

# ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA NUEVA NORMA DE TRANSPORTE ANIMAL

La propuesta del Reglamento de Protección de Animales durante el Transporte por parte de la Comisión Europea mantiene al sector productivo en alerta, especialmente ante el previsible incremento económico que supondrá poner en marcha las nuevas medidas. Es más que evidente que hay aspectos que requieren de un análisis profundo, ya que algunos países de la UE, como es el caso de España, por su ubicación y características climáticas, pueden resultar más perjudicados que otros.

CARMEN EGEA, PERIODISTA AGROALIMENTARIA



**D**e aprobarse, la propuesta legislativa sustituiría el actual reglamento que supervisa la protección de animales vivos durante el transporte. Habida cuenta de que el acceso al mercado interior único dentro de la UE garantiza la libre circulación de mercancías, servicios, capitales y personas, lo que supone una excelente oportunidad de acceso al mercado, lo sería en caso de beneficiar por igual a todos los países miembro.

Pero, ciéndonos al ámbito de la propuesta, entre los aspectos que la Comisión contempla como mejoras cabe mencionar la reducción del tiempo de transporte, la exposición a temperaturas extremas y las densidades que han de tenerse en cuenta para garantizar el bienestar de los animales durante el transporte. Vista la envergadura de la iniciativa,

se hace necesaria una evaluación del impacto económico que podría conllevar la implantación de la norma. Y es que ésta profundiza en aspectos que van a afectar especialmente al proceso y la gestión en granjas y mataderos.

Marc Poo, gerente de la Asociación Nacional de Transportistas de Animales (ANTA), cuenta que desde la asociación están trabajando en un estudio exhaustivo sobre el impacto económico que traerá consigo la implementación de la nueva normativa de bienestar animal, que, según afirma, “afectará a todo el proceso del sector cárnico”. Asegura que “la normativa acarrearía pérdidas millonarias al sector, lo que podría desencadenar consecuencias irreversibles”. Concretamente, dice que en España la implantación de la norma tal cual recoge el borrador “tendrá un impacto muy

negativo”. Así se deduce del análisis de los cambios propuestos, “del que destacan tres puntos relevantes: los tiempos de transporte, las temperaturas y las densidades”. Entre los cambios más evidentes que se deberán implementar en los vehículos y en los procedimientos para dar respuesta a esta propuesta, menciona la disminución de las densidades, que implicará la necesidad de implementar modificaciones estructurales en los camiones.

Los tiempos de viaje se verán limitados, reduciéndose “a 21 horas, divididas en dos tramos de 10 horas con un descanso de 1 hora”. Para Poo “es importante tener en cuenta que el tiempo de carga y descarga de los animales se incluye en estas horas de transporte, lo que efectivamente reduce el tiempo total de viaje a 17 horas”. Y aclara que “actualmente,





bajo la normativa 1/2005, los tiempos de viaje se realizan en 24 horas” y con la implementación de la nueva normativa “se incrementarán a un total de 48 horas, incluyendo una parada con descarga de los animales del medio de transporte en un centro de parada durante 24 horas”. ANTA asegura que “este aumento significativo en el tiempo de viaje para los animales plantea serias dudas sobre si se está teniendo en cuenta su bienestar”, ya que en el proceso de carga y descarga de los animales “es cuando muestran más estrés”. Y máximo si este proceso se debe repetir en dos ocasiones, “desde el punto de salida y llegada”. Marc Poo lamenta que esto no se haya tenido en cuenta la hora de elaborar este borrador, y que supondrá “un elevado aumento de costes de transporte”. En lo que concierne al sector cunícola, INTERCUN subraya que

se han analizado las diferentes opciones legales únicamente para las principales especies ganaderas, principalmente cerdos, gallinas ponedoras, pollos de engorde, vacas lecheras, terneros y ganado vacuno. Y aunque las consideraciones generales y conclusiones de la evaluación de impacto se aplican a los conejos, “la Comisión Europea ha tomado decisiones sobre los conejos sin haber evaluado de forma detallada los costes, beneficios e impactos en el sector”. A la Interprofesional también le preocupa que debido a la especificidad del funcionamiento del transporte de conejos (en contenedores), en determinadas ocasiones se pueda tender a incluir el tiempo de carga de los conejos en los contenedores, así como el tiempo de espera en matadero y señala que es de suma importancia que estas

