

Sede operativa nazionale

20139 MILANO
Viale Bacchiglione, 16
Tel. 02/53.93.539 r.a.
Fax 02/53.97.381

Sede Legale

00153 ROMA
P.zza G.G. Belli, 2
Tel. 06/58.300.213 r.a.
Fax 06/58.16.389

Roma, 18 dicembre 2024

OSSERVAZIONI FAI – Conftrasporto circa la proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate, che modifica il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio e abroga il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio.

FAI – Conftrasporto, è la principale rappresentanza nazionale di categoria nel comparto dell'autotrasporto merci in conto terzi. In quanto tale, FAI conta tra i propri associati numerose imprese attive nell'ambito del trasporto di animali vivi e segue pertanto con estremo interesse l'evoluzione della normativa di settore.

A tale proposito, FAI – Conftrasporto non può che esprimere un parere fortemente critico rispetto alla bozza di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate, che modifica il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio e abroga il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio. Tale proposta di modifica, infatti, appare animata più dalla volontà di scoraggiare il trasporto su strada di animali vivi, rendendo tale attività antieconomica ed eccessivamente complessa, piuttosto che dalla volontà di tutelare il benessere degli animali trasportati, come i nostri operatori già fanno quotidianamente.

1) Art.3 c.2 - luogo di partenza

“Luogo di partenza: a) il luogo in cui l'animale è stato ospitato per almeno una settimana prima della partenza e in cui è caricato per la prima volta su un mezzo di trasporto oppure b) un centro di raccolta se l'animale è stato prelevato entro una distanza non superiore a 100 km”

FAI evidenzia in primo luogo la problematicità del nuovo impianto definitivo. In particolare, non si vede la necessità di allungare fino ad una settimana il periodo di stazionamento nel luogo di partenza, dandosi che i tempi di adattamento dell'animale sono di gran lunga inferiori.

2) Articolo 10 - Formazione di conducenti, guardiani e addetti al benessere degli animali

“Il trasportatore provvede affinché i conducenti, i guardiani e gli addetti al benessere degli animali di cui all'articolo 21 seguano uno dei corsi di formazione riconosciuti in materia di benessere degli animali di cui all'articolo 37, paragrafo 1, lettera b). Tale formazione è attinente ai loro compiti, alle specie, alle categorie di animali che accudiscono e ai mezzi di trasporto utilizzati.”

Con riguardo a questa tematica, osserviamo che la formazione andrebbe prevista e normata per tutti i soggetti coinvolti, evitando di obbligare, nei fatti, solo il conducente guardiano (nel Reg. 1/2005 veniva normata solo quella del conducente guardiano: si ritiene opportuno sanare questa carenza, in quanto la manipolazione degli animali, da parte di tutti i soggetti coinvolti, impatta fortemente sul loro benessere e andrebbe consentita solo a seguito di adeguata formazione).

3) Articolo 18 - Obblighi generali dei trasportatori Il trasportatore è responsabile dell'idoneità al trasporto degli animali da quando vengono caricati nel luogo di partenza a quando vengono scaricati nel luogo di destinazione.

Nel Reg. 1/2005 veniva stabilito che la responsabilità fosse del conducente/guardiano, obbligato in solido con l'autotrasportatore (ossia il titolare dell'impresa di trasporto).

Riteniamo che tale formulazione vada quantomeno ripetuta in quanto, l'autotrasportatore, dalla sua sede, non essendo a bordo del mezzo, oltre ad aver impartito la formazione, le istruzioni e richiamato tutte le cautele del caso, non può essere responsabile anche dell'idoneità al trasporto.

Fondamentale è la presenza del veterinario al carico e allo scarico per garantire terzietà e competenza, come previsto dagli art.17 e 25

4) Articolo 22 - Centri di raccolta

“Un centro di raccolta non è indicato come luogo di destinazione nel giornale di viaggio di cui agli articoli 15 e 16”

Questa disposizione sancirebbe la fine dei centri di raccolta e dei mercati del bestiame a scomparire, andando a colpire un innumerevole numero di operatori, rendendone di fatto inutile il ruolo e destinandoli alla chiusura.

5) Articolo 24 - Sistemi di posizionamento dei mezzi di trasporto

L'impiego di sistemi di posizionamento per i mezzi di trasporto che effettuano tragitti brevi non arreca nessun beneficio rispetto al benessere degli animali ma va ad ulteriormente appesantire l'impegno degli operatori. Riteniamo pertanto opportuno escludere i trasporti su brevi distanze dall'obbligo di introdurre i registri di viaggio in TRACES.

6) Articolo 28 Tempi di viaggio e periodi di riposo per il trasporto su strada o su rotaia di animali terrestri verso la macellazione

“Il trasporto verso la macellazione di animali terrestri diversi dagli uccelli domestici e dai conigli è effettuato solo in brevi viaggi”

Riteniamo questo articolo eccessivamente penalizzante per il trasporto su strada di animali vivi in quanto renderebbe impossibile il trasporto di animali da macello con viaggi superiori alle 9 ore. Oltre a compromettere l'operatività del trasporto, tale previsione rischierebbe di causare la chiusura dei piccoli macelli che si trovano in aree più remote e di danneggiare i piccoli allevatori, talvolta presenti in aree difficilmente accessibili e lontane dalle principali direttrici di traffico, con pesantissime ricadute su tutta la filiera delle carni e degli insaccati. Davvero vogliamo permettere tutto questo?

Anche gli animali da macello devono poter essere trasportati con mezzi autorizