pubblici servizi di ristoro. Un settore questo che s'impingua di clandestini proprio in estate e che presenta una più variegata dinamica del precariato. Si distinguono infatti due classi di manodopera: i prestatori d'opera coperti dalle assicurazioni sociali o da altro titolo (pensionati, impiegati di enti pubblici, studenti...) e gli immigrati di colore senza permesso di soggiorno, costretti per lo più ai servizi più umili e meno retribuiti. E' evidente la diversa posizione delle due classi: i primi incrementano redditi già esistenti, i secondi puntano sulla sopravvivenza, minacciata dal continuo ricatto del rimpatrio. Una spada di Damocle che insieme allo stato di costante marginalità induce non di rado a comportamenti inconsulti. Il dramma è sempre dietro l'angolo nella vita dell'immigrato di colore, specie della donna per la quale persino la maternità, l'avvenimento più importante della vita, diventa uno spettro, un trauma, che si paga a prezzo dell'intero stipendio o dell'alienazione. Rosa Francisca, la Colf di Capoverde, si legge sui giornali di agosto, uccide la figlia appena nata nella villa dei suoi padroni a Marina di San Nicola. Con questo gesto di disperazione emerge un altro spaccato del fenomeno immigratorio che fa riferimento ai gruppi femminili, al lavoro di domestica nelle case della Roma "bene". Nel caso delle Colf il reclutamento avviene normalmente secondo legge, anche se consistenti rimangono gli illegali come Rosa, approdata in Italia col solo visto turistico. I problemi delle giovani collaboratrici domestiche fanno perno sul timore del licenziamento, l'arma di ricatto più efficace per l'asservimento alla famiglia padrona. La Colf accetta orari pesanti, stipendi irrisori e soprattutto si guarda bene dal creare grane come potrebbe essere l'attesa di un figlio difficilmente accettato dal datore di lavoro. A ciò si aggiunge la mancanza di centri di assistenza sociale, di luoghi di ritrovo. Finiscono con l'essere sole con se stesse e la solitudine, la tristezza e le tensioni dei compromessi possono minare inesorabilmente l'equilibrio psicologico.

M. Laura Vannicelli



# emigrazione convegni incontri

## MAGGIO

**30-31 - Monaco:** Organizzato dal CEDOM (Centro Documentazione Migratoria) ha avuto luogo un convegno presso l'Istituto italiano di Cultura di Monaco sul tema: "A dieci anni dalla legge 153: bilancio e prospettive". Sono stati affrontati in particolare i temi relativi al rapporto scuola-famiglia, alla professionalità dell'insegnante e al bilinguismo. Dal convegno sono emerse precise esigenze tenere presenti per una riformulazione della 153 in modo da rispondere più efficacemente alle necessità reali dell'emigrazione.

## GIUGNO

**Roma:** Presso la sede dell'ISLE ha avuto luogo un convegno organizzato dal Circolo Eugenio Colorni sul tema: "Per una politica della migrazione". Il seminario, dopo aver toccato i diversi aspetti del fenomeno migratorio in Europa, si è soffermato sulla situazione dei lavoratori stranieri clandestini e sulla difficoltà di reinserimento sociale e professionale dei migranti nei loro paesi d'origine. Non sono mancate riflessioni sulla condizione dei 500 mila immigrati che lavorano in Italia in uno stato di estrema precarietà.

**10-12 - Tunisi:** "Il Corriere di Tunisi", il giornale degli italiani in Tunisia, ha festeggiato il suo 25mo anniversario con un convegno dedicato al "contributo culturale, sociale ed economico dell'emigrazione italiana in Tunisia nell'ambito dei rapporti con il Magreb". Nel quadro del convegno, organizzato col patrocinio della Federeuropa si è svolta inoltre una tavola rotonda su "Stampa, radio e televisione in lingua italiana in Tunisia e nel Magreb". E' stato dato ampio spazio alla storia dell'emigrazione italiana in Tunisia, ai suoi apporti culturali e al suo contributo in termini di lavoro e professionalità. Ha concluso i lavori l'esame della situazione nel settore radio-televisivo che si presenta ricco di prospettive per una collaborazione fra i due paesi. Parteciparono ai lavori, per conto del CSER, U. Marin e L. Favero.

**9-12 - Berlino:** Su iniziativa del CEDEFOP e della commissione della CEE si è svolto un colloquio sulla formazione linguistica degli emigrati, comunitari e non, residenti nei paesi della CEE. Sono state discusse indicazioni e proposte per la Comunità, i Governi, le strutture formative locali, i mass media e le parti sociali, sulla base di un rapporto introduttivo sul tema "Verso una strategia comunitaria di formazione degli adulti: lingue e migrazioni". Tenuto conto dell'importanza della formazione linguistica come condizione fondamentale di inserimento dei lavoratori nel contesto socio-culturale dei paesi di accogliimento, sono state vagliate esperienze fatte e informazioni disponibili per avviare una strategia capace di fornire risposte adeguate.

**16-23 - Stoccarda:** Organizzato dall'amministrazione del Land del Baden-Württemberg congiuntamente a quella dell'Emilia Romagna, si è svolto un seminario su "L'integrazione dei giovani emigrati nei paesi ospitanti". Il seminario è il risultato dei programmi di collaborazione tra le due regioni sul problema dei giovani, d'intesa con i rispettivi Ministeri per gli Affari Esteri. La scelta di tale tema è motivata dall'urgenza di integrazione socio-culturale della seconda generazione, momento prioritario all'interno dei problemi posti dagli emigrati in Europa.