## ENTRE LOS ASPECTOS QUE LA COMISIÓN CONTEMPLA COMO MEJORAS CABE MENCIONAR LA REDUCCIÓN DEL TIEMPO DE TRANSPORTE, LA EXPOSICIÓN A TEMPERATURAS EXTREMAS Y LAS DENSIDADES

actividades conexas no se consideren dentro del tiempo de transporte. Además, alegan que la medida por la que “la carga y descarga de animales de los medios de transporte debe ser supervisada por un veterinario” la consideran “poco realista con la rutina de trabajo” ya que será difícil encontrar un número suficiente de profesionales veterinarios con disponibilidad de trabajar en horario de noche para cubrir las cargas y descargas no solo de conejos, sino de todas las especies, además del coste económico que conllevaría. Como aspecto positivo, Alfonso Miguel Casado, presidente de la Asociación Cunícola Europea (ERA), añade que, en referencia a la duración del transporte, “el sector cunícola está mejor adaptado para enfrentar el cambio que otros sectores, ya que en general no se exportan animales vivos a terceros países (sino carne) y la mayoría de los viajes que se realizan, que son principalmente a matadero, tienen una duración inferior a 4 horas y media”. En referencia al transporte de animales vivos, INTERCUN hace hincapié en que “los conejos deben recibir comida y bebida”, lo que consideran que sería “inasequible” en las condiciones actuales, ya que los camiones “no están equipados para ello”, si tenemos en cuenta que la duración media del trayecto es de 4,5 horas. Así, subrayan que la excepción





de la norma se debería tener también en cuenta para los conejos, “cuando las operaciones de carga o descarga duren más de 4 horas se deberá de disponer de instalaciones para mantener a los animales con agua y bebida, en el exterior de los medios de transporte y en libertad”.

Ante el hecho de que sea “el conductor o el cuidador” quien controle el estado de los animales a su llegada al establecimiento de destino mediante indicadores, como puede ser el número de animales muertos a la llegada por cada envío, INTERCUN hace especial mención al “riesgo de atribuir al transporte animales que morirían de forma natural debido a la evolución de enfermedades subyacentes que no se identifican en el momento de la carga. Debido a que, en cunicultura, hay patologías que evolucionan muy rápidamente, como es el caso del Virus de la enfermedad hemorrágica del conejo (RHDV)”.

En su análisis advierten que “para que el sector se adapte es necesario más tiempo de entrada en vigor” e indican que “echan de menos el apartado sobre el principio de reciprocidad,

## ESPAÑA SERÁ UNO DE LOS PAÍSES MÁS AFECTADOS POR LA POSIBLE APLICACIÓN DE ESTA NORMATIVA

que protegería a los ganaderos europeos de la competencia desleal, ya que el coste de producción tras estas medidas será superior al de terceros países”. Tal es su importancia que consideran que, sin esta cláusula, “será inevitable que los consumidores europeos compren carne traída de terceros países donde el nivel de bienestar animal es inferior al actual en Europa”.

### RETOS PRINCIPALES

Casado, presidente de ERA, coincide con INTERCUN que entre los

aspectos en los que la propuesta legislativa de la Comisión Europea podría afectar al conjunto de la cunicultura se encuentran “la duración máxima del transporte de los conejos a mataderos u otras granjas; el espacio mínimo disponible necesario (altura de los contenedores y densidad de carga); la restricción de viajes por el día en épocas de calor; la protección de los animales frente al frío; disponer de comida y bebida para los conejos durante el transporte; la vigilancia de los animales durante el transporte y la necesidad de supervisión de un veterinario de las cargas y descargas de los conejos en el camión”.

