

Podríamos responder a esta pregunta de una forma inmediata después de ver cómo han ido las cosas y el discurrir del famoso informe MAAT en el Parlamento Europeo, pero lo haremos al final de este artículo después de exponer nuestros razonamientos.

Transporte animal: ¿economía o bienestar?

Alberto Herranz Herranz.

Gerente de ANCOPORC. Secretario general de ANTA.

Portavoz de la E.L.T.

Todos sabemos la preocupación que existe en la actualidad por el bienestar de los animales en los sistemas intensivos. Además el bienestar de los animales, hoy en día, se integra y constituye una parte fundamental de las políticas agrícolas en el seno de la Unión Europea, formando parte de los pilares sobre los cuales se sustentan dichas políticas: seguridad alimentaria, bienestar de los animales y respeto al medio-ambiente.

Recordaremos que ya España entró a formar parte del Consejo de Europa en 1997, y que en este Consejo se elabo-

ran y acuerdan convenios relacionados con el bienestar animal y que son importantes tanto por su carácter vinculante como por la frecuencia con que la Unión Europea los toma como documentos base de trabajo para elaborar la Normativa en bienestar animal.

No olvidemos, tampoco, el Tratado de Ámsterdam, por el cual se modifica el Tratado de la Unión Europea y protocolos sobre la protección y bienestar de los animales, y en el cual se expresa que al formular y aplicar las políticas comunitarias en materia de agricultura, transporte, mercado interior e investigación, la Comunidad y los Estados Miembros tendrían plenamente en cuenta las exigencias en materia de bienestar animal, respetando al mismo tiempo las disposiciones legales o administrativas y las costumbres de los Estados Miembros relativas, en particular, a ritos religiosos, tradiciones culturales y patrimonio regional.

En estos momentos todas las iniciativas para modificar las normativas vigentes en el transporte de animales parten

de la Comisión, que se encarga de la protección de los consumidores. El enfoque comunitario es garantizar un elevado nivel de seguridad alimentaria, salud animal y bienestar de los animales en el interior de la UE, gracias a la aplicación de medidas coherentes "de la granja a la mesa" y un seguimiento adecuado, al tiempo que se asegura el funcionamiento efectivo del mercado interior.

Esto nos lleva a depender en muchas ocasiones de la opinión de los ciudadanos de la UE, que no siempre poseen una información objetiva y de calidad para poder expresar una opinión coherente con lo que realmente se está haciendo hoy en día. Sin embargo se ven influenciados por campañas que atacan la imagen del transporte de animales, que muchas veces pueden estar fundamentadas, pero sin olvidar que se trata de hechos aislados que no se deben trasladar a la generalidad. La consecuencia es el traslado de estas exigencias a las instancias políticas que inmediatamente ponen la maquinaria legislativa a funcionar y elaboran legislaciones que pueden estar



fuera de contexto, que son incumplibles por exigencias desorbitadas o que establecen unos máximos que difícilmente pueden llegar a conseguirse.

En estos momentos estamos en plena carrera para la modificación de la legislación del transporte de animales. Parece que lo principal es cumplir con los plazos establecidos en el tiempo, con la fecha que se ha fijado para que exista una nueva legislación, olvidando en ocasiones la parte más importante que hace que esa legislación se pueda aplicar por todas las partes, que cumpla el fin para el cual se propuso, en este caso, la protección de los animales durante el transporte y que no sea una cuestión solamente de quedar bien ante la opinión pública.

Como digo, esto puede llevar consigo el que no se dé la suficiente importancia a informes técnicos actuales, que no se valoren las opiniones de los sectores conectados con la realidad del día a día, o que la Administración encargada del control pueda exponer cuáles son las deficiencias actuales y las necesidades en la elaboración de nuevas normativas que llenen los vacíos existentes. En el caso del transporte nos hemos encontrado con que todo vale; no es necesario justificar el porqué ni si verdaderamente se tiene una necesidad de cambio en ciertos puntos.

