

MIGUEL ÁNGEL HIGUERA

PRESIDENTE DEL GRUPO DE TRABAJO DE SALUD Y BIENESTAR ANIMAL DEL COPA-COGECA

“El bienestar animal debe medirse en cómo se comporta el animal y no en políticas basadas en restricciones”



Ante la nueva propuesta legislativa sobre transporte animal de la Comisión Europea, hemos querido analizar cómo va a afectar al sector y la repercusión que van a tener las nuevas medidas propuestas. Todos los eslabones de la cadena habrán de implantar algunas de ellas de uno u otro modo, suponiendo en algunos casos un importante reajuste, mientras que otras pueden poner en peligro el futuro de la producción.

CARMEN EGEEA, PERIODISTA AGROALIMENTARIA



BOLETÍN DE CUNICULTURA. Ha vuelto a ser reelegido como presidente del Grupo de Trabajo de Salud y Bienestar Animal del Copa-Cogeca. ¿Cuáles son las líneas de trabajo prioritarias que se plantea para los próximos años?

MIGUEL ÁNGEL HIGUERA. Nuestras líneas giran en torno a dos vertientes: la línea de sanidad animal y la línea de bienestar animal. En sanidad, la prioridad es el control de diferentes enfermedades que nos preocupan mucho a nivel de la Unión Europea, como la peste porcina africana, la

influencia aviar de alta patogenicidad, la tuberculosis, la fiebre del Valle de Rift y la enfermedad hemorrágica epizootica. Vemos que están repuntando enfermedades que no teníamos y estamos teniendo dificultades para frenar su propagación. Lo primero es intentar evitarlo y para ello necesitamos invertir en vacunas y mejorar la bioseguridad. Otro aspecto importante, es continuar con la lucha contra la resistencia a los antibióticos. En bienestar animal es un tema clave y crítico. Llevamos tres años trabajando

con la Comisión Europea en el paquete de bienestar animal; pero por ahora sólo ha visto la luz la propuesta de bienestar animal en el transporte. Estamos pendientes de las propuestas de bienestar animal en granja, bienestar animal en sacrificio y etiquetado de bienestar animal.

Tras las elecciones de este mes de junio y la configuración del nuevo Parlamento y la nueva Comisión, veremos hacia dónde avanzan, si en el mismo sentido o si retroceden y recapacitan de alguna forma. Actualmente se abre una ventana de oportunidad para que Europa reflexione con las manifestaciones que se están produciendo, que están haciendo que la UE se replantee toda la estrategia de altísima presión hacia los productores a nivel de normativa europea.

B.C: ¿Cuál es en su opinión el impacto que tendrá la propuesta legislativa sobre transporte animal en el sector en general y en el cunícola en particular?

M.A.H. El bienestar animal en el transporte va a afectar directa e indirectamente a los ganaderos y tendrá una gran repercusión sobre los transportistas. Van a cambiar las

condiciones del servicio que ofrecen a los ganaderos. Tendrá un impacto directo sobre el mercado, ya que esta normativa va a restringir las posibilidades de comercialización de los animales, teniendo en cuenta que lo va a limitar a un radio de acción en función de las horas que tenga de transporte. Con lo cual, en el transporte de animales vivos los países periféricos, como es España, nos vemos damnificados. Otro aspecto difícil de cuantificar económicamente, pero que va a ser crítico, es el de las temperaturas extremas. En el caso de España afectaría a los transportes diurnos cuando tenemos más de 30 grados. Nosotros estamos analizando las diferentes regiones del país y con históricos de la AEMET y está claro que -en función de la región- no se podría hacer ningún viaje diurno durante cuatro meses en regiones del sur y durante dos en las del norte. Esto supondría cambiar totalmente la estructura, con la dificultad para los conductores y chóferes de camiones, que pasarían a trabajar de noche, además del riesgo y peligrosidad que a nivel de seguridad en carretera supone tener todos los camiones de transporte en horario nocturno. Sumemos un componente social, pues habrá personas que automáticamente van a tener que cambiar sus turnos de trabajo para trabajar por la noche durante un período importante del año. A nivel de granja, forzará cambios, porque habrá que cargar y descargar los animales en función de las temperaturas. Lo mismo pasará en la estructura cárnica. El matadero va a tener que adaptarse para poder recibir todos los animales por la noche y trabajar en función de ello. A nivel del transporte son unas cuantas medidas las que van a limitar el acceso al mercado, lo que afectará al precio de los productos y que generan un incremento de los costes de producción. Sin que se materialice un incremento real en el bienestar animal de los animales, no se justifica. Entendemos que el bienestar animal tiene que ir medido por cómo se comporta el animal en el viaje, cómo está y cómo está diseñado el camión para que pueda mantener unas temperaturas. Todo eso influye más en el animal y no tanto en cuestión de restringir.

