

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

INFORMATIONS INTERNES SUR LA PÊCHE

8

Impact régional de la politique de la pêche de la CEE

Situation économique et sociale et perspectives d'avenir du secteur de la pêche dans certaines régions de la Communauté:

POUILLES

Buissels
1982

CEE VI/64

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PÊCHE

Direction B: "Marchés et Structures"

Division "Politique Structurelle"

**IMPATTO REGIONALE DELLA POLITICA DELLA PESCA DELLA CEE
SITUAZIONE ECONOMICA E SOCIALE E PROSPETTIVE DEL SETTORE
IN ALCUNE REGIONI DELLA COMUNITA' - PUGLIA**

Lo studio illustra in una prima parte la situazione attuale della pesca in Puglia, analizzando, sulla base delle statistiche ufficiali, integrate da indagini specifiche sulle singole marinerie, gli aspetti relativi alla produzione e alla composizione della flotta, nonché le strutture e le attività che stanno a monte ed a valle del settore.

Si rilevano le gravi carenze esistenti tanto in alcune strutture portuali che nell'intero settore della commercializzazione del prodotto.

Un paragrafo è dedicato agli addetti ed alla loro produttività, sulla base delle risultanze di alcuni bilanci di imprese di pesca che operano con diversi sistemi.

Una seconda parte dello studio è dedicata alla problematica del settore. Si riprendono in essa gli argomenti trattati nella prima parte per evidenziarne i problemi relativi alla conoscenza delle risorse, alla organizzazione dei mercati, alle industrie di trasformazione, alla qualificazione degli addetti, ecc.

Una terza parte, infine tratta degli obiettivi perseguibili e degli interventi necessari.

Si auspicano interventi volti a potenziare l'attività di ricerca al fine di pervenire ad una attendibile stima delle risorse su cui poter basare una politica del settore, interventi di carattere produttivo (disinquinamento delle coste, istituzione di zone di riserva e di popolamento, potenziamento dell'acquacoltura), ricerca di nuove zone di pesca (Egitto), da sfruttare attraverso la costituzione di società miste, ecc.

L'obiettivo della valorizzazione del pescato, può essere conseguito attraverso la razionalizzazione dei circuiti commerciali, e a tale scopo può dare un contributo lo sviluppo e la diffusione di organismi associativi di produttori.

Lo studio permette di evidenziare due realtà differenziate : nelle marinerie meridionali della Puglia una situazione di staticità o di progressivo decadimento attribuibile non tanto ad un depauperamento delle risorse quanto ad un insieme di svariate cause, per rimuovere le quali sono necessari essenzialmente interventi di carattere strutturale; nelle restanti marinerie esiste già una struttura, che pur presentando lacune ha soprattutto necessità di essere razionalizzata.

DEN REGIONALE VIRKNING AF EF's FISKERIPOLITIK, DE
ØKONOMISKE OG SOCIALE FORHOLD OG PERSPEKTIVERNE
FOR SEKTOREN I VISSE REGIONER I EF - PUGLIA

Undersøgelsen redegør i første del for fiskeriets nuværende situation i Puglia; på grundlag af officielle statistikker sammen med supplerende undersøgelser vedrørende de enkelte fiskerflåder analyseres forholdene omkring flådens produktion og sammensætning samt strukturer og virksomhed i forbindelse med sektoren, både før og efter fangsten.

Der gøres rede for de alvorlige mangler både i forbindelse med visse havne-strukturer og i hele den sektor, der beskæftiger sig med afsætning af produktet.

Et afsnit er helliget de ansatte og deres produktivitet på grundlag af de resultater, der er opnået i nogle fiskerivirksomheder, som opererer med forskellige systemer.

Anden del af undersøgelsen er helliget sektorens problematik. Her omtales igen de emner, der er redegjort for i første del, for at påpege problemerne i forbindelse med kendskab til ressourcerne, markedernes organisering, forarbejdningindustriene, de ansattes kvalifikationer osv.

Endelig omhandler tredje del de mål, der kan forfølges, og den nødvendige indsats.

Der udtrykkes ønske om indsats med henblik på styrkelse af forskningen for at opnå et pålideligt skøn over ressourcerne, som kan danne grundlag for en politik for sektoren, indsats af produktiv karakter (rensning af kysterne, indførelse af beskyttede zoner og opvækstzoner, styrkelse af akvakultur), undersøgelser vedrørende nye fiskerizoner (Egypten), der skal udnyttes gennem dannelse af blandede selskaber osv.

Den tilstræbte forbedrede udnyttelse af fangsten kan opnås gennem rationalisering af afsætningskanalerne; i denne forbindelse kan udvikling og udbredelse af producentsammenslutninger spille en rolle.

Undersøgelsen gør det muligt at påvise to forskellige situationer; i fiskerflåderne i den sydlige del af Puglia er der tale om en statisk situation eller en situation, som gradvis bliver forringet; årsagen hertil er ikke så meget forringede ressourcer som en række forskellige forhold, der i første række må afhjælpes gennem en strukturel indsats. I de øvrige flåder findes der allerede en struktur, som selv om den har visse mangler først og fremmest må rationaliseres.

HET REGIONAAL EFFECT VAN HET VISSERIJBELEID VAN DE EEG :
ECONOMISCHE EN SOCIALE SITUATIE EN VOORUITZICHTEN VAN
DE VISSERIJSECTOR IN BEPAALDE GEBIEDEN VAN DE GEMEENSCHAP :

A P U L I E

In het eerste deel van de studie wordt de huidige situatie van de visserij in Apulië onderzocht: aan de hand van officiële statistieken en van studies over afzonderlijke onderdelen van de visserijsector worden niet alleen de produktie en de samenstelling van de vissersvloot, maar ook de structuur en activiteit van de in het economisch proces op deze produktietak aansluitende sectoren bestudeerd.

De ernstige tekortkomingen van sommige haveninstallaties en bij de afzet van visserijprodukten worden behandeld.

In een hoofdstuk wordt de visserijberoepsbevolking en haar produktiviteit besproken aan de hand van bedrijfsresultaten van visserijbedrijven die met verschillende systemen werken.

In het tweede deel van de studie wordt, uitgaande van de in het eerste deel verstrekte gegevens, nader ingegaan op de problemen in deze sector, met name de onvolledige kennis over de situatie van de bestanden, de marktordening, de verwerkende industrie, de beroepskwalificaties van de in deze sector werkzame personen, enz.

Tenslotte worden in het derde deel de na te streven doeleinden en de te nemen maatregelen behandeld.

Het wordt wenselijk geacht maatregelen te nemen ter intensivering van het onderzoek om gegevens te verkrijgen voor een betrouwbare raming van de bestanden waarop een beleid voor deze sector kan steunen, produktieve maatregelen vast te stellen (reiniging van de kusten, afbakening van zones waar een reserve kan worden gevormd en aanwas mogelijk is, stimuleren van de aquacultuur), en nieuwe visgronden op te sporen (Egypte) die zullen worden geëxploiteerd via op te richten gemengde ondernemingen, enz.

De marktwaarde van de vis kan worden verhoogd door een rationalisatie van de distributie en daartoe kan worden bijgedragen door de ontwikkeling en uitbreiding van producentenorganisaties.

In de studie komen twee feiten duidelijk naar voren: in de visserij in het zuiden van Apulië is er stagnatie of een geleidelijk verval, niet zozeer als gevolg van een teruggang van de bestanden, maar van een aantal factoren die hoofdzakelijk door structurele maatregelen kunnen worden uitgeschakeld; elders is er reeds een structuur, die wel leemten vertoont, maar die vooral moet worden gerationaliseerd.

REGIONALE AUSWIRKUNGEN DER EWG-FISCHEREIPOLITIK
WIRTSCHAFTLICHE UND SOZIALE LAGE SOWIE AUSSICHTEN DES FISCHEREISEKTORS
IN EINIGEN REGIONEN DER GEMEINSCHAFT - APULIEN

Die Studie erläutert im ersten Teil die derzeitige Lage des Fischereisektors in Apulien und analysiert anhand amtlicher statistischer Angaben, die sich auf besondere Untersuchungen einzelner Meeresgebiete stützen, die Aspekte der Produktion und des Flottenbestands sowie die Strukturen und die Tätigkeit der vor- und nachgelagerten Sektoren.

Es wird darauf hingewiesen, daß in einigen Häfen sowie bei der Vermarktung des Erzeugnisses erhebliche Mängel bestehen.

Ein Abschnitt befaßt sich mit den Arbeitskräften und deren Produktivität, wobei die Bilanzergebnisse der Fischereiunternehmen, die sich verschiedener Systeme bedienen, herangezogen werden.

Ein zweiter Teil der Studie ist der Problematik des Fischereisektors gewidmet. Darin werden die im ersten Teil dargelegten Argumente wieder aufgenommen, wobei auf die Probleme der Ressourcenkenntnis, der Marktorganisation, der Verarbeitungsindustrie und der Qualifikation der Arbeitskräfte hingewiesen wird.

In einem dritten Teil geht es schließlich um die angestrebten Ziele und die erforderlichen Maßnahmen.

Befürwortet werden Maßnahmen zur Intensivierung der Forschungsarbeiten, um zu einer brauchbaren Schätzung der Ressourcen zu gelangen, auf die eine Politik des Sektors, produktive Maßnahmen (Senkung der Kosten, Schaffung von Schutz- und Aufzuchtzonen, Förderung der Aquakultur) und die Erforschung neuer Fischereizonen (Ägypten), die durch gemischte Gesellschaften befischt werden könnten, gestützt werden kann.

Das Ziel der Verwertung der Fänge kann durch Rationalisierung der Vertriebswege erreicht werden, und dazu kann die Entwicklung und Verbreitung von Produktionsgenossenschaften beitragen.

Die Studie ermöglicht es, sich zweier unterschiedlicher Realitäten bewußt zu werden : In den südlichen Fanggebieten Apuliens ist die Lage gekennzeichnet durch einen Stillstand bzw. einen allmählichen Verfall, was weniger auf einen Rückgang der Ressourcen als vielmehr auf eine Reihe verschiedener Ursachen zurückzuführen ist; um diese Ursachen zu beseitigen, sind vor allem strukturelle Maßnahmen notwendig. In den übrigen Fanggebieten ist bereits eine Struktur vorhanden, die obschon sie Mängel aufweist, vor allem rationalisiert werden muß.

REGIONAL IMPACT OF EEC FISHERIES POLICY
ECONOMIC AND SOCIAL SITUATION AND PROSPECTS IN SOME REGIONS
OF THE COMMUNITY : APULIA

The first part of the study describes the current fisheries situation in Apulia. On the basis of official statistics, together with individual accounts of the different fishing ports, it analyses production and fleet composition, and also the structures and activities on both the input and the output side.

It records the serious deficiencies to be found both in certain port facilities and throughout the marketing sector.

One paragraph deals with fishermen and their productivity, on the basis of the balance sheets of some fishing companies operating on different systems.

The second part of the study deals with the problems facing fisheries. It goes over the points raised in the first part and describes problems concerning ascertainment of available resources, market organization, the processing industry, training of personnel etc.

The third part of the study deals with what objectives may be adopted, and how they may be achieved.

It is suggested that measures be adopted for promoting research (so as to provide a reliable estimate of resources on which to base a fisheries policy), for increasing production (remedying coastal pollution, setting up reserves and restocking areas, expanding of aquaculture), and for finding new fishing zones (Egypt) to be exploited through joint ventures, etc.

It may be possible to increase the return from fish by rationalizing trade circuits, and the development and spread of cooperative forms of organization for fishermen may contribute to this.

The study shows that there are two very different situations : in the ports of southern Apulia the position is static or growing worse, not so much because of the exhaustion of resources as because of a whole range of handicaps which require above all action of a structural nature; in the other cases, a structure does exist, but it is one which has gaps and needs above all to be rationalized.

IMPACT REGIONAL DE LA POLITIQUE DE LA PECHE DE LA CEE
SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE ET PERSPECTIVES DU SECTEUR DE LA PECHE
DANS CERTAINES REGIONS DE LA COMMUNAUTE - POUILLES

Dans sa première partie l'étude illustre la situation actuelle de la pêche dans les Pouilles, en analysant, sur la base des statistiques officielles, complétées par des enquêtes spécifiques sur les différentes pêcheries, les aspects relatifs à la production et à la composition de la flotte ainsi que les structures et les activités qui se situent en amont et en aval du secteur.

L'accent est mis sur les graves carences qui affectent aussi bien certaines structures portuaires que l'ensemble du secteur de la commercialisation des produits de la pêche.

Un paragraphe est consacré à la main-d'oeuvre et à sa productivité, sur la base de bilans fournis par des entreprises de pêche qui pratiquent différents systèmes.

La seconde partie de l'étude est consacrée aux problèmes du secteur. On y retrouve les propos développés dans la première partie pour mettre en évidence les problèmes touchant la connaissance des ressources, l'organisation des marchés, les industries de transformation, la qualification de la main-d'oeuvre etc.

Une troisième partie, enfin, traite des objectifs à réaliser et des interventions nécessaires.

Il est souhaitable de procéder à des interventions visant à promouvoir les activités de recherche pour parvenir à une estimation crédible des ressources sur laquelle pourrait se fonder une politique du secteur, interventions à caractère productif (dépollution des côtes, création de zones de réserve et de peuplement, promotion de l'aquaculture), recherche de nouvelles zones de pêche (Egypte) à exploiter grâce à la constitution de sociétés mixtes, etc...

L'objectif de la valorisation des pêches peut être atteint par une rationalisation des circuits commerciaux, une contribution pouvant être fournie à cette fin par le développement et la diffusion d'organismes regroupant les producteurs.

L'étude permet de mettre en évidence deux réalités distinctes : dans les pêcheries méridionales des Pouilles on observe une situation statique ou de dégradation progressive, imputable moins à un appauvrissement des ressources qu'à un ensemble de facteurs disparates dont l'élimination exigera essentiellement des interventions de caractère structurel; dans les autres pêcheries il existe déjà des structures, parfois déficientes, mais qui ont surtout besoin d'être rationalisées.

AVANT PROPOS

La présente étude a été réalisée dans le cadre du programme d'études de la Direction générale de la pêche de la Commission des Communautés européennes .

Les travaux de recherche ont été conduits par l'Institut national d'économie agricole (I.N.E.A.) à Rome.

L'étude a été réalisée par le professeur Carmelo Schifani, directeur de l'Observatoire d'Economie Agricole pour la Sicile, de l'I.N.E.A.

Ont par ailleurs collaboré à l'enquête le docteur Anna Tartaglia et le professeur Giuseppe Devigo.

La division "Politique structurelle" de la Direction générale de la pêche a également participé aux travaux.

Ont, d'autre part, apporté leur concours :

- L'Institut central de la statistique (ISTAT)
- Le ministère de la Marine marchande.

Original : italien.

Manuscrit achevé en septembre 1981.

La présente étude ne reflète pas nécessairement les opinions de la Commission des Communautés européennes et n'anticipe nullement sur l'attitude future de la Commission dans ce domaine.

TABLE DES MATIERES

SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE ET PERSPECTIVES D'AVENIR DU SECTEUR DE LA PECHE DANS LES POUILLES.

Présentation	P.	1
Introduction		6
I.	<u>EVOLUTION RECENTE DES STRUCTURES INTERNES</u>	
1. - La production		11
1.1 Zones de pêche		11
1.2 Volume et composition des pêches		14
1.3 Répartition des pêches dans l'année		23
1.4 Nombre et mode de gestion des unités de production		23
2. - La flotte de pêche		
2.1 Nombre d'unités par quartiers maritimes		27
2.2 Caractéristiques de la flotte de pêche		28
2.2.1 Tonnage		28
2.2.2 Puissance nominale		30
2.2.3 Types d'équipements		30
2.2.4 Classes d'âge		32
2.2.5 Autres caractéristiques		34
2.2.6 Activité de la flotte		35
3. - Les structures portuaires et l'activité des chantiers navals		
3.1 Nombre et répartition des ports		37
3.2 Organisation des services pour la pêche		38
3.3 Chantiers navals		41
4. - L'approvisionnement en matériel de pêche		
5. - Les structures de commercialisation		42
5.1 Les marchés, leur organisation et leur arrière pays		42
5.2 Les structures de conservation et de traitement		44

6. - Les systèmes de commercialisation	
6.1 Par espèces et par marchés	45
6.2 Les circuits commerciaux	45
7. - Destination de la production	
7.1 Marché régional et extra-régional	47
7.2 Conservation et transformation	48
8. - Les structures de transformation	50
9. - La main-d'oeuvre	
9.1 Les effectifs	54
9.2 Répartition des effectifs par type de pêche	57
9.3 Caractère professionnel ou semi-professionnel de la main-d'oeuvre pêche	60
9.4 Organisation du travail à bord	61
10. - La productivité de la main-d'oeuvre	
10.1 Productivité et revenus de la main-d'oeuvre	62
10.2 Les revenus de la main-d'oeuvre au travers des bilans des entre- prises de pêche	63
11. - Structures d'enseignement et de recherche ; structures administratives et organisations professionnelles	
11.1 Structures d'enseignement	71
11.2 Structures de recherche	71
11.3 Structures administratives	71
11.4 Organisations professionnelles	73
12. - Politiques d'intervention au niveau national et régional	75
II. <u>PROBLEMES SPECIFIQUES DU SECTEUR DE LA PECHE</u>	
1. - Les statistiques "pêche"	79
2. - Les ressources halieutiques	81
3. - La production	
3.1 Volume et composition des pêches par quartiers maritimes	84
3.2 Structures d'organisation des unités de production	86
4. - Flotte de pêche et organisation du travail	
4.1 Composition de la flotte de pêche	88

4.2	Organisation du travail à bord	89
4.3	Situation et problèmes des bateaux et des entreprises de pêche	91
5.	- Commercialisation et marchés	
5.1	Les systèmes de commercialisation	97
5.2	L'organisation des marchés	97
6.	- La transformation des produits de la pêche	
6.1	Les entreprises de transformation	98
6.2	Problèmes d'organisation	98
7.	- Structures portuaires et chantiers navals	100
8.	- Qualification professionnelle	101
9.	- Conclusions	102
III	<u>OBJECTIFS A ATTEINDRE ET INTERVENTIONS NECESSAIRES</u>	
1.	- La politique de la CEE et son impact sur la région	104
2.	- Objectifs susceptibles d'être atteints et interventions nécessaires	
2.1	Objectifs	109
2.2	Interventions sur le plan de la production	109
2.3	Interventions au faveur de la flotte de pêche et des unités de production	113
2.4	Interventions structurelles	114
2.5	Interventions en faveur de la main-d'oeuvre	117
2.6	Autres interventions	119
	CONCLUSIONS	120
	<u>ANNEXES</u>	
I	- Informations complémentaires relatives à certaines pêcheries	122
II	- Bilans des entreprises de pêche	131
III	- Tableaux statistiques	176
IV	- Informations relatives à certains marchés au poisson	185
V	- Informations relatives aux différents quartiers maritimes	192

PRESENTATION

La présente étude, qui se propose d'analyser le secteur de la pêche dans la Région Pouilles, fait suite aux études déjà parues dans la collection "Informations internes sur la pêche" publiées par la Commission des Communautés européennes et relatives à la situation de ce secteur dans les régions suivantes : Sicile, Campanie, Calabre, Abruzzes et Molise.

L'objectif de cette étude est similaire à celui poursuivi par les études précédentes en ce sens qu'elle vise d'une part à illustrer les aspects structurels du secteur de la pêche au niveau des ressources, de la production, de la flotte de pêche, de l'organisation du travail, de la commercialisation et de la transformation des produits, des structures portuaires et de celles des chantiers navals ainsi que de la qualification professionnelle et, d'autre part, à mettre en lumière les problèmes actuels, à définir certains objectifs susceptibles d'être atteints dans le cadre de la politique de la pêche de la C.E.E. et à proposer des interventions sur les plans de la production, des structures et de l'organisation ainsi que des mesures financières, législatives et d'incitation destinées à rendre ce secteur plus fonctionnel.

Du fait de l'insuffisance des données déjà relevée dans les études précédentes, il s'avère extrêmement difficile, sous certains aspects dont les chiffres de production ne sont pas les moindres, de procéder à des analyses suffisamment fiables notamment pour ce qui concerne l'évaluation des ressources halieutiques.

Compte tenu des réserves exprimées, les données statistiques fournies par l'ISTAT constituent l'unique source officielle permettant de situer les aspects régionaux du secteur de la pêche dans le contexte national et c'est à elles que la présente étude se réfèrera dans une large mesure sans négliger pour autant les données et les chiffres obtenus à partir d'autres sources ou par des enquêtes directes chaque fois que cela aura été possible.

Sur la base des statistiques officielles, la production de la pêche maritime italienne aurait avoisiné, au cours de la période septennale 1972-79, le chiffre de 367 424 tonnes par an.

Au 1er janvier 1979, la flotte des bateaux à moteur italienne s'élevait à 22 604 unités ayant une jauge brute de 302 598 tonneaux et une puissance motrice de 1 453 194 chevaux vapeurs à l'arbre, tandis que les barques à rame et à voile représentaient 18 256 unités d'une jauge brute de 22 582 tonneaux.

Il y a lieu de relever l'importante progression, au niveau national, de la flotte des embarcations à moteur entre 1977 et 1978. En effet, si l'on considère la période septennale 1973/79 dans son ensemble, on constate d'une part un accroissement de 20,5% du nombre des bateaux à moteur, auquel correspondent des augmentations de la jauge brute de 17,7% et de la puissance C.V.A. de 39,7%, d'autre part, un accroissement du nombre des barques à moteur de 7,7% auquel correspondent des augmentations de la jauge brute de 27,2% et de la puissance C.V.A. de 39,4%.

Dans le cas des bateaux à moteur, on constate cependant une certaine tendance, pour les nouvelles constructions, à une diminution de la jauge moyenne accompagnée d'une augmentation de la puissance moyenne, tandis

que dans le cas des barques à moteur, on assiste à une augmentation et de la jauge moyenne et de la puissance motrice.

La puissance moyenne des 861 bateaux à moteur immatriculés entre 1973 et 79 s'est élevée à 324 C.V.A.

En ce qui concerne la distribution régionale de la flotte de pêche, la part des Pouilles est de 16,6% pour les bateaux à moteur et de 10,6% pour les barques à moteur.

La valeur de la production italienne commercialisable a été évaluée par l'ISTAT, pour l'année 1979, à 591,4 milliards de liras courantes, la consommation intermédiaire à 192,4 milliards de liras et la valeur ajoutée à 399 milliards.

TABLEAU 1 - Valeur ajoutée de la pêche aux prix du marché
(en milliards de liras)

ANNEES	PRODUCTION COMMERCIALISABLE	CONSOMMATION INTERMEDIAIRE	VALEUR AJOUTEE
1973	186	54	131
1974	233	84	149
1975	272	94	178
1976	331	120	211
1977	417	135	282
1978	488	153	345
1979	591	192	399

Source : ISTAT, Annuario statistico italiano.

En ce qui concerne la répartition de la valeur de la production de poisson commercialisable, les Pouilles se situent au second rang après la Sicile, qui leur est toutefois ravie par le Latium et par l'Emilie-Romagne pour ce qui est de la valeur ajoutée.

Dans l'ensemble, la part du secteur de la pêche dans l'économie nationale reste plutôt modeste puisqu'il contribue pour environ 0,15% au produit intérieur brut et pour environ 2% à la valeur ajoutée de l'agriculture de la chasse et de la pêche pris ensemble.

Cependant, dans le cas de certaines régions ou de certaines zones côtières de ces dernières, il s'agit d'une activité revêtant un grand intérêt pour l'économie locale tant au regard des revenus que de l'emploi direct et indirect qui en découlent.

SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE ET PERSPECTIVES
D'AVENIR DU SECTEUR DE LA PECHE
DANS LES POUILLES

L'importance qui revêt la pêche pour les Pouilles peut être aisément illustrée par les données suivantes :

D'après les chiffres fournis par l'ISTAT, la production de poisson brute commercialisable a atteint, en 1979, plus de 70 milliards de lires courantes, contribuant ainsi pour 11,9% à la production nationale; la valeur ajoutée, quant à elle, est supérieure à 45 milliards de lires, soit 11,6% de la valeur ajoutée nationale.

Les estimations de la valeur de la production commercialisable, de la consommation intermédiaire et de la valeur ajoutée établies par l'ISTAT pour les cinq dernières années figurent dans le tableau 2. Etant donné que la progression des dépenses de consommation intermédiaire a été supérieure à celle de la valeur de la production, la valeur ajoutée a diminué, de même que la part de la valeur ajoutée des Pouilles dans le total national.

Le produit régional intérieur brut au coût des facteurs (tableau 3) a représenté, en 1974, 0,50% du produit du secteur privé et 2,09% de celui du secteur primaire.

L'activité de la pêche est concentrée dans la province de Bari (41,9% du produit régional de la pêche) et dans celle de Lecce (30,6%); dans cette dernière province, elle contribue pour 3,8% à la formation du produit du secteur primaire et pour 1,1% à celui du secteur privé.

Toujours suivant les données ISTAT, le volume des pêches avoisinerait, compte tenu d'importantes variations annuelles, 40 000 tonnes par an (65-70% de poisson, 20-25% de mollusques et 5-10% de crustacés).

Tableau 2 - Production brute commercialisable, consommation intermédiaire et valeur ajoutée de la pêche aux prix du marché dans les Pouilles et incidence sur les valeurs correspondantes en Italie

POSTES	VALEURS EN MILLIONS DE LIRES				
	1975	1976	1977	1978	1979
Production brute commercialisable	31.935	38.588	49.940	54.136	70.486
Consommation intermédiaire	10.360	15.503	18.321	19.989	24.856
Valeur ajoutée	21.675	23.085	29.619	34.146	45.630
Indice 1975 = 100					
Production brute commercialisable	100,0	120,8	156,4	169,5	220,7
Consommation intermédiaire	100,0	149,6	176,8	192,9	239,9
Valeur ajoutée	100,0	106,5	136,6	157,5	210,5
% Pouilles par rapport à l'Italie					
Production brute commercialisable	11,7	11,7	11,5	10,8	11,9
Consommation intermédiaire	11,0	12,9	13,6	13,0	12,9
Valeur ajoutée	12,1	10,9	10,5	9,9	11,4

Tableau 3 - Rôle de la pêche dans les provinces des Pouilles (1974)

Produit intérieur brut au coût des facteurs (en millions de liras)

COMMUNES	PECHE		AGRICULTURE ET FORETS	SECTEUR PRIVE	VALEURS EN POURCENTAGE	
	Valeur	%	Valeur	Valeur	Pêche / Agriculture	Pêche / Secteur privé
Bari	7.665	41,9	253.205	1.310.359	3,02	0,58
Brindisi	1.382	7,6	99.019	333.884	1,40	0,41
Foggia	1.989	10,9	253.920	681.922	0,78	0,29
Lecce	5.601	30,6	147.520	524.798	3,80	1,06
Tarente	1.653	9,0	121.443	806.493	1,36	0,20
Pouilles	18.290	100,0	875.107	3.657.456	2,09	0,50

SOURCE : A Pompei : Il reddito prodotto nelle provincie italiane nel 1974, Sintesi Economica n°1-2, 1976.
(Le revenu produit dans les provinces italiennes en 1974, Synthèse économique n°1-2, 1976.)

C'est dans le cas des mollusques que les variations de la production sont les plus fortes (tableau 4).

En 1979, la part des Pouilles dans la production nationale a été de 9,1% pour les poissons, de 13,5% pour les mollusques et de 13,8% pour les crustacés.

La flotte de pêche des Pouilles représente 16,6% des bateaux à moteur nationaux (16% de la jauge brute et 15,5 de la puissance motrice); 10,6% des barques à moteur (10,4% de la jauge brute et 9,2% de la puissance motrice); 17,2% des embarcations à rame ou à voile (16,5% du tonnage).

La flotte des bateaux à moteur était armée de 8 666 hommes d'équipage, ce qui représente 13,5% des équipages embarqués sur des navires de même catégorie.

Dans les Pouilles, en pratique un grand nombre de techniques de pêche au moyen de filets ou d'autres engins. Les techniques les plus répandues, par le nombre de bateaux sont celles utilisant des filets à poste fixe et celles à la palangre qui sont pratiquées par les bateaux jaugeant jusqu'à 35 tonneaux bruts; la plus grande partie du tonnage (82,3%) utilise toutefois les techniques de pêche à la traîne.

Les méthodes de pêche utilisant des engins sont employées par des embarcations de faible tonnage ; les techniques à la senne tournante rarement représentées, sont elles-aussi généralement pratiquées par des petites embarcations.

La présente étude se propose d'analyser, sur la base des éléments disponibles complétés par des enquêtes spécifiques, la structure du secteur de la pêche dans la région en exposant les modifications récemment intervenues et les tendances qui se dégagent.

Au-delà du cadre global, essentiellement illustré au travers du commentaire des données statistiques officielles, l'étude a approfondi certains aspects concernant à la fois la production et les marchés, l'industrie de la transformation et la main-d'oeuvre pêche au moyen d'enquêtes menées directement dans des centres de pêche présentant un intérêt en raison des diverses activités qui s'y déroulent.

Etant donné l'éparpillement important qui caractérise le secteur de la pêche, il n'est pas possible de généraliser les données obtenues ni de les extrapoler à l'ensemble de la région, mais du fait que les enquêtes ont été concentrées dans les zones d'activité les plus importantes, elles approfondissent - tout au moins sous certains aspects - les principaux problèmes qui affectent la pêche dans les Pouilles.

Première partie

EVOLUTION RECENTE DES STRUCTURES INTERNES1. La production1.1 Zones de pêche

Les zones fréquentées par les bateaux de pêche des Pouilles, à l'exclusion de la flotte qui pratique la pêche dans l'Atlantique (1), sont situées dans les eaux de l'Adriatique, dans celles de la mer Ionienne et seulement pour une part dans celles de la Méditerranée.

Une grande partie des embarcations, d'un tonnage modeste (jusqu'à 30 t.j.b.), évoluent le long du ruban côtier et pratiquent la pêche locale au moyen de différentes techniques, généralement dans la bande des dix milles marins à partir de la côte des zones au large des différentes pêcheries.

La pêche au large est pratiquée, dans les eaux de l'Adriatique, dans une bande d'une largeur de 25 milles environ qui s'étend, au nord, au-delà de l'île de Pelagosa jusqu'aux zones au large d'Antivari et, au sud, jusqu'à S. Maria di Leuca et, dans les eaux de la mer Ionienne, dans les zones situées entre Ugento et Tarente. La pêche hauturière, qui est surtout pratiquée par certaines embarcations de la pêcherie de Molfetta s'exerce dans les eaux de l'Adriatique jusqu'au nord de l'île de Saseno et au large de la côte de Durazzo et, en Méditerranée, par des embarcations de Mola di Bari, qui proprement dans la zone de Malte jusqu'à la verticale de Syracuse.

(1) Les unités ayant pratiqué la pêche atlantique en 1978 sont au nombre de dix, dont huit immatriculées dans le quartier maritime de Bari; le volume global annuel des pêches débarquées dans les Pouilles s'est élevé à 5 725 tonnes. Les zones de pêche fréquentées ont été celles de l'Amérique du Nord, du Canada, de la Guinée-Bissau et de Conakri, de la Mauritanie et de la Somalie.