**19-20 - Milano:** Si è svolto il III incontro interregionale dell'UCEI in preparazione del V Convegno nazionale (Rocca di Papa, settembre) sul tema "Emigrazione è cultura". L'incontro ha centrato la sua attenzione sui lavoratori stranieri nelle zone di tradizione immigratoria del Nord d'Italia.

**19-21 - Winterthur (Svizzera):** Si è svolto il seminario annuale di formazione per gli operatori sociali e collaboratori del patronato ACLI in Svizzera. I lavori hanno fatto perno su tre relazioni relative al "secondo accordo aggiuntivo e il regolamento di applicazione", "la riforma pensionistica italiana", e "servizio e formazione umana".

**24-27 - Echternach (Lussemburgo):** "Sicurezza sociale: i diritti del cittadino europeo" è il tema di un convegno organizzato per iniziativa degli uffici di Coordinamento del Patronato ACLI del Benelux e della Francia. Obiettivo del convegno è stato quello di fare il punto sulla protezione comunitaria dei diritti sociali dei lavoratori migranti e delle loro famiglie.

**26-28 - Frascati (Italia):** Nel Centro Giovanni XXIII si è svolto il secondo corso di Pastorale emigratoria indetto dall'UCEI sul tema dell'associazionismo in emigrazione. Nel quadro del convegno è stata realizzata una tavola rotonda, coordinata da Graziano Tassello del CSER.

**30 giugno-1 luglio - Roma:** Nella sede dell'INPS si è svolto il "Convegno sulla tutela previdenziale e la sicurezza sociale degli italiani all'estero". Il Convegno che ha visto la partecipazione delle forze politiche, sindacali e associative dell'emigrazione, è stato preceduto da un seminario a contenuto spiccatamente tecnico su quattro temi fondamentali: le pensioni, i problemi bilaterali, i problemi della comunità europea ed infine i problemi della legislazione interna.

## LUGLIO

**14 - Roma:** Presso la sede dell'AICCE (Associazione Italiana del Consiglio dei Comuni d'Europa) ha avuto luogo una tavola rotonda sul tema "La comunità dei migranti in Europa nella prospettiva delle seconde elezioni europee". La iniziativa è stata presa dal Centro Italiano di Formazione Europea (CIFE) in collaborazione con l'AICCE, la Commissione CEE, la Direzione Generale Emigrazione e Affari Sociali del Ministero degli Esteri, il Movimento Federalista Europeo. E' stata vagliata la necessità di riconoscere ai lavoratori migranti il diritto di votare per le liste del paese di residenza come condizione essenziale per agevolare il processo di integrazione.





## LA POPULATION ETRANGERE EN FRANCE

Le Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation vient de publier son étude statistique annuelle concernant la population étrangère en France au 31 décembre 1980. Cette statistique générale est dressée à partir des titres de séjour en cours de validité détenus dans les fichiers des préfectures. Du fait de cette méthode, le décompte peut aboutir à une certaine surévaluation de la population étrangère.

Dans les deux tableaux ci-dessous, nous présentons quelques données statistiques de cette étude, en les comparant aux données de l'année 1979.

EVALUATION DES PRINCIPALES NATIONALITES  
EN 1979 ET 1980 EN FRANCE

NATIONALITES	1979	1980
Algériens	782 111	808 176
Camerounais	12 123	12 172
Espagnols	445 368	424 692
Italiens	483 569	469 189
Maliens	18 273	17 294
Marocains	399 952	421 265
Mauriciens	10 116	10 624
Polonais	70 056	65 594
Portugais	866 610	857 324
Sénégalais	29 828	27 965
Tunisiens	183 782	181 618
Turcs	92 772	103 946
Yougoslaves	70 550	68 239
Autres C.E.E.	169 129	168 932
Autres nationalités	350 078	510 320
<b>TOTAL</b>	<b>3 984 317</b>	<b>4 147 978</b>

EVALUATION DE LA POPULATION ETRANGERE  
DANS LES PRINCIPAUX DEPARTEMENTS

DEPARTEMENTS	1979	1980
Alpes-Maritimes	96 267	98 203
Bouches-du-Rhône	151 874	174 216
Isère	119 017	122 475
Moselle	116 016	109 811
Nord	176 190	175 876
Rhin (Haut)	66 116	68 500
Rhône	193 410	195 280
Var	59 804	57 248
Seine-et-Marne	88 646	93 560
Yvelines	143 328	148 310
Essonne	96 453	98 990
Hauts-de-Seine	193 519	185 276
Seine-Saint-Denis	180 974	188 064
Val-de-Marne	199 670	206 028
Val-d'Oise	108 508	114 376
Paris	353 966	319 816

Cette population étrangère en 1980 s'élève à 4.147.978, soit une augmentation de 163.661 personnes par rapport à 1979.

On remarque une faible régression des Portugais, sensible pour les Italiens, Espagnols; une progression des Algériens et surtout des Marocains. L'ensemble représente 122 nationalités.

C'est la région parisienne qui regroupe la plus forte densité d'étrangers (1.494.423), ensuite la région Rhône-Alpes (544.655), la Provence-Côte d'Azur (378.159), le nord (218.181), la Lorraine (192.144).

Notons que les réfugiés s'élèvent à 117.910 et les apatrides à 3.038.