B.C. ¿Cuáles son los cambios clave que supondrá la nueva legislación en cuanto a exportación se refiere?

“LOS PAÍSES PERIFÉRICOS COMO ES ESPAÑA, NOS VEMOS DAMNIFICADOS, SUPONIENDO UN IMPACTO DIRECTO SOBRE LAS CAPACIDADES DE ACCESO AL MERCADO”

M.A.H. Vemos que va a afectar a Portugal, España, Italia y Grecia. No es lo mismo estar en el centro de Europa, que con pocas horas puedes abarcar muchos mercados, que estar en una esquina. Directamente tienes muy limitada la exportación. En el caso de un país grande como España, los productores andaluces tendrían totalmente cerrado el acceso de transporte de animal vivo a Europa. Esto supondrá un impacto directo sobre las capacidades de acceso al mercado y en el precio que puede percibir el ganadero por sus productos. Además, un impacto directo sobre los costes de producción, teniendo en cuenta el cambio de las densidades, puesto que al disminuir los animales que se pueden cargar en un camión, te va a costar más transportarlos. Esto para nosotros es clave, porque el tratado de la UE te garantiza la libre circulación de personas y mercancías, pero si te impide tener acceso al mercado único, ¿para qué te sirve estar en la UE?

B.C. ¿Y los principales retos que deberá afrontar el sector?

M.A.H. Evidenciar el impacto enorme que va a tener sin que suponga unas mejoras claras y evidentes en el bienestar animal. La UE sigue estando muy por encima de las normativas mundiales de bienestar animal. Nuestro planteamiento es que esta normativa no continúe. Están metiendo al sector ganadero europeo en un compromiso existencial que va a dificultar profundamente su futuro. Nuestro planteamiento es “Espera, piensa perfectamente lo que se quiere hacer y qué impacto tiene, porque esto es un todo o nada”. No hay forma humana de mejorar esta propuesta normativa con

alegaciones. Estamos trabajando a nivel de Europa para evidenciarlo y solicitar que se retire esta propuesta. La sociedad debe saber las consecuencias que va a tener. Cuando el consumidor lo sufre en la cesta de la compra, es porque el sector ya ha tenido que adaptarse y no le ha quedado más remedio que repercutir costes. Son políticas muy restrictivas a nivel de la producción que van a limitar la producción y aumentar costes.

B.C. No hay sector que no se resienta por una serie de efectos en cadena, y económicamente hablando, esos efectos están dejando huella. Concretamente para el sector cunícola ¿Cuáles considera que serán los efectos más llamativos, qué tipo de ayudas son necesarias por parte de Europa y cómo está posicionado el sector?

M.A.H. A nivel del sector cunícola al igual que todos, el principal problema son las limitaciones de comercialización en los tiempos de viajes y los cambios de densidades. Y eso, se nota en un sector que ya tiene dificultades por ser muy específico. Hay una partida especial de animales que sólo van en contenedores, y para las ventilaciones, los flujos de aire, hace que necesiten más camiones adaptados, y los transportistas tendrían que invertir en tener esos camiones. Necesitarán más vehículos y más chóferes y eso repercute directamente en el coste que va a tener el ganadero por transportar sus animales.

B.C. ¿Qué inversión estima tendrá que hacer el sector en España y de qué ayudas dispondrán para adaptarse a la nueva normativa llegado el caso?

M.A.H. Desafortunadamente, por ahora, no se baraja en ningún caso tener ayudas para las modificaciones de bienestar en el transporte. Ayudas se necesitarían a todos los niveles: para los transportistas, porque van a tener que hacer una inversión muy importante en remodelar y en adquirir nuevos camiones; y para los productores por el incremento de costes que tendría que ser compensado vía ayudas. Quizá deberá orientarse más a cuando salga la normativa de bienestar animal en granja y que puedan ayudar directamente a las modificaciones estructurales de las granjas. El resto de impactos, son muy difíciles de subvencionar, como el que no tengas acceso a vender los animales a quien tú quieras.