Environ 20 bateaux, dont 15 immatriculés dans le quartier maritime de Manfredonia, ont obtenu en 1979 des autorisations de pêche dans les eaux yougoslaves (1).

En ce qui concerne la grande pêche, la situation est extrêmement imprécise et caractérisée par une détérioration progressive. Outre, l'augmentation du coût du carburant dont l'incidence sur les résultats économiques de ce type de pêche est importante, les récentes innovations apportées au droit de la mer ont créé de nouveaux rapports parfois encore suffisamment rodés et non dépourvus d'inconvénients.

Les zones maritimes, auxquelles la flotte des ~~Bois~~ ~~Bois~~ pratiquant la grande pêche porte au intérêt particulier sont celles de la Mauritanie, en raison de la qualité des prises, celles du Sénégal, de la Guinée et de la Somalie en Afrique ainsi que celles de l'Amérique du Nord.

La Communauté a conclu avec certains de ces pays (Sénégal, Guinée-Bissau) des accords de coopération offrant des possibilités de pêche à la flotte de pêche communautaire, accords que l'on estime cependant par trop onéreux. Dans le cas du Sénégal, notamment la taxe semestrielle à la charge de l'armateur s'élève à LIT 60 000 t.j.b., montant qui est considéré comme excessif, étant donné par ailleurs la présente limitée dans cette zone de poissons de choix.

(1) De plus amples détails relatifs aux différentes pêcheries figurent à l'annexe 1.

Dans le cas de l'Amérique du Nord, en revanche, tout en tenant compte d'une taxe qui paraît justifiée, pour ne pas dire modique actuellement (de 10 dollars par tonne de poisson pêché), il y a lieu de regretter la limitation des zones de pêche et le faible quota des captures autorisées.

Les accords directs qui s'établissent entre l'armateur et le pays étranger prévoient généralement, en contrepartie de l'autorisation de pêche, le paiement d'un pourcentage de la valeur des prises, après déduction des frais de transport, pourcentage qui se situe entre 30 et 40%. Des conditions de contrôle supplémentaires sont imposées par certains pays comme la Somalie qui se contente d'une part d'un pourcentage de 20% sur la valeur des pêches, toujours après déduction des frais de transport, mais exige de l'autre que 30% des hommes d'équipage soient des Somaliens ainsi que la présence à bord d'un observateur qui signale quotidiennement la position de l'embarcation et les quantités pêchées.

Les conditions requises pour la création d'entreprises mixtes posent également des problèmes aux armateurs. L'exigence d'une participation majoritaire (51% des actions) et le transfert de l'embarcation sous un pavillon étranger constituent en effet des risques objectifs difficilement acceptables dès lors qu'ils ne sont pas couverts par une garantie efficace de caractère supranational.

1.2 Volume et composition des pêches

L'évolution de la production de la pêche entre 1968 et 1979 est illustrée, sur la base des données officielles, par le tableau 4 ventilé en poissons (thons, poissons gras, autres poissons), en mollusques et crustacés.

Etant donné que de l'avis général, les données officielles sont sous-estimées au niveau national, il est également permis d'exprimer quelques doutes quant à l'exactitude des chiffres avancés pour les Pouilles (1).

Le tableau mentionné indique entre 1968 et 1979, un accroissement du volume global des pêches de 9,9% seulement, avec cependant une tendance à la baisse sur environ la moitié de la période considérée, suivie d'une augmentation rapide jusqu'en 1977, puis d'un nouveau fléchissement.

Un examen plus attentif du tableau ci-dessous de dégager les volumes suivants :

(1) A titre d'illustration, nous citerons le "rapport sur la pêche pour l'année 1978" de la capitainerie du port de Manfredonia relatif aux quantités et aux valeurs des pêches débarquées : "Les données qui précèdent ne sauraient toutefois être tenues pour exactes. En effet, elles ne tiennent compte que du produit de la pêche introduit dans les locaux des marchés au poisson qui représente 20% du chiffre effectivement réalisé. Il ne fait aucun doute que si l'on part du coût d'exploitation de chaque bateau, le revenu par tonneau de jauge ne peut être inférieur à quatre millions. Dans cette hypothèse et compte tenu du tonnage de la flotte de pêche en exercice (9 000 tonneaux) dans l'ensemble du quartier maritime, le revenu des produits devrait se situer aux alentours de 36 milliards de lires".

Tableau 4 - Production de la pêche dans les Pouilles (en tonnes)

ANNEES	Thons	Anchois, sardines et maquereaux	Autres poissons	TOTAL	Mollusques	Crustacés	TOTAL
1968	22,6	6.927,4	15.036,7	21.986,7	11.942,9	1.298,5	35.228,1
1969	24,0	5.499,2	13.898,0	19.421,2	11.249,1	828,6	31.498,9
1970	17,9	4.668,8	12.509,8	17.196,5	8.958,3	926,8	27.081,6
1971	40,7	3.676,5	12.778,1	16.495,3	7.759,3	1.044,9	25.299,5
1972	29,7	3.466,2	12.387,9	15.883,8	6.662,1	792,2	23.338,1
1973	59,0	3.306,4	15.201,5	18.566,9	6.836,2	945,0	26.348,1
1974	4,0	3.117,2	13.567,2	16.688,4	6.051,3	1.039,3	23.779,0
1975	-	4.197,0	18.282,0	22.479,0	7.767,0	1.869,0	32.115,0
1976	1,0	6.264,0	20.041,0	26.306,0	17.410,0	1.929,0	45.645,0
1977	6,0	4.859,0	25.974,0	30.839,0	12.946,0	2.284,0	46.069,0
1978	54,0	5.207,0	22.753,0	28.014,0	10.365,0	2.274,0	40.653,0
1979	81,0	4.858,0	21.962,0	26.901,0	8.975,0	2.849,0	38.725,0

Le volume global des pêches au cours des douze dernières années a enregistré un accroissement de 22,3%, celui des mollusques une diminution de 24,9% et celui des crustacés une augmentation de 19,4%.

Le groupe des poissons a enregistré au cours de la même période un accroissement de 258,4% pour les thons, une diminution de 29,9% pour les anchois, les sardines et les maquereaux et une augmentation de 46% pour les autres poissons.

La pêche au thon semble avoir été particulièrement fructueuse au cours des deux dernières années, tandis que les fluctuations enregistrées dans les captures du poisson gras sont vraisemblablement liées aux variations des stocks de ces espèces.

Le volume de pêche des mollusques enregistre d'importantes fluctuations, tandis que celui des crustacés marque une nette tendance à la progression.

D'autres données sont encore fournies par les capitaineries des ports qui procèdent également à l'estimation de la valeur des mises à terre.

La comparaison entre ces données et celles fournies par l'ISTAT montre qu'en 1978, cet institut a corrigé les chiffres indiqués par les capitaineries (basés essentiellement sur les quantités ayant transité par les marchés au poisson) en les relevant globalement d'environ 120% pour ce qui est du volume et de 48% pour ce qui est de la valeur.

Si l'on considère que les indications contenues dans le rapport de la capitainerie du port de Manfredonia reposent sur une évaluation valable,

pouvant être extrapolée à l'ensemble de la région, le volume des prises opérées par la flotte des Pouilles devrait avoir avoisiné, en 1978, environ 90 000 tonnes représentant une valeur de 175 milliards de liras.

Compte tenu de la fragilité de ces données, il ne paraît pas opportun de procéder à une analyse plus fine de la composition des pêches. Les renseignements fournis par les capitaineries, établis par centres de pêche, peuvent à la rigueur apporter quelques précisions relatives à la spécialisation des différentes pêcheries (tableau 5).

C'est ainsi qu'il apparaît que la pêche du thon au filet dérivant est pratiquée uniquement dans le quartier maritime de Gallipoli et plus précisément dans le centre de pêche de Porto Cesareo ; que la pêche du poisson gras gagne en importance au fur et à mesure que l'on quitte les eaux de la partie méridionale de l'Adriatique et que l'on pénètre dans celles de la partie centrale (Vieste) ; que la pêche des crustacés atteint des pourcentages importants à Gallipoli et à Brindisi et celle des mollusques principalement à Bari.

Afin de parvenir à une évaluation plus fiable des prises opérées par la flotte des Pouilles, il a été procédé à une enquête appropriée au travers de sondages ayant porté sur un certain nombre d'embarcations durant un mois.

L'enquête, réservée aux bateaux pratiquant la pêche à la traîne qui représentent 82,3% de la jauge brute enregistrée dans les différents quartiers maritimes des Pouilles a permis d'établir, sur la base de la répartition mensuelle des pêches débarquées résultant des statistiques de l'ISTAT, le volume annuel probable des captures par embarcation, ventilées séparément en "poisson gras", "autres poissons", "mollusques" et "crustacés".

Tableau 5 - Volume des pêches par quartiers maritimes et valeurs respectives en 1978
 Données fournies par les capitaineries des ports
 (volume en tonnes - valeurs en milliers de liras)

Quartier maritime	Thons	Anchois, sardines et maquereaux	Autres poissons	Total poissons	Mollusques	Crustacés	Total des pêches	Valeur
Tarente (1)	1,000	7,500	46,130	54,630	10,670	0,550	65,850	1.164.375
Gallipoli	52,500	220,800	2.728.750	3.002,050	534,100	295,700	3.831,850	9.110.330
Brindisi	-	232,650	1.010,850	1.243,500	372,650	176.650	1.792,800	6.895.812
Bari	-	380,865	947,994	1.328,859	1.353,576	59,649	2.742,084	4.509.522
Molfetta	-	578,000	2.995,000	3.573,000	579,000	274,500	4.426.500	5.814.912
Manfredonia	-	1.362.250	2.259,546	3.621.796	1.695,796	262,400	5.579,992	7.756.926
TOTLA POUILLES	53.500	2.782,065	9.988,270	12.823,835	4.445,792	1.069,449	18.439.076	35.251.877

(1) Sous les données relatives au centre de pêche de Tarente, celles-ci n'ayant pas été communiquées à la capitainerie de la commune à la suite de la démolition du marché au poisson qui doit être reconstruit.

Les résultats analytiques des sondages accompagnés de données économiques figurent à l'annexe II, tandis que le tableau 6 fournit des indications essentielles relatives à certaines caractéristiques des embarcations et aux dépouillements effectués.

Tableau 6 - Evaluation des quantités débarquées provenant de la pêche à la traîne
(données relatives à l'échantillon)

Caractéristiques de l'embarcation			Mois du sondage	Volume des quantités débarquées rapportées aux années (1) - en tonnes					Quantités pêchées (en tonnes) par t.j.b.
N° d'ordre	t.j.b.	C.V.A.		Poissons gras	Autres poissons	Mollusques	Crustacés	Total	
1	15	150	X	-	19,80	4,88	2,47	27,15	1,81
2	18	220	V	-	35,79	5,71	1,41	42,91	2,36
3	22	120	V	-	35,06	51,42	-	86,48	3,93
4	40	200	V	-	60,86	9,52	2,56	72,94	1,82
5	50	200	X	4,20	40,15	44,37	3,21	91,93	1,84
6	66	200	V	-	72,45	12,70	4,49	89,64	1,36
7	90	450	X	36,35	52,47	18,28	5,55	112,65	1,25
8	95	400	X	4,54	88,68	20,48	5,92	119,62	1,26
9	98	400	V	-	180,37	23,80	3,85	208,02	2,12
10	100	600	X	28,63	73,03	16,66	5,38	123,70	1,23
Moyenne	59,4	294	-	7,37	65,87	20,78	3,48	97,50	1,64

(1) Sur la base de la répartition mensuelle moyenne des quantités débarquées au cours des années 1978 et 1979 qui donne le mois de mai : poisson gras : 9,2% ; autres poissons : 6,9% ; mollusques : 6,3% ; crustacés : 7,8% ; pour le mois d'octobre : poisson gras : 8,8% ; autres poissons : 10,1% ; mollusques : 8,2% ; crustacés : 8,1%.

Toujours sur la base de la même enquête, le prix moyen unitaire des quantités débarquées s'élève à 2 327 LIT/kg et, globalement, pour le volume de pêche annuel des dix embarcations, à LIT 2 069 milliards ; cette valeur, rapportée au tonneau de jauge brute, correspond à LIT 3 820 000, ce qui tendrait à confirmer l'évaluation faite par la capitainerie de Manfredonia.

On trouvera dans le tableau 7 ci-dessous une évaluation globale des quantités débarquées provenant de la pêche à la traîne qui a été établie en utilisant comme paramètre le chiffre unitaire rapporté au tonneau de jauge brute.

TABLEAU 7 - Evaluation des quantités débarquées provenant de la pêche à la traîne (Pouilles)

Flotte pratiquant la pêche à la traîne	t.j.b.	36.765
Estimation du tonnage désarmé (10% du total)	"	3.676
Tonnage armé	"	33.089
Quantités pêchées par t.j.b.	tonnes	1,64
Estimation des quantités débarquées provenant de la pêche à la traîne	"	54.266
dont : poisson gras	7,56%	4.102
autres poissons	67,55%	36.657
mollusques	21,31%	11.564
crustacés	3,58%	1.943
Valeur des quantités pêchées par t.j.b. (en milliers de lires) LIT		3.820
Valeur des quantités débarquées provenant de la pêche à la traîne (en milliers de lires) LIT		126.399.980

L'évaluation établie pour la seule pêche à la traîne aboutit à un volume de pêche de 140% de celui que l'ISTAT a indiqué globalement pour l'année 1979 et à une valeur de 179%.

Une tentative analogue a été faite pour l'estimation des captures opérées par la flotte pratiquant la pêche à la senne tournante qui comprend au total 46 embarcations. Il a cependant été constaté en l'occurrence que le paramètre tout d'abord retenu (captures par t.j.b.) ne convenait pas, car il aboutissait à des valeurs comprises dans une large marge de fluctuation. Il semble en effet que dans le cas de la pêche au poisson gras, ne soit que faiblement lié le volume des captures à la jauge de l'embarcation et qu'il dépende principalement d'autres facteurs parmi lesquels figure le nombre de jours de sortie en mer.

Une estimation très large permet d'évaluer le volume des poissons gras pêchés à la senne tournante à environ 14 000 tonnes par an, ce qui représente une valeur d'environ 11 milliards de liras. Si l'on ajoute à ce volume les 4 000 tonnes provenant de la pêche à la traîne, on aboutit à un volume de 370% de celui indiqué par l'ISTAT.

Au total, par conséquent, si l'on tient compte des prises effectuées au moyen d'autres techniques de pêche qui revêtent une très grande importance dans un certain nombre de pêcheries, notamment du fait d'une plus grande valeur des espèces capturées, l'évaluation des pêches opérées par la flotte des Pouilles devrait aboutir à un chiffre proche de 75 000 tonnes par an.

1.3 Répartition des pêches dans l'année

La répartition des pêches dans l'année figure dans le tableau 1, annexe III, sur la base des données officielles et pour les années 1968, 1972, 1976, 1977 et 1978.

Bien que le mois le plus fructueux en captures soit généralement le mois de juin (en 1976? juillet et août), il arrive, certaines années, que d'autres mois (mai, mars et novembre) enregistrent également des taux de capture favorables.

Au cours des années examinées, 34,4 à 46,6% des pêches annuelles ont eu lieu durant les quatre mois allant de mai à août. Au cours de ces quatre mois, la pêche du poisson gras, de "poissons autres" et de certaines espèces de crevettes est importante, tandis que dans le cas des mollusques, ce sont souvent les mois de mars et de novembre qui sont les plus fructueux et pour les crustacés le mois de décembre.

Au cours des quatre mois mars-juin, on pratique avec succès, dans certains quartiers maritimes (Molfetta, Manfredonia), la pêche des seiches dans la bande des 500 à 700 m de la côte et ce au moyen de trémails. Cette pêche particulière, traditionnelle dans la région, est réglementée par des dispositions spéciales.

1.4 Nombre et mode de gestion des unités de production

Les entreprises de pêche de la région ne se confondent pas toujours avec le nombre de bateaux, plusieurs embarcations pouvant être concentrées dans une même entreprise, ce qui est le cas dans certains quartiers maritimes notamment.

En ce qui concerne la propriété des bateaux, il existe à Tarente trois bateaux à moteur, tous trois désarmés depuis 1978, qui appartiennent à un seul et même propriétaire ; à Gallipoli, où le régime de la copropriété (quirat) est répandu, deux personnes sont propriétaires pour moitié de trois bateaux à moteur ; à Brindisi, une coopérative (La Fortunata) et deux particuliers possèdent chacun deux bateaux de pêche ; à Bari, deux particuliers possèdent chacun deux bateaux à moteur ; à Molfetta, la copropriété porte sur deux bateaux de pêche dans six cas et à Mandredonia dans deux cas.

Il y a lieu de relever par ailleurs que la propriété des bateaux de pêche, fréquemment immatriculés au nom de membres féminins de la famille ou de frères ou encore sous forme de participations croisées, donne à penser que la concentration de la propriété est en réalité plus importante que ce qui transparaît dans les actes officiels.

Dans le quartier maritime de Gallipoli, la copropriété (quirat) est particulièrement diffusée. Ainsi, sur 32 bateaux à moteur immatriculés dans ce quartier, 13 appartiennent en copropriété à deux personnes ou plus.

Pour ce qui concerne l'armement, si l'on met à part la flotte de bateaux pratiquant la pêche au-delà des détroits, en activité en 1978 uniquement à Bari (8 unités) et à Molfetta (2 unités), le seul cas de concentration

importante est celui de la cooperativa Caratisti de Bisceglie qui regroupe 26 bateaux à moteur (1).

Si l'on fait abstraction des entreprises qui pratiquent la pêche au-delà des détroits, les autres peuvent être considérées comme des entreprises à caractère familial où les propriétaires et leurs proches participent à l'armement et à la formation de l'équipage.

Cette situation est encore plus répandue dans le cas des barques à moteur et elle est la norme dans celui de la flotte à rame ou à voile.

Les rapports contractuels avec l'équipage reposent généralement sur le contrat "à la part" dont la réglementation diffère légèrement selon les pêcheries. Dans le cas des embarcations armées de quirataires ou dans celui de certaines pêches spéciales, les marins-pêcheurs bénéficient assez souvent du statut de salarié.

Le contrat "à la part", qui prévoit la déduction des dépenses pour les vivres à bord, les carburants, les lubrifiants, la glace, les caisses, etc., de la valeur du produit de la pêche et la répartition ultérieure du net à raison de 57% pour l'armateur et de 43% pour l'équipage, a fait l'objet d'une modification à la fin de l'année 1980, à la suite de laquelle la quote-part de l'armateur et celle de l'équipage ont été portées respectivement à 50% du produit net de la pêche.

(1) Le recensement général auquel a procédé, en 1971, la chambre de commerce et d'industrie et qui a porté sur la plus grande partie des entreprises de pêche à caractère artisanal, a dénombré 786 unités locales avec un effectif de 5 301 personnes. Parmi ces unités, le recensement énumère dix unités locales pratiquant la pêche et l'élevage en eau douce, avec un effectif de 295 personnes (9 unités à Foggia et 1 à Lecce) et quinze unités locales pratiquant la pêche et l'élevage en eau de mer de poissons et de mollusques bivalves, un effectif de 166 personnes (2 unités à Bari, 3 à Foggia, 2 à Tarente et 8 à Brindisi).

La répartition entre les membres de l'équipage peut différer suivant les pêcheries et le type de pêche. Dans la plupart des cas, le capitaine et le mécanicien perçoivent 3 parts, le contremaître 1 part et $\frac{1}{2}$ et le matelot 1 part. Il arrive qu'en cas de pénurie de personnel, l'équipage bénéficie d'une participation plus importante, avec un minimum mensuel garanti aux alentours de LIT 1,5 million pour le capitaine du bateau.

2. La flotte de pêche

2.1 Nombre d'unités par quartiers maritimes

Le nombre d'unités de la flotte de pêche des Pouilles en 1979 s'élève à 839 bateaux à moteur d'une jauge brute de 37 851 tonneaux et d'une puissance de 152 290 C.V.A., d'une part, et à 1 860 barques à moteur d'une jauge brute de 6 824 tonneaux et d'une puissance de 43 275 C.V.A., d'autre part (tableau 2, annexe III).

Au cours des douze années considérées, on a assisté à un accroissement du nombre des bateaux à moteur de 41,2% et de celui des barques à moteur de 8%.

Dans le cas des bateaux à moteur, les taux de progression les plus importants ont été enregistrés dans les quartiers maritimes de Gallipoli (+ 160,0%), de Manfredonia (+ 84,3%) et de Tarente (+ 77,7%), le gros de la flotte continuant cependant à être concentré dans les trois quartiers maritimes de Manfredonia (33,6%), de Molfetta (28%) et de Bari (21,8%) où sont inscrits, au total 83,4% des bateaux à moteur de la région.

En ce qui concerne les barques à moteur, on enregistre une diminution dans le quartier maritime de Tarente (- 23,8%), les autres quartiers maritimes enregistrant en revanche des augmentations. En l'occurrence, la flottille se répartit de manière plus équilibrée entre les six quartiers

maritimes avec un maximum à Gallipoli (25,9%) et un minimum à Molfetta (9,8%). Manfredonia, Brindisi et Gallipoli enregistrent une tendance régulière à l'augmentation au cours de ces dernières années (tableau 3, annexe III).

La flottille des bateaux à rame et à voile, en régression continue, ne compte actuellement que 3 139 embarcations d'un tonnage de 3 777 tonnes de jauge brute.

2.2 Caractéristiques de la flotte de pêche

2.2.1 Tonnage

Le tableau 4 à l'annexe III, illustre l'importance de la flotte des bateaux à moteur par quartiers maritimes et par classes de jauge brute pour les années 1968, 1977, 1978 et 1979.

Une comparaison entre les données relatives aux années 1968 et 1979 permet de formuler les considérations suivantes :

Compte tenu d'un accroissement du nombre des bateaux de 16,7%, la jauge brute a augmenté de 79,1%, le tonnage moyen par bateau passant ainsi de 10,8 t.j.b. à 16,6 t.j.b. Si cela est dû à la forte progression du nombre des bateaux à moteur d'un tonnage généralement supérieur à celui des barques à moteur, il y a lieu de relever que d'une manière générale, la flotte des Pouilles a un tonnage moyen supérieur à celui des autres régions.

En ce qui concerne la flotte des bateaux jaugeant jusqu'à 20 t.j.b. et entre 20 et 50 t.j.b., si l'on constate une incidence numérique légèrement inférieure, celle du tonnage l'est sensiblement (baisse globale de 98,1% à 94,7% pour le nombre de bateaux et de 77,5% à 43% pour le

tonnage) ; il en va inversement pour les classes de tonnage supérieures. La part des bateaux jaugeant entre 50 et 100 t.j.b. passe de 1,5 à 3,7% et celle des bateaux d'un tonnage supérieur à 100 t.j.b. de 0,4% à 1,6%.

Le tonnage passe respectivement de 9,5% à 16,7% pour les premiers et de 23% à 40,3% pour les seconds.

Il y a lieu de relever que le tonnage brut moyen des bateaux jaugeant plus de 100 t.j.b. tombe de 521 tonnes à 429 tonnes.

Les données figurant dans le tableau permettent une approche plus détaillée par quartiers maritimes.

En 1968, les quartiers maritimes de Gallipoli, de Brindisi et de Manfredonia n'ont enregistré aucune immatriculation d'embarcation jaugeant plus de 100 t.j.b., tandis que ceux de Tarente et de Molfetta enregistraient respectivement une. En conséquence, seul le quartier maritime de Bari disposait en fait de bateaux de pêche de gros tonnages. En outre, Tarente, Gallipoli et Brindisi disposaient respectivement d'une seule embarcation dans la classe de tonnage 50 et 100 t.j.b.

En 1979, la situation est restée inchangée pour Gallipoli et Brindisi tant pour ce qui concerne la classe de tonnage entre 50 et 100 t.j.b. (un bateau immatriculé dans chaque quartier maritime) que pour l'absence de bateaux jaugeant plus de 100 t.j.b. Tarente et Molfetta enregistrent en revanche un léger accroissement des classes de tonnage supérieures, mais ce sont essentiellement Bari et Manfredonia qui enregistrent la progression la plus forte.

Toute ceci concerne les différents types de pêche essentiellement pratiqués dans les différents quartiers maritimes.

2.2.2 Puissance nominale

A l'évolution du tonnage que nous venons d'exposer correspond celle enregistrée par la puissance installée (tableau 5, annexe III).

C'est ainsi qu'il apparaît clairement que la puissance motrice tend à augmenter. La classe jaugeant jusqu'à 109 C.V.A. n'augmente que de 72 unités (+ 3,5%) et son incidence tombe de 89,6% à 79,5%. Les classes de puissance supérieure progressent toutes : celle entre 110 et 149 C.V.A. de 119 unités (+ 140%), celle entre 150 et 249 C.V.A. de 91 unités (+ 72%) et celle d'une puissance supérieure à 250 C.V.A. de 105 unités (+ 389%), l'incidence numérique de cette dernière passant de 1,2% à 4,9%.

L'accroissement de la puissance motrice a été plus perceptible dans les Pouilles que dans d'autres régions et s'est également poursuivie à un rythme soutenu au cours des quatre dernières années examinées.

La puissance moyenne par embarcation est de 72,46 C.V.A. (182,23 dans le cas des bateaux à moteur et 23,27 dans celui des barques à moteur).

2.2.3 Types d'équipements

Les statistiques officielles procèdent à un classement des bateaux en fonction des techniques de pêche groupées dans les catégories suivantes : à la traîne, à la senne tournante, au filet à poste fixe ou à la palangre, autre technique, systèmes multiples.

Bien qu'il convienne de relever que le classement opéré se réfère généralement au premier armement de l'embarcation, les données correspondent dans l'ensemble à la réalité.

La répartition des bateaux (nombre et t.j.b.) par types de pêche et par quartiers maritimes figure dans le tableau 6, annexe III, pour les années 1968, 1977, 1978 et 1979.

Au cours des 12 années considérées, les bateaux pratiquant la pêche à la traîne ont augmenté de 287 unités (+ 53,6%) et la jauge brute correspondante de 18 877 tonneaux (+ 105,5%), ce qui représente 30,5% des embarcations et 82,3% du tonnage global.

Les autres techniques de pêche largement répandues sont celles à poste fixe et à la palangre qui concernent 55% des embarcations et 10,9% du tonnage. Les systèmes multiples enregistrent une diminution tant pour le nombre des bateaux que pour le tonnage, l'utilisation des techniques de pêche à la senne tournante paraissant assez stable, tandis que les "autres techniques" progressent tant du point de vue du nombre que du tonnage.

Si l'on examine la situation dans les différents quartiers maritimes, on constate, dans le cas de la pêche à la traîne, une contraction sensible dans le quartier de Brindisi et une forte progression dans les autres quartiers, notamment dans celui de Manfredonia (+ 97,9% en nombre et + 102,3% en tonnage). La pêche à la senne tournante, qui ne présente qu'un intérêt limité, régresse dans les quartiers maritimes de Tarente et de Molfetta, reste stable à Bari et à Manfredonia et enregistre une progression à Gallipoli et à Brindisi.

A Tarente, contrairement aux autres quartiers maritimes, on enregistre également une diminution des techniques de pêche à poste fixe, à la palangre et des "autres techniques", tandis que progressent les systèmes multiples qui sont en diminution à Molfetta.

2.2.4 Classes d'âge

Le tableau 7, annexe III, illustre la répartition de la flotte des bateaux à moteur par jauge brute et par âge de l'embarcation pour les années 1977, 1978 et 1979 (1).

Par rapport au passé, on assiste en 1968 à un vieillissement progressif de la flotte. Le renouvellement de cette dernière semble toutefois reprendre vigoureusement depuis 1976. C'est ainsi que la classe des bateaux dont la coque a moins de 4 ans d'âge a progressé de 111 unités entre 1977 et 1978 et de 82 autres unités entre 1978 et 1979.

Cette augmentation concerne les classes jaugeant jusqu'à 100 t.j.b. et, dans l'ensemble, la classe dont la cloque a moins de quatre ans d'âge qui représente, en 1979, 16,6% du nombre total et 16,3% du tonnage. Toujours en 1979, la classe d'âge entre 5 et 9 ans représente 19% du nombre total et 34,6% du tonnage, ces chiffres étant, pour la classe d'âge entre 10 et 14 ans, respectivement de 28,1% et de 25% et pour celle entre 15 et 19 ans, respectivement de 21% et de 9,1%, tandis que les classes d'âge de 20 ans ou plus représentent 15,3% du nombre total et 15% du tonnage. 20% des embarcations jaugeant plus de 200 t.j.b. ont plus de 25 ans d'âge.

(1) A partir de 1977, l'ISTAT a modifié la présentation des données en ne procédant plus à une ventilation par quartiers maritimes et en ayant décalé les limites des classes d'âge.

Les données fournies par l'ISTAT permettent de procéder à une analyse par quartiers maritimes jusqu'en 1976.

Il ressort de la comparaison effectuée que la flotte ayant le plus grand nombre d'embarcations de plus de 21 ans est celle de Molfetta (16,4%) et celle de Brindisi (13,8%), ces quartiers maritimes enregistrent cependant également respectivement 21,4% et 24,3% des embarcations de moins de 5 ans. Les taux correspondants pour les autres quartiers maritimes sont les suivants :

Manfredonia : 23,7% ; Gallipoli : 21,2% ; Bari : 19,5% et Tarente : 13,1%.

Dans l'ensemble, la ventilation régionale par classes d'âge semble être assez équilibrée. Si l'on exclut les embarcations ayant des coques de plus de 24 ans dont le nombre s'élève à 222 unités et le tonnage à 4 892 t.j.b., chaque classe d'âge devrait représenter 19,2% de la flotte (1).

En effet, les pourcentages par classes d'âge sont les suivantes : jusqu'à quatre ans d'âge, 18% du nombre total et 18,3% du tonnage ; entre 5 et 9 ans, ces chiffres représentent respectivement 20,9% et 38,9% ; entre 10 et 14 ans, respectivement 30,6% et 28% ; entre 15 et 19 ans, respectivement 22,9% et 10,2% et entre 20 et 24 ans, 7,5% de l'effectif total et 4,5% du tonnage.

Il y a lieu de relever par ailleurs que les embarcations dont la coque est la plus ancienne sont généralement celles dont le tonnage est le plus faible et qui pratiquent un type de pêche à une faible distance de la côte et le plus souvent les jours où la mer ne risque pas de causer des surprises.

(1) La répartition par classes d'âge établie par l'ISTAT permet d'opérer une distinction jusqu'à cette limite d'âge. Dans les bilans, on a retenu une vie utile de l'embarcation de 20 ans.

2.2.5 Autres caractéristiques

Les statistiques officielles fournissent des indications relatives d'une part aux équipements auxiliaires pour la navigation et la pêche existant à bord (radar, radiotéléphone, échographe, ichtyoscope) et, d'autre part, aux équipements permettant la conservation du poisson pêché (réfrigérateur, glacière).