Cuando realizábamos la pregunta si economía o bienestar nos planteábamos esta cuestión, ya que no entendemos cómo es posible que si perseguimos con esta nueva modificación de legislación el conseguir una mayor protección de los animales nos encontremos por poner un ejemplo, con situaciones como las que comentamos a continuación:

Tiempos de viaje

En la actualidad existen una serie de tiempos de viaje específico para cada especie. La justificación para modificar estos tiempos de viaje ha sido que los animales sufren al

transportarlos a largas distancias, pero los últimos informes científicos que se han realizado demuestran que con un manejo correcto de los animales, el tiempo de transporte no debe ser causa de sufrimiento para los animales, además la experiencia nos demuestra que los animales una vez iniciado el viaje se adaptan al vehículo y el medio en el cual son transportados. Evidentemente damos por supuesto que tanto el manejo como el diseño de los vehículos cumplen con las necesidades de cada especie que es transportada.

No está claro que si queremos evitar un sufrimiento, cuando se propone el tiempo de viaje, se hable de períodos de 9 horas de viaje y finalizamos el ciclo con un descanso de 12 horas durante las cuales los animales permanecen dentro del vehículo: esto para especies como el ganado porcino puede ser mortal, pero parece que no se quiere entender o tener en cuenta a la hora de establecer una coherencia entre la evidencia científica, la parte legislativa y la práctica del día a día.

Diferenciación de animales para vida de los destinados para sacrificio

No se entiende que cuando hablamos de bienestar animal afirmemos que los animales destinados a vida pueden viajar más número de horas que los destinados a sacrificio. ¿Acaso existen distintas formas de entender el bienestar de los animales según sea su destino? Entendemos que a los animales hay que procurarles el mejor de los tratos posibles y extremar el manejo.

Altura de los vehículos

Éste sigue siendo un punto conflictivo en el discurrir de la nueva propuesta, ya que se han dado datos de hasta una altura de los pisos de 1,4 m. La justificación de esta propuesta es que exista la posibilidad de poder inspeccionar a los animales desde dentro del vehículo. Evidentemente la ins-

pección es necesaria y se necesita realizar controles para comprobar el buen cumplimiento por parte de las empresas de la legislación existente. Sin embargo, dudo mucho que un inspector de turno se meta dentro del vehículo con un ternero de 500 kg a preguntarle cómo le ha ido el



viaje. Bromas aparte, hemos de decir que para especies como el porcino y el ovino estas alturas entre pisos pueden provocar peleas, movimientos no deseados y montas entre animales, lo que provocaría daños en los animales, lesiones, stress e incluso, en ocasiones, sufrimiento.

Densidades

Hemos obtenido datos de diferentes fuentes y estudios científicos, cada vez más actuales, que acaban demostrando que la densidad actual podemos calificarla como idónea. Por tanto, no entendemos por qué en las propuestas de la Comisión y distintos informes en el Parlamento proponen aumentar la superficie en ocasiones incluso hasta un 60% (más metros cuadrados por animal). Si esto se aprobase definitivamente (como ya lo ha hecho el Parlamento) supondría que los animales se desplazarían de un lado hacia otro provocándoles golpes y lesiones innecesarias, incluso al poseer un mayor movimiento podrían interactuar provocando peleas y un mayor stress, incluso peligrando

CUADRO I. Resumen de costes por implantación de las nuevas propuestas.

Modificaciones	Incremento costes
Ventilación:	
- Ventilación forzada	+5%
- Registro de temperaturas	+17.14%
Densidades:	
- Porcino	+43%
- Bovino	+9.10%
- Ovino	+33.31%
Secuencias de transporte:	+50%
Alimentación:	
- Bebederos	+3.57%
- Comederos	+12.86%

CUADRO II.

Propuesta	Incremento de coste
Peso medio 100 kg	
Superficie/Animal: 0,420 m²	+43%
Superficie/Animal Transp. Largo: 0,599 m²	

CUADRO III.

