

CONSIDERACIONES A LA PROPUESTA DEL REGLAMENTO EUROPEO DE BIENESTAR EN EL TRANSPORTE – SECTOR PORCINO

1.- Consideraciones

El transporte de los animales siempre ha sido un aspecto clave para la producción ganadera puesto que está vinculado a la viabilidad de la granja. La necesidad de entrada de animales, bien sea para cebarlos o bien sea por introducción de reproductores, hace que se mantenga la actividad de la granja, y la salida de los mismos hacia la comercialización, ya sea a otra granja o al matadero, es el objetivo final que da sentido a todo el trabajo realizado día a día en la granja. Por todo ello, el ganadero es el primer interesado en que los procesos de transporte de sus animales se lleven a cabo en las mejores condiciones para que durante el viaje no haya ningún incidente y así poder recibir los animales en perfectas condiciones o, en el caso de la venta, no perder valor de mercado.

Gracias al Reglamento 1/2005 se han conseguido una serie de hitos necesarios sobre cómo se realizan las labores de transporte animal y, sobre todo, como estas operaciones se tienen que armonizar en el seno de la Unión Europea para no alterar el mercado único.

Considerando que el bienestar animal es imprescindible para el ganadero y que con el Reglamento del 2005 ya tenemos una base amplia de protección, el nuevo reglamento no tiene suficiente base científica y no asegura una mejora en el bienestar animal durante el transporte respecto de la situación actual. Se evidencia que la propuesta no ha sido lo suficientemente trabajada y que su impacto social, económico y medioambiental no ha sido adecuadamente estimado. En cambio, trabajar para mejorar la implementación del actual marco legislativo, el más exigente del mundo, permitiría aumentar el bienestar de los animales.

Las exigentes medidas del nuevo reglamento arriesgarían la sostenibilidad económica de muchas áreas rurales en territorios más desfavorecidos y despoblados, reducirían la diversidad cultural y beneficiarían los intereses de países que ocupan una posición privilegiada para el comercio de animales, mientras se condenaría a los países periféricos (y a los territorios insulares) a una grave desventaja competitiva, que soportarían costes desproporcionados.

Dentro de la propuesta hay una serie de aspectos de alta preocupación que pueden afectar seriamente tanto al modelo de producción como a la viabilidad de ciertas producciones. Se pueden destacar los siguientes aspectos clave de la propuesta:

1.- Duración de viaje

1.1.- Propuesta del Reglamento.

Se define “viaje” como el desplazamiento de animales efectuado por uno o varios medios de transporte, que comienza con la carga del primer animal en el primer medio de transporte en el lugar de partida y termina con la descarga del último animal en el lugar de destino, así como las operaciones conexas, incluidos los períodos de descanso y el transbordo de un medio de transporte a otro. Y para lo cual se establecen unos tiempos máximos de viaje

- Transporte por carretera con fines diferentes a sacrificio: se establece un máximo de 21 horas con 1 hora de descanso después de las 10 h de viaje. Después de

ese ciclo de 21 h hay que descargar los animales en un puesto de control para descansar durante un mínimo de 24 h después de la cuales puede comenzar un segundo ciclo de 21 h. (10 h + 1 h descanso + 10 h)

- Transporte por carretera con destino a sacrificio. Se limita a un máximo de 9 horas.

1.1.- Implicaciones

- La definición de viaje incluye la carga y la descarga, por lo que estas operaciones, que además son las más estresantes, se deberán hacer lo más ágilmente posible para restar el mínimo tiempo al transporte. Esto es contraproducente, puesto que las operaciones de carga y descarga deberían ser no contempladas como tiempo de viaje para poder dedicar el tiempo que sea necesario a su correcta realización.

- La medida es discriminatoria entre Estados miembros. Los países extensos (como España) o los periféricos (como España) van a tener limitado tanto el acceso al propio mercado nacional como al movimiento intracomunitario de animales afectando directamente a la posibilidad de cualquier ganadero de poder comercializar sus animales dentro del Mercado Único Europeo.

- Falta de consistencia en la propuesta. Los animales con fines diferentes a sacrificio se pueden transportar 21 h pero los que van a sacrificio solo 9. No se comprende que el bienestar animal durante el transporte esté determinado por el tipo de establecimiento de recepción de los mismos tras el viaje.

2.- Temperaturas

Este es un aspecto nuevo en la propuesta que no está contemplado en la anterior normativa.