En 1979, les embarcations dotées uniquement d'un radar n'ont été qu'au nombre de 8, celles équipées uniquement d'un radiotéléphone au nombre de 51, celles équipées uniquement d'un échographe au nombre de 87 et celles équipées uniquement d'un ichtyoscope au nombre de 21 ; quatre embarcations étaient équipées d'un radar et d'un radiotéléphone, une embarcation d'un radar et d'un échographe, 104 d'un radiotéléphone et d'un échographe, 9 d'un radiotéléphone et d'un ichtyoscope ; 59 d'un radar, d'un radiotéléphone et d'un échographe ; une embarcation d'un radar, d'un radiotéléphone et d'un ichtyoscope ; 7 embarcations d'un radiotéléphone, d'un échographe et d'un ichtyoscope ; 27 embarcations étaient équipées des quatre appareils ; 35 embarcations comportaient d'autres équipements, tandis que 2 281 embarcations étaient dépourvues de tout équipement pour la navigation et pour la pêche.

Si l'on tient compte du fait qu'il existe 1 800 barques à moteur et en admettant qu'elles sont toutes dépourvues d'équipements pour la pêche et pour la navigation, il resterait encore 421 bateaux de pêche, soit 50,1%, dépourvus eux aussi de tout équipement.

La situation relative aux équipements destinés à la conservation des prises en 1979 est illustrée, ventilée par quartiers maritimes, dans le tableau 8, annexe III.

En 1979, seules 505 embarcations étaient dotées d'équipements de conservation, alors que 82,8% en étaient dépourvues. Sur les embarcations équipées, 202 disposaient uniquement d'un réfrigérateur, 257 uniquement d'une glacière et 46 comportaient les deux équipements.

Bien que l'on constate au cours des trois dernières années une progression en nombre absolu des embarcations équipées pour la conservation des prises, cette augmentation de la flotte n'a entraîné qu'une diminution de 83% à 81,3% du nombre des embarcations dépourvues d'équipements, le tonnage non équipé passant de 22,5% à 24,6% et la puissance motrice correspondante de 36% à 39,1%.

2.2.6 Activité de la flotte

Une certaine appréciation qualitative de l'activité de pêche exercée par des bateaux à moteur peut être tentée, avec toutes les réserves qu'implique une répartition des embarcations par classes de puissance, la possibilité d'un avitaillement dans des quartiers maritimes différents de ceux où le bateau est immatriculé, etc., sur la base des rapports existant entre les quantités de carburants distribuées dans les différents quartiers maritimes et la puissance globale enregistrée dans ces derniers.

La consommation moyenne pour l'ensemble de la Région Pouilles est de 0,148 tonnes par an par C.V. enregistré, compte tenu des variations suivantes selon les quartiers maritimes :

Tableau 8 - Rapports entre les quantités de carburant distribuées et la puissance enregistrée (1978)

Quartier maritime	Carburant Puissance enregistrée		Rapport tonnes/ C.V.A.
	distribué (en tonnes)	(C.V.A.)	
Tarente	3.212	15.133	0,212
Gallipoli	2.310	17.512	0,132
Brindisi	1.975	10.246	0,193
Bari	3.942	57.237	0,069
Molfetta	6.525	40.233	0,162
Manfredonia	9.569	45.624	0,210
Pouilles	27.533	185.985	0,148

Pour ce qui concerne Bari, la consommation plus faible qui y est constatée peut être attribuée à la présence, dans ce quartier maritime, de 8 unités pratiquant la pêche au-delà des détroits qui s'approvisionnent pour la plupart ailleurs et qui représentent à eux seuls 25,6% de la puissance enregistrée, tandis que dans le cas de Tarente, le volume de consommation peut être attribué à l'avitaillement fréquent de flottilles immatriculées dans d'autres quartiers maritimes qui exercent leur activité dans les eaux de cette pêcherie.

3. Les structures portuaires et l'activité des chantiers navals

3.1 Nombre et répartition des ports

Les ports de pêche des Pouilles sont essentiellement ceux où sont localisées les circonscriptions maritimes respectives, à savoir Gallipoli et Tarente sur le littoral ionien, Brindisi, Bari, Manfredonia et Molfetta sur le littoral adriatique.

Au total, les littoraux et les pêcheries de la région sont au nombre de 43, dont 29 seulement disposent d'un port, d'une escale-abri ou tout au moins d'un point de movillage.

Si l'on procède par quartiers maritimes en allant de la mer ionienne vers l'Adriatique, on peut citer : Tarente, Manduria, Marruggio (Campomarina), Gallipoli, Castro Marina, Tricase, Nardo, Leuca, Porto Cesareo, Brindisi, Otranto, Sevellettri, S. Foca di Melendugno, S. Cataldo di Lecce, Bari, Monopoli, Mola di Bari, Torre a Mare, S. Spirito, Molfetta, Barletta, Trani, Bisceglie, Giovinazzo, Manfredonia, Margherita di Savoia, Rodi Garganico, Lesina et Vieste.

Outre l'insuffisance des ouvrages forains de protection, des plans d'eau, des quais, des infrastructures routières et de communication, on constate également une regrettable carence générale en ce qui concerne les travaux d'entretien et les services pour la pêche.

3.2 Organisation des services pour la pêche

Si l'on fait abstraction des postes de distribution de carburant et de lubrifiants et des fabriques de glace qui appartiennent généralement à des commerçants, l'organisation des services pour la pêche peut être considérée comme inexistante.

Les rapports émanant des capitaineries fournissent les indications suivantes : Tarente : 4 distributeurs de carburant et une fabrique de glace; Gallipoli : 5 distributeurs de carburant situés à Gallipoli (3), à Porto Cesareo (1), à Leuca (1) et 2 fabriques de glace à Gallipoli (avec une production en 1978 de 8 625 quintaux), 2 à Castro Marina (avec une production de 7 200 quintaux), 2 à Marina di Leuca (avec une production de 260 quintaux) ; Brindisi : 5 distributeurs de carburant situés à Brindisi (2), à Otrante (1), à Ostuni (1), à Sevelletri (1) et des fabriques de glace situées à Brindisi (600 quintaux par jour), à S. Foca di Melendugno, à Lecce (550 quintaux par jour), à Otrante (60 quintaux par jour), à Ostuni (50 quintaux par jour), à Fasano (20 quintaux par jour) ; Bari : 10 distributeurs de carburant situés à Bari (4), à Monopoli (3), à Mola di Bari (3) et des fabriques de glace à Bari et à Monopoli ; Molfetta : 10 distributeurs de carburant situés à Molfetta (5), à Barletta (3), à Bisceglie (1), à Trani (1) et des fabriques de glace à Molfetta, à Barletta et à Bisceglie ; Manfredonia : 9 distributeurs de carburant situés à Manfredonia (4), à Rodi Garganico (1), à Margherita di Savoia (2), à Vieste (1), à Tremiti (1) et 6 fabriques de glace à Manfredonia (dont 4 avec une production quotidienne de 360 quintaux), à Rodi Garganico (1 avec une production de 100 quintaux par jour) et à Cagnano (1 avec une production quotidienne de 40 quintaux).

Il existe par ailleurs une cale de halage à Brindisi (anse de Ponente) d'une capacité de levage de 500 tonnes, qui appartient à la Società Industria Aeronautica Meridionale.

- Chantiers navals

Le nombre des chantiers navals, généralement équipés pour la construction de navires d'un tonnage jusqu'à 150 t.j.b., suffit amplement aux besoins locaux.

Il existe environ 31 chantiers navals, sans compter ceux qui effectuent exclusivement des réparations, et un certain nombre de petits ateliers artisanaux (maîtres charpentiers) qui effectuent non seulement des réparations, mais construisent parfois des bateaux à rame ou à voile.

Un chantier situé à Monopoli réalise également des constructions métalliques jaugeant jusqu'à 200 t.j.b.

Le tableau ci-dessous fournit certaines indications relatives au nombre des chantiers navals et aux activités réalisées en 1978.

Tableau 9 - Nombre des chantiers navals et travaux réalisés en 1978

Localité	Nombre de chantiers	Commande 1978		Remarques
		Nombre t.j.b.		
Tarente	2	19	118,05	(dont 12 bateaux à moteur de 44,75 t.j.b. et 7 bateaux à moteur de 73,30 t.j.b.) (uniquement des barques à rame et à voile) (dont 11 barques à rame de 11 t.j.b., 19 barques à moteur de 131,45 t.j.b. et 14 bateaux à moteur de 326 t.j.b.) (uniquement des barques à moteur)
Bari	5	11	11,0	
Monopoli	8	44	468,45	
Mola di Bari	2	4	43,00	
Molfetta	10	57	768,50	
Barletta	1	3	46,00	
Trani	1	1	16,00	
Bisceglie	1	2	38,00	

D'autres chantiers existent à Gallipoli, à Castro Marea, à Porto Cesareo, à Brindisi (2), à Manfredonia et à Margherita di Savoia.

Les centres de pêche où existent des chantiers navals sont également dotés d'ateliers mécaniques pour la réparation des moteurs.

Les travaux de carénage des bateaux à moteur pratiquant la pêche au-delà des détroits ont lieu dans le dock flottant de l'arsenal militaire de Brindisi.

4. L'approvisionnement en matériel de pêche

Si l'on fait abstraction du réassortiment en petit matériel auprès de certains commerçants locaux, la plus grande partie du matériel de pêche provient d'autres régions. C'est ainsi que les filets en matière plastique sont fournis, outre par un commerçant de Manfredonia (Di Gennaro), par Badinotti à Milan et parfois par Lo Grasso, Trapani. Les câbles en acier proviennent de Porto d'Ascoli, les vernis de Trieste ou encore de Vado Ligure.

5. Les structures de commercialisation

5.1 Les marchés, leur organisation et leur arrière-pays

Les structures de commercialisation des pêches débarquées dans la région accusent de très sérieuses lacunes.

Théoriquement, il n'existe au total que huit marchés au poisson (Bari, Monopoli, Mola di Bari, Molfetta, Barletta, Manfredonia, Lesina, Cagnano Varano), ce dernier étant géré par une coopérative et les autres par des administrations communales, et neuf centres de collecte (Castro Marina, Polignano à Mare, Bisceglie, Giovinazzo, Margherita di Savoia, Rodi Garganico, Viste, Peschici et Tremiti).

Il s'agit dans tous les cas de constructions inadaptées tant en raison de leur vétusté que du manque de place, du caractère peu fonctionnel des services, des équipements et des communications.

Il en résulte que les quantités de poisson pêché transitant par ces marchés ne représentent, d'une manière générale, qu'un pourcentage très faible du volume de pêche total.

Le marché qui existait à Tarente a été démoli. Le poisson débarqué est acheté par des mareyeurs qui, du fait qu'ils ne disposent d'aucun local pour la conservation, en assurent la distribution aux différents centres de consommation au moyen de leurs propres véhicules (2 appartenant à la Cooperativa Pescivendoli, 5 à la S.a.r.l. A. di Comite et un à l'entreprise C. Guarino).

Dans le quartier maritime de Gallipoli, également dépourvu de tout marché, l'unique embryon d'une organisation existante est celui de Castro Marina,

où la Cooperativa Peschivendoli Adriatica collecte et achemine les produits vers les différents marchés.

Dans le quartier maritime de Brindisi, également dépourvu de marchés et de centres de collecte, le poisson débarqué est vendu directement par les pêcheurs aux mareyeurs (individuels ou regroupés dans des coopératives) qui le mettent sur le marché.

L'unique exception est constituée par la Cooperativa Pescatori de Leonardi à Fasano qui gère trois points de vente dont elle est propriétaire, deux à Fasano et un à Savalletri, et qui approvisionne également les centres de Brindisi, de Monopoli et de Bari.

Dans le quartier maritime de Bari le marché, qui porte le même nom, est devenu inaccessible pour une large part et celui de Mola di Bari n'est plus en activité.

L'unique marché opérationnel est celui de Monopoli ainsi que le centre de collecte de Polignano a Mare.

La situation semble se présenter sous un jour plus favorable dans les quartiers maritimes de Molfetta et de Manfredonia. Le premier comprend les marchés de Molfetta et de Barletta qui approvisionnent les centres intérieurs et, surtout le premier, également les centres de consommation de l'Italie centrale et septentrionale. Le second comprend les marchés de Manfredonia, de Lesina et de Cagnano Varano.

Des précisions relatives aux marchés de Bari et de Molfetta sont fournies à l'annexe IV.

5.2 Les structures de conservation et de traitement

Les installations de conservation des pêches débarquées appartiennent, pour la plus grande part, à des particuliers (mareyeurs) et, dans certains cas, à des coopératives. La seule exception semble être celle des locaux frigorifiques situées à proximité du marché au poisson de Molfetta.

L'essentiel de la capacité frigorifique est concentré d'une part à Bari, où deux entreprises, les sociétés Meridionalpesca et Amoruso, disposent de chambres froides d'une superficie totale de 9 000 m³ à -25°C et à -30°C, utilisées en grande partie pour la conservation du poisson provenant de la pêche au-delà des détroits et, d'autre part, à Molfetta, où une entreprise (ATLAS Pesca) dispose d'une capacité de 1 610 m³ destinée au même usage.

Voici d'autres renseignements ayant trait à des centres moins importants: 6 chambres froides (750 m³) à Gallipoli ; 3 (600 m³) à Castro Marina; 2 (130 m³) à Marina di Leuca ; 10 (364 m³) à Brindisi ; 2 chambres froides et 4 glacières (200 m³) à Savelletri ; 5 chambres froides (120 m³) à Otrante ; 1 installation de réfrigération à Monopoli et 2 chambres froides à Varano.

6. Les systèmes de commercialisation

6.1. Par espèces et par marchés

Les déficiences et les carences déjà mises en évidence pour ce qui concerne les équipements de marché font que, si l'on fait abstraction de quelques cas comme celui de Molfetta, par exemple, les systèmes de commercialisation ne diffèrent pas beaucoup entre eux. Il existe en revanche différents circuits commerciaux.

6.2 Les circuits commerciaux

Il est possible d'opérer les distinctions suivantes :

- produit de la petite pêche locale : généralement, même lorsqu'il existe des structures appropriées, celui-ci ne transite pas par les marchés. Le pêcheur approvisionne directement le détaillant ou le gros consommateur local (restauration),
- Produit de la pêche hauturière ou de la pêche au large : le produit transite en partie par le marché, à condition que ce dernier existe (Molfetta) ; il peut être commercialisé par les coopératives de producteurs (généralement des petits armateurs) qui disposent de leurs propres points de vente situés à proximité des marchés (Cooperativa De Leonardis à Fasano); le produit fait l'objet d'une vente de gré à gré entre l'armateur et le grossiste et il n'y a pas passage du marché à la production.

- Poisson gras : celui-ci est vendu directement par l'armateur au grossiste, hors marché. Il arrive fréquemment que des rapports d'approvisionnement s'établissent qui prévoient la fixation d'un prix mensuel pour la totalité des pêches débarquées. Cette année, les prix d'approvisionnement ont été fixés pour les anchois, au cours de certains mois, à LIT 700/kg (LIT 7 000 par caisse d'environ 10 kg), alors que le kilo atteignait des prix supérieurs à LIT 1 300.

7. Destination de la production

7.1 Marché régional et extra-régional

Les Pouilles se situent au troisième rang parmi les régions italiennes pour la consommation de poisson par habitant, après la Sicile et la Campanie (1).

Il ressort des données officielles que la région est fortement déficitaire et en effet, si l'on se souvient de ce qui a été dit au paragraphe 1.2 sur le volume des pêches, les importants apports provenant d'autres régions et destinés essentiellement aux deux gros centres de consommation que sont Bari et Tarente tendraient à le confirmer.

Le seul moyen de quantifier cette situation est de s'appuyer sur les données officielles de consommation par habitant pour tenter d'établir un bilan d'approvisionnement de la région, tout en ayant conscience de ce que les résultats de ce dernier ne peuvent avoir qu'une valeur comparative.

Les deux années qui ont été retenues sont 1973 et 1978.

(1) Chiffres ISTAT relatifs à la consommation des familles.

Tableau 10 - Bilan d'approvisionnement des Pouilles

Postes	1973	1978	Indices (1973=100)
Consommation par habitant, en kg	12,73	15,60	122,5
Population au 31.12 (en milliers d'habitants)	3.674,9	3.889,0	105,8
Consommation totale, en tonnes	46.781,0	60.674,6	129,7
Production, en tonnes	26.295,0	40.653,0	154,6
Déficit, en tonnes	20.485,0	20.021,6	97,7
Taux d'autoapprovisionnement, en %	56,2	67,0	

La comparaison de ces chiffres permet de constater une progression de la consommation par habitant de 22,5% et de la consommation globale de 29,7%. Compte tenu de l'important accroissement de la production (+54,6%), le taux d'auto-approvisionnement est passé de 56,2% à 67%, mais le déficit n'a diminué, en termes absolus, que de quelque 2,3%.

7.2 Conservation et transformation

La conservation et la transformation du poisson provenant de la pêche locale ne revêtent qu'une faible importance. Les industries de la conservation et de la surgélation existantes, de même que l'industrie de la transformation, traitent essentiellement des produits importés.

Par ailleurs, la commercialisation des produits de la pêche par les grossistes, tout au moins pour ce qui concerne les prises provenant des pêcheries des Pouilles, revêt également une importance modeste.

D'une manière générale, le produit est rapidement distribué aux détaillants ou aux mareyeurs d'autres marchés et, s'agissant du poisson gras, il est acheminé directement des quais de débarquement vers des destinations extra-régionales au moyen de camions isothermes ou frigorifiques.

8. Structures de transformation

La transformation des quantités débarquées dans les Pouilles a lieu dans un petit nombre d'installations dont certaines des dimensions assez importantes.

Le recensement général auquel a procédé la Chambre de commerce et d'industrie en 1971 a relevé au total sept unités locales (1) avec un effectif de 280 salariés, localisées dans trois provinces seulement : six unités à Foggia, avec 252 salariés ; une unité à Bari avec 27 salariés et une unité à Brindisi comptant un salarié.

La répartition par groupes d'effectifs a été la suivante :

Tableau 11 - Transformation et conservation des produits alimentaires de la pêche (1971)

Groupes d'effectifs	Nombre d'unités locales	Nombre de salariés
Jusqu'à 2 personnes	2	3
de 3 à 5 personnes	1	5
de 6 à 9 personnes	1	7
de 10 à 19 personnes	-	-
de 20 à 49 personnes	2	64
de 50 à 99 personnes	1	58
de 100 à 249 personnes	1	143
TOTAL	8	280

(1) Ces unités locales seraient au nombre de huit, selon d'autres données de ce même recensement.

L'enquête directe a permis d'établir une concentration encore plus forte. Il semble, en effet, que si l'on fait abstraction de certaines entreprises essentiellement artisanales qui produisent des sardines et des anchois en saumure, l'industrie de la transformation soit représentée par quatre entreprises dont l'une travaille le thon et trois produisent des sardines et des anchois dans l'huile.

Les quatre entreprises considérées sont les suivantes :

- la société AL.CO, localisée à Bari. Cette entreprise travaille essentiellement le thon provenant de l'Atlantique et du Pacifique. Elle dispose d'équipements fonctionnels permettant le traitement, le conditionnement et la conservation du produit. Elle occupe 400 salariés et a traité en 1978, 9 500 tonnes de thon ;
- la société CIRIO, dont le siège est à Vieste et qui produit des sardines dans l'huile. Elle offre un travail saisonnier, durant la période d'été, à 80 salariés et a traité en 1978, 1 000 quintaux de poisson ;
- la société DE CRISTOFARO, dont le siège est à Manfredonia et qui produit des sardines et des anchois dans l'huile. Elle occupe 52 salariés et a traité en 1978, 5 000 quintaux de poisson ;
- la société S.I.L.P.I., dont le siège est à Manfredonia et qui produit des sardines et des anchois dans l'huile. Elle occupe 54 salariés et a traité, en 1978, 7 000 quintaux de poisson.

L'entreprise de produits alimentaires ALCO S.p.A., localisée à Bari, est l'unique entreprise importante actuellement implantée dans les Pouilles qui procède à la transformation des produits de la pêche (à

l'exclusion de la surgélation), transformation qui s'étend cependant également aux produits agricoles (pêches et figues notamment).

La surface couverte s'étend sur une superficie de 33 000 m² à laquelle s'ajoute une surface non couverte de 201 614 m². Les effectifs sont au nombre de 502 salariés à temps complet, outre 20 travailleurs saisonniers les mois de juillet.

La capacité de traitement est de 50 tonnes de poisson par jour.

Pour ce qui concerne les produits de la pêche, les opérations se limitent à la transformation du thon avec production de thon à l'huile et de thon garni.

Les quantités de thon utilisées chaque année avoisinent 90 000 quintaux et les quantités d'huile 22 000 quintaux, ce qui représente des montants respectifs de LIT 170 000/quintal et de LIT 200 000/quintal.

Le thon est importé principalement des Philippines, de l'Espagne et de la Corée du Sud, généralement par l'intermédiaire de correspondants et de lettres de crédit. L'huile est achetée en Italie. Le produit fini (en boîte) avoisine un volume de 115 000 quintaux par an et son prix de vente est d'environ LIT 220 000/quintal.

Les sous-produits obtenus sont la farine de poisson utilisée dans les aliments pour animaux et destinée à être mélangée aux viandes rouges contenues dans les aliments pour chiens et chats.

Les produits considérés sont écoulés en Italie, généralement franco destination et avec un délai de paiement de 40 jours.

Les installations comportent en grande partie des appareils automatiques ayant un bon rendement et reposant sur des techniques modernes qui sont constamment améliorées.

S'il n'existe pas de problèmes d'approvisionnement sur le plan de la quantité, des problèmes de qualité peuvent parfois se présenter.

Certaines initiatives destinées à stimuler la petite entreprise ainsi que l'industrie de la transformation du poisson pêché viennent juste de démarrer sous forme expérimentale ou sont programmées.

Parmi les premières, il a y lieu de relever l'initiative prise par la société des travailleurs de la pêche, la société à responsabilité limitée F. Leonardis di Fasano, pour la production de poulpes marins et d'anchois en saumure conditionnés dans des bocaux.

9. La main-d'oeuvre

9.1 Les effectifs

L'importance de la main-d'oeuvre de la pêche, évaluée sur la base d'une comparaison entre des données provenant de différentes sources, peut être chiffrée aux alentours de 12 000 unités.

Les sources utilisables sont les suivantes :

- a) le recensement de la population de 1971. Il s'agit de données désormais vieilles d'une décennie et par conséquent périmées, qui présentent une certaine marge d'incertitude dans les cas où des personnes exercent deux ou plusieurs professions ;
- b) les données publiées par l'ISTAT dans les *Annuari della zootecnia, caccia e pesca*. Ces annuaires comportent des indications relatives aux équipages embarqués sur les bateaux à moteur et sur les barques à moteur. Il s'agit de données transmises chaque année par les capitaineries des ports pour chaque quartier maritime et qui ne comprennent pas les effectifs embarqués à bord des embarcations à rame et à voile ni les activités subsidiaires à terre ;
- c) les rapports des capitaineries des ports qui, fournissent par centres de pêche, le volume des effectifs ventilés en personnel navigant d'une part, et en personnel exerçant des activités subsidiaires à terre, d'autre part, les navigants étant à leur tour subdivisés en navigants exerçant la pêche à titre d'activité principale et secondaire et en navigants de première et de troisième catégorie. Ces estimations paraissent être plus proches de la réalité.

D'après le recensement de la population de 1971, les effectifs pratiquant la pêche dans les Pouilles s'élevaient à 6 765 unités, ce qui représente

une diminution de 35% par rapport aux résultats du recensement de 1961 (10 403 unités) (1).

Le nombre des hommes d'équipage embarqués à bord des bateaux à moteur et des barques à moteur au cours des années 1977, 1978 et 1979, figure dans le tableau 9 à l'annexe III.

On observe un accroissement constant, au cours des trois années considérées, des effectifs embarqués à bord des bateaux à moteur (+ 12,2%) et un tassement des effectifs des barques à moteur (- 0,7%).

Au total, cet accroissement représente un taux de 4,3%, soit 359 unités. Les effectifs des bateaux à moteur représentent 41,8% de la main-d'oeuvre embarquée.

Dans le cas des bateaux à moteur, on obtient les rapports moyens suivants: 4,3 hommes d'équipage par embarcation ; 0,096 par t.j.b. et 0,024 par C.V.A. ; dans celui des barques à moteur : 2,7 hommes d'équipage par embarcation, 0,739 par t.j.b. et 0,116 par C.V.A.

Les données fournies par les capitaineries des ports, qui figurent ci-dessous par quartiers maritimes, sont celles qui offrent le plus de crédibilité.

Ces estimations s'élèvent à 11 825 navigants et à 678 personnes exerçant des activités subsidiaires à terre (réparation de filets, chantiers navals, ateliers connexes, services d'approvisionnement en carburant, etc.), soit au total à 12 503 unités.

(1) A relever que selon le recensement effectué au cours de la même période (1971) par la Chambre de commerce et d'industrie, les effectifs exerçant une activité dans le secteur de la pêche s'élevaient à 5 301 personnes.

Tableau 12 - Main-d'oeuvre pêche et personnel exerçant des activités subsidiaires dans les différents quartiers maritimes des Pouilles - 1978
(Données fournies par les capitaineries des ports)

Main-d'oeuvre pêche et personnel exerçant des activités subsidiaires à terre	QUARTIERS MARITIMES						Pouilles	Valeur (en %)
	Taranto	Gallipoli	Brindisi	Bari	Molfetta	Manfredonia		
1. Main-d'oeuvre pêche	686	2.601	449	2.475	2.064	3.550	11.825	94,6
Navigants	686	2.601	449	2.475	2.064	3.550	11.825	94,6
a) activité principale	490	2.451	361	1.890	1.814	3.005	10.011	80,1
1ère catégorie	35	176	47	1.040	1.022	690	3.010	24,1
3ème catégorie	455	2.275	314	850	792	2.315	7.001	56,0
b) activité principale	196	150	88	585	250	545	1.814	14,5
1ère catégorie	56	30	8	240	220	45	599	4,8
3ème catégorie	140	120	80	345	30	500	1.215	9,7
2. Personnel exerçant des activités subsidiaires à terre	45	39	-	234	245	115	678	5,4
Total des effectifs	731	2.640	449	2.709	2.309	3.665	12.503	100,00
Valeur, en %	5,8	21,1	3,6	21,7	18,5	29,3	100,0	

Si l'on ne tient compte que des navigants (11 825), on constate que 10 011 d'entre eux (84,7%) sont considérés comme exerçant la pêche à titre d'activité principale, cette proportion étant encore plus élevée à Gallipoli, où elle atteint 94,2% de la main-d'oeuvre de la pêche.

Parmi les effectifs exerçant la pêche à titre principal 30,1% appartiennent à la première catégorie (matelôts figurant parmi les marins-pêcheurs pouvant également embarquer sur des navires marchands), mais là encore, on enregistre d'importants écarts d'un quartier maritime à l'autre (7,2% à Gallipoli, 55% à Bari).

9.2 Répartition des effectifs par type de pêche

L'estimation des effectifs par type de pêche, qui revêt un caractère éminemment subjectif, est effectuée d'une part sur la base de certains paramètres liés au nombre et au tonnage des différents types d'embarcations pratiquant diverses techniques de pêche et, d'autre part, sur la base des renseignements obtenus dans certaines pêcheries en ce qui concerne la composition des équipages et les techniques de pêche prédominantes.

On se base sur un nombre total de navigants de 12 000 hommes, en chiffres ronds ventilés de la manière suivante : 3 650 à bord de bateaux à moteur, 5 000 à bord de barques à moteur et 3 350 pour la flotte à rame ou à voile qui comprend 3 139 embarcations jaugeant 3 717 t.j.b.

A noter que les bateaux à moteur pratiquent généralement quasi exclusivement la pêche au chalut à panneaux, sauf dans le quartier maritime de Brindisi, où un grand nombre d'entre eux (environ la moitié) pratiquent la pêche aux filets à poste fixe ou à la palangre. Quant aux barques à moteur, elles pratiquent dans une large mesure la pêche aux filets à poste fixe ou à la palangre (environ la moitié à Tarente, à Gallipoli, à Brindisi, à Manfredonia et environ les 4/5 à Bari et à Molfetta).

A Manfredonia, un grand nombre de barques à moteur pratiquent également la pêche à la traîne.

Les barques à moteur pratiquant la pêche à la senne tournante représentent plus de 25% à Tarente, à Gallipoli et à Brindisi et moins de 10% dans les autres quartiers maritimes.

Enfin, les barques à rame et à voile pratiquent pour la plupart la pêche aux filets à poste fixe ou à la palangre, d'autres techniques (ce qui est également le cas de certaines barques à moteur) ou encore la pêche au miroir et au harpon, etc.

L'estimation effectuée aboutit aux résultats suivants :

Tableau 13 - Répartition des effectifs par types de pêche

Type de pêche	Total des effectifs		Effectifs	
	Nombre	%	Flotte motorisée Nombre	Bateaux à rame et à voile Nombre
à la traîne	4.400	35,0	4.400	-
à la senne tournante	600	6,7	500	100
à poste fixe ou à la palangre	5.000	41,6	3.600	1.400
Autres techniques	2.000	16,7	150	1.850
Total des effectifs	12.000	100,0	8.650	3.350

On constate que les effectifs pratiquant la pêche aux filets à poste fixe ou à la palangre sont plus importants que ceux qui pratiquent la pêche à la traîne, phénomène qui est dû en partie au nombre comparativement élevé des barques à moteur et des bateaux à rame et à voile en comparaison de celui des bateaux à moteur.

(1) Y compris les 232 hommes d'équipage embarqués sur neuf bateaux à moteur ayant pratiqué la pêche au-delà des détroits.

9.3 Caractère professionnel ou semi-professionnel de la main-d'oeuvre pêche

Dans ce cas également, il paraît extrêmement subjectif de formuler des estimations quant aux effectifs travaillant à temps complet et à ceux travaillant à temps partiel.

Il ne fait aucun doute que les effectifs à bord des bateaux à moteur sont le plus souvent des marins à temps complet, mais il semblerait que dans les Pouilles, ce soit également le cas des effectifs embarqués sur des barques à moteur et d'une grande partie de ceux travaillant à bord de barques à rame ou à voile.

Toujours sur la base d'un total de 12 000 personnes, l'estimation à laquelle il a été procédé aboutit aux résultats indicatifs suivants :

Tableau 14 - Effectifs à temps complet et à temps partiel

TYPE DE BATEAUX	TOTAL DES EFFECTIFS Nombre	EFFECTIFS A TEMPS COMPLET Nombre	EFFECTIFS A TEMPS PARTIEL Nombre
Bateaux à moteur	3.650	3.400	250
Barques à moteur	5.000	4.000	1.000
Barques	3.350	1.600	1.750
TOTAL	12.000	9.000	3.000
%	100	75	25

Il y a lieu de tenir compte du fait que la diminution du nombre de bateaux à rame et à voile intervenue entre-temps (de 5 375 unités en 1968, la flotte est tombée à 3 139 unités en 1979), a également entraîné une baisse des effectifs à temps partiel. A l'inverse, la progression de la flotte motorisée a favorisé l'augmentation des effectifs travaillant à temps complet.

9.4 Organisation du travail à bord

On ne peut parler d'une organisation à bord que dans le cas de la pêche à la senne tournante où certains marins (cinq) assument des fonctions spéciales lors de la manoeuvre des filets.

Dans les autres cas, mis à part le capitaine et le mécanicien, les membres de l'équipage sont polyvalents. Même le contremaître ne possède pas les qualifications usuelles dans d'autres pêcheries.