Tipo animal	Nº de animales/ normativa actual	Nº de animales/ propuesta	Incremento % coste
Porcino	237	170	+40,61%

CUADRO IV.

Normativa actual	Propuestas	Incremento de coste
24 h de viaje seguidas (con abreviado continuo)	Propuesta 1: 8 h viaje – 6 h descanso	50%
	Propuesta 2: 8 h viaje – 24 h descanso	50%
+ 24 h de descanso en punto de parada	Propuesta 3: 9 h viaje + 12 descanso	50%



CUADRO V.

Propuesta	Incremento de coste
Vehículos con ventilación artificial: altura 15 cm por encima del animal	5 %
Vehículos con ventilación pasiva: altura 30 cm por encima del animal	Vehículos de 3 pisos no se pueden utilizar

CUADRO VI.

Propuesta	Incremento de coste
El medio de transporte deberá llevar una cantidad suficiente de alimentos adecuados para cubrir las necesidades de los animales durante el viaje.	
- Equipar el vehículo con bebederos:	3.57%
- Equipar el vehículo con comederos:	12.86%

la seguridad del propio transporte.

Existen otros temas que pueden suscitar un debate abierto y que daría lugar para escribir muchas líneas acerca de ellos, como son el rango de temperaturas, la ventilación, la definición de animales aptos y no aptos para el transporte, el diseño de los vehículos, las consideraciones sobre las definiciones como transporte de larga duración, qué transportes están exentos de cumplir esta legislación (en esta nueva propuesta se analiza la posibilidad de excluir a aquellos que realizan un transporte a menos de 75 km), la formación de los conductores, aplicación de sanciones, aplicación de los controles, etc.

Se trata de una normativa compleja sobre la cual deberíamos tener encima de la mesa toda la información necesaria para valorar el contenido de la misma y en ningún caso realizar propuestas gratuitas que no estén fundamentadas, ya que las consecuencias de las mismas pueden ser drásticas una vez que se incorporan al Diario Oficial de las Comunidades Europeas para que sean de aplicación desde su día de publicación.

Muchas de las propuestas que hemos podido leer en los informes que se han realizado y el propio discurrir político de este tema, nos han llevado a pensar que lo que se quiere conseguir es defender las prioridades económicas de algunos países de la UE frente a otros y tenemos dos claros y notorios ejemplos:

Por un lado Holanda, un claro y neto exportador de animales para vida que a través de su ponente en el Parlamento Europeo siempre ha buscado la diferenciación entre los animales de vida y de sacrificio y que éstos puedan ser transportados hasta 30 horas. Podemos ir mas lejos y si hacemos un plan de viaje desde Holanda hasta España para traer esos animales, la casualidad es asombrosa, nos pueden salir esas 30 horas. Uds. juzguen por sí mismos.

Por otro lado tenemos a Alemania que tiene un claro e

importante comercio de animales con la nueva incorporación de los PECO y que a nuestro parecer intenta planificar su estrategia comercial hacia estos países usando como medio la restricción de la legislación del transporte de animales vivos.

Y finalmente, España que con la nueva incorporación de los nuevos Estados Miembros a partir de mayo de este año, pasa a ser un Estado cada vez más periférico, y que por sus características geográficas además se ve claramente perjudicado para continuar su movimiento interno de animales y potenciar la exportación e importación de animales, que sean procesados en la industria española, y se cree el valor añadido de la venta de carne.

Por lo tanto, si tuviéramos que dar una respuesta taxativa a la pregunta del principio, diríamos que en estos momentos la balanza se inclina más por una defensa de unos intereses económicos usando como moneda de cambio el transporte de animales. Cosa que nos desilusiona, ya que siempre hemos entendido, y por ello hemos trabajado, que el fin de la modificación de la actual normativa en el transporte era la protección de los animales y para ello nos deberíamos basar en las ultimas evidencias científicas que se poseen y que están elaboradas por prestigiosos centros de investigación.