2.1. Propuesta del Reglamento

Para el transporte de animales terrestres por carretera, si la temperatura exterior esta:

- Por debajo de 0°C = vehículo cubierto y circulación de aire. Si la temperatura es inferior a -5°C, la duración máxima del viaje será de 9 horas.
- Entre 25°C y 30°C, la duración del trayecto durante el período comprendido entre las 10h00 y las 21h00 no podrá exceder de 9 horas de trayecto.
- Si >30°C, sólo los trayectos entre las 21h00 y las 10h00.
- Cuando la previsión de temperatura indique temperaturas superiores a 30°C entre las 21h00 y las 10h00, el espacio disponible para los animales se aumentará en un 20%.

2.2.- Implicaciones

- Basarse en la previsión de temperatura exterior para esta norma, en lugar de en la temperatura, el flujo de aire, las especies transportadas u otros indicadores en el interior del transporte, es un contrasentido para la mejora de la calidad del transporte. No recompensa el esfuerzo de las empresas que han invertido en mejorar las condiciones de sus vehículos utilizando la tecnología disponible y las mejores prácticas.
- Es lamentable que la propuesta y la evaluación de impacto no consideren la diferencia, en cuanto al impacto sobre el bienestar animal, entre el aumento gradual de la temperatura y los picos repentinos en momentos excepcionales de olas de calor.
- Considerar -5, 25 o 30°C como "temperaturas extremas" es especialmente discriminatorio para el sector ganadero de los Estados miembros del norte y del

sur, ya que interrumpiría la cadena durante periodos más largos a lo largo del año.

- Imponer el transporte nocturno tendría graves repercusiones sociales, sobre todo en las regiones donde las temperaturas superiores a 30°C duran varios meses puesto que forzaría a que tanto transportistas, ganaderos y mataderos trabajaran de noche.

3.- Espacio disponible

3.1.- Propuesta del Reglamento

En el caso del porcino se establen las medidas propuestas por la EFSA y de forma general para cerdos de hasta 110 kg de PV se debería reducir la densidad de entre un 38 a un 40% (aprox).

3.2.- Implicaciones:

- Estas nuevas normas sólo han tenido en cuenta el dictamen científico de la EFSA sin reflexionar sobre la viabilidad y el impacto socioeconómico.
- Las nuevas normas de espacio y altura vertical propuestas reducirían considerablemente el número de animales transportados por camión, incrementando el número de camiones necesarios en la carretera.
- Las pruebas científicas presentadas se alejan de la realidad sobre el terreno. No hay consenso sobre la comodidad de los animales en relación con un aumento del espacio disponible en un vehículo en movimiento. Si hay demasiado espacio entre los animales o por encima de ellos, no puede excluirse que se produzcan lesiones, especialmente en situaciones en las que el camión se rompe o gira.
- El aumento del número de camiones en la carretera provocará un incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero en toda la UE. La evaluación de impacto no aclara estas repercusiones medioambientales ni la coherencia con otros objetivos climáticos y medioambientales y con la legislación vigente.
- Los mataderos tendrán que adaptar sus infraestructuras al mayor número de vehículos que recibirían, y muchos no podrán hacerlo.

4.- Aspectos veterinarios

4.1.- Propuesta del Reglamento

Las operaciones de carga y descarga serán supervisadas por un veterinario.

4.2.- Implicaciones

La presencia de un veterinario para la carga y descarga de los animales es técnicamente inviable, ya que actualmente faltan veterinarios disponibles en toda la UE. Además, combinada con la propuesta sobre la temperatura (+30°C, transporte obligatorio por la noche), el veterinario también tendría que estar presente en algún momento entre las 21h y las 10h. Desde una perspectiva financiera, esto tendría un impacto significativo. Por lo tanto, esta medida parece alejada de la realidad.

5.- Periodos de transición

5.1.- Propuesta del Reglamento

El Reglamento se deberá aplicar en un máximo de 2 años tras su publicación, con la excepción de los tiempos de viaje que será de 5 años.

5.2. Implicaciones

- Para estos cambios estructurales este Reglamento puede alterar considerablemente el mercado, puesto que el acceso a los mismos se va a ver limitado. Por ello, para mantener la viabilidad del sector será necesario realizar cambios estructurales como puede ser, en el caso de España, incrementar el número de granjas ya que va a limitar la posibilidad de importar lechones de otros países de la UE (en la actualidad la mayoría de los lechones que entran en España tienen como origen Países Bajos).
- Para ganaderos, la transición debe situarse en la perspectiva del reto de la renovación generacional. Todas estas cargas adicionales, a cambio de escasas o nulas mejoras reales de las normas de bienestar animal, no harían sino aumentar las dificultades de los jóvenes agricultores para integrar la producción ganadera.