10. Productivité de la main-d'oeuvre

10.1 Productivité et revenus de la main-d'oeuvre

Le caractère incertain à la fois des données relatives au volume et à la valeur de la production et de celles relatives à l'importance de la main-d'oeuvre pêche rend délicate une estimation fiable de la productivité de cette main-d'oeuvre.

En ce qui concerne les données régionales globales, il y a lieu de formuler les considérations suivantes :

La valeur de la production commercialisable évaluée par l'ISTAT pour l'année 1979, s'élève à 70,5 milliards ; si l'on divise ce chiffre par le nombre de marins-pêcheurs que nous avons estimé à 12 000 unités, on obtient une productivité brute par marin d'environ 5,8 millions de liras, chiffre qui devrait être sensiblement inférieur à la réalité, même si l'on tient compte d'une main-d'oeuvre à temps partiel représentant 25%.

Par ailleurs, si les recettes brutes des bateaux à moteur pour 1979 ont bien avoisiné 4 millions de liras par t.j.b., comme le pensent les milieux concernés, la production serait supérieure à 175 milliards de liras, d'où une productivité brute moyenne par marin-pêcheur d'environ 14,6 millions de liras.

Si l'on admet par ailleurs que la productivité des effectifs à temps partiel est égale à la moitié de celle atteinte par les effectifs à temps complet, on obtient, toujours sur la base d'une production brute de 175 milliards de liras, une productivité de 8,3 millions de liras pour les premiers et de 16,7 millions de liras pour les seconds, chiffres qui semblent être plus proches de la réalité, bien qu'ils soient encore sous-estimés.

Il convient d'ajouter que les estimations auxquelles ont procédé les capitaineries des ports indiquent, pour les pêches débarquées dans les Pouilles, un prix moyen de LIT 1 912/kg et, partant, un chiffre moyen de 14,6 millions de lires par marin, ce qui correspondrait à une productivité réelle de 76,6 quintaux de poisson pêché par marin, chiffre qui n'est pas très éloigné de celui qui a été estimé dans une précédente étude relative à la Sicile.

10.2 Les revenus de la main-d'oeuvre au travers des bilans des entreprises de pêche

Afin de quantifier les revenus de la main-d'oeuvre pêche, il a été procédé à l'établissement d'un certain nombre de bilans, dont les détails figurant à l'annexe II, à savoir 10 bilans relatifs à des bateaux à moteur pratiquant la pêche à la traîne (entre 15 et 100 t.j.b.) et deux bilans relatifs à des bateaux à moteur pratiquant la pêche à la senne tournante (8,20 t.j.b. et 60 t.j.b.).

Il ressort de ces bilans que la rémunération mensuelle du marin-pêcheur varie, dans le cas de la pêche à la traîne, entre LIT 512 000 et LIT 977 000, et celle à la journée entre LIT 23 000 et LIT 45 000.

Dans le cas de la pêche à la senne tournante, les rémunérations mensuelles s'élèvent à LIT 561 000 dans le premier cas et à LIT 723 000 dans le second cas, les rémunérations à la journée s'élevant respectivement à LIT 31 000 et à LIT 36 000.

Ces revenus du travail sont ceux versés dans les cas où il y a un rapport de salariat, cas qui sont assez fréquents dans certaines pêcheries lorsqu'il s'agit d'embarcations de faible tonnage om les quirataires embarquent également. En pareils cas, la rémunération quotidienne oscille habituellement entre 20 et 30 000 liras par jour, calculée sur la base de 30 jours par mois.

Les importants écarts constatés dans la rémunération à la journée dépendent non seulement du marché local de l'emploi, mais sont également influencées par le tonnage et par la puissance motrice de l'embarcation, eux-mêmes liés, en particulier dans le cas de la pêche à la traîne, au volume des captures, aux temps de sortie en mer (nombre d'heures de travail quotidien réel), au rapport entre le type de pêche et l'équipage ainsi qu'à la demande saisonnière de main-d'oeuvre de la part du secteur agricole (cueillette des olives).

Dans le cas de la pêche à la traîne, compte tenu d'une rémunération mensuelle moyenne du matelôt de LIT 733 000, celle du capitaine s'élève à environ LIT 2 200 000 (trois parts).

Ainsi que l'ont indiqué certains quartiers maritimes, la copropriété (quirat) est fréquente, notamment dans le cas des petites embarcations, de même que le rapport de salariat.

Afin de disposer d'éléments sur les revenus des quirataires, d'autres bilans ont été dressés (annexe II) qui se réfèrent cependant à des pêches spéciales (espadon et langouste). En ce qui concerne la pêche à l'espadon, le revenu mensuel du quirataire embarqué atteint, profit, rendement

du capital et revenu du travail compris, un montant de LIT 2 127 000 à LIT 4 897 000 ; dans le cas de la pêche à la langouste, ce montant varie entre LIT 2 289 000 et LIT 2 550 000.

Enfin, il a été procédé au calcul, toujours à partir des bilans mensuels figurant en annexe, du taux de rémunération du capital investi qui s'est élevé, pour les bateaux pratiquant la pêche à la traîne, à 1,62% en moyenne. Avec toutes les réserves qu'implique l'extrapolation à une année entière de résultats économiques établis pour un seul mois, si l'on se base sur une période d'activité de 12 mois, la rémunération moyenne du capital serait de 19,4% avec un minimum de 7,2% et un maximum de 102,4%. Ce sont les embarcations de faible tonnage (jusqu'à 22 t.j.b.) qui enregistrent les taux de rémunération les plus élevés pour des valeurs du capital investi extrêmement modérées (jusqu'à 78 millions de livres).

En ce qui concerne les bateaux pratiquant la pêche au poisson gras, le rendement mensuel moyen du capital s'élève, pour le mois de l'enquête à 2,24%, ce qui correspond, toujours pour douze mois d'activité, à 26,9% (taux annuel) et tendrait à confirmer les différences notables déjà constatées entre bateaux de tonnage modeste et bateaux de tonnage plus élevé.

D'autres considérations peuvent être faites à partir des résultats figurant dans les tableaux récapitulatifs ci-dessous (tableaux 15, 16 et 17).

Tableau 15 - Bilans d'exploitation mensuels établis pour des bateaux pratiquant la pêche à la traîne (valeurs en milliers de liras)

POSTES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Moyenne
t.j.b.	15	18	22	40	50	66	90	95	98	100	59,4
- Mois de l'enquête	X	V	V	V	X	V	X	X	V	X	-
- Valeur des prises	11.080	8.900	11.360	12.040	18.345	14.093	25.320	20.983	26.906	22.113	17.114
Poisson gras	-	-	-	-	222	-	1.760	240	-	1.638	386
Autres poissons	8.000	7.286	6.824	9.660	7.723	10.000	16.960	13.831	22.406	15.120	11.781
Mollusques	1.160	954	4.536	1.380	9.100	1.600	3.000	4.032	2.700	1.995	3.046
Crustacés	1.920	660	-	1.000	1.300	2.493	3.600	2.880	1.800	3.360	1.901
- Dépenses à la charge de l'armateur	684	788	656	1.392	1.541	3.000	3.700	2.892	2.910	4.700	2.226
- Frais à déduire du montant total	955	1.040	1.655	3.340	4.212	3.340	6.870	7.800	6.400	5.170	4.078
- Parts de l'équipage	5.062	3.930	4.852	4.350	7.066	5.376	9.225	6.591	10.263	8.471	6.519
- Nombre d'hommes d'équipage	3	3	3	4	4	5	5	5	6	6	4,4
- Nombre de journées de travail	20	18	21	22	26	20	25	24	25	18	21,9
- Rémunération mensuelle du matelot	723	561	693	512	831	566	971	694	977	807	733
- Part de l'armateur	36	31	33	23	32	28	39	29	39	45	33
- Valeur globale de l'embarcation	4.379	3.142	4.197	2.958	5.525	2.377	5.525	3.700	7.353	3.771	4.291
- Taux de rendement du capital investi en %	58.000	78.000	49.200	161.500	172.000	365.000	480.000	334.000	325.000	625.000	264.770
- Taux de rémunération annuel, en %	7,55	4,03	8,53	1,83	3,21	0,65	1,15	1,11	2,26	0,60	1,62
	90,60	48,36	102,36	21,96	38,52	7,80	13,80	13,32	27,12	7,20	19,44

Tableau 16. - Bilans d'exploitation mensuels établis pour des bateaux pratiquant la pêche à la senne tournante (valeurs en milliers de lires)

POSTES	11	12	Moyenn.
t.j.b.	8,20	60,10	34,15
- Mois de l'enquête	VII	X	-
- Valeur des prises	15.940	22.710	19.325
Poisson gras	15.160	17.256	16.208
Autres poissons	-	5.454	2.727
Mollusques	780	-	390
- Dépenses à la charge de			
L'armateur	1.316	4.142	2.729
- Frais à déduire du montant des recettes	329	2.794	1.561
- Part de l'équipage	7.806	9.958	8.882
Nombre d'hommes d'équipage	12	15	13,5
Nombre de journées de travail	15	12	13,5
- Rémunération mensuelle du matelot	600	622	611
Rémunération à la journée du matelot	40	52	46
- Part de l'armateur	6.489	5.816	6.153
- Valeur globale de l'embarcation	82.000	446.000	274.000
- Taux de rendement du capital investi, en %	7,91	1,25	2,24
- Taux de rémunération, en %	94,92	15,00	26,88

Tableau 17 - Bilans d'exploitation mensuels établis pour des bateaux pratiquant des techniques de pêche spéciales (à la palangre pour l'espadon et au trémail pour la langouste) (valeurs en milliers de lires)

POSTES	Pêche à la palangre			Moyenne	Pêche au trémail		Moyenne
	13	14	15		16	17	
t.j.b.	9,22	9,90	9,38	9,50	6,80	6,50	6,65
- Mois de l'enquête	19-V/20-VI	19-V/20-VI	VII	-	VII	VII	
- Valeur des prises	8.478	17.896	12.495	12.956	6.371	5.769	6.070
Espadon	6.890	12.168	8.820	9.293	-	-	-
Autres poissons	685	4.288	2.700	2.557	4.556	4.179	4.367
Langoustes	264	-	-	88	1.815	1.590	1.703
Esches	639	1.440	975	1.018	-	-	-
- Amortissements, entretien et assurances	620	583	654	619	481	439	460
- Frais d'exploitation	878	1.922	1.350	1.383	190	152	171
- Rémunérations aux tiers	600	700	1.200	833	600	600	600
- Revenu net du quirataire	2.127	4.897	3.097	3.374	2.550	2.289	2.420
- Valeur globale de l'embarcation	58.000	64.200	61.000	61.067	39.000	35.000	37.000

Il y a lieu de relever que la valeur des prises n'est pas proportionnelle au tonnage, de sorte que, rapportée au tonneau de jauge brute, elle diminue sensiblement avec l'accroissement de cette dernière. La rémunération du matelôt (mensuelle), tend à être plus élevée dans le cas des bateaux plus importants, alors qu'il en va inversement pour le taux de rémunération des capitaux investis. Ces résultats sont fortement influencés par les frais d'amortissement et d'entretien de l'embarcation et du matériel de pêche, en corrélation avec l'investissement global qui, rapporté au t.j.b., oscille entre LIT 2 236 000 (bilan n°3) et LIT 6 250 000 (bilan n°10).

Ces considérations valent également pour ce qui concerne les bateaux pratiquant la pêche à la senne tournante dans le cas du poisson gras.

Si l'on examine les résultats des bilans relatifs aux bateaux pratiquant la pêche à l'espadon, il apparaît clairement que leur diversité est due essentiellement au caractère aléatoire des captures. A noter également que tant la valeur de la production que celle des frais d'exploitation gonfle du fait de la valeur des esches qui, elle, représente un compte d'ordre.

Si l'on applique aux résultats moyens les dispositions du contrat à la part, la quote-part de l'équipage s'élève à LIT 5 786 000 et celle de l'armateur à LIT 5 167 500, soit un taux de rémunération mensuel du capital investi de 8,46%.

Dans le cas de la pêche au trémail, les résultats des deux bilans sont assez similaires. En cas d'application du contrat à la part, la quote-

part de l'équipage s'élève à LIT 2 805 000, celle de l'armateur à LIT 2 634 000, le taux de rémunération mensuel des capitaux engagés atteignant 7,12%.

En conclusion, les résultats enregistrés par les entreprises de pêche ayant fait l'objet de l'enquête sembleraient indiquer que la rémunération mensuelle du travail du matelôt est relativement uniforme, indépendamment du type d'embarcation et de la technique de pêche pratiquée ; on constate par contre des variations parfois sensibles des résultats de l'entreprise qui s'expriment à travers le taux de rémunération des capitaux, les meilleurs taux ne concentrant régulièrement sur les classes de faible tonnage.

11. Structures d'enseignement et de recherche ; structures administratives et organisations professionnelles

11.1 Structures d'enseignement

Il existe dans les Pouilles des instituts de formation professionnelle préparant aux activités maritimes à Bari, à Monopoli, à Malfredonia et à Molfetta.

11.2 Structures de recherche

Pour les Pouilles, les organismes concernés par la recherche sur la pêche et sur l'aquaculture sont l'Institut de Thalassographie de Tarente et le Laboratoire pour l'exploitation biologique de la lagune de Lesina.

11.3 Structures administratives

Le tableau ci-dessous illustre la subdivision des circonscriptions territoriales de la marine marchande pour les Pouilles.

Le territoire est subdivisé en six quartiers maritimes dirigés par autant de capitaineries de port. Relèvent de ces dernières les bureaux maritimes de district (Uffici Circondariali Marittimi), les bureaux maritimes locaux (Uffici Marittimi locali) et les délégations de plages dans les différents centres de pêche.

JURIDICTION LITTORALE				
Capitainerie du port	Bureaux maritimes de district	Limites territoriales des districts	Bureaux maritimes locaux	Délégations de plage
DIRECTION MARITIME DE BARI				
Tarente		De Nova Siri compris jusqu'à Punta Presutto non compris		Policoro Marina di Giosa
Gallipoli		De Punta Presutto compris jusqu'à Proto Badisco non compris		Torre Cesarea Nardo Leuca (Capo. S. Maria) Tricase - Castro (Vaste) Torre S. Giovanni d'Ugento
Brindisi		De Porto Badisco compris jusqu'à Fasano compris		Otrante - S. Foca di Melendugno S. Cataldo (Lecce) Case Labate Villanova (Ostuni) Savelletri
Bari		De Fasano non compris jusqu'à Giovinazzo non compris	Monopoli Mola di Bari	Poignano a Mare Torre a Mare San Spirito
Molfetta		De Giovinazzo compris jusqu'à Trani non compris		Giovinazzo Bisceglie
	Barletta	De Trani compris à Margherita di Savoia non compris	Trani	
Manfredonia		De Margherita di Savoia compris au phare de Saccione compris	Rodi Garganico	Margherita di Savoia - Vieste Peschici S. Nicola Varano Lesina Tremiti (îles)

11.4 Organisations professionnelles

Dans le secteur de la pêche, il existe dans les Pouilles un grand nombre d'organisations professionnelles tant sous forme de coopératives que sous d'autres formes d'association.

Si l'on fait abstraction des coopératives de poissonniers (commerçants), des sociétés de fait créés entre des copropriétaires de bateaux (quira-taires) ou de sociétés formellement constituées entre propriétaires ou armateurs (1), ce sont les coopératives de pêcheurs qui présentent le plus d'intérêt.

Ces coopératives peuvent être divisées en deux catégories : celles qui poursuivent exclusivement des objectifs de caractère mutualiste et d'assistance (allocations familiales, suivi des dossiers, etc.) et celles qui visent également des objectifs économiques (mise à la disposition de locaux pour la collecte et la vente du produit des sociétaires, gestion des marchés, gestion des comptoirs de vente, acheminement des produits vers d'autres marchés dans le cadre de contrats, etc.).

Au total, les coopératives de pêcheurs dans les Pouilles ont été au nombre de 56 en 1978, dont 42 poursuivaient uniquement des objectifs de caractère mutualiste et d'assistance.

(1) La Società Cooperativa tra Armatori de Molfetta compte 45 sociétaires représentatifs de la quasi totalité des bateaux à moteur immatriculés à Molfetta. Elle fournit à ses sociétaires des matériels et des équipements de pêche et assure leur avitaillement en glace.

L'importance numérique des coopératives par quartiers maritimes est la suivante : 3 à Tarente, 2 à Gallipoli, 4 à Brindisi, 12 à Bari, 9 à Molfetta et 26 à Manfredonia.

Parmi les coopératives poursuivant des objectifs économiques, on citera : De Leonardis à Fasano qui dispose de trois points de vente et qui comprend 195 sociétaires ; SOCOPE, également à Fasano (31 sociétaires, une chambre froide de 10 m³ et une installation de congélation de 70 m³) ; Bergamini à Brindisi (52 sociétaires, une chambre frigorifique) ; la coopérative de pêcheurs de Monopoli qui regroupe 142 sociétaires ; les coopératives de Cagnano Varano qui gèrent le marché au poisson local, etc.

12. Politiques d'intervention au niveau national et régional

L'une des mesures d'incitation au niveau structurel de l'après-guerre (1) à avoir reçu le meilleur accueil dans le Mezzogiorno est celle prévue par la loi n°634 du 29 juillet 1957 (mesures en faveur du Mezzogiorno) qui autorise la Cassa per il Mezzogiorno à accorder des subventions ne dépassant pas 40% pour l'acquisition et la rénovation des bateaux de pêche et des équipements de bord ainsi que pour la construction, l'acquisition et l'extension d'ouvrages et d'équipements permettant la conservation et la transformation des produits et des sous-produits de la pêche et la production de glace, la réparation et la fabrication de filets et autres matériels et le transport des produits et des sous-produits de la pêche.

Ces subventions, qui peuvent être cumulées avec la bonification partielle d'intérêt sur les prêts en faveur des bateaux à moteur prévus par la loi n°16 du 10 janvier 1952, ont été accordées aux coopératives de pêcheurs et à leurs groupements, aux pêcheurs qui pratiquent la pêche directement sur des bateaux leur appartenant ainsi qu'aux entreprises non organisées en coopératives.

Au cours des vingt années de sa mise en application, la loi considérée a suscité des investissements pour un montant global de 235 milliards de lires, sur lesquels plus de 50 milliards ont trait à des réalisations effectuées dans les Pouilles.

(1) A rappeler notamment à cet égard les lois n°1457, du 27 décembre 1956 ; n°479, du 28 mars 1968 ; n°676 du 16 octobre 1973 et n°389, du 14 mai 1976.

Tableau 18 - Coût des travaux et des équipements admis à bénéficier
d'un concours à la date du 31 décembre 1977

Catégorie	Montant (en millions de lires) Italie	%	Montant (en millions de lires) Pouilles	%	Part (en %) Pouilles/Italie
Nouvelles coques	150.733	64,1	31.992	63,2	21,2
Rénovation des coques existantes	4.125	1,8	1.260	2,5	30,6
Moteurs	27.029	11,5	5.236	11,1	20,8
Matériels de pêche	45.952	19,5	8.944	17,6	19,5
Installations frigorifiques à bord	2.452	1,0	570	1,1	23,2
Installations en mer	424	0,2	139	0,3	32,8
Installations à terre	3.249	1,4	1.652	3,3	50,8
Moyens de transport	956	0,4	429	0,8	44,9
Impôts, em- ballages, et transport	306	0,1	82	0,1	20,3
TOTAL	235.226	100,0	50.671	100,0	21,5

Il apparaît clairement que le secteur de la pêche des Pouilles a bénéficié dans des proportions importantes des avantages prévus, notamment pour certaines catégories telles que les installations à terre, les moyens de transport, les installations en mer et la rénovation des embarcations.

Les montants les plus importants ont été affectés principalement aux nouvelles coques ainsi qu'au matériel de pêche et aux équipements de bord.

Les bénéficiaires sont au nombre de 17 783 au niveau national et de 4 795 dans les Pouilles (27%) ; le statut juridique des bénéficiaires ne diffère pas de celui des bénéficiaires au niveau national, mais privilègie les pêcheurs à titre individuel, suivis à distance par les sociétés de fait et par un nombre limité de coopératives et de sociétés enregistrées.

Il existe un certain écart entre les montants des travaux qui, en tant qu'investissements moyens, sont plus élevés dans les Pouilles dans le cas des sociétés de fait et plus faibles dans celui des pêcheurs à titre individuel et des coopératives.

Tableau 19 - Bénéficiaires, par statut juridique, à la date du 31 décembre 1977

STATUT JURIDIQUE	ITALIE				POUILLES			
	Nombre	%	Coût des travaux (en milliers de liras)	%	Nombre	%	Coût des travaux (en milliers de liras)	%
Pêcheurs à titre individuel	13.792	77,6	146.459	62,3	3.820	79,7	26.697	52,7
Sociétés de fait	3.895	21,9	63.708	27,1	945	19,7	20.143	39,8
Coopératives	62	0,3	4.575	1,9	23	0,4	316	0,6
Sociétés enregistrées	34	0,2	20.484	8,7	7	0,2	3.515	6,9
TOTAL	17.783	100,0	235.226	100,0	4.795	100,0	50.671	100,0

Deuxième partie

PROBLEMES SPECIFIQUES DU SECTEUR DE LA PECHE

1. Les statistiques "pêche"

Ainsi qu'il est déjà apparu dans les études précédentes (1) et dans la première partie de la présente enquête, les statistiques "pêche" laissent beaucoup à désirer notamment pour ce qui concerne la détermination des volumes de productions. L'estimation à laquelle nous avons procédé aboutit à un volume de pêche d'environ 75 000 tonnes, soit 194% du chiffre estimé par l'ISTAT pour l'année 1978.

L'absence de points de concentration des pêches débarquées due à la dispersion des activités et à l'inexistence ou au manque d'efficacité des marchés contraint l'ISTAT à compléter dans des proportions plus ou moins importantes les données nettement sous-estimées fournies par les marchés au poisson et par les capitaineries des ports, de manière à parvenir à des volumes et à des valeurs plus conformes à la réalité qui reste toutefois difficile à cerner, notamment au niveau territorial.

(1) Commission des Communautés européennes : Informations internes sur la pêche n°3, p.125 et suiv., Bruxelles, 1980.

En effet, si les données relatives à la consommation des familles et aux importations et exportations peuvent permettre un certain contrôle au niveau national, il manque en revanche toute base de référence dès que l'on se situe au niveau territorial et que l'on souhaite obtenir une ventilation par espèces.

L'Institut central de la statistique s'est intéressé à ce problème depuis longtemps et une commission ad hoc examine actuellement la possibilité d'établir diversement les statistiques de la pêche en ayant recours, le cas échéant, à des enquêtes par sondage.

2. Les ressources halieutiques

La faible fiabilité des statistiques relatives aux captures suscite de sérieux doutes quant à la possibilité d'évaluer la situation des ressources en reliant la série historique des captures indiquées par l'ISTAT à l'effort de pêche (CPUE).

Nonobstant ce qui précède et dans l'hypothèse non vérifiée que les données relatives aux volumes de pêche comportent des erreurs systématiques qui leur soient proportionnelles, on trouve ci-dessous les résultats qui ont pu être établis sur la base des statistiques officielles en rapportant les captures aux tonnages et à la puissance motrice de la flotte de pêche.

Tableau 20 - Volume de pêche par CVA et par t.j.b.

ANNEES	CAPTURES	
	TONNES/CVA	TONNES/t.j.b.
1968	0,364	1,412
1969	0,287	1,136
1970	0,210	0,782
1971	0,190	0,717
1972	0,162	0,609
(1)		
1974	0,161	0,619
1975	0,209	0,821
1976	0,289	1,165
1977	0,272	1,095
1978	0,219	0,927
1979	0,198	0,867

(1) L'absence de chiffres pour 1973 est due au fait que pour cette année-là les données relatives à la flotte de pêche n'ont été disponibles que par régions et non par littoraux. Or, les Pouilles comprennent, outre la partie méridionale de l'Adriatique, également une partie du littoral de la mer Ionienne.

L'évolution des captures par unité d'effort, mesurée à la fois en termes de puissance motrice et en termes de tonnage, tend à diminuer entre 1968 et 1973, puis à augmenter entre 1974 et 1976, avant d'accuser un nouveau fléchissement, cependant moins accentué, au cours des années suivantes.

L'importance des fluctuations a de quoi surprendre. Même si l'on exclut l'année 1968 qui paraît anormale, la marge de fluctuation oscille, pour les captures rapportées à la puissance, entre 0,161 tonnes et 0,289 tonnes et, rapportées au tonnage, entre 0,608 tonnes et 1,165 tonnes.

Mise à part l'évolution croissante de l'effort de pêche, cette situation est due au volume des captures globales qui atteignent un minimum de 23 338 tonnes en 1972 et un maximum de 46 069 tonnes en 1977, passant ainsi pratiquement du simple au double. Les fluctuations concernent essentiellement les "autres poissons" et les "mollusques".

L'Adriatique, et plus particulièrement sa partie centrale, a fait l'objet de campagnes de recherche afin de déterminer, sur des bases biologiques, le potentiel des ressources halieutiques.

Dans le cas des Pouilles également, les connaissances disponibles, quoique partielles, semblent indiquer que s'il existe une sous-exploitation de certaines espèces pélagiques (notamment du poisson gras), à l'inverse, les espèces démersales et nectobenthiques sont surexploitées.

Ce point de vue est partagé par les pêcheurs qui se plaignent déjà depuis plusieurs années d'une baisse du volume des prises par sortie en mer

dans cette partie de l'Adriatique, en particulier dans le cas de la pêche à la traîne et de celle à proximité immédiate des côtes, baisse qui n'est pas uniquement due à l'accroissement du nombre des bateaux, mais également aux techniques de pêches plus perfectionnées qui sont utilisées et à la pollution progressive des côtes, notamment dans les parties faisant à Manfredonia (ANIC), à Brindisi (Montecatini) et à Tarente (ITALSIDER).

3. La production

3.1 Volume et composition des pêches par quartiers maritimes

La seule possibilité de disposer de données ventilées portant sur la composition des pêches débarquées repose sur les indications fournies par les capitaineries des ports qui figurent en valeur absolue et en pourcentages dans le tableau 5.

On sait que ces indications ne coïncident pas avec celles fournies par l'ISTAT pour l'ensemble de la région en raison des compléments qui ont dû leur être apportés. Cependant, la composition en pourcentage des différents groupes de poissons reflète dans une certaine mesure et compte tenu des précisions qui vont suivre, les orientations des différentes pêcheries.

Il convient encore de préciser que les données fournies par les capitaineries des ports, qui tiennent également compte des volumes transitant par les marchés (à condition que ces derniers existent) peuvent être influencées par ce fait, ce qui semble notamment être le cas de Bari où les mollusques représentent environ la moitié du volume des pêches débarquées.

Ses imprécisions mises à part, on constate un volume élevé de poisson gras à Manfredonia, tandis que dans les autres pêcheries, la part de ce groupe de poissons est moins importante, ce qui est vraisemblablement dû au fait que les bateaux de Manfredonia évoluant dans la partie méridionale de l'Adriatique et en mer Ionienne débarquant parfois leurs prises à Brindisi.

Tableau 21 - Composition des pêches débarquées par quartiers maritimes en 1978, en %

Quartiers maritimes	Thons	Anchois, sardines, et maquereaux	Autres poissons	Total poissons	Mollusques	Crustacés	Total
Tarente (1)	1,5	11,5	70,0	83,0	16,2	0,8	100,0
Gallipoli	1,4	5,8	71,2	78,4	13,9	7,7	100,0
Brindisi	-	13,0	56,4	69,4	20,8	9,8	100,0
Bari	-	13,9	34,6	48,5	49,4	2,1	100,0
Molfetta	-	13,0	67,7	80,7	13,1	6,2	100,0
Manfredonia	-	24,4	40,5	64,9	30,4	4,7	100,0
TOTAL	0,3	15,0	54,2	69,5	24,7	5,8	100,0

(1) Donnée partielle sans le centre de Tarente.

La situation est analogue dans le cas des crustacés du fait que les bateaux de Molfetta, dont la flottille s'est développée en partie à la suite de l'exploitation des bancs de crevettes rouges découverts il y a quelques années en mer Ionienne, débarquant parfois leurs prises à Brindisi et à Gallipoli.

3.2 Structures d'organisation des unités de production

Les structures d'organisation des unités productives sont également très simples dans les Pouilles, même si elles sont plus diversifiées que celles des autres régions.

Les sociétés de quirataires embarqués connaissent une diffusion importante dans le cas des bateaux de faible tonnage, d'où la présence, en plus de l'équipage, d'une classe de matelôts salariés.

Les contrats appliqués diffèrent pour ce qui concerne l'attribution des parts, selon les diverses pêcheries et les techniques de pêche pratiquées (à la traîne, à la senne tournante dans le cas du poisson gras, à la palangre dans celui de l'espadon).

Les problèmes actuels lors de l'application des contrats ne se posent pas tellement sur le plan de la répartition du volume de la pêche qu'en termes plus généraux concernant l'ensemble de la catégorie des pêcheurs et portant sur des aspects ayant trait à la sécurité sociale. C'est ainsi qu'il est regrettable par exemple, que le salaire de référence soit encore établi selon des critères inadéquats qui se répercutent

plus tard sur le niveau des retraites ; qu'il ne soit pas prévu d'indemnité ni de caisse de chômage ; que la petite pêche n'ait pas d'assurance maladie ; qu'il n'existe pas de centre d'apprentissage permettant l'emploi des jeunes sans que l'entreprise ait à supporter les charges sociales, etc. Certains problèmes relatifs à la sécurité sociale ont été réglés par la loi n°33 du 29 février 1980.

4. Flotte de pêche et organisation du travail

4.1 Composition de la flotte de pêche

Au cours des douze années considérées (1968-1979), la flotte de pêche a enregistré non seulement une progression du nombre de bateaux, mais encore bien plus du tonnage et de la puissance de ces derniers.

Cette tendance concerne essentiellement certaines pêcheries comme Bari, Molfetta et Manfredonia, même si dans le cas de Bari, les données sont influencées par un certain nombre de bateaux armés pour la pêche au-delà des détroits.

La par des bateaux de dimensions modestes (jusqu'à 20 t.j.b.) est importante notamment dans les quartiers maritimes de Tarente, de Gallipoli et de Brindisi dépourvus, à l'exception des ports de même nom, de points d'accostage en mesure d'accueillir des navires de fort tonnage.

En conséquence, ces quartiers maritimes n'ont pas pu adapter pleinement leur flottille aux conditions optimales exigées par certaines techniques de pêche susceptibles de développement et, compte tenu du type de bateaux existants, une grande partie de ces derniers évoluent dans des zones à proximité de la côte en effectuant des sorties en mer de quelques heures seulement par jour.

En ce qui concerne l'âge des embarcations, la flotte peut être considérée comme suffisamment équilibrée : en effet, les bateaux de 20 ans d'âge et plus représentent 16,5% du nombre total et 16% du tonnage, ceux de moins de 9 ans d'âge représentant 35,7% du nombre d'unités et 51% du tonnage. Les bateaux neufs jaugeant entre 4 et 35 tonneaux ont enregistré un important au cours de ces deux dernières années.

4.2 Organisation du travail à bord

L'organisation du travail à bord au sens d'une répartition des tâches entre les membres de l'équipage est peu diffusée compte tenu du type d'entreprise, des caractéristiques des bateaux et des techniques de pêche essentiellement pratiquées.