E insiste en que “el aspecto que más dificultades supondría para el sector, tanto para el transporte de conejos al matadero como de conejos de cría a las granjas, “es el espacio mínimo disponible que se pide para los conejos”. Ya que las densidades de carga animal que se pretenden imponer, según Casado, “supondrían por sí mismas un 47% más de espacio en los camiones” y, además, “se propone una altura mínima para

los contenedores que supondría al menos un 50% más de la actual". Para INTERCUN, "las cifras del espacio disponible en superficie por animal que contempla la propuesta, están muy alejadas de las densidades actualmente en uso". Incluso, considerando el conejo sentado según las indicaciones de la EFSA, en cuanto a la altura, "estaríamos hablando de alturas muy alejadas de las de los contenedores actuales". Esto para la Interprofesional, sin duda alguna, "supondría un gran aumento de los costes logísticos y del impacto medioambiental".

### AYUDAS PARA ENCAJAR LOS CAMBIOS

La Interprofesional concluye que "no hay un apartado que describa los medios de financiación pública para las inversiones necesarias y la pérdida de rentabilidad de la actividad". Sobre todo debido a una "clara falta de sostenibilidad económica de esta propuesta", estimando que supondrá un incremento de costes del 200-250%. Alfonso Miguel Casado, apunta que el conjunto de estas medidas, "tendría un grave impacto tanto económico como medioambiental, que el sector no sería capaz de afrontar por sí mismo". Por ello "sería necesario el apoyo financiero de las administraciones públicas, tanto europeas como estatales". España, remarca Marc Poo, "será uno de los países más afectados por la posible aplicación de esta normativa", ya que la disminución de densidades, las restricciones en cuanto a las temperaturas y las limitaciones en las horas de transporte tendrán un impacto significativo en nuestro país debido a nuestra situación geográfica. Motivo por el cual desde ANTA afirman estar "trabajando arduamente para intentar revocar esta normativa, ofreciendo alternativas y propuestas que puedan ser más viables y menos perjudiciales para el sector", pues aseguran "es fundamental buscar soluciones que protejan tanto el bienestar de los animales como la viabilidad económica del sector". Según fuentes consultadas del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, "el Consejo de la

Unión Europea acaba de empezar los debates sobre la propuesta legislativa de protección de animales durante el transporte". Y dado que este año habrá elecciones al Parlamento Europeo, "es probable que la aprobación del futuro reglamento se demore". Mientras tanto, el MAPA va a comenzar las reuniones con los sectores y las comunidades autónomas, a fin de debatir el texto y poder fijar una posición española. "Estamos, por tanto, aseguran las mismas fuentes, en un periodo inicial, por lo que es prematuro hablar de ayudas que se puedan establecer". A lo que añaden que "España apoya la revisión de la normativa europea sobre bienestar animal, con la adopción de enfoques proporcionados y no prohibitivos, que

mejoren aspectos como la formación del personal o las condiciones del transporte. Las decisiones que se adopten deben estar avaladas por la evidencia científica y por rigurosos análisis de impacto". Es una realidad que España está muy por delante en políticas de protección en comparación con otros países. La capacidad de acceso al mercado y las ayudas necesarias y no contempladas unen al sector y siguen siendo claves. Y ante la demora de la aprobación o revocación del reglamento, ya se visibilizan importantes lagunas, que evidencian "per se" un importante impacto estructural y económico, con una repercusión directa que recaerá sobre todos los eslabones de la cadena productiva, y muy posiblemente sin marcha atrás.



**Ebronatura**  
DIVISIÓN CUNICULTURA  
Centro de Inseminación Artificial

## ESPECIALISTAS EN INSEMINACIÓN CUNÍCOLA DESDE 1993

- Servicio de Inseminación
- Asesoría Veterinaria
- Productos para Ganadería
- Experiencia y especialización
- Distribuidor oficial de genética HYPLUS E HYL A OPTIMA





### Envío de dosis a todo el territorio nacional

El Burgo de Ebro (Zaragoza) - Tfnos.: 610.444.207 - 610.444.514  
www.ebronatura.com - ebronatura@ebronatura.com