Resumen de la
incidencia económica
de las propuestas del
documento COM
425/2003 en el transporte
de animales vivos
(sector porcino)

Las modificaciones que aporta el Reglamento COM 425/2003 en comparación al Real Decreto 1041/1997 (B.O.E. del 9/7/97) y la directiva 91/628/CEE y reglamentos 1255/1997, 411/1998 y 615/1998 conlleva un aumento de costes del transporte animal por carretera.

El cuadro I muestra un resumen de los posibles incrementos de coste.

Según la propuesta COM 425/2003, si se suman las diferentes modificaciones que afectan a los vehículos de transporte de animales vivos que transportan solamente cerdos, tendrían que asumir un 128,57% de aumento de costes.

Si realizamos un análisis pormenorizado de este incremento podemos resaltar:

Densidad de carga

Para el transporte con una duración inferior a 9 horas las normas relativas a la densidad, según la nueva propuesta de la comisión, permanecerían sin cambios.

Para el transporte de más de 9 horas y un animal de aproximadamente 100 kg,



debe aumentarse la superficie por cerdo transportado de 0,42 m² en transportes de corta distancia a 0,599 m² en transportes de larga distancia, es decir un aumento de la superficie disponible para cada animal del 43%. El aumento del coste del transporte sería del mismo porcentaje (**Cuadro II**).

Si realizamos el siguiente ejemplo: Partimos de un semirremolque de 2,5 m de ancho por 13,60 m de largo y tres pisos de alto, para viajes entre 1.500 km y 2.000 km con una duración de más de 9 horas el incremento de costes quedaría como refleja el **cuadro III**.

El número de animales de un lote que se transporta depende del peso de los animales, según la propuesta. De este modo la superficie por animal varía desde 0,143 (para animales de 20 kg en

transportes que no son de larga distancia) hasta 1,047 m² (para animales de 230 kg en transportes de larga distancia)

Secuencia del transporte en el sector porcino (duración del viaje)

En la actualidad, las obligaciones para el transporte de ganado porcino prevén una secuencia continua de 24 horas de transporte, siempre que los animales puedan abreviar de forma continua. Los científicos recomiendan dos secuencias de transporte de 8 horas, separadas por una parada de 6 horas, y seguidas de un descanso de 24 horas durante el cual los animales permanezcan en el interior del vehículo.

La propuesta actual es más radical en este aspecto y propone 9 horas de transporte más 12 horas de descanso para transportes de larga distancia (**Cuadro IV**).

Altura de pisos y ventilación

Este apartado se basa en la diferenciación que hace la propuesta entre vehículos con ventilación artificial, y ventilación pasiva o natural (**Cuadro V**).

Ejemplo altura exigida: cerdos de 100 kg/peso vivo

- 77 cm + 15 cm. Para un vehículo dotado de sistemas de ventilación artificial.
- 77 cm + 30 cm. Para un vehículo con ventilación natural.

Con esta propuesta si un transportista quiere transportar cerdos para sacrificio tiene que modificar su vehículo poniendo una ventilación forzada, de otro modo no podrían utilizar los vehículos de 3 pisos. Puesto que en España el transporte de animales vivos se ha especializado, aquellos que transportan ganado porcino tienen en un 90% vehículos de 3 pisos, los cuales son fijos en su altura.

Alimentación

Los vehículos han de que equiparse con abrevadores automáticos (**Cuadro VI**). ●

LA LEVADURA ESPECÍFICA PARA RUMIANTES



LA CLAVE
DE UNA
BUENA
DIGESTIÓN



LALLEMAND

LALLEMAND BIO, SL

Telf. : (34) 93 241 33 80 / Fax : (34) 93 202 00 41
Distribuidor premezclas: LAB. KARIZOO, S.A. T:(34) 93 865 41 48