On peut parler d'une véritable organisation du travail à bord dans les rares cas où la pêche est pratiquée au-delà des détroits avec un équipage souvent supérieur à 20 unités, ce qui implique également une qualification professionnelle appropriée.

Dans le cas des autres types de pêche et mise à part la pêche au poisson gras à la senne tournante, les seuls emplois qui exigent une qualification professionnelle le sont ceux de capitaine et de mécanicien.

Contrairement à ce qui a lieu dans d'autres pêcheries, le contremaître n'assume pas une fonction particulièrement importante (sa rétribution consiste en un pourcentage du volume de la pêche qui n'est supérieur que de 50% à celui que perçoit le matelot).

Dans le cas de la pêche à la senne tournante, il existe en dehors du capitaine et du mécanicien, cinq autres marins qualifiés, chargés de la manoeuvre des filets (lampisti, stazzista, calapiombi, calareti) qui déterminent le succès de la sortie et dont le nombre limité est l'une des causes qui limitent l'extension de ce type de pêche.

Le matelot effectue habituellement indistinctement tous les travaux de bord avec des horaires souples qui sont fonction du type du bateau et du type de pêche.

Dans les quartiers maritimes au sud de la région (Tarente, Gallipoli, Brindisi), les sorties en mer de plus de 24 heures sont limitées à un petit nombre de bateaux, les hommes d'équipage retournant en effet le plus souvent quotidiennement à terre.

La qualification professionnelle s'acquiert en grande partie à bord et il en est tenu compte lors de l'embauche sur des navires marchands.

4.3 Situation et problèmes des bateaux et des entreprises de pêche

Les indicateurs techniques figurant dans les tableaux 22, 23 et 24 ont été établis sur la base des bilans illustrés à l'annexe II et, dans une mesure limitée sur ceux prévoyant des rapports "à la part".

Le tableau 22 illustre certaines caractéristiques des bateaux ayant fait l'objet de l'enquête. Ceux qui pratiquent la pêche à la traîne sont compris dans la classe jaugeant entre 15 et 100 t.j.b. En ce qui concerne les rapports entre la puissance motrice et le tonnage, mis à part les deux premiers bateaux qui sont équipés de moteurs surdimensionnés, dans les autres cas, le rapport reste assez proche de la moyenne qui est de 4,95 C.V.A par t.j.b. La valeur à l'état neuf de l'investissement par t.j.b. (I/t.j.b.) oscille dans une marge de fluctuation d'environ 50% autour de la moyenne qui s'élève à environ 4 millions de lires par t.j.b.

Les deux cas concernant la pêche à la senne tournante et celle utilisant des sources lumineuses illustrent deux situations habituelles (bateaux à moteur de jauge très faible ou moyenne) présentant des caractéristiques très diverses.

Le tableau 23, qui illustre les valeurs de certains postes du bilan mensuel, comporte également des indicateurs permettant des déductions intéressantes. C'est ainsi que le rapport entre le bénéfice d'exploitation plus les amortissement d'une part, et le rendement des investisse-

ments, d'autre part (ROI), représente en moyenne la valeur 0,26, les valeurs étant quelque peu plus élevées dans le cas des bateaux de faible tonnage (jusqu'à 22,20 t.j.b.). Le rapport entre le bénéfice d'exploitation et l'investissement baisse, en moyenne, pour atteindre la valeur 0,19, accusant une tendance analogue à celle que nous avons déjà constatée et avec un écart dans les différents cas, de 6 à 7 points.

Le coût du carburant rapporté à la valeur du volume de la pêche (C/V) intervient en moyenne à concurrence de 18%, son incidence étant plus faible dans le cas des bateaux de moindre tonnage. Le coût du carburant rapporté au bénéfice atteint en moyenne la valeur 0,79, les valeurs étant également très différentes dans ce cas suivant qu'il s'agit d'embarcations de tonnage modeste ou d'embarcations de gros tonnage.

Enfin, le tableau 24 illustre la valeur du volume de pêche par t.j.b. par C.V.A. et par mètre de longueur ainsi que le rapport existant entre cette valeur et le coût du carburant.

Pour pouvoir contrôler la fiabilité des dépenses afférentes aux carburants, on a élaboré un autre indice, à savoir le coût du carburant, par journée de sortie en mer effective, rapporté aux C.V.A., ce qui a permis d'obtenir des valeurs se situant dans des limites ne s'écartant pas de plus de 30% de la moyenne.

Tableau 22 - Indicateurs techniques et économiques des bateaux

Caractéristiques des bateaux

N° d'ordre	t.j.b.	C.V.A.	Longueur en mètres	Sorties en mer	Nombre de jours	Hommes d'équipage	C.V.A./t.j.b.	Investissements/t.j.b. (milliers de lires)
a) Pêche à la traîne								
1	15,10	150	15	20	1	3	9,93	3.841
2	17,90	220	16	18	1	3	12,29	4.357
3	22,20	120	12	21	1	3	5,40	2.216
4	40,00	200	14	9	2,5	4	5,00	4.037
5	50,00	200	18	13	2	4	4,00	3.440
6	66,00	200	17	4	5	5	3,03	5.530
7	90,00	450	21	5	5	5	5,00	5.333
8	95,00	400	28	8	3	5	4,21	3.516
9	98,00	400	27	5	5	6	4,08	3.316
10	100,00	600	26	4	4,5	6	6,00	6.250
Moyenne	59,42	294	19,4	10,7	3,0	4,4	4,95	4.184
b) Pêche à la senne tournante								
11	8,20	80	13	15	1	12	9,76	10.000
12	60,00	200	23	6	2	15	3,33	7.766
Moyenne	34,10	140	18	10,5	1,5	13,5	4,10	8.883

Tableau 23 - Indicateurs techniques et économiques des bateaux
Résultats économiques (valeurs en milliers de Tires)

N° d'ordre	Valeur du volume de la pêche	Dépenses communes	Valeur nette		Dépenses armateur	Amortissements	Bénéfice	Investissements (bâtiments neufs)	ROI	RI	C/V	C/B
			Total	1/2								
a) Pêche à la traîne												
1	11.080	955	10.125	5.063	684	292	4.379	4.833	0,96	0,90	0,07	0,19
2	8.900	1.040	7.860	3.930	788	438	3.142	6.500	0,55	0,48	0,09	0,25
3	11.360	1.655	9.705	4.853	656	296	4.197	4.100	1,09	1,02	0,13	0,35
4	12.040	3.340	8.700	4.350	1.392	792	2.958	13.458	0,28	0,22	0,20	0,81
5	18.345	4.212	14.133	7.067	1.541	875	5.525	14.333	0,44	0,38	0,18	0,61
6	14.093	3.340	10.753	5.377	3.000	1.875	2.376	30.416	0,14	0,08	0,17	1,01
7	25.320	6.870	18.450	9.225	3.700	2.458	5.525	10.000	0,20	0,14	0,24	1,08
8	20.983	7.800	13.183	6.592	2.892	1.833	3.700	27.833	0,20	0,13	0,31	1,78
9	26.926	6.400	20.526	10.263	2.910	1.958	7.353	27.083	0,34	0,27	0,19	0,68
10	22.113	5.170	16.943	8.472	4.700	3.208	3.771	52.083	0,13	0,07	0,20	1,19
Moyenne	17.116	4.078	13.038	6.519	2.226	1.402	4.293	19.064	0,30	0,23	0,18	0,79
b) Pêche à la senne tournante												
11	15.940	329	15.611	7.807	1.316	246	6.489	6.833	0,98	0,95	0,01	0,03
12	22.710	2.794	19.916	9.958	4.142	1.750	5.816	38.833	0,19	0,15	0,04	0,14
Moyenne	19.325	1.561	17.764	8.882	2.729	998	6.152	22.833	0,31	0,27	1,02	0,08

ROI : rapport bénéfice d'exploitation + amortissements/investissements

RI : rapport bénéfice d'exploitation/investissements

C/V : rapport du coût du carburant/ valeur du volume de la pêche

C/B : rapport du coût du carburant/bénéfice d'exploitation

Si l'on se tient aux indices présentés qui, il convient de le rappeler, ne se rapportent qu'à un seul mois d'activité des différentes embarcations, il semble que les meilleurs résultats, en termes de rendement du capital, soient ceux obtenus par des bateaux de tonnage modeste (jusqu'à 50 t.j.b.) et équipés d'un moteur d'une puissance inférieure à 220 C.V.A.

Lors de l'interprétation des résultats, il y a lieu de tenir compte du fait que l'enquête a été menée durant les mois de mai et d'octobre, mois au cours desquels les conditions en mer sont généralement favorables, ce qui permet à des embarcations d'un tonnage même modeste de pratiquer la pêche pendant un grand nombre de jours. En revanche, sur l'ensemble de l'année, les jours de sortie en mer des bateaux plus importants sont généralement plus nombreux que ceux des petites embarcations.

L'incidence du coût du carburant sur la valeur du volume de la pêche est également fonction de la distance qui sépare le lieu de pêche de la base d'armement et elle est donc plus faible dans le cas des bateaux de moindre dimension qui pratiquent une pêche à proximité de la côte.

La valeur du volume de la pêche ne paraît pas être étroitement lié à la puissance du bateau, pas plus qu'à sa longueur, alors que cette corrélation semble exister au-delà d'un certain tonnage (50 t.j.b.).

Tableau 24 - Indicateurs techniques et économiques des bateaux (en liras)

N° d'ordre	V/t.j.b.	V/C.V.A.	V/mètre	V/C.	C/jour CVA
a) Pêche à la traîne					
1	733.755	73.867	738.667	13.512	2.645
2	497.207	40.454	556.250	11.410	2.420
3	511.712	94.666	946.667	7.834	3.180
4	301.000	60.200	860.000	5.017	2.727
5	366.900	91.725	1.019.167	5.427	2.600
6	213.530	70.465	829.000	5.872	1.818
7	281.333	56.267	1.205.714	4.222	2.666
8	220.873	52.457	749.393	3.179	2.894
9	274.755	67.315	997.259	5.385	2.041
10	221.130	36.855	850.500	4.914	2.549
Moyenne	288.148	58.218	882.268	6.677	2.554
b) Pêche à la senne tournante					
11	1.943.902	199.250	1.226.154	83.020	160
12	378.500	113.550	987.391	27.262	347
Moyenne	1.161.201	156.400	1.073.611	55.141	254

V/t.j.b. : valeur du volume de pêche/ t.j.b;
V/C.V.A. : valeur du volume de pêche/ C.V.A.
V/mètre : valeur du volume de pêche/ mètre de longueur du bateau
V/C : rapport entre cette valeur et le coût du carburant
C/jour/C.V.A. : rapport du coût du carburant par journée de sortie effective en mer/C.V.A.

5. Commercialisation et marchés

5.1 Les systèmes de commercialisation

L'insuffisance, voire dans certains cas l'absence (comme dans le quartier maritime de Brindisi) de toute structure de marché, notamment dans la partie méridionale de la région, est l'une des causes du manque d'efficacité du système de distribution.

Les mareyeurs ou les coopératives de pêcheurs disposent des capacités de conservation nécessaires ainsi que des moyens de transport pour l'acheminement des quantités débarquées et sont par conséquent parfois en mesure de réguler le marché, notamment dans le cas du poisson gras, en accaparant la production à un prix préétabli.

Echappant à cette organisation une partie de la pêche locale qui est vendue directement par le pêcheur au détaillant et une partie des quantités débarquées dans les quartiers maritimes de Molfetta et de Manfredonia où des structures plus nombreuses (marchés au poisson et centres de collecte) offrent des solutions de rechange.

5.2 L'organisation des marchés

Même là où des structures de marché existent, l'organisation laisse à désirer du fait de l'insuffisance des locaux et des équipements.

Les halles de vente sont généralement exiguës et rarement conçues de manière fonctionnelle ; les ventes ont fréquemment lieu de gré à gré même sur les marchés ; les horaires d'ouverture et de fermeture ne correspondent souvent pas aux besoins des producteurs et des acheteurs ; les locaux permettant une éventuelle conservation du poisson pêché font le plus souvent défaut.

Cela étant, tout contrôle des conditions sanitaires ou de l'approvisionnement se révèle absolument inopérant.

6. La transformation des produits de la pêche

6.1 Les entreprises de transformation

Les activités de transformation des pêches débarquées sont concentrées dans un petit nombre d'établissements, dont l'un de taille importante (ALCO), tous équipés d'installations adaptées à cet effet.

Certaines initiatives, qui concernent également des produits diversifiés (poulpes en saumure) sont de date récente ou en voie de réalisation.

Des obstacles d'ordre administratif et bureaucratique sont apparus, notamment lors de la détermination des zones d'implantation des entreprises, obstacles qui sont dus à l'absence des instruments urbanistiques nécessaires et à la lenteur des procédures administratives administratives permettant d'obtenir l'approbation des projets et les facilités de financement.

6.2 Problèmes d'organisation

Mise à part l'industrie de la surgélation (Meridionalpesca, Amoruso et Atlaspesca) et l'usine ALCO, où la diversification de la production et l'importation de la matière première permettent d'établir un schéma

de travail relativement équilibré, les autres entreprises sont toutes confrontées au problème de la saisonnalité.

On ne constate actuellement aucun problème d'approvisionnement pour ce qui concerne la matière première et la commercialisation du produit fini ne rencontre pas davantage de difficultés.

La diversification des produits finis pourrait intensifier l'activité des entreprises existantes et susciter d'autres initiatives basées sur des productions largement disponibles comme le poisson gras et le poulpe.

7. Structures portuaires et chantiers navals

Les ports de pêche des Pouilles présentent des carences tant pour ce qui concerne leur nombre que leurs structures.

En effet, dans certains centres importants (Tarente, Brindisi, Bari), les activités industrielles ont peu à peu grignoté les espaces dont disposait la flotte de pêche et il en a été de même dans d'autres localités à vocation touristique.

L'annexe IV offre un aperçu, par quartiers maritimes des ports et des équipements correspondants complété par certains renseignements extraits des rapports des capitaineries qui permettent de mieux situer les problèmes.

8. Qualification professionnelle

La formation des capitaines, qui est assurée dans les instituts professionnels délivrant le brevet de patron de pêche ne l'est que partiellement dans le cas des mécaniciens pour lesquels est prévu le brevet de mécanicien auxiliaire de deuxième classe.

En effet, cette dernière formation est dispensée essentiellement sur le tas aux jeunes marins qui montrent des aptitudes pour la mécanique et ce n'est que par la suite que ceux-ci se présentent aux examens devant leur permettre d'obtenir leur brevet.

Il convient de rappeler qu'une partie des diplômés des instituts professionnels embarquent à bord de navires de la marine marchande.

La formation professionnelle des marins pêcheurs est également assurée par la coopérative "De Leonardis" à Fasano, à laquelle le domaine maritime a concédé un local à cet effet (La Perla).

D'autres carences, auxquelles on peut également imputer pour une part un certain recul du développement de la pêche à la senne tournante, concernant la spécialisation des marins affectés à la manoeuvre des filets (lampista, calareti, calapiombi). Il s'agit en effet d'un type de pêche qui n'a qu'une faible tradition dans certaines pêcheries des Pouilles et qui exige une qualification que le contremaître ne possède pas, contrairement à ce qui se passe dans d'autres pêcheries.

9. Conclusions

Les paragraphes qui précèdent ont eu pour objet de mettre en lumière certains problèmes sectoriels.

Pour ce qui concerne les ressources, il est certain que les statistiques disponibles ne permettent pas de quantifier l'évolution des captures réelles par rapport à l'effort de pêche et, partant, d'évaluer l'équilibre actuel entre les prises et les stocks existants.

Si l'on constate d'une part un volume de capture plus faible par sortie en mer, d'autre part, les rapports des capitaineries pour l'année 1979, à l'exception de celui de Manfredonia, sont unanimes à faire état d'un accroissement plus ou moins important des volumes débarqués en fonction de conditions météorologiques qui ne se distinguent pas de celles de l'année écoulée.

On s'accorde à penser que si des possibilités de développement de la pêche du poisson gras existent, elles posent néanmoins les problèmes suivants : une flottille partiellement inadaptée et au nombre insuffisant de postes d'accostage pour les bateaux de gros tonnages, notamment dans les quartiers maritimes de Tarente, de Gallipoli et de Brindisi ; le coût élevé des équipements de pêche qui, pour les seuls filets, est parfois dix fois supérieur à celui du simple chalut ; la nécessité d'un équipage nombreux et la difficulté de trouver du personnel qualifié ; le caractère plus aléatoire de l'écoulement du produit, en partie tributaire des fluctuations de l'offre.

Certains problèmes sont communs à l'ensemble des pêcheries de la région ainsi qu'à d'autres régions méridionales.

On citera à cet égard la faible efficacité des ports qui nécessitent tous des travaux de dragage permettant un approfondissement des fonds, la faible longueur des quais qui se révèle de plus en plus insuffisante, la concurrence que représente pour certains ports de pêche le développement des activités commerciales et touristiques.

La situation des marchés, bien que toujours peu satisfaisante en raison de l'absence ou de l'insuffisance des structures et de l'organisation, s'améliore à mesure que l'on passe de la partie ionienne de la région vers les quartiers maritimes plus septentrionaux de la partie méridionale de l'Adriatique.

A relever quelques initiatives intéressantes prises par certaines coopératives tant sur le plan de la commercialisation que sur celui de la transformation des produits ainsi qu'en matière de pisciculture et dont la réalisation achoppe sur des obstacles de nature administrative et financière. Ce problème est lui-aussi commun à d'autres secteurs (agriculture) et le fait qu'il ne soit pas résolu est imputable en grande partie à des structures administratives et institutionnelles inadaptées.

Troisième partie

Objectifs susceptibles d'être atteints et interventions nécessaires1. La politique de la CEE et son impact sur la région

Bien que des mesures de politique communautaire aient été prises en faveur du secteur de la pêche dès octobre 1970 (règlement n°2141/70), les actions susceptibles de concerner les **régions** méridionales italiennes sont d'origine plus récente : elles datent d'une part de 1977 (règlement n°355/77) pour ce qui concerne l'amélioration des conditions de transformation et de commercialisation des produits agricoles et, d'autre part, de 1978 (règlement n°1852/78) pour ce qui concerne l'aquaculture et la flotte de pêche.

Des règlements ultérieurs (n°1361/78 - 2572/78 - 592/78 - 1713/80 - 1898/80) ont apporté des modifications, **des extensions** et **des précisions** en matière de procédure aux règlements de base précités.

Les interventions sur le marché sont toujours régis par le règlement n°100/76 portant organisation **commune des marchés** dans le secteur des produits de la pêche ainsi que par le règlement n°2062/80 pour ce qui concerne certains aspects ayant trait aux **organisations** de producteurs.

En 1978, le FEOGA, section orientation, a financé des projets relatifs aux structures de commercialisation des produits de la pêche en Italie en accordant des concours pour un montant de 1 702 000 unités de compte européennes (règlement n°355/77). Bien que ce chiffre représente 47,5% du montant total des financements accordés à cette fin, il paraît assez

modeste au regard des sérieuses déficiences qui existent dans ce domaine en Italie (1).

Compte tenu de ce que les Pouilles n'ont pas encore participé aux mesures de marché relatives au poisson gras tant du fait de l'absence, dans la région, d'associations reconnues que de la place relativement modeste qu'occupe jusqu'à présent cette production (selon les données de l'ISTAT, elle avoisinerait 12,5% du total des captures) ainsi que des faibles possibilités de distribution tant au niveau interrégional (Sicile) qu'à l'étranger (France), les seules interventions communautaires susceptibles d'avoir un impact sur la région sont, à court terme, celles qui revêtent un caractère structurel.

Le règlement n°355/77 qui, dans le cadre des modifications introduites par le règlement ultérieur n°1361/78, met à la charge du FEOGA jusqu'à 50% des dépenses engagées au titre des projets réalisés dans le Mezzogiorno, permettrait de lancer un vaste programme de dotation et d'adaptation des structures de marché, d'une part, et d'encourager de nouvelles initiatives dans le domaine de la transformation des produits de la pêche, d'autre part.

Le règlement n°1852/78 et ses modifications ultérieures offrent des possibilités analogues pour ce qui concerne les initiatives dans le

(1) Au cours des cinq dernières années, l'Italie a obtenu l'approbation de 23 projets d'installations à terre représentant un montant de 26,8 milliards de lires italiennes. Le nombre des projets présentés en 1980 est de 13.

domaine de l'aquaculture (1). On sait que cette dernière occupe d'ores et déjà une place assez importantes dans les Pouilles (à Lago di Lesina, Lago di Varano et à Policaro (Matera) qui, bien que situé dans le Basilicate, relève de circonscription maritime de Tarente), même si elle reste encore orientée quasi exclusivement vers la production des mulets et des anguilles, et que la mytiliculture se rattache à d'anciennes traditions à Tarente.

En ce qui concerne le règlement 1852/78 et ses modifications ultérieures relatives à la restructuration de la flotte de pêche et du secteur de la pêche côtière, il convient de relever que les dispositions prévues paraissent être convenablement adaptées aux besoins des Pouilles.

En effet, les concours limités aux bateaux de pêche d'une jauge brute de 25 à 130 tonneaux correspondent à l'orientation actuelle des pêcheries des Pouilles. Par ailleurs, l'abaissement de la limite à 10 t.j.b. pour les bateaux exerçant des méthodes de pêche autres que le chalut ou la senne tournante peut conduire à un renouvellement de la flotte favorable à des types de bateaux qui répondent aux besoins de certaines pêcheries (Tarente, Brindisi), tout en contribuant à alléger la pression qui s'exerce sur les fonds à proximité immédiate de la côte (2).

(1) Au cours des cinq dernières années, l'Italie a obtenu l'approbation de 13 projets relatifs à l'aquaculture et représentant un investissement de 22 milliards de liras.

(2) Au cours des cinq dernières années, l'Italie a obtenu l'approbation de 53 projets de restructuration de la flotte de pêche représentant un investissement de 20,7 milliards de liras.

Le dépouillement des données les plus récentes fournies par les capitaineries des ports pour les différentes classes de tonnage de la flotte de pêche des Pouilles en fonction des distinctions prévues dans le règlement 1852/78 aboutit aux chiffres suivants :

Tableau 25 - Ventilation des bateaux à moteur des Pouilles par classes de tonnage

QUARTIERS MARITIMES	Jusqu'à 10 t.j.b.	10-25 t.j.b.	25-130 t.j.b.	Plus de 130 t.j.b.	Total
Tarente	39	1	-	3	43
Gallipoli	-	22	12	-	34
Brindisi	22	7	5	-	34
Bari	61	29	26	15	131
Molfetta	70	30	142	4	246
Manfredonia	-	-	40	1	41
TOTAL	192	89	225	23	529
%	36,3	16,8	42,5	4,4	100,0

Il en résulte que 59,3% des bateaux à moteur relèvent d'ores et déjà du champ d'application du règlement. Il convient cependant de préciser que les 23 bateaux à moteur d'un tonnage supérieur à 130 t.j.b. comprennent ceux qui pratiquent la pêche au-delà des détroits, dont une partie

est désarmée, et que parmi les bateaux d'un tonnage jusqu'à 10 t.j.b., ce sont ceux entre 8 et 10 t.j.b. qui prévalent. Une légère augmentation de la jauge serait souhaitable dans le cas de ces derniers, dans l'intérêt d'une meilleure sécurité en mer et d'une plus grande autonomie.

Enfin, dans son règlement n°2062/80, la Communauté a défini les conditions et les procédures d'octroi et de retrait de la reconnaissance des organisations de producteurs et de leurs associations en opérant une distinction en fonction des types de pêche exercés (1) et en fixant pour chaque type de pêche un volume minimal (sauf exceptions) de production annuelle.

(1) On distingue les types de pêche en fonction de la durée moyenne de sortie en mer :

1. Pêche côtière locale (moins de 2 jours) ;
2. Petite pêche (de 2 à 8 jours) ;
3. Pêche hauturière (de 9 à 21 jours) ;
4. Grande pêche ;
5. Autres pêches.

2. Objectifs susceptibles d'être atteints et interventions nécessaires

2.1 Objectifs

Les objectifs susceptibles d'être atteints dans les conditions spécifiques aux Pouilles sont les suivants :

1. Augmentation des disponibilités (captures) en mer et pêche dans les lagunes, tout en assurant la protection et l'accroissement des ressources existantes ;
2. Valorisation des quantités débarquées par le biais d'une rationalisation des circuits commerciaux et des équipements correspondants ;
3. Maintien et stabilisation de l'emploi dans le secteur de la pêche, développement éventuel de l'emploi dans les secteurs connexes et promotion des qualifications professionnelles de la main-d'oeuvre pêche.

2.2 Interventions sur le plan de la production

Si un accroissement de la production de produits de la mer est possible grâce à différentes interventions dont l'efficacité ne saurait faire de doute, la préservation de l'équilibre des ressources, qui implique une adaptation de l'effort de pêche proportionnée au rythme de reconstitution des stocks, exige en amont des connaissances de caractère biolo-

logique et statistique dont on ne dispose actuellement que de manière fragmentaire et aléatoire.

Tout en sachant pertinemment que des résultats ne seront disponibles qu'à moyen ou à long terme, il apparaît néanmoins indispensable et urgent d'intensifier les activités de recherche et de renforcer les services d'enquête statistique afin de combler les lacunes existant actuellement sur le plan des connaissances.

Pour ce qui concerne les interventions destinées à augmenter les disponibilités, les voies à suivre pourraient être les suivantes :

a) Actions contre la pollution des côtes

La pollution est un problème commun à toutes les côtes italiennes qui doit trouver une solution dans un cadre structuré d'interventions.

Dans les Pouilles, la pollution industrielle est particulièrement grave et liée à la présence des trois complexes industriels de Tarente, de Brindisi et de Bari.

Dans les autres cas, il conviendra de prendre des mesures essentiellement préventives destinées à éviter une aggravation de la situation actuelle. Ceci vaut également pour la pollution par l'homme liée au développement d'importantes implantations touristiques le long des côtes.

b) Création de zones de réserve et de repeuplement

Il s'agit de repérer et de délimiter les zones convenant le mieux à cet effet tant du point de vue biologique qu'au regard de la pression exercée actuellement par la petite pêche locale. Ces interventions pour-

raient être complétées, dans les zones se prêtant à cette fin, par des barrières artificielles déjà expérimentées avec de bons résultats dans la partie centrale de l'Adriatique.

Rentreraient également pour une part dans le cadre de cette intervention le renforcement de la surveillance en mer (1) et l'autodiscipline des pêcheurs que faciliterait également une meilleure qualification professionnelle.

c) Augmentation des capacités de l'aquaculture

Il existe d'ores et déjà dans les Pouilles différents établissements opérationnels qui pourraient faire l'objet d'une rationalisation et d'une augmentation des capacités, un laboratoire de recherche spécialisé et plusieurs initiatives en phase de concrétisation.

D'autres initiatives pourraient être prises dans le cadre des dispositions communautaires et nationales existantes.

Actuellement, les principaux obstacles semblent provenir des difficultés à trouver un personnel technique qualifié, d'une part et de l'existence de structures déficientes en amont, d'autre part.

La formation de techniciens qui seraient intégrés par la suite dans les activités de production, devrait avoir lieu au sein des structures de recherche existantes (par le biais de bourses d'étude) et il pourrait en aller de même pour la main-d'oeuvre dans le cadre de cours de qualification.

(1) A titre d'exemple, on relèvera qu'en 1979 et pour le seul quartier maritime de Manfredonia, 22 procès-verbaux ont été dressés pour exercice de la pêche à la traîne dans la bande des trois milles marins à partir de la côte et 16 procès-verbaux pour des raisons diverses ayant trait à la pêche.

d) Pêche dans des eaux extra-territoriales

Actuellement, certains bateaux des Pouilles détiennent des autorisations pour les eaux yougoslaves. Cette situation, qui est précaire, doit être considérée comme un phénomène sporadique et aléatoire. Mis à part ce qui a déjà été dit au sujet de la grande pêche, il y a lieu de préciser que certaines pêcheries des Pouilles sont intéressées par les possibilités de pêche dans les zones maritimes au large des côtes de l'Egypte et que certains contacts ont déjà été pris dans ce sens pour déterminer les possibilités existantes.

Il serait souhaitable qu'une campagne de pêche expérimentale précise les disponibilités actuelles réelles, de manière à ce qu'une société mixte, à laquelle certains armateurs des Pouilles seraient favorables, puisse être constituée avec l'Egypte.

e) Arrêt temporaire des bateaux

Certaines pêcheries seraient favorables à une suspension temporaire de la pêche durant plusieurs mois par an, au cours des périodes de reproduction, ou tout au moins de certains types de pêche.

Cette intervention devrait comporter une indemnité pour les pêcheurs et être rendue obligatoire par des dispositions précises.

Cette proposition, qui avait été avancée à l'époque par la Commission de la CEE, n'avait pas reçu un accueil favorable.

2.3 Interventions en faveur de la flotte de pêche et des unités de production

Une grande partie de la flotte des quartiers maritimes de Tarente, de Gallipoli et de Brindisi, de même que de Bari et de Molfetta, est constituée par des embarcations d'un tonnage modeste qui évoluent pour une bonne part au voisinage des côtes.

Bien que la pêche dans l'Adriatique ne nécessite pas des bateaux de fort tonnage, la bande côtière sur laquelle s'exerce la juridiction maritime de l'Italie, étant limitée, il serait souhaitable, pour alléger la pression de la flotte qui pratique la pêche à la traîne dans cette zone, d'orienter les bateaux vers un tonnage plus élevé tel que le prévoit le règlement n°1852/78.

Un tonnage unitaire plus élevé pourrait également favoriser la conversion d'une partie de la flotte de pêche démersale vers la pêche pélagique, mais cette action devra s'accompagner, dans les quartiers maritimes les plus au Sud, d'une adaptation des structures portuaires qui se sont déjà révélées inadaptées dans le passé et qui risquent de se révéler encore moins adaptées à l'avenir.

L'organisation des unités de production a déjà fait l'objet de diversifications en fonction du type de pêche essentiellement pratiqué par les différentes pêcheries.

Sont actuellement en activité un certain nombre de groupements coopératifs qui assurent l'approvisionnement en matériel de pêche et, dans certains cas, la centralisation et la vente des produits de leurs adhérents.

Des interventions visant à promouvoir leur développement et leur diffusion ainsi qu'un élargissement des volets économiques de leur action, également au stade de la production, de la commercialisation et, le cas échéant, de la transformation des produits, pourraient trouver un accueil favorable auprès de certaines pêcheries.

Les règlements communautaires accordent une large confiance à l'action d'organisations de producteurs efficaces dont la reconnaissance, il convient de le rappeler, est subordonnée à des conditions précises concernant tant la phase de production que celle de la commercialisation, telles l'établissement d'un plan de pêche qui tienne compte des possibilités de capture et de débouchés par espèces, la normalisation de la production (poids, mesure, triage, présentation, emballage du produit), la qualité des produits (modalités de contrôle de la qualité, classification en catégories de qualité), la concentration de l'offre, etc.

Ce qui fait vraisemblablement défaut, c'est une information suffisante quant aux possibilités offertes par ces organisations et un personnel à même de les gérer avec compétence.

2.4 Interventions structurelles

La rationalisation des structures portuaires constitue un autre objectif revêtant un caractère prioritaire.

