

[LA CE PRESENTARÁ LA PROPUESTA DE MANERA INMINENTE]

La norma sobre transporte de ganado promete endurecerse

Por razones de bienestar animal y de salud. Son los motivos que el equipo de la comisaria europea de Sanidad, Androulla Vassiliou, esgrime para reducir el tiempo máximo de traslado de animales hasta el matadero u otras explotaciones. La propuesta de reforma de la legislación sobre esta materia incluye también nuevas limitaciones en la densidad de animales en los vehículos. Quince organizaciones españolas del sector han manifestado al MARM su disconformidad con el proyecto de la CE.

César Marcos

Periodista

La cuestión más polémica del borrador, preparado por la Comisión Europea (CE), es la cortapisa a los tiempos actuales de transporte de animales vivos. Un asunto, por otro lado, en el que existe una evidente falta de consenso. En 2004, Francia, España, Italia, Portugal y Grecia desistieron en ponerse de acuerdo al respecto ante una iniciativa de la CE.

Ahora, el documento que prevé presentarse a lo largo de mayo recalca la

A partir del 1 de Enero de 2009, los transportistas de larga distancia han implantado un sistema de navegación exigido por el Reglamento 1/2005: el coste es de 3.000 € / vehículo

urgencia de “actualizar” la legislación para reducir la duración máxima de los traslados, con lo que según su opinión, para tener un impacto positivo sobre el medio ambiente, el bienestar animal y la reducción de los costes administrativos.

La otra cara presenta no obstante un restablecimiento laboral entre países productores y de destino, costes adicionales por los límites de densidad y una leve subida de precios de la carne. Al menos es la conclusión del estudio de impacto.

Menos tiempo para los trayectos

A la luz del borrador, es el bienestar animal de los animales con destino al sacrificio es el que menos se cumple. Por lo tanto, su meta principal consiste en limitar el tiempo de transporte a nueve horas para los animales destinados a sacrificio y a series de 20 horas de transporte y nueve horas de des-

canso para el resto de animales, a la vez que se reducen en todos los casos las densidades de animales en el interior de los vehículos.

La intención de la CE con este proyecto de reglamento es asemejar las normas de bienestar de los animales con la legislación social vigente para los conductores de camiones pesados. En casos de explotaciones localizadas en zonas muy aisladas, se prevé dero-

Se propone...

- Reducir el tiempo máximo de transporte con destino al sacrificio a 9 horas.
- En el caso de animales que no vayan al matadero, la duración del transporte podría limitarse a 20 horas, siempre que los animales sean descargados en un punto de control y estén inmovilizados durante 9 horas con acceso a agua y comida.
- Una excepción respecto al tiempo de viaje: se puede alargarse dos horas más si se alcanza el destino.
- Una derogación para el tiempo límite de 9 horas cuando no existan más de dos mataderos en un radio de 550 km desde el lugar de inicio del viaje.
- Establecer espacios mínimos por animal en el interior de los vehículos, en función de la duración del trayecto, las especies ganaderas y el tamaño de los animales.
- La obligación de instalar sistemas de navegación por satélite para la realización de la trazabilidad de los animales transportados.



gaciones al límite de las nueve horas, aplicables por los Estados miembros. Así, cuando no existan más de dos mataderos en un radio de 550 km. Si el destino no es el matadero quedará vigente la norma de las 20 horas.

Durante nueve horas, el ganado tendrá que ser descargado para que descanse y se alimente. Podrá aplicarse también una derogación para la descarga en un puesto de control por razones sanitarias. Para todos los casos se dará un margen de flexibilidad de dos horas de transporte añadidas, en función de la proximidad del punto de destino final, en interés de los animales.

Limitaciones en las densidades

En función de las especies ganaderas y el tamaño de los animales, el borrador establece espacios mínimos por animal en el interior de los vehículos, sin obviar la duración del trayecto. Para menos de nueve horas de transporte, el espacio mínimo para un bovino de 50 kg debería ser de 0,289 m³, en tanto que para un animal de 800 kg serían 1,851 m³. En el caso de distancias superiores a nueve horas, el espacio tendría que ser de 0,439 y 2,250 m³, respectivamente. Son, en principio, cifras límites previstas por la CE.

Se aducen ahorro de costes

El informe entregado a la comisaria europea de Sanidad recrimina a las administraciones públicas que apenas controlen las normas en la actualidad por la complejidad reinante. Por no hablar de los costes administrativos copiosos que acarrearán, estimados en 2.250 millones de euros anuales.

Para suprimir los trámites burocráticos, la CE ha decidido asirse de modo más férreo al uso de los sistemas de navegación por satélite. "Es un instrumento eficaz de seguimiento del transporte de animales en la Comunidad", afirma literalmente el borrador de la propuesta. El sistema europeo de trazabilidad (TRACE) podría ser compatible para descargarse las informaciones recogidas durante el transporte autorizado de ganado por vía terrestre o marítima.



Foto: isftic.mepsyd

El sector, en contra

Las principales modificaciones de la mencionada propuesta de la CE pasan por la propia definición de viaje, que comenzaría en el momento que se carga el primer animal en el lugar de origen y terminaría cuando se descarga el último animal en destino. Este aspecto ha bastado por sí solo para indignar al sector, ya que "implicaría que muchos de los viajes que a día de hoy se consideran cortos pasen a ser viajes largos", ha afirmado Javier López, gerente nacional de la Asociación Española de Productores de Vacuno de Carne (Asoprovac).

En abril pasado, organizaciones y asociaciones del sector ganadero, las industrias cárnicas y los fabricantes de piensos han transmitido a la ministra del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM), Elena Espinosa, "su preocupación e inquietud" respecto a la propuesta de la CE sobre bienestar del ganado.

Para ellos, los cambios no se fundamentan "en un análisis real de las mejores condiciones para el bienestar de los animales", según reza la carta enviada a la huésped de Atocha. Asoprovac, por ejemplo, cree que la iniciativa parte de grupos de presión de índole proteccionista tras los que se parapetan los grandes lobbies de comercialización de carne a nivel europeo y mundial.

2.250 millones de euros anuales supone el coste administrativo derivado de la normativa sobre bienestar animal en el transporte, según Ancoporc

Legislación actual sobre el transporte de animales

Reglamento (CE) n° 1/2005, del Consejo de 22 de diciembre de 2004.

Es la normativa básica en esta materia a partir del 5 de enero de 2007 y rige la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas, y por la que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) no 1255/97.

Real Decreto 751/2006, de 16 de junio.

Una norma, que complementa el anterior reglamento, sobre la autorización y el registro de transportistas y medios de transporte de animales, y que origina Comité español de bienestar y protección de los animales de producción, un registro estatal de transportistas, contenedores y medios de transporte.

Real Decreto 644/2002.

Acerca de la limpieza y desinfección de los vehículos utilizados para el transporte de animales.

La adopción de los cambios en la nueva normativa "supondría un desembolso inasumible para este sector productivo en un contexto de grave crisis mundial", ha calificado el gerente de los productores de vacuno de carne, quien ha llamado a la creación de un lobby por parte de los productores europeos para frenar la propuesta de la CE.

Las quince organizaciones firmantes del documento remitido al MARM ha pedido a Espinosa que "adopte las medidas pertinentes como Estado miembro, o en colaboración con otros países, para paralizar el proceso". El sector ligado a todas las actividades relacionadas ha coincidido en que España, situada en un extremo de la Unión Europea (UE). Además hay que tener en cuenta "la enorme dependencia de terneros para engorde en nuestras explotaciones", según Javier López. •