Même s'il faut reconnaître que dans la zone située au sud de Bari, le nombre des ports est modeste et absolument inadapté aux besoins d'une flotte souhaitant pratiquer une pêche en haute mer (celle qui évolue en Méditerranée provient de Bari, de Molfetta et de Manfredonia), il apparaît néanmoins indispensable de renforcer les structures portuaires existantes (Tarente, Gallipoli, Brindisi).

Dans les autres ports, des travaux de dragage et d'approfondissement des fonds sont indispensables et, dans le cas de Molfetta, qui dispose du plus grand nombre de bateaux de pêche, également une adaptation en fonction de critères font actuellement l'objet de propositions et qui permettraient la création d'un nouveau port de pêche.

Pour ce qui concerne les structures de commercialisation, les interventions devront porter à la fois sur certains marchés de consommation (mixtes), comme ceux de Tarente et de Bari, et sur les marchés de production.

Il paraît en effet inconcevable, compte tenu du volume des captures que Gallipoli, par exemple, soit dépourvu d'un marché de production et qu'il n'existe pas un seul centre de collecte dans l'ensemble du quartier maritime (pas plus que dans celui de Brindisi).

Il va de soi que la commercialisation des produits de la pêche ne saurait être rationalisée en l'absence de structures matérielles indispensables qui doivent non seulement répondre à certains impératifs sur le plan de la localisation et des communications, mais qui doivent éga-

lement comporter des espaces adaptés, une distribution rationnelle des locaux, une capacité de conservation appropriée des produits de la pêche ainsi que les équipements nécessaires à la préparation et à la vente de ces derniers.

Il y aura lieu de faire en sorte que la gestion des marchés de production soit confiée à des coopératives et à des associations de pêcheurs afin que soit pleinement assurée la mise en valeur des structures et que soient rationalisés les rapports entre producteurs et commerçants.

Un autre secteur qui mérite d'être encouragé, même si ce n'est qu'avec une certaine prudence, est celui de la transformation des produits de la pêche. Certaines initiatives de production de "poulpes en saumure" prises à titre expérimental par des coopératives, sont encore trop modestes, de par leur volume, pour qu'il soit possible de formuler un jugement, mais peuvent être considérées comme un indicateur de l'intérêt que ces activités suscitent également parmi les pêcheurs.

Les interventions relatives aux structures de marché et aux entreprises de transformation doivent être complétées par des interventions ayant pour objet de rationaliser les circuits commerciaux afin de parvenir à une réelle mise en valeur des quantités débarquées. Quant à une action destinée à orienter la consommation, pour souhaitable qu'elle soit elle-aussi, il s'agit là d'une intervention qui doit être conçue à l'échelon national.

2.5 Interventions en faveur de la main-d'oeuvre pêche

La qualification professionnelle et certains aspects contractuels soulèvent actuellement de sérieux problèmes.

Dans le premier cas, l'absence de données chiffrées relatives à certains types de pêche (pêche à la senne tournante utilisant des sources lumineuses) ou encore de certaines qualifications professionnelles que le progrès technique rend de plus en plus nécessaires justifie la création de cours de qualification reposant sur des bases solides et dispensés en partie, dans la mesure du possible, sur les lieux du travail.

Il y a lieu de relever que si les types de pêche les plus fréquemment pratiqués par les pêcheries des Pouilles (pêche côtière locale, petite pêche) ressentent moins le besoin de certaines catégories de spécialistes, une formation professionnelle incluant également des éléments de biologie, serait susceptible de faire admettre plus facilement d'éventuelles restrictions à l'exercice de la pêche.

Les problèmes d'ordre contractuel se posent essentiellement au regard de la prévoyance sociale et des retraites ; ces dernières sont en effet fonction de rémunérations de base actuellement aux antipodes de la réalité.

Pour ce qui concerne les contrats à la part, leur large adaptation par

Les différentes pêcheries et par types de pêche garantit une répartition plus qu'équitable entre les parties contractuelles.

Les interventions souhaitables portent sur une adaptation plus fréquente des rémunérations servant de base aux cotisations à la sécurité sociale (salaire de référence), sur une réglementation de l'apprentissage analogue à celle qui existe pour l'artisanat et sur l'extension aux marins pêcheurs des indemnités accordées par la caisse de chômage.

En l'occurrence, les interventions proposées ne sont pas davantage spécifiques à la région, mais concernent l'ensemble du secteur de la pêche.

Certaines pêcheries manquent de main-d'oeuvre (1), d'où le recours partiel à l'embauche de jeunes ou de retraités et, par voie de conséquence, à une certaine forme de travail au noir.

En raison de sa pénibilité, le métier connaît actuellement une certaine désaffection. Il est également fréquent, notamment dans le cas des jeunes, que l'exercice de la pêche soit considéré comme au moyen de se qualifier pour un embarquement ultérieur sur un navire de la marine marchande.

(1) Les procès-verbaux dressés pour infraction à la législation relative à la composition et à l'importance minimale de l'équipage, pour embauche irrégulière de main-d'oeuvre et pour absence d'inscription sur le rôle de l'équipage sont relativement fréquents.

Une amélioration de la vie à bord du fait d'équipements plus confortables et d'appareillages exigeant un plus grand engagement et davantage de compétences pourrait éveiller l'intérêt des jeunes et les inciter à ne pas abandonner la profession.

Un autre aspect non négligeable est celui de la formation des cadres appelés à devenir des dirigeants de coopératives au sein d'un établissement approprié.

2.6 Autres interventions

La nécessité d'une réorganisation des services à la pêche a été mise en lumière à différentes reprises. Ceci concerne tant les instituts de recherche qui doivent devenir plus nombreux et être mieux équipés que les services statistiques et administratifs.

Les carences existantes sont actuellement ressenties avec une acuité particulière, du fait de la régionalisation, sur le plan de la coordination des initiatives et des interventions.

Ceci s'applique également aux rapports entrepreneurs avec les instances communautaires.

CONCLUSIONS

Malgré l'absence d'indications fiables relatives à la situation et au potentiel des ressources existantes qui ne permet pas de juger s'il convient d'intensifier ou de réduire l'actuel effort de pêche, le secteur de la pêche dans la Région Pouilles mérite qu'une action soit entreprise devant permettre de rationaliser certains de ses aspects et de concrétiser certaines possibilités virtuelles.

Le tableau qui se dégage de l'enquête réalisée permet d'opérer une distinction entre les pêcheries statiques, voire en régression progressive, qui sont principalement concentrées sur le littoral ionien, d'une part, et les pêcheurs en expansion, d'autre part.

Dans le premier cas, la régression ne paraît pas être tellement déterminée par un dépeuplement progressif des ressources (bien que le phénomène puisse également se présenter), mais plutôt par le concours de diverses circonstances qui n'ont pas permis au secteur en question de se développer ou qui l'ont progressivement acculé dans une situation marginale.

Les pêcheries de la partie centrale de l'Adriatique et notamment celles de Manfredonia et de Molfetta font preuve, en revanche, d'un très grand dynamisme.

Un développement équilibré de l'ensemble du secteur de la pêche dans les Pouilles exige tout d'abord que soient créées des conditions favorisant un exercice de la pêche plus moderne et plus rationnel ainsi que la valorisation des produits débarqués au travers d'interventions portant principalement sur les structures (flotte, ports, marchés) et, en second lieu, une rationalisation des conditions existantes au travers d'interventions se situant au niveau de l'organisation.

Restent ensuite les problèmes communs à toutes les pêcheries de la région ainsi qu'à la nation dans son ensemble qui seront rappelés cas par cas dans la deuxième partie de la présente étude et dont la solution requiert des interventions qui tiennent également compte du cadre institutionnel dans lequel s'inscrit l'activité de la pêche en Italie.

Il convient enfin de relever que les interventions dont il vient d'être question font l'objet d'un projet de loi qui devrait aboutir à l'établissement, par le Comité national pour la conservation et la gestion des ressources biologiques en mer sur le point d'être créé, d'un plan "Plan de rationalisation et de développement de la pêche maritime".

A N N E X E I

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES

A CERTAINES PECHERIES

ANNEXE I - Informations complémentaires relatives à certaines pêcheriesMola di Bari

La flotte de cette pêcherie est constituée par :

- 30 embarcations pratiquant la pêche locale (jauge brute entre 7 et 30 tonneaux) ;
- 25 embarcations pratiquant la pêche hauturière à la traîne (jauge brute entre 70 et 50 tonneaux) ; parmi ces dernières, il y a lieu de relever :
 - 10 embarcations opérant essentiellement dans l'Ardriatique (Pelagosa et zone au large d'Antivari) ;
 - 15 barques opérant dans la zone de Malte, qui progressent jusqu'à la verticale de Syracuse, mais non au-delà ; sur ces quinze embarcations, cinq procèdent à la congélation du poisson pêché et effectuent des sorties en mer d'une durée de dix à douze jours (que leur permet leur autonomie) et dix procèdent uniquement à la réfrigération en effectuant des sorties de trois à quatre jours et en débarquant presque toujours le poisson pêché à Syracuse et à Porto Palo.

Les embarcations exerçant la pêche côtière se livrent durant les mois d'hiver (de décembre à février) à la pêche au poisson gras (dite pêche au chalut-boeuf) qui est pratiquée par deux barques ou par un seul bateau spécialement gréé à cet effet.

Elles exploitent essentiellement la zone comprise entre le port et le récif de l'Eremita, zone de reproduction (notamment du rouget) soumise à une activité de pêche intensive qui cause des ravages.

Au cours de cette dernière année (1980), la pêche du rouget a été interrompue à la suite d'un accord d'autodiscipline auquel ont souscrit les pêcheurs de Mola, de Polignano a Mare et de Monopoli pour ne pas décimer davantage l'espèce.

La zone considérée (entre trois milles et six milles marins de la côte) abonde en poisson gras qui fait l'objet d'une pêche active, mais non pleinement exploitée, cette espèce ne suscitant qu'une faible demande.

La pêche locale est exercée par des embarcations comportant deux hommes d'équipage (trois au maximum, lorsqu'il est possible d'embaucher du personnel).

A cet égard, il convient de signaler qu'en raison de la pénurie de main-d'oeuvre, il est souvent fait appel à des jeunes ou à des retraités.

La pêche en mer Adriatique est pratiquée par des bateaux armés par trois à quatre hommes d'équipage, tandis que les embarcations opérant au large de la côte sicilienne sont généralement armés par six hommes. Il arrive fréquemment que certains hommes d'équipage s'acquittent de plusieurs tâches (par exemple le frigoriste est également mécanicien, tel matelot est également cuisinier, etc.). La mise à l'eau des filets a généralement lieu quatre à cinq fois par 24 heures, chaque fois pour une durée de cinq à six heures.

Dans le cas de la pêche côtière, en revanche, on procède à trois ou quatre mises à l'eau de deux à trois heures au maximum. Les embarcations retournent quotidiennement à terre.

Enfin, dans les cas de la pêche au chalut-boeuf, la durée des mises à l'eau est de 30 à 45 minutes.

Toutes les embarcations sont dotées d'un sondeur (notamment dans le cas de la pêche au gras, où certaines embarcations sont équipées d'un appareillage permettant d'évaluer le poisson retenu dans le filet). Dans l'ensemble, les bateaux sont dotés d'un radar et d'un radiotéléphone.

Les treuils sont habituellement à deux tambours ; ceux à quatre tambours (plus perfectionnés et dont le prix atteint environ 6 à 7 millions de lires) sont moins diffusés.

Les filets utilisés pour la pêche à la traîne sont en matière plastique et en nylon et ont également une longueur de 30 à 35 m (sur 50), tandis que dans le cas de la pêche au chalut-boeuf, on utilise uniquement des filets de nylon atteignant une longueur d'environ 60 m avec une ouverture de 4 à 5 mètres.

Monopoli

Il y a quelques années encore, la pêcherie de Monopoli était spécialisée dans la pêche au poisson gras que pratiquaient 25 à 30 embarcations dans une zone maritime comprise entre deux hauts-fonds situés respectivement à une distance de 2 milles et de 8 milles au sud du port.

Compte tenu des aléas de la pêche, de la pénurie de main-d'oeuvre et de la raréfaction du poisson au cours de certaines années (due à la pollution de la côte), deux embarcations seulement pratiquent actuellement la pêche du poisson gras à la senne tournante (uniquement durant la période juin-octobre).

On assiste en revanche à un important développement de la pêche au chalut à panneaux qui présente des avantages certains tels qu'une plus grande rentabilité (en raison du prix plus élevé de l'espèce pêchée), des besoins de main-d'oeuvre moins importants et des conditions de travail moins pénibles.

Au cours des mois de juillet et d'août, la pêche à l'espadon est largement pratiquée (environ 80% des bateaux).

Treize embarcations, également équipées de filets à poste fixe, utilisent des techniques de pêche aux filets trémails (pour la capture du rouget de roche, du denté, de la sargue et du poisson de "soupe") ainsi que la palangre (mérrou, émissole, raie, etc.).

On pratique également occasionnellement dans cette zone la pêche au thon isolé (avec des palangres mesurant en moyenne 10 km de long) qui offrirait, selon certains marins pêcheurs, d'importantes possibilités de développement du fait qu'il s'agit d'une zone de passage du thon.

La pêche hauturière n'est pas exercée en raison de l'insuffisance d'une main-d'oeuvre qualifiée et des habitudes des pêcheurs locaux qui prennent la mer le soir et rentrent le matin ; de ce fait, les embarcations ne disposent pas de l'autonomie nécessaire à ce type de pêche.

La plupart des embarcations appartiennent à des quirataires qui font également partie de l'équipage ; en effet, 25% seulement des 40 bateaux pratiquant la pêche à la traîne emploient une main-d'oeuvre salariée.

Molfetta

La plus grande partie de la flotte de pêche est armée pour la pêche à la traîne qui est pratiquée dans diverses zones de pêche par des embarcations de différentes puissances.

20 à 25 embarcations de dimensions moyennes (équipées de moteurs de 80 C.V.A. à 300 C.V.A.) pratiquent la pêche côtière en progressant au maximum jusqu'à 8-10 milles marins à partir de la côte, avec des sorties en mer de quelques heures seulement.

D'autres embarcations progressent jusqu'à 26 à 27 milles marins au nord du port de Molfetta dans une zone de pêche comprise entre la Costa Garganica et les Isole Tremiti. La puissance de ces bateaux oscille entre 120 et 140 C.V.A., voire même 500 C.V.A. Ceux qui disposent d'une plus grande autonomie évoluent dans la zone comprise entre les Isole Tremiti et l'Isola della Pianosa, jusqu'à Ancône entre Ancône et l'Isola del Pomo ainsi qu'entre Pianosa et Pelagosa.

Les eaux profondes permettent la capture de poissons de fond : morues, rougets, homards, langoustes, langoustines.

Une autre zone de pêche fort fréquentée par les bateaux de Molfetta, de Trani et de Bisceglie est celle située au nord de l'île de Saseno dont les fonds atteignent des profondeurs entre 23à et 1200 m permettant la capture, suivant la profondeur des eaux, d'espèces variées ;

à 400 m : merlus, rougets, poulpes, calmars, saures, baudroies, émissoles, rascasses, "sbani", merlus, crustacés blancs, raies, squales, aiguillats, langoustines. La crevette impériale rouge est pêchée à moins de 450 m, dans les eaux profondes, durant la nuit (lorsque l'obscurité est complète) jusqu'à l'aube.

Toujours dans la zone de Saseno (165 m) ainsi que dans la zone au large de la côte de Durazzo (60 à 70 m), on capture des poissons de petite taille : merlus, rougets de vase, raies, etc.

Autre zone fréquentée par les embarcations de Molfetta de puissance moyenne : celle comprise entre Monopoli, à une distance de 12 à 13 milles marins de la côte, et le cap d'Otrante, appelée "mer morte" et dont les eaux atteignent des profondeurs de 165 à 170 m.

A une distance de 20 à 25 milles de la côte adriatique, dans la zone comprise entre Brindisi et la partie sud-ouest d'Otrante, à une profondeur de 420 à 430 m, on pêche la crevette impériale rouge qui est également capturée dans la partie de la mer Ionienne comprise entre Ogento et Tarente.

Dans le cas de la pêche à la traîne, l'été, on procède habituellement à trois mises à la mer du chalut d'une durée respective de 4 à 5 heures.

En hiver, on procède en revanche à une ou deux mises à la mer d'une durée plus longue qui varie en fonction des conditions de la mer.

Dans le cas de la pêche en haute mer, l'équipage comprend généralement entre 5 et 7 hommes ; les embarcations, qui ne rentrent pas quotidiennement, effectuent 6 à 7 sorties par mois, d'une durée de 3 à 5 jours chacune.

Les embarcations armées pour la pêche à la senne tournante dans la pêcherie de Molfetta sont seulement au nombre de trois ; une autre embarcation immatriculée à Bisceglie appartient cependant également à des quirataires de Molfetta. Le nombre de ces embarcations a sensiblement diminué au cours des dernières années tant du fait de la pénurie de main-d'oeuvre (les équipages sont généralement constitués par 17 à 18 pêcheurs) que du coût élevé des équipements (notamment des filets hauts de 60 m et longs de 300 m) et des résultats des sorties devenus plus aléatoires.

C'est la raison pour laquelle ce type de pêche est pratiqué depuis quelque temps par un seul bateau ayant à son bord deux petites embarcations munies de lumières. Dans un premier temps, on allume les lumières du bateau à moteur, puis on met à l'eau l'une des deux petites barques ou toutes les deux. Une fois les lumières de la barque (ou des deux barques) allumées, on éteint celles du bateau et, sur injonction du lampiste, on ferme le filet au bon moment.

Le poisson gras capturé au moyen de la pêche aux lumières ne transite pas par les marchés au poisson, mais est livré directement aux entreprises de transformation de la Sicile avec lesquelles les armateurs de Molfetta ont passé des contrats d'approvisionnement.

Pour la capture du poisson gras, on utilise également (notamment à Mola, à Bisceglie, à Trani et à Manfredonia) la technique de pêche dite au "chalut-boeuf" qui est pratiquée par deux bateaux de pêche navigant

de front en tirant un filet ou encore par un seul bateau spécialement gréé à cet effet.

La pêche hauturière est pratiquée par des embarcations qui appartiennent à des quirataires faisant également partie de l'équipage ou par des bateaux appartenant à des armateurs à terre ; ces derniers sont essentiellement concentrés à Molfetta ; quant à la pêche côtière et à la pêche au large, elles sont toujours exercées par deux ou trois personnes qui sont copropriétaires du bateau.

Gallipoli

Dans le quartier maritime de Gallipoli dont relèvent un grand nombre de centres de pêche (Castro Marina, Tricase, Leuca, Nardo et Torre Cesarea), on pratique plusieurs types de pêche (à la traîne, à la ligne de fond, au trémail, à la palangre à bonite et à la senne tournante).

La pêche à la traîne est pratiquée uniquement par des bateaux à moteur. A cet égard, il y a lieu de relever la présence, dans ce quartier maritime, de nombreux bateaux provenant d'autres zones (et notamment de Molfetta). Les autres types de pêche (parmi lesquels ceux à la senne tournante et ceux à poste fixe sont particulièrement diffusés) sont pratiqués par un grand nombre de barques à moteur (d'une jauge brute non supérieure à 10 tonnes).

A noter que le braconnage pratiqué au moyen d'engins explosifs appauvrit manifestement les ressources halieutiques de la zone considérée.

La pêche hauturière est exercée par un petit nombre d'embarcations.
En raison des caractéristiques de la flottille de ce quartier maritime,
la pêche côtière est pratiquée de manière beaucoup plus intensive.

A N N E X E I I

BILANS DES ENTREPRISES DE PECHE

Bilan d'entreprise n°1

Quartier maritime de Molfetta1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 15,10 t.j.b. ; longueur :
15 m ; année de construction : 1970 ; coût à l'état neuf : Lit 30.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 150 CVA ; année de
construction : 1970 ; coût à l'état neuf : Lit 20.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : poste émetteur-récepteur ;
coût à l'état neuf Lit (compris dans la valeur de
l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : 2 chaluts, câbles d'acier ; coût à
l'état neuf : Lit 8.000.000
- Coût total : Lit 58.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la traîne
- 2.2 Principaux lieux de pêche : 6 à 10 milles marins de la côte
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 12
- 2.4 Activité annuelle en mer : 250 jours ; sorties d'une durée de 24
heures chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 3
- 2.6 Type de contrat : à la part (7 parts)

Bilan d'entreprise n°1

Quartier maritime de Molfetta

Bilan d'exploitation, (mois d'octobre) d'un bateau à moteur de 15,10 t.j.b. pratiquant la pêche à la traîne.

<u>1. RECETTES</u>	(en milliers) Lit
- Valeur des prises	11.080
Poisson gras	-
Autres poissons 2 000 kg x 4.000 Lit	8.000
Mollusques 400 kg x 2.900 Lit	1.160
Crustacés 200 kg x 9.600 Lit	1.920
 <u>2. DEPENSES</u>	
2.1 A la charge de l'armateur	684
- amortissements	292
- assurance et entretien	217
- charges sociales	175
 2.2 A déduire du montant des recettes	955
- vivres à bord	820
- carburants	75
- lubrifiants	20
- glace	40
- frais divers	

	(en milliers) Lit
3. Valeur de la part de l'équipage	5.062
4. Nombre des membres d'équipage	3
5. Nombre des jours ouvrés	20
6. Rémunération du matelot	
- mensuelle	723.143
- journalière	36.157
7. Valeur de la part de l'armateur (en milliers) Lit	4.379
8. Valeur globale du bateau	58.000
- de l'embarcation	50.000
- du matériel de pêche	8.000
9. Taux de rendement du capital investi en %	7,55

Bilan d'entreprise n°2

Quartier maritime de Molfetta (Monopoli)1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 17,90 t.j.b. ; longueur :
16 m ; année de construction : 1978 coût à l'état neuf : Lit 45.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance 220 CVA ; année
de construction : 1978 ; coût à l'état neuf : Lit 30.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : coût à l'état neuf Lit
(compris dans la valeur de l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : 1 chalut, et 1 palangre ; coût à l'état
neuf Lit 3.000.000
- Coût total : Lit 78.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la traîne ou à la palangre
- 2.2 Principaux lieux de pêche : 6 à 19 milles marins de la côte
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 12
- 2.4 Activité annuelle en mer : 240 jours ; sorties d'une durée de 24
heures chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 3
- 2.6 Type de contrat : à la part (7 parts)

Bilan d'entreprise n°2

Quartier maritime de Molfetta

Bilan d'exploitation (mois d'octobre) d'un bateau à moteur de 17,90 t.j.b. pratiquant la pêche à la traîne.

<u>1. RECETTES</u>	(en milliers) Lit
- Valeur des prises	8.900
Poisson gras	-
Autres poissons 2.470 kg x 2.950 Lit	7.286
Mollusques 360 kg x 2.650 Lit	954
Crustacés 110 kg x 6.000 Lit	660
 <u>2. DEPENSES</u>	
2.1 A la charge de l'armateur	788
- amortissements	438
- assurance et entretien	175
- charges sociales	175
2.2 A déduire du montant des recettes	1.040
- vivres à bord	780
- carburants	180
- lubrifiants	50
- glace	30
- frais divers	

	(en milliers) Lit
3. Valeur de la part de l'équipage	3.930
4. Nombre des membres d'équipage	3
5. Nombre des jours ouvrés	18
6. Rémunération du matelot	
- mensuelle	Lit 561.429
- journalière	Lit 31.190
7. Valeur de la part de l'armateur (en milliers) Lit	3.142
8. Valeur globale du bateau	78.000
- de l'embarcation	75.000
- du matériel de pêche	3.000
9. Taux de rendement du capital investi, en %	4,03

Bilan d'entreprise n°3

Quartier maritime de Molfetta1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 22,20 t.j.b. ; longueur :
12 m ; année de construction : 1968 ; coût à l'état neuf : Lit 25.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 120 CVA ; année
de construction : 1968 ; coût à l'état neuf : Lit 23.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : poste émetteur-récepteur,
radar ; coût à l'état neuf Lit (compris dans la
valeur de l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : chalut et chalut-boeuf, coût à
l'état neuf : Lit 1.200.000
- Coût total Lit 49.200.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : au chalut-boeuf et à la traîne,
- 2.2 Principaux lieux de pêche : 6 à 10 milles marins de la côte
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est année : 12
- 2.4 Activité annuelle en mer : 250 jours ; sorties d'une durée de
24 heures chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 3
- 2.6 Type de contrat : à la part (7 parts)

Bilan d'entreprise n°3

Quartier maritime de Molfetta

Bilan d'exploitation (mois d'octobre) d'un bateau à moteur de 22,20 t.j.b. pratiquant la pêche à la traîne.

1. RECETTES

- Valeur des prises	(en milliers) Lit	11.360
Poisson gras		-
Autres poissons 2.420 kg x 2.820 Lit		6.824
Mollusques 3.240 kg x 1.600 Lit		4.536
Crustacés		-

2. DEPENSES

2.1 A la charge de l'armateur		656
- amortissements		296
- assurance et entretien		185
- charges sociales		175
2.2 A déduire du montant des recettes		1.655
- vivres à bord		-
- carburants		1.450
- lubrifiants		47
- glace		98
- frais divers		60

3. Valeur de la part de l'équipage	(en milliers) Lit	4.852
4. Nombre des membres d'équipage		3
5. Nombre des jours ouvrés		21
6. Rémunération du matelot		
- mensuelle	Lit	693.214
- journalière	Lit	33.010
7. Valeur de la part de l'armateur	(en milliers) Lit	4.197
8. Valeur globale du bateau		49.200
- de l'embarcation		48.000
- du matériel de pêche		1.200
9. Taux de rendement du capital investi en %		8,53

Bilan d'entreprise n°4

Quartier maritime de Molfetta1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 40 t.j.b. ; longueur :
14 m ; année de construction : 1968 ; coût à l'état neuf Lit 120.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance 200 CVA ; année de
construction : 1968 ; coût à l'état neuf Lit 35.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : radio, radar, sondeur,
coût à l'état neuf Lit (compris dans la valeur de
l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : 3 chalut à panneaux, coût à l'état
neuf Lit 6.500.000
- Coût total Lit 161.500.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la traîne
- 2.2 Principaux lieux de pêche : entre la Costa Garganica et les Isole Tremiti
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 8
- 2.4 Activité annuelle en mer : 200 jours : sorties d'une durée de 2 à 3
jours chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 4
- 2.6 Type de contrat : à la part (8 parts et demi)

Bilan d'entreprise n°4

Quartier maritime de Molfetta

Bilan d'exploitation (mois d'octobre) d'un bateau à moteur de 40 t.j.b.
pratiquant la pêche à la traîne

1. RECETTES

- Valeur des prises	(en milliers) Lit	12.040
Poisson gras		-
Autres poissons 4.200 kg x 2.300 Lit		9.650
Mollusques 600 kg x 2.300 Lit		1.380
Crustacés 200 kg x 2.300 Lit		1.000

2. DEPENSES

2.1 A La charge de l'armateur		1.392
- amortissements		792
- assurance et entretien		367
- charges sociales		233
2.2 A déduire du montant des recettes		3.340
- vivres à bord		400
- carburants		2.400
- lubrifiants		200
- glace		200
- frais divers		140

3. Valeur de la part de l'équipage	(en milliers) Lit	4.350
4. Nombre des membres d'équipage		4
5. Nombre des jours ouvrés		22
6. Rémunération du matelot		
- mensuelle	Lit	511.765
- journalière		23.262
7. Valeur de la part de l'armateur	(en milliers) Lit	2.958
8. Valeur globale du bateau		161.500
- de l'embarcation		155.000
- du matériel de pêche		6.500
9. Taux de rendement du capital investi, en %		1,83

Bilan d'entreprise n°5

Quartier maritime de Molfetta1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 50 t.j.b. ; longueur :
18 m ; année de construction : 1970 ; coût à l'état neuf Lit 120.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 200 CVA ; année
de construction : 1970 ; coût à l'état neuf Lit 45.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : radio, radar, sondeur,
coût à l'état neuf Lit (compris dans la valeur de
l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : 3 chaluts à panneaux, câbles d'acier,
coût à l'état neuf Lit 7.000.000
- Coût total Lit 172.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la traîne
- 2.2 Principaux lieux de pêche : 10 - 20 milles marins de la côte
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 12
- 2.4 Activité annuelle en mer : 250 jours ; sorties d'une durée de 1 à 3
jours chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 4
- 2.6 Type de contrat : à la part (8 parts et demi)

Bilan d'entreprise n°5

Quartier maritime de Molfetta

Bilan d'exploitation (mois d'octobre d'un bateau à moteur de 50 t.j.b. pratiquant la pêche à la traîne.

1. RECETTES

- Valeur des prises		(en milliers) Lit	18.345
Poisson gras	370 kg x 600 Lit		222
Autres poissons	4056 kg x 1904 Lit		7.723
Mollusques	3640 kg x 2500 Lit		9.100
Crustacés	260 kg x 5000 Lit		1.300

2. DEPENSES

2.1 A la charge de l'armateur			1.541
- amortissements			875
- assurance et entretien			433
- charges sociales			233
2.2 A déduire du montant des recettes			4.212
- vivres à bord			312
- carburants			3.380
- lubrifiants			130
- glace			130
- frais divers			260

3. Valeur de la part de l'équipage	(en milliers) Lit	7.066
4. Nombre des membres d'équipage		4
5. Nombre des jours ouvrés		26
6. Rémunération du matelot		
- mensuelle		831.353
- journalière		31.975
7. Valeur de la part de l'armateur	(en milliers) Lit	5.525
8. Valeur globale du bateau		172.000
- de l'embarcation		165.000
- du matériel de pêche		7.000
9. Taux de rendement du capital investi, en %		3,21

Bilan d'entreprise n°6

Quartier maritime de Molfetta1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 66 t.j.b. ; longueur
17 m ; année de construction : 1964 ; coût à l'état neuf Lit 250.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 200 CVA Lit 100.000.000
année de construction : 1964 ; coût à l'état neuf Lit 100.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : radio, radar, 2 sondeurs;
coût à l'état neuf Lit (compris dans la valeur de
l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : 5 chaluts à panneaux, etc.,
Coût à l'état neuf Lit 15.000.000
- Coût total Lit 365.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la traîne
- 2.2 Principaux lieux de pêche : entre les Isole Tremiti et Piomosa
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 9
- 2.4 Activité annuelle en mer : 175 jours ; sorties d'une durée
de 5 jours chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 5
- 2.6 Type de contrat : à la part (9 parts et demi)

Bilan d'entreprise n°6

Quartier maritime de Molfetta

Bilan d'exploitation (mois d'octobre) d'un bateau à moteur de 66 t.j.b. pratiquant la pêche à la traîne.

1. RECETTES

- Valeur des prises	(en milliers) Lit	14.093
Poisson gras		-
Autres poissons	5.000 kg x 2.000 Lit	10.000
Mollusques	800 kg x 2.000 Lit	1.600
Crustacés	356 kg x 7.000 Lit	2.493

2. DEPENSES

2.1 A la charge de l'armateur		3.000
- amortissements		1.875
- assurance et entretien		833
- charges sociales		292
2.2 A déduire du montant des recettes		3.340
- vivres à bord		400
- carburants		2.400
- lubrifiants		200
- glace		90
- frais divers		250

3. Valeur de la part de l'équipage	(en milliers) Lit.	5.376
4. Nombre des membres d'équipage		5
5. Nombre des jour ouvrés		20
6. Rémunération du matelot		
- mensuelle		565.947
- journalière		28.297
7. Valeur de la part de l'armateur	(en milliers) Lit.	2.376
8. Valeur globale du bateau		365.000
- de l'embarcation		350.000
- du matériel de pêche		15.000
9. Taux de rendement du capital investi, en %		0,65

Bilan d'entreprise n°7

Quartier maritime de Molfetta (Trani)1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 90 t.j.b. ; longueur
21 m ; année de construction ; 1976 ; coût à l'état neuf Lit 350.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 450 CVA ;
année de construction : 1976 ; coût à l'état neuf Lit 120.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : radar, récepteur-émetteur,
coût à l'état neuf Lit (compris dans la valeur de
l'embarcation
- 1.4 Matériel de pêche : 3 chaluts à panneaux ; câbles
Coût à l'état neuf Lit 10.000.000
- Coût total Lit 480.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la traîne
- 2.2 Principaux lieux de pêche : entre Pianosa et Pelagosa
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 11
- 2.4 Activité annuelle en mer : 250 jours ; sorties d'une durée de
5 jours chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 5
- 2.6 Type de contrat : à la part (9 parts et demi)

Bilan d'entreprise n°7

Quartier maritime de Molfetta (Trani)

Bilan d'exploitation (mois d'octobre) d'un bateau à moteur de 90 t.j.b.
pratiquant la pêche à la traîne.

1. RECETTES

- Valeur des prises		(en milliers) Lit	25.320
Poisson gras	3.200 kg x 500 Lit		1.760
Autres poissons	5.300 kg x 3.200 Lit		16.960
Mollusques	1.500 kg x 2.000 Lit		3.000
Crustacés	450 kg x 8.000 Lit		3.600

2. DEPENSES

2.1 A la charge de l'armateur			3.700
- amortissements			2.458
- assurance et entretien			950
- charges sociales			292
2.2 A déduire du montant des recettes			6.850
- vivres à bord			480
- carburants			6.000
- lubrifiants			220
- glace			80
- frais divers			90

3. Valeur de la part de l'équipage	(en milliers) Lit	9.225
4. Nombre des membres d'équipage		5
5. Nombre des jours ouvrés		25
6. Rémunération du matelot		
- mensuelle		971.053
- journalière		38.842
7. Valeur de la part de l'armateur	(en milliers) Lit	5.525
8. Valeur globale du bateau		480.000
- de l'embarcation		470.000
- du matériel de pêche		10.000
9. Taux de rendement du capital investi, en %		1,15

Bilan d'entreprise n°8

Quartier maritime de Molfetta1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 9(t.j.b. ; longueur :
28 m ; année de construction : 1972 ; coût à l'état neuf Lit 200.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 400 CVA
année de construction : 1972 ; coût à l'état neuf Lit 120.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : radio, radar, 2 sondeurs ;
coût à l'état neuf Lit (compris dans la valeur de
l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : 4 chaluts à panneaux, câbles d'acier
Coût à l'état neuf Lit 14.000.000
- Coût total Lit 334.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la traîne
- 2.2 Principaux lieux de pêche : 10 à 25 milles marins de la côte
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 12
- 2.4 Activité annuelle en mer : 230 jours ; sorties d'une durée
de 2 à 3 jours chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 5
- 2.6 Type de contrat : à la part (9 parts et demi)

Bilan d'entreprise n°8

Quartier maritime de Molfetta

Bilan d'exploitation (mois d'octobre) d'un bateau à moteur de
95 t.j.b. pratiquant la pêche à la traîne

1. RECETTES

		(en milliers) Lit	20.983
- Valeur des prises			
Poisson gras	400 kg x 600 Lit		240
Autres poissons	6.120 kg x 2.260 Lit		13.831
Mollusques	1.680 kg x 2.400 Lit		4.032
Crustacés	480 kg x 6.000 Lit		2.880

2. DEPENSES

2.1 A la charge de l'armateur		2.892
- amortissements		1.833
- assurance et entretien		767
- charges sociales		292
2.2 A déduire du montant des recettes		7.800
- vivres à bord		480
- carburants		6.600
- lubrifiants		240
- glace		120
- frais divers		360

3. Valeur de la part de l'équipage	(en milliers) Lit	6.591
4. Nombre des membres d'équipage		5
5. Nombre des jours ouvrés		24
6. Rémunération du matelot		
- mensuelle	Lit	693.842
- journalière	Lit	28.910
7. Valeur de la part de l'armateur	(en milliers) Lit	3.700
8. Valeur globale du bateau		334.000
- de l'embarcation		320.000
- du matériel de pêche		14.000
9. Taux de rendement du capital investi, en %		1,11

Bilan de l'entreprise n°9

Quartier maritime de Molfetta1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 98 t.j.b. ; longueur :
27 m ; année de construction : 1970 ; coût à l'état neuf Lit 170.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 400 CVA
année de construction : 1970 ; coût à l'état neuf Lit 150.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : radio, 2 radars, 2
sondeurs, coût à l'état neuf Lit (compris dans la
valeur de l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : 4 chaluts à panneaux ;
Coût à l'état neuf Lit 5.000.000
- Coût total Lit 325.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la traîne
- 2.2 Principaux lieux de pêche : entre Ancône et l'isola del Pomo
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 9
- 2.4 Activité annuelle en mer : 225 jours ; sorties d'une durée
de 5 jours chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 6
- 2.6 Type de contrat : à la part (10 parts et demi)

Bilan d'entreprise n°9

Quartier maritime de Molfetta

Bilan d'exploitation (mois d'octobre) d'un bateau à moteur de 98 t.j.b.
pratiquant la pêche à la traîne.

1. RECETTES

- Valeur des prises	(en milliers) Lit	26.926
Poisson gras		-
Autres poissons	12.448 kg x 1.800 Lit	22.406
Mollusques	1.500 kg x 1.800 Lit	2.700
Crustacés	300 kg x 6.000 Lit	1.800

2. DEPENSES

2.1 A la charge de l'armateur		2.910
- amortissements		1.958
- assurance et entretien		600
- charges sociales		350
2.2 A déduire du montant des recettes		6.400
- vivres à bord		600
- carburants		5.000
- lubrifiants		300
- glace		200
- frais divers		300

3. Valeur de la part de l'équipage	(en milliers) Lit	10.263
4. Nombre des membres d'équipage		6
5. Nombre des jours ouvrés		25
6. Rémunération du matelot		
- mensuelle		977.428
- journalière		39.097
7. Valeur de la part de l'armateur	(en milliers) Lit	7.353
8. Valeur globale du bateau		325.000
- de l'embarcation		320.000
- du matériel de pêche		5.000
9. Taux de rendement du capital investi, en %		2,26

Bilan de l'entreprise n°10

Quartier maritime de Molfetta1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 100 t.j.b. ; longueur :
26 m ; année de construction : 1980 ; coût à l'état neuf Lit 450.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 600 CVA ; Lit 160.000.000
année de construction : 1980 ; coût à l'état neuf
- 1.3 Equipement radioélectrique : radar, radiotéléphone,
poste émetteur-récepteur ; coût à l'état neuf Lit
(compris dans la valeur de l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : Lit 15.000.000
Coût à l'état neuf
- Coût total Lit 625.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la traîne
- 2.2 Principaux lieux de pêche : au large du promontoire de Gargano et dans
les eaux internationales au large de l'Albanie
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 11 et de la Yougoslavie
- 2.4 Activité annuelle en mer : 225 jours ; sorties d'une durée de
5 jours chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 6
- 2.6 Type de contrat : à la part (10 parts et demi)

Bilan de l'entreprise n°11

Quartier maritime de Gallipoli1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 8,20 t.j.b. ; longueur :
13 m ; année de construction : 1973 ; coût à l'état neuf Lit 25.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 80 CVA ;
année de construction : 1973 ; coût à l'état neuf Lit 12.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : coût à l'état neuf Lit
(compris dans la valeur de l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : groupe électrogène ; 2 barques, lampes
Coût à l'état neuf : senne tournante Lit 45.000.000
- Coût total Lit 82.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la senne tournante
- 2.2 Principaux lieux de pêche :
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 8 (mars-octobre)
- 2.4 Activité annuelle en mer : 120 jours ; sorties d'une durée
de 24 heures chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 12
- 2.6 Type de contrat : à la part (16 parts et demi)

Bilan d'entreprise n°11

Quartier maritime de Gallipoli

Bilan d'exploitation (mois d'octobre) d'un bateau à moteur de 8,20 t.j.b. pratiquant la pêche à la traîne.

1. RECETTES

- Valeur des prises	(en milliers) Lit	15.940
Poisson gras	21.658 kg x 700 Lit	15.160
Autres poissons		-
Mollusques	342 kg x 2.500 Lit	780
Crustacés		-

2. DEPENSES

2.1 A la charge de l'armateur		1.316
- amortissements		246
- assurance et entretien		370
- charges sociales		700
2.2 A déduire du montant des recettes		329
- vivres à bord		-
- carburants		192
- lubrifiants		42
- glace		-
- frais divers		95

3. Valeur de la part de l'équipage	(en milliers) Lit	7.806
4. Nombre des membres d'équipage		12
5. Nombre des jours ouvrés		15
6. Rémunération du matelot		
- mensuelle		600.045
- journalière		40.030
7. Valeur de la part de l'armateur	(en milliers) Lit	6.489
8. Valeur globale du bateau		82.000
- de l'embarcation		47.000
- du matériel de pêche		35.000
9. Taux de rendement du capital investi, en %		7,81

Bilan d'entreprise n°12

Quartier maritime de Molfetta1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 60 t.j.b. ; longueur :
23 m ; année de construction : 1972 ; coût à l'état neuf Lit 215.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 200 CVA ;
année de construction : 1972 ; coût à l'état neuf Lit 180.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : radar, radiotéléphone,
2 échosondeurs ; coût à l'état neuf : Lit 18.000.000
- 1.4 Matériel de pêche : 1 senne tournante ; câbles ; lampes
Coût à l'état neuf Lit 53.000.000
- Coût total Lit 466.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la senne tournante
- 2.2 Principaux lieux de pêche : à 15 milles marins à partir de Mola, jusqu'à 30 milles marins à l'est de Pianosa.
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 10
- 2.4 Activité annuelle en mer : 119 jours ; sorties d'une durée de
2 à 3 jours chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 15
- 2.6 Type de contrat : à la part (16 parts)

Bilan d'entreprise n°12

Quartier maritime de Molfetta

Bilan d'exploitation (mois d'octobre d'un bateau à moteur de 60 t.j.b. pratiquant la pêche à la senne tournante.

1. RECETTES

- Valeur des prises	(en milliers) Lit	22.710
Poisson gras	27.390 kg x 630 Lit	17.256
Autres poissons	2.020 kg x 2.700 Lit	5.454
Mollusques		-
Crustacés		-

2. DEPENSES

2.1 A la charge de l'armateur	4.142
- amortissements	1.750
- assurance et entretien	1.000
- charges sociales	1.392
2.2 A déduire du montant des recettes	2.794
- vivres à bord	250
- carburants	833
- lubrifiants	60
- glace	149
- frais divers	1.502

3. Valeur de la part de l'équipage	(en milliers) Lit	9.958
4. Nombre des membres d'équipage		15
5. Nombre des jours ouvrés		12
6. Rémunération du matelot		
- mensuelle		622.375
- journalière		51.865
7. Valeur de la part de l'armateur	(en milliers) Lit	5.816
8. Valeur globale du bateau		466.000
- de l'embarcation		413.000
- du matériel de pêche		53.000
9. Taux de rendement du capital investi, en %		1,25

Bilan d'entreprise n°13

Quartier maritime de Gallipoli (Leuca)1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 9,22 t.j.b. ; longueur :
13 m ; année de construction : 1969 ; coût à l'état neuf Lit 30.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 80 CVA ;
année de construction : 1969 ; coût à l'état neuf Lit 12.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : cabine, coût à l'état
neuf Lit (compris dans la valeur de
l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : palangre, trémail, chalut ;
Coût à l'état neuf Lit 16.000.000
- Coût total Lit 58.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la palangre, au trémail et à la taïne
- 2.2 Principaux lieux de pêche :
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 9 (palangre
et trémail l'été ; chalut l'hiver)
- 2.4 Activité annuelle en mer :
190 jours ; sorties d'une durée de 24 heures chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 4
- 2.6 Type de contrat : salariat ; nombre de parts : -

Bilan d'entreprise n°13

Quartier maritime de Gallipoli

Bilan d'exploitation (mois de juillet) d'un bateau à moteur de 9,22 t.j.b. pratiquant la pêche de l'espadon à la palangre.

1. RECETTES

- Valeur des prises		(en milliers) Lit 8.478
Espadon	1.060 kg x 6.500 Lit	6.890
Thon	180 kg x 2.500 Lit	450
Autres poissons	277 kg x 850 Lit	235
Langoustes	22 kg x 12.000 Lit	639

2. DEPENSES

2.1 Dépenses à la charge de l'armateur		2.098
- amortissements		225
- assurances et entretien		337
- charges sociales		58
- carburants		209
- lubrifiants		30
- esches		639
- salaires aux tiers (1 matelot)		600

3. Revenu net des quirataires embarqués	(en milliers) Lit 6.380
4. Nombre de quirataires embarqués	3
5. Rendement du capital et revenu du travail du quirataire	2.127
6. Valeur globale du bateau	58.000
- de l'embarcation	42.000
- du matériel de pêche	16.000

Bilan d'entreprise n°14

Quartier maritime de Gallipoli (Porto Cesareo)1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 9,90 t.j.b. ; longueur :
16 m ; année de construction : 1977 ; coût à l'état neuf Lit 38.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 120 CVA
année de construction : 1977 ; coût à l'état neuf Lit 20.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : poste émetteur-récepteur ;
coût à l'état neuf Lit (compris dans la valeur de
l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : monofil et hameçons ; chalut ;
Coût à l'état neuf Lit 6.200.000
- Coût total Lit 64.200.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la palangre (printemps - été), à la traîne (hiver)
- 2.2 Principaux lieux de pêche : -
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 9
- 2.4 Activité annuelle en mer : 160 jours ; sorties d'une durée de
24 heures chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 4
- 2.6 Type de contrat : salariat ; nombre de parts : -

Bilan d'entreprise n°14

Quartier maritime de Gallipoli

Bilan d'exploitation (mois de juillet) d'un bateau à moteur de 9,90 t.j.b. pratiquant la pêche de l'espadon à la palangre.

<u>1. RECETTES</u>	(en milliers) Lit
- Valeur des prises	17.896
Espadon 1.872 kg x 6.500 Lit	12.168
Autres poissons 2.144 kg x 2.000 Lit	4.288
Esches	1.440
 <u>2. DEPENSES</u>	
2.1 Dépenses à la charge de l'armateur	3.205
- amortissements	325
- assurances et entretien	200
- charges sociales	58
- carburants	430
- lubrifiants	52
- Esches	1.440
- salaires aux tiers (1 matelot)	700
 3. Revenu net des quirataires embarqués	14.691
4. Nombre de quirataires embarqués	3
5. Rendement du capital et revenu du travail du quirataire	4.897
6. Valeur globale du bateau	64.200
- de l'embarcation	58.000
- du matériel de pêche	6.200

Bilan d'entreprise n°15

Quartier maritime de Gallipoli (Leuca)1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 9,38 t.j.b. ; longueur :
14 m ; année de construction : 1971 ; coût à l'état neuf : Lit 35.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 100 CVA
année de construction : 1971 ; coût à l'état neuf Lit 15.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : poste émetteur-récepteur ;
coût à l'état neuf Lit (compris dans la valeur de
l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : palangre et chalut, ?
Coût à l'état neuf Lit 11.000.000
- Coût total Lit 61.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : à la palangre (printemps-été), à la traîne (hiver)
- 2.2 Principaux lieux de pêche : -
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 10
- 2.4 Activité annuelle en mer : 180 jours ; sorties d'une durée de
24 heures chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 5
- 2.6 Type de contrat : salariat : nombre de parts : -

Bilan d'entreprise n°15

Quartier maritime de Gallipoli

Bilan d'exploitation (mois de juillet) d'un bateau à moteur de 9,38 t.j.b. pratiquant la pêche de l'espadon à la palangre.

<u>1. RECETTES</u>	(en milliers) Lit
- valeur des prises	12.495
Espadon 1.470 kg x 6.000 Lit	8.820
Autres poissons 1.350 kg x 2.000 Lit	2.700
Esches	975
 <u>2. DEPENSES</u>	
2.1 Dépenses à la charge de l'armateur	3.024
- amortissements	271
- assurances et entretien	267
- charges sociales	116
- carburants	328
- lubrifiants	47
- esches	975
- salaires aux tiers (1 matelot)	1.200
 3. Revenu des quirataires embarqués	9.291
4. Nombre de quirataires embarqués	3
5. Rendement du capital et revenu du travail du quirataire	3.097
6. Valeur globale du bateau	61.000
- de l'embarcation	50.000
- du matériel de pêche	11.000

Bilan d'entreprise n°16

Quartier maritime de Gallipoli (Porto Cesario)1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 6,50 t.j.b. ; longueur :
9 m ; année de construction : 1975 ; coût à l'état neuf Lit 15.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 40 CVA
année de construction : 1975 ; coût à l'état neuf Lit 6.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : -
- 1.4 Matériel de pêche : trémail et chaluts,
Coût à l'état neuf Lit 14.000.000
Coût total Lit 35.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : au trémail (printemps-été), à la traîne (hiver)
- 2.2 Principaux lieux de pêche : -
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 10
- 2.4 Activité annuelle en mer : 200 jours ; sorties d'une durée de
24 heures chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 3
- 2.6 Type de contrat : salariat ; nombre de parts

Bilan d'entreprise n°16

Quartier maritime de Gallipoli

Bilan d'exploitation (mois de juillet) d'un bateau à moteur de 6,50 t.j.b. pratiquant la pêche au trémail.

<u>1. RECETTES</u>	(en milliers) Lit
- Valeur des prises	5.769
Langoustes 106 kg x 15.000 Lit	1.590
Autres poissons 597 kg x 7.000 Lit	4.179
<u>2. DEPENSES</u>	
2.1 Dépenses à la charge de l'armateur	1.191
- amortissements	113
- assurances et entretien	268
- charges sociales	58
- carburants	120
- lubrifiants	32
- salaires aux tiers (1 matelot)	600
3. Revenu net des quirataires embarqués	4.578
4. Nombre de quirataires embarqués	2
5. Rendement du capital et revenu du travail du quirataire	2.289
6. Valeur globale du bateau	35.000
- de l'embarcation	21.000
- du matériel de pêche	14.000

Bilan d'entreprise n°17

Quartier maritime de Gallipoli (Castro)1. Informations générales

- 1.1 Caractéristiques de l'embarcation : 6,80 t.j.b. ; longueur :
9 m ; année de construction : 1974 ; coût à l'état neuf Lit 16.000.000
- 1.2 Caractéristiques du moteur : puissance : 60 CVA
année de construction : 1979 ; coût à l'état neuf Lit 8.000.000
- 1.3 Equipement radioélectrique : poste émetteur-récepteur ;
coût à l'état neuf Lit (compris dans la valeur de
l'embarcation)
- 1.4 Matériel de pêche : trémail et 2 chaluts ;
Coût à l'état neuf Lit 15.000.000
- Coût total Lit 39.000.000

2. Campagne de pêche

- 2.1 Type de pêche : au trémail (printemps-été), à la traîne (automne-hiver)
- 2.2 Principaux lieux de pêche : -
- 2.3 Nombre de mois durant lesquels l'embarcation est armée : 10
- 2.4 Activité annuelle en mer : 180 jours ; sorties d'une durée de
24 heures chacune
- 2.5 Nombre d'hommes d'équipage : 3
- 2.6 Type de contrat : salariat, nombre de parts : -

Bilan d'entreprise n°17

Quartier maritime de Gallipoli

Bilan d'exploitation (mois de juillet) d'un bateau à moteur de 6,80 t.j.b. pratiquant la pêche au trémail.

1. <u>RECETTES</u>	(en milliers) Lit
- Valeur des prises	6.371
Langoustes 121 kg x 15.000 Lit	1.815
Autres poissons 836 kg x 5.450 Lit	4.556
 2. <u>DEPENSES</u>	
2.1 Dépenses à la charge de l'armateur	1.271
- amortissements	133
- assurances et entretien	290
- charges sociales	58
- carburants	170
- lubrifiants	20
- salaires aux tiers (1 matelot)	600
 3. Revenu net des quirataires embarqués	5.100
4. Nombre de quirataires embarqués	2
5. Rendement du capital et revenu du travail du quirataire	2.550
6. Valeur globale du bateau	39.000
- de l'embarcation	24.000
- du matériel de pêche	15.000

A N N E X E I I I

TABLEAUX STATISTIQUES (ISTAT)

Tableau 1 - Répartition mensuelle du volume de pêche - Pouilles

MOIS	1968		1972		1976		1977		1978	
	Tonnes	%	Tonnes	%	Tonnes	%	Tonnes	%	Tonnes	%
Janvier	2.111	6,0	1.264	5,4	3.176	7,0	2.637	5,7	2.798	6,9
Février	1.724	4,9	1.338	5,7	2.492	5,5	3.511	7,6	2.755	6,8
Mars	2.887	8,2	1.966	8,4	1.821	4,0	5.935	12,9	3.224	7,9
Avril	3.055	8,7	1.989	8,5	3.537	7,7	2.446	5,3	2.503	6,2
Mai	4.493	12,7	2.254	9,7	3.368	7,4	2.866	6,2	2.248	5,5
Juin	4.528	12,8	2.417	10,4	3.959	8,7	6.084	13,2	4.807	11,8
Juillet	3.278	9,3	2.237	9,6	7.115	15,6	3.318	7,2	3.307	8,1
Août	2.629	7,5	2.200	9,4	6.826	14,9	4.649	10,1	3.659	9,0
Septembre	3.136	8,9	1.997	8,6	4.526	9,9	4.399	9,6	2.857	7,0
Octobre	3.103	8,8	2.050	8,8	3.241	7,1	3.619	7,9	3.966	9,8
Novembre	2.392	6,8	1.883	8,1	3.469	7,6	3.451	7,5	4.520	11,1
Décembre	1.890	5,4	1.733	7,4	2.115	4,6	3.154	6,8	4.009	9,9
TOTAL	35.226	100,0	23.328	100,0	45.645	100,0	46.069	100,0	40.653	100,0

Tableau 2 - Importance numérique de la flotte motorisée - Pouilles

ANNEES	BATEAUX A MOTEUR			BARQUES A MOTEUR			TOTAL	
	Nombre	t.j.b.	CVA	N°	t.j.b.	CVA	t.j.b.	CVA
1968	590	19.563	71.540	1.722	5.382	25.227	24.945	96.767
1969	626	22.206	82.950	1.798	5.530	26.612	27.736	109.562
1970	654	29.002	101.423	1.835	5.617	27.541	34.619	128.964
1971	643	29.444	103.822	1.865	5.857	29.467	35.301	133.289
1972	638	32.180	111.534	1.898	6.145	32.258	38.325	143.792
1974	627	32.159	113.490	1.880	6.273	34.250	38.432	147.740
1975	638	32.850	118.405	1.848	6.261	35.185	39.111	153.590
1976	650	32.864	121.230	1.837	6.300	36.500	39.164	157.730
1977	694	35.616	130.827	1.856	6.466	38.118	42.082	168.945
1978	794	37.087	145.164	1.908	6.779	40.821	43.866	185.935
1979	839	37.851	152.290	1.860	6.824	43.275	44.675	195.565

- 177 -

Tableau 3 - Importance numérique de la flotte motorisée en activité, par quartiers maritimes

Quartiers maritimes	BATEAUX A MOTEUR						BARQUES A MOTEUR					
	1968	1972	1976	1977	1978	1979	1968	1972	1976	1977	1978	1979
TARENTE	27	33	37	35	44	48	353	358	330	343	345	269
GALLIPOLI	20	27	33	38	52	52	406	441	452	449	462	482
BRINDISI	24	24	24	25	32	33	206	262	252	248	253	266
BARI	142	143	147	159	170	183	249	273	268	262	270	260
MOLFETTA	224	213	198	213	235	241	154	185	180	187	184	182
MANFREDONIA	153	198	211	224	284	282	254	379	355	367	394	401

Tableau 4 - Importance numérique de la flotte motorisée, par quartiers maritimes et par classes de jauge

Quartiers maritimes	Jusqu'à 20 t.j.b.		21 à 50 t.j.b.		50 à 100 t.j.b.		Plus de 100tj		TOTAL		brute.
	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	
1968											
TARENTE	374	1.125	4	138	1	70	1	690	380	2.023	
GALLIPOLI	416	1.340	9	336	1	55	-	-	426	1.731	
BRINDISI	218	755	11	382	1	61	-	-	230	1.198	
BARI	337	1.666	37	1.361	8	556	9	4.304	391	7.887	
MOLFETTA	258	1.535	109	3.865	10	639	1	741	378	6.720	
MANFREDONIA	435(1)	2.197	58	2.151	14	978	-	-	507	5.326	
Pouilles	2.038	8.618	228	8.233	35	2.359	11	5.735	2.312	24.945	
%	88,2	34,5	9,9	33,0	1,5	9,5	0,4	23,0	100,0	100,0	
1977											
TARENTE	371	1.124	2	91	2	164	3	1.955	372	3.334	
GALLIPOLI	473	1.735	12	485	2	120	-	-	487	2.340	
BRINDISI	260	954	12	394	1	61	-	-	273	1.409	
MOLFETTA	282	1.597	85	2.950	23	1.770	10	3.265	400	9.582	
MANFREDONIA	497	2.866	49	1.679	43	3.246	2	307	591	8.098	
Pouilles	2.230	9.912	196	6.825	85	6.415	39	18.920	2.550	42.082	
%	87,5	23,6	7,7	15,2	3,3	15,2	1,5	45,0	100,0	100,0	
1978											
TARENTE	381	1.198	3	115	2	164	3	1.955	389	3.432	
GALLIPOLI	495	1.942	17	613	2	120	-	-	514	2.680	
BRINDISI	270	1.012	14	456	1	61	-	-	285	1.529	
BARI	363	1.758	37	1.223	15	1.107	25	13.571	440	17.689	
MOLFETTA	286	1.679	89	3.112	33	2.443	11	2.086	419	9.320	
MANFREDONIA	553	3.349	54	1.871	49	3.689	2	307	658	9.216	
Pouilles	2.348	10.968	214	7.395	102	7.584	41	17.919	2.705	43.866	
%	86,8	25,0	7,9	16,9	3,8	17,3	1,5	40,0	100,0	100,0	
1979											
TARENTE	308	1.080	3	115	3	226	3	1.955	317	3.376	
GALLIPOLI	513	2.059	20	690	1	55	-	-	534	2.804	
BRINDISI	283	1.053	15	481	1	61	-	-	299	1.595	
BARI	358	1.807	44	1.384	15	1.109	26	13.675	443	17.975	
MOLFETTA	287	1.700	90	3.198	35	2.589	11	2.086	423	9.573	
MANFREDONIA	578	3.674	57	1.947	46	3.424	2	307	683	9.352	
Pouilles	2.327	11.373	229	7.815	101	7.464	42	18.023	2.699	44.675	
%	86,2	25,5	8,5	17,5	3,7	16,7	1,6	40,3	100,0	100,0	

(1) : Ce chiffre comprend une barque à moteur appartenant à la classe de jauge brute entre 16 et 35 tonneaux.

Tableau 5 - Importance numérique de la flotte motorisée par quartiers maritimes et par classes de puissance motrice

Quartiers maritimes	1-109 CVA	110-149 CVA	150-249 CVA	Plus de 250 CVA	TOTAL
1968					
TARENTE	375	2	1	2	380
GALLIPOLI	414	4	8	-	426
BRINDISI	218	8	4	-	230
BARI	330	22	28	11	391
MOLFETTA	289	27	55	7	378
MANFREDONIA	447	22	31	7	507
POUILLES	2.073	85	127	27	2.312
%	89,6	3,7	5,5	1,2	100,0
1977					
TARENTE	352	14	7	5	378
GALLIPOLI	452	17	17	1	487
BRINDISI	251	14	4	4	273
BARI	323	25	35	38	421
MOLFETTA	276	32	64	28	400
MANFREDONIA	478	42	39	32	591
POUILLES	2.132	144	166	108	2.550
%	83,6	5,6	6,6	4,2	100,0
1978					
TARENTE	355	15	14	5	389
GALLIPOLI	465	24	23	2	514
BRINDISI	257	15	9	4	285
BARI	332	27	40	41	440
MOLFETTA	276	33	73	37	419
MANFREDONIA	514	61	46	37	658
POUILLES	2.199	175	205	126	2.705
%	81,3	6,5	7,6	4,6	100,0
1979					
TARENTE	280	16	16	5	317
GALLIPOLI	481	26	24	3	534
BRINDISI	269	16	9	5	299
BARI	325	32	42	44	443
MOLFETTA	274	36	74	39	423
MANFREDONIA	516	78	53	36	683
POUILLES	2.145	204	218	132	2.699
%	79,5	7,5	8,1	4,9	100,0

Tableau 6 - Flotte motorisée par quartiers maritimes et par types de pêche

Quartiers maritimes	Chalut		Senne tournante		Filet à poste fixe ou palangre		Autres techniques		Systèmes multiples		TOTAL	
	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.
1966												
TARENTE	25	1.061	14	85	144	615	93	241	4	21	380	2.023
GALLIPOLI	18	485	-	-	402	1.225	5	16	1	5	426	1.731
BRINDISI	20	536	3	5	197	619	4	14	6	24	230	1.198
BARI	135	6.950	2	7	232	678	12	44	12	208	391	7.887
MOLFETTA	192	5.410	14	193	127	323	5	10	40	844	378	6.780
MANFREDONIA	147	3.446	7	202	210	746	25	69	118	863	507	5.326
POUILLES	535	17.888	40	492	1.412	4.206	144	394	181	1.965	2.312	24.945
%	23,2	71,6	1,7	2,0	51,1	16,9	6,2	1,6	7,8	7,9	100,0	100,0
1977												
TARENTE	27	2.393	8	51	233	564	95	221	15	105	378	3.334
GALLIPOLI	31	744	9	46	437	1.514	6	14	4	22	487	2.340
BRINDISI	33	594	6	20	219	757	9	21	6	17	273	1.409
BARI	153	16.438	1	1	145	693	8	29	9	153	421	17.319
MOLFETTA	197	8.412	13	148	134	418	9	34	27	570	400	9.582
MANFREDONIA	235	6.175	5	120	205	752	54	229	92	622	591	8.098
POUILLES	681	34.756	42	386	1.493	4.698	181	548	153	1.694	2.550	42.082
%	26,7	82,6	1,6	0,9	58,6	11,2	7,1	1,3	6,0	4,0	100,0	100,0
1978												
TARENTE	35	2.484	8	53	238	578	93	213	15	104	389	3.432
GALLIPOLI	43	1.002	9	46	452	1.588	6	14	4	30	514	2.680
BRINDISI	36	612	7	21	225	807	10	23	7	66	285	1.529
BARI	167	16.742	1	1	256	763	7	24	9	159	440	17.689
MOLFETTA	222	8.245	13	148	148	395	11	54	25	478	419	9.320
MANFREDONIA	272	6.919	7	216	215	796	70	339	94	946	658	9.218
POUILLES	775	36.004	45	485	1.534	4.927	197	667	154	1.783	2.705	43.866
%	28,6	82,1	1,7	1,1	56,7	11,2	7,3	1,5	5,7	4,1	100,0	100,0
1979												
TARENTE	39	2.569	6	45	186	494	71	166	15	102	317	3.376
GALLIPOLI	49	1.041	9	46	466	1.673	6	14	4	30	534	2.804
BRINDISI	36	619	9	32	231	818	16	60	7	66	299	1.595
BARI	180	17.065	2	2	244	738	8	30	9	140	443	17.975
MOLFETTA	227	8.499	13	148	146	385	11	54	26	487	423	9.573
MANFREDONIA	291	6.972	7	216	212	785	78	423	95	956	683	9.352
POUILLES	822	36.765	46	489	1.485	4.893	190	747	156	1.781	2.699	44.675
%	30,5	82,3	1,7	1,1	55,0	10,9	7,0	1,7	5,8	4,0	100,0	100,0

Tableau 7 - Flotte motorisée par jauge brute et par classes d'âge de l'embarcation - POUILLES

TONNAGE (t.j.b.)	CLASSES D'AGE DE L'EMBARCATION													
	0-4 ans		5-9 ans		10-14 ans		15-19 ans		20-24 ans		Plus de 25 ans		TOTAL	
	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.	N.	t.j.b.
1977														
Jusqu'à 3 t.j.b.	92	178	217	407	440	878	342	710	95	189	71	125	1.257	2.487
De 4 à 10 t.j.b.	107	860	169	1.233	260	1.894	218	1.265	68	492	70	473	892	6.217
De 11 à 20 t.j.b.	14	205	12	176	20	328	18	247	4	53	13	199	81	1.206
De 21 à 35 t.j.b.	13	327	20	578	29	794	10	299	7	216	30	843	109	3.057
De 36 à 50 t.j.b.	4	161	8	329	23	1.073	17	751	11	445	24	1.009	87	3.768
De 51 à 100 t.j.b.	17	1.341	41	3.169	20	1.466	1	54	1	55	5	330	85	6.415
De 101 à 199 t.j.b.	6	857	8	917	2	269	-	-	1	107	1	106	18	1.256
Plus de 200 t.j.b.	1	889	9	8.946	6	4.627	1	690	-	-	4	1.522	21	16.674
TOTAL	254	4.818	489	15.755	800	11.329	607	4.016	187	1.557	218	4.607	2.550	42.082
1978														
Jusqu'à 3 t.j.b.	118	237	225	420	434	884	339	706	94	189	71	126	1.281	2.542
De 4 à 10 t.j.b.	154	1.270	186	1.388	265	1.933	219	1.274	69	502	70	479	963	6.846
De 11 à 20 t.j.b.	33	503	13	196	21	343	19	266	4	53	14	219	104	1.580
De 21 à 35 t.j.b.	20	491	20	578	29	794	10	293	8	240	31	868	118	3.264
De 36 à 50 t.j.b.	9	376	8	322	25	1.155	18	790	11	445	25	1.043	96	4.131
De 51 à 100 t.j.b.	22	1.700	45	3.440	24	1.734	1	54	2	131	8	525	102	5.584
De 101 à 199 t.j.b.	8	1.094	9	1.040	2	269	-	-	1	107	1	106	21	2.616
Plus de 200 t.j.b.	1	889	8	8.116	6	4.086	1	690	-	-	4	1.522	20	15.303
TOTAL	365	6.560	514	15.500	806	11.178	607	4.073	199	1.667	224	4.888	2.705	43.866
1979														
Jusqu'à 3 t.j.b.	135	272	225	421	391	776	297	629	90	181	72	126	1.210	2.405
De 4 à 10 t.j.b.	202	1.684	189	1.433	260	1.893	221	1.269	67	494	68	467	1.007	7.267
De 11 à 20 t.j.b.	41	660	13	196	21	343	17	234	4	53	14	215	110	1.701
De 21 à 35 t.j.b.	30	748	22	622	28	772	11	317	11	321	30	843	132	3.623
De 36 à 50 t.j.b.	9	376	9	372	26	1.203	19	828	10	408	24	1.005	97	4.192
De 51 à 100 t.j.b.	21	1.573	43	3.293	25	1.805	1	54	2	131	9	608	101	7.464
De 101 à 199 t.j.b.	8	1.094	9	1.040	2	269	-	-	2	211	1	106	22	2.720
Plus de 200 t.j.b.	1	889	8	8.116	6	4.086	1	690	-	-	4	1.522	20	15.303
TOTAL	447	7.296	518	15.493	759	11.147	567	4.048	186	1.799	222	4.892	2.699	44.675

Tableau 8 - Flotte motorisée équipée pour la conservation des produits de la pêche,
par quartiers maritimes - 1979

QUARTIER MARITIME	Réfrigérateur	Glacière	Réfrigérateur et glacière	Sans équipement	TOTAL
TARENTE	9	31	-	277	317
GALLIPOLI	9	8	-	517	534
BRINDISI	2	19	-	278	299
BARI	23	29	28	363	443
MOLFETTA	84	73	3	263	423
MANFREDONIA	75	97	15	496	683
TOTAL	202	257	46	2.194	2.699
t.j.b.	15.159	5.700	12.802	11.014	44.675
CVA	50.366	34.162	34.508	76.529	195.565

Tableau 9 - Nombre d'hommes d'équipage de la flotte motorisée

QUARTIER MARITIME	BATEAUX A MOTEUR			BARQUES A MOTEUR			TOTAL		
	1977	1978	1979	1977	1978	1979	1977	1978	1979
TAR. NTO	153	177	188	761	765	597	914	942	785
GALLIPOLI	170	237	236	1.573	1.603	1.673	1.743	1.840	1.909
BRINDISI	84	103	105	707	712	731	791	815	836
BARI	857	877	912	659	671	631	1.516	1.548	1.543
MOLFETTA	1.087	1.126	1.148	436	427	421	1.523	1.553	1.569
MANFREDONIA	878	994	1.035	942	994	989	1.820	1.988	2.024
TOTAL POUILLES	3.229	3.514	3.624	5.078	5.172	5.042	8.307	8.686	8.666

A N N E X E I V

INFORMATIONS RELATIVES A CERTAINS MARCHES AU POISSON

Marché de Bari

Bien qu'il soit classé en tant que marché mixte, le marché de Bari est exclusivement un marché de consommation.

L'ensemble, qui date de 1840, est désormais vétuste et en grande partie utilisable, de sorte que les bureaux ont été transférés en un autre endroit. En fait, il ne subsiste plus qu'une halle de vente comprenant cinq emplacements équipés de balances (environ 600 m²).

Les ventes ont lieu de gré à gré, à l'intérieur du marché pour le poisson et sur le dégagement qui lui fait face pour les moules.

Le volume des ventes transitant par le marché est modeste ; il représente moins de 20 % de ce que l'on peut considérer être le volume de consommation de la ville de Bari.

Cette dernière est approvisionnée essentiellement par les apports provenant d'autres pêcheries (en grande partie de Mazara del Vallo) qui sont acheminés par des camions isothermes ou frigorifiques.

Des rapports s'établissent avec les grossistes qui disposent d'installations frigorifiques, généralement localisées à proximité du marché au poisson.

Sur les vingt grossistes opérant sur la place, onze ne traitent que le poisson (à l'exception de certaines périodes telles que les fêtes de fin d'année où ils négocient également les mollusques, généralement des huîtres), les neuf autres ne traitant que les mollusques.

Le contrôle sanitaire est assuré par le directeur et par le directeur adjoint du marché, tous deux vétérinaires.

Transitent également par ce marché des quantités non négligeables de poisson de la grande pêche, Bari étant le siège d'une flotille atlantique et les armateurs disposant à terre d'équipements de surgélation.

La plus grande partie de l'approvisionnement en poisson de Bari est commercialisé hors marché, avant le début de la vente qui se situe entre 2 h 50 et 7 h 30 du matin. En effet, dans la pratique, les transactions ont lieu entre minuit et 2 h., alors que les camions arrivés la veille stationnent à proximité du marché avec leur chargement.

La Cassa Mercato a été fermée en raison de la vétusté des locaux. Auparavant, les droits de marché se situaient de 4 à 5 %, pourcentage qui comprenait les droits pour contrôle sanitaire d'un montant de Lit 300/9.

La provenance du poisson est estimée comme suit :

Poisson frais : environ 80 % de Mazara del Vallo et 20 % de différentes régions de l'Italie et de l'étranger, notamment de l'Amérique du Nord, de l'Argentine, de la France, de la Grèce, etc. Le poisson est acheminé par avion jusqu'à Rome, le coût du transport s'élevant à environ 1 000 Lit par kg.

Poisson congelé : les grossistes s'approvisionnent auprès de deux entreprises locales (Amoruso et Meridionalpesca) ou encore à S. Benedetto del Tronto ou auprès d'importateurs.

Fruits de mer : Tarente, Margherita di Savoia, Manfredonia, Cesenatico, Venise, Grado, Trieste et Grecia (surtout les huîtres).

Les volumes ayant transité par le marché de Bari au cours des années 1978 et 1979 figurent dans le tableau ci-dessous.

Volumes ayant transité par le marché au poisson de Bari

ANNEE 1979	POISSON FRAIS	POISSON CONGÈLE	FRUITS DE MER	TOTAL PRODUITS DE LA MER	
	Kg	Kg	Kg	Kg	£.
Janvier	29.114	62.752	49.328	141.194	100.115.990
Février	22.534	66.824	43.520	132.878	103.309.930
Mars	39.434	68.895	51.376	159.705	130.907.550
Avril	42.787	51.006	46.772	140.565	118.085.290
Mai	44.039	53.144	59.059	156.242	125.689.970
Juin	40.199	53.788	70.947	164.934	124.379.875
Juillet	24.049	67.375	53.894	145.318	116.795.980
Août	21.856	72.462	43.772	138.090	123.214.885
Septembre	29.709	67.443	50.038	147.190	132.440.060
Octobre	33.983	59.336	47.669	140.988	128.605.760
Novembre	29.506	39.376	40.731	109.613	94.835.145
Décembre	33.275	65.212	59.969	158.456	148.176.525
TOTAL 1978	390.485	727.613	617.075	1.735.173	1.446.556.960

Volumes ayant transité par le marché au poisson de Bari

ANNEE 1979	POISSON FRAIS	POISSON CONGELE	FRUITS DE MER	TOTAL PRODUITS DE LA MER	
	Kg	Kg	Kg	Kg	£.
Janvier	43.675	40.236	75.914	159.825	138.057.275
Février	14.622	23.858	35.959	74.439	62.415.800
Mars	58.016	50.875	125.933	234.824	201.623.186
Avril	59.866	48.914	98.201	206.981	210.001.255
Mai	62.943	33.431	80.001	176.375	163.893.250
Juin	39.740	43.007	75.209	157.956	147.237.880
Juillet	30.450	51.267	69.252	150.969	143.215.495
Août	27.806	58.932	57.837	144.575	151.522.510
Septembre	50.570	39.596	52.709	142.875	160.017.785
Octobre	42.289	46.767	46.780	135.836	146.846.050
Novembre	56.060	36.704	64.523	157.287	167.543.615
Décembre	46.633	40.567	78.883	166.083	203.082.620
TOTAL 1979	532.670	514.154	861.201	1.908.025	1.895.456.721

Marché de Molfetta

Le marché de Molfetta est essentiellement un marché de production et en partie seulement un marché mixte. Il est bien placé par rapport au poste d'accostage des bateaux, dans la partie située face au port, et comprend une halle de vente aux enchères de 460 m², qui reçoit principalement la production locale, ainsi qu'une halle de vente d'une superficie de 320 m².

Les locaux sont équipés de 6 balances automatiques, d'étals pour la présentation du poisson séché, de chariots élévateurs, etc. Le marché dispose de trois chambres froides à - 2°C, de 16 m² chacune, et d'une installation de congélation à -25°C, d'une superficie de 80 m². Cette dernière installation, de construction récente, est considérée comme parfaitement adaptée aux besoins.

Il existe également une fabrique de glace dont la capacité de production est de 40 quintaux par jour.

L'ouverture du marché intervient à 5 h du matin et les ventes qui ont lieu aux enchères publiques à la criée, durent jusque vers 5 h 30.

Après cette heure, les ventes se poursuivent de gré à gré pour le poisson gras et les produits congelés. Le samedi et le lundi, la vente est réservée à la production locale. Le marché est approvisionné en grande partie par les produits de la pêche locale, mais reçoit également des produits de la Sicile, de la Calabre et d'autres centres de pêche des Pouilles.

Ne transitent pas par le marché les produits pêchés par les petites embarcations qui sont vendus directement aux détaillants hors marché, de même que la plus grande partie du poisson gras qui est vendu directement aux grossistes pour être acheminé vers la Sicile et vers d'autres régions italiennes (anchois) encore vers la France (sardines).

La Cassa Mercato, qui ouvre ses portes à 6 h 30 du matin, n'autorise le paiement aux producteurs que le jour suivant celui de la vente.

Les droits de marché se situent dans l'ensemble aux alentours de 7,10%.

Sur les dix grossistes opérant sur le marché, trois sont de Molfetta, les autres étant de Bari et des centres de pêche voisins. Sont en outre présentes sur le marché sept coopératives de détaillants (dont 2 locales) ainsi que des détaillants individuels.

A N N E X E V

INFORMATIONS RELATIVES AUX DIFFERENTS
QUARTIERS MARITIMES

1. Tarente

Le quartier maritime de Tarente comprend les délégations de plage de Policaro et de Marina di Ginosa. Les centres de pêche sont Tarente, Manduria et Maruggio.

L'activité de la pêche a été sacrifiée dans le golfe de Tarente que les travaux réalisés ont rendu plus adapté aux activités industrielles développées dans l'arrière-pays (la construction d'un môle polysectoriel a débuté en novembre 1978) tant en raison de l'absence d'espace et d'équipements que de l'accroissement du trafic qui lui a soustrait une partie de la mer.

Par ailleurs, la pollution des eaux de la Mar Grande di Taranto est à l'origine de l'arrêt complet d'une myticulture autrefois florissante.

Il existe dans l'ensemble du quartier maritime quatre distributeurs de carburant à prix réduit, tous situés dans le port de Tarente (deux dans le port marchand, un sur le quai Cariatidi et un sur le quai Garibaldi). Les quantités distribuées en 1979 s'élèvent à 3 285 tonnes de gazole et à 7 tonnes de fuel.

A la date du 31 décembre 1979, 43 bateaux à moteur étaient immatriculés dans le quartier maritime de Tarente (dont trois exerçant la pêche au-delà des détroits, tous trois désarmés).

Mis à part les bateaux pratiquant la pêche au-delà des détroits dont le tonnage oscille entre 620 et 714 t.j.b. et un bateau à moteur jaugeant

23,38 t.j.b., tous les autres bateaux ont un tonnage compris entre 5,28 et 9,95 t.j.b.

La puissance motrice oscille entre 48 et 220 CVA (à l'exclusion des trois navires de haute mer).

Il existe en outre 248 barques à moteur et 253 barques à rame ou à voile.

La capitainerie du port a estimé à la même date la valeur de la flotte motorisée à 1,572 milliard de liras et les équipements afférents à 300 millions de liras.

Tous les bateaux à moteur pratiquant la pêche à la traîne à proximité de la côte dans les eaux du quartier maritime considéré où évoluent également des bateaux provenant de Molfetta, de Crotone et de Bari ; les barques à moteur jaugeant deux à trois tonneaux et équipées de moteurs d'une puissance de 15 à 40 CV pratiquent la pêche au moyen de filets à poste fixe ou à la senne tournante.

En 1979, les quatre chantiers navals existants (Basile Cataldo, Basile Cosimo, Greco Domenico et Portacci Cataldo) ont enregistré des commandes portant sur quatre bateaux à moteur (36,69 t.j.b.) et 13 barques à moteur (48,27 t.j.b.).

Ainsi qu'il a déjà été relevé, il n'existe pas de marché au poisson dans le quartier maritime de Tarente qui dispose uniquement d'une unité de production de glace.

A signaler, parmi les initiatives en cours de réalisation, la construction d'un petit port à Campomarino dans la commune de Maruggio.

2. Gallipoli

Le quartier maritime de Gallipoli comprend les délégations de plage de Torre Cesarea, de Nardo, de Leuca, de Tricase, de Castro et de Torre S. Giovanni d'Ugento.

Environ la moitié du volume de pêche global et la quasi-totalité des crustacés sont concentrés à Gallipoli, le thon étant capturé par la flotte de Porto Cesareo.

Il existe dans le port de Gallipoli trois postes de distribution de carburant : le premier situé sur le quai Lido, le deuxième sur le quai du môle forain et le troisième sur le quai Canneto.

Deux autres distributeurs sont situés respectivement à Porto Cesareo et à Leuca.

Le volume de gazole débité en 1979 s'élève au total à 2 924 tonnes.

A la date du 31 décembre 1979, étaient immatriculés dans le quartier maritime de Gallipoli 32 bateaux à moteur jaugeant entre 12,61 et 49,14 tonneaux et équipés de moteurs d'une puissance de 80 à 310 CVA.

Plus de la moitié des bateaux à moteur (17) ont été construits après 1975. Douze bateaux sont la propriété de quiritaires et 20 bateaux appartiennent à un seul et même propriétaire. Il existe en outre 504 barques à moteur d'un tonnage de 1 738 t.j.b. et 459 barques.

La capitainerie du port a estimé à la même date la valeur de la flotte motorisée à 1 825 milliards de liras et celle des équipements à 1 379 milliards de liras.

Les bateaux à moteur, qui ont un tonnage supérieur à ceux de Tarente, pratiquent tous la pêche à la traîne, ce qui est également le cas de 12 barques à moteur.

Les barques à moteur restantes pratiquent essentiellement la pêche aux filets en poste fixe ou à la palangre, suivie par la pêche à la senne tournante et selon d'autres techniques.

Il existe plusieurs petits chantiers davantage axés sur la réparation des bateaux que sur la construction de nouvelles embarcations. Il n'existe aucun marché au poisson.

3. Brindisi

Le quartier maritime de Brindisi comprend les délégations de plage d'Otrante, de S. Foca di Melendugno, de S. Catando, de Casa Labate, de Villanova et de Savellettri.

La part de Brindisi dans le volume des apports est de 60 % et celle d'Otrante de 33 %.

Il existe un distributeur de carburant dans le port de Brindisi, sur le quai Montenegro, un autre dans le port d'Otrante et un troisième à Savellettri.

Il existe également des dépôts sans distributeurs automatiques à Brindisi, à Otrante, à Savellettri, à Carovigno et à Ostuni.

Le port de Brindisi comporte également deux chantiers (Balsamo et Sidercomi), une cale de halage (I.A.M) et le dock flottant de l'arsenal militaire qui est également utilisé pour le carénage de la flotte motorisée pratiquant la pêche dans les eaux de l'Atlantique.

A la date du 31 décembre 1979, étaient immatriculés dans le quartier maritime de Brindisi 34 bateaux à moteur jaugeant entre 8,78 et 48,81 t.j.b. et équipés de moteurs d'une puissance de 60 à 540 CVA, 169 barques à moteur d'une puissance totale de 495 CVA et 170 barques.

La capitainerie du port a estimé la valeur de la flotte motorisée à 1,720 milliard de liras et celle des équipements à 1 milliard de liras.

La pêche à la traîne est pratiquée par les bateaux de tonnage et de puissance motrice plus élevés (16 embarcations au total) ; la majeure partie de la flotille pratique la pêche aux filets à poste fixe, à la palangre, à la senne tournante et selon d'autres techniques.

L'ensemble du quartier maritime est doté d'installations frigorifiques qui appartiennent pour la plus grande part à des commerçants ou à de coopératives regroupant des poissonniers, à l'exception de trois coopératives de pêcheurs (Socopes et De Leonardis à Fasano et Bergamini à Brindisi).

Il n'existe pas de marchés au poisson dans le quartier maritime, mais les coopératives précitées disposent de locaux d'entreposage et de points de vente à Fasano et à Savalletri ; ils assurent par ailleurs l'acheminement des produits de la pêche vers les marchés voisins.

La coopérative De Leonardis gère également un centre de formation professionnelle du pêcheur et est l'investigatrice, depuis le mois de janvier 1979, d'activités de pisciculture dans l'étang de pêche de Fiume Grande à Torre Canne.

4. Bari

Le quartier maritime de Bari comprend les bureaux maritimes locaux de Monopoli et de Mola di Bari ainsi que les délégations de plage de Polignano a Mare, de Torre a mare et de San Spirito.

Les ports de Bari, de Monopoli et de Mola sont équipés de distributeurs de carburant (trois à Bari, situés sur le quai de la douane et sur le môle St. Antoine ; trois à Monopoli (Porto Vecchio et quai Solfatara) et trois à Mola , situés sur la digue foraine et sur le môle Nord).

Ces localités disposent de chantiers navals et d'ateliers mécaniques ainsi que de marchés au poisson peu opérationnels ou hors service (Mola di Bari).

Un centre de collecte est en activité à Polignano a Mare.

La production est concentrée à Bari (62%), à Mola (22%) et à Monopoli (13%).

Le nombre des bateaux à moteur, qui se répartissent pratiquement à égalité entre les trois ports, s'élève au total à 131 embarcations. Si l'on fait abstraction de la flottille pratiquant la pêche au-delà des détroits réservée à Bari, ce sont les bateaux à moteur de faible tonnage (entre 6 et 25 t.j.b.) et d'une puissance motrice entre 40 et 120 CVA, qui prévalent (notamment à Monopoli et à Mola).

Les barques à moteur sont au nombre de 226 et les autres barques au nombre de 644.

Les bateaux à moteur pratiquent quasiment tous la pêche à la traîne, sauf trois d'entre eux qui pratiquent la pêche à la senne tournante.

La majeure partie des barques à moteur pratiquent la pêche aux filets à poste fixe ou à la palangre.

Dans ce quartier maritime également, les installations frigorifiques appartiennent toutes à des commerçants.

5. Molfetta

Le quartier maritime de Molfetta comprend le bureau maritime de district de Barletta, le bureau maritime local de Trano et les délégations de plage de Giovinazzo et de Bisceglie.

Les ports de Molfetta, de Barletta, de Trani et de Bisceglie sont dotés respectivement de cinq, de trois et de deux fois un poste de distribution de carburant ainsi que de chantiers de construction navale.

En 1979, les 13 chantiers existants (dont 10 localisés à Molfetta) ont enregistré des commandes pour la construction de 51 bateaux équivalent à un tonnage de 381 t.j.b.

Il existe des marchés au poisson à Molfetta, à Barletta et à Bisceglie ainsi qu'un centre de collecte à Giovinazzo.

Les installations frigorifiques sont toutes concentrées à Molfetta et, mises à part les chambres froides du marché au poisson, elles sont la propriété de particuliers.

Le port de Molfetta ne répond pas aux besoins actuels également suscités par l'accroissement de la flotte. Les quais, longs d'environ 400 mètres, ne facilitent pas l'accostage, ne serait-ce que parce qu'ils sont situés, pour une grande partie sur des hauts-fonds.

Les bateaux de plaisance ont contribué à amenuiser encore davantage les possibilités d'accostage.

Il existe une cale de halage devenue quasiment inutilisable en raison de l'absence de réfection de l'aire en ciment.

En 1979, un accident s'est produit dans le port de Molfetta, dû à la collision de deux bateaux à moteur ; deux accidents ont également eu lieu dans le port de Barletta; l'un provoqué par la collision de trois bateaux à moteur et l'autre par le heurt contre le quai d'un bateau qui a coulé.

Dans le quartier maritime de Molfetta, les bateaux à moteur prévalent (246 contre 170 barques à moteur). La plus grande partie des unités est concentrée à Molfetta (130), suivie de Barletta (47), localité à laquelle Bisceglie ravit toutefois la deuxième place pour ce qui concerne le tonnage.

La plus grande partie de la flotte a un tonnage moyen à gros (entre 40 et 100 t.j.b.) et est équipée de moteurs entre 120 et 260 C.V.

Le type de pêche le plus fréquemment pratiqué, également dans des zones situées en dehors des eaux du quartier maritime considéré, est celui de la pêche à la traîne. Quelques bateaux à moteur disposent d'autorisation de pêche dans les eaux territoriales yougoslaves et ceux d'un tonnage et d'une puissance motrice plus élevés évoluent également en Méditerranée.

La pêche à la senne tournante (poissons gras) revêt une certaine importance à Bisceglie où l'on pratique cependant encore davantage les techniques utilisant les filets à poste fixe et la palangre.

De mars à juin, le long des côtes du quartier maritime de Barletta, la pêche des seiches, qui est pratiquée au moyen de filets trémails spéciaux dans la bande des 500 à 700 mètres à partir de la côte, donne de bons résultats ; les zones maritimes sont réparties à cet effet entre les pêcheurs qui exercent la petite pêche.

Huit bateaux ont été autorisés à pratiquer un autre type de pêche entre le port de Barletta et l'embouchure de l'Otrante, à savoir celle des palourdes.

6. Manfredonia

Le quartier maritime de Manfredonia comprend le bureau maritime local de Rodi Garganico ainsi que les délégations de plage de Margherita di Savoia, de Vieste, de Peschici, de S. Nicola Varano, de Lesina et de Tremiti.

Les 41 bateaux à moteur de ce quartier maritime sont tous immatriculés à Manfredonia, tandis que Margherita di Savoia, Rodi Garganico, Vieste et Lesina ne disposent que de barques (avec ou sans moteur).

Le tonnage des bateaux à moteur s'élève au total à 2 817 t.j.b. avec une marge de fluctuation très étroite, la valeur moyenne avoisinant 70 t.j.b.

La puissance motrice oscille entre 165 et 430 CVA ; il existe par ailleurs 611 barques à moteur et 1 200 barques.

La valeur de la flotte motorisée est estimée à 5,6 milliards de liras, celle des équipements à 3,4 milliards de liras.

Sont engagés dans la pêche à la traîne la totalité des bateaux à moteur et une bonne partie de barques à moteur (362 unités au total), tandis que la pêche à la senne tournante n'est pratiquée que par dix embarcations.

Les barques, qu'elles soient à moteur ou non, pratiquent la pêche à poste fixe et à la palangre ainsi que des pêches spéciales comme celle des seiches qui est réglementée de manière analogue à ce qui a déjà été dit pour Barletta, celle des alevins de consommation (bianchetti), pour laquelle 100 autorisations ont été délivrées en 1979 (janvier-février), et enfin celle des fruits de mer.

En 1979 (septembre-décembre), 15 bateaux à moteur ont obtenu des autorisations de pêche dans les eaux yougoslaves.

Dans les ports de Manfredonia, de Rodi Garganico, de Margherita di Savoia et de Vieste, il existe neuf postes de distribution de carburant qui ont débité 9 918 tonnes de gazole en 1979. Cinq de ces distributeurs sont concentrés à Manfredonia (l'un sur l'épi du môle Ouest, un autre

sur le quai Nord et trois sur le môle Est) et deux à Margherita di Savoia.

Manfredonia dispose d'un chantier naval pour la construction de bateaux jaugeant jusqu'à 200 t.j.b. et de quatre chantiers artisanaux pour les petites embarcations. Il existe encore un chantier de dimensions modestes Margherita di Savoia.

Le quartier maritime considéré possède des marchés au poisson à Manfredonia, à Lesina et à Cagnano Varano et des centres de collecte à Rodi Garganico, à Vieste, à Peschici, à Tremiti et à Margherita di Savoia. Les installations frigorifiques appartiennent en grande partie à des particuliers.

Séries: INFORMATIONS INTERNES SUR LA PÊCHE

DÉJÀ PUBLIÉ:

- | | | |
|--|---------------|----------------|
| 1 <i>Impact régional de la politique de la pêche de la CEE - Situation économique et sociale et perspectives d'avenir du secteur de la pêche dans certaines régions de la Communauté: BRETAGNE</i> | 196-XIV-79-FR | Janvier 1980 |
| | 196-XIV-80-EN | Septembre 1980 |
| 2 <i>Impatto regionale della politica della pesca della CEE - Situazione economica e sociale e prospettive del settore in alcune regioni della Comunità: CAMPANIA - CALABRIA</i> | 108-XIV-80-IT | Juillet 1980 |
| | 108-XIV-80-EN | Février 1980 |
| | 108-XIV-80-FR | Mars 1981 |
| 3 <i>Impatto regionale della politica della pesca della CEE - Situazione economica e sociale e prospettive del settore in alcune regioni della Comunità: SICILIA</i> | 109-XIV-80-IT | Juillet 1980 |
| | 109-XIV-80-EN | Février 1981 |
| | 109-XIV-80-FR | Mars 1981 |
| 4 <i>Regional impact of the EEC's fisheries policy. Economic and social situation and outlook for the fisheries sector in certain regions of the Community: IRELAND</i> | 140-XIV-80-EN | Juillet 1980 |
| | 140-XIV-80-FR | Mars 1981 |
| 5 <i>EF's fiskeripolitiks regionale betydning. Den økonomiske og sociale situation og fiskerisektorens fremtidsprospektiver indenfor bestemte områder af EØF: JYLLAND</i> | 127-XIV-81-DK | Juin 1981 |
| | 127-XIV-81-EN | Juillet 1981 |
| | 127-XIV-81-FR | Janvier 1982 |
| 6 <i>Regionale Auswirkungen der EWG Fischereipolitik - Wirtschaftliche und soziale Lage sowie Zukunftsperspektiven des Fischereisektors in bestimmten Regionen der Gemeinschaft: Küstenregionen im Norden Deutschlands insbesondere: SCHLESWIG-HOLSTEIN</i> | XIV-149-81-FR | Janvier 1982 |
| | XIV-149-81-DE | Juin 1981 |
| 7 <i>Regional impact of the EEC's fisheries policy. Economic and social situation and outlook for the fisheries sector in certain regions of the Community: NORTHERN IRELAND</i> | XIV-204-81-EN | Octobre 1981 |
| | | |
| 8 <i>Impatto regionale della politica della pesca della CEE - Situazione economica e sociale e prospettive del settore in alcune regioni della Comunità: PUGLIA</i> | XIV-227-81-IT | Octobre 1981 |
| | XIV-076-82-FR | Octobre 1982 |

Séries: INFORMATIONS INTERNES SUR LA PÊCHE

DÉJÀ PUBLIÉ:

- | | | |
|--|---------------|--------------|
| 9 <i>Impatto regionale della politica della pesca della CEE - Situazione economica e sociale e prospettive del settore in alcune regioni della Comunità: ABRUZZO-MOLISE</i> | XIV-142-81-IT | Octobre 1981 |
| | XIV-142-81-FR | Octobre 1981 |
| | XIV-142-82-EN | Octobre 1982 |
| 10 <i>Regional impact of the EEC's fisheries policy. Economic and social situation and outlook for the fisheries sector in certain regions of the Community: NORTHERN BRITAIN</i> | XIV-122-82-EN | Juillet 1982 |
| 11 <i>Economic studies on the implications of the reopening of the NORTH SEA HERRING FISHERY</i> | XIV-246-81-EN | Mars 1982 |
| 12 <i>Analysis of methods used to determine fishing capacity, and establishment of a method suitable for community needs</i> | XIV-121-82-EN | Juillet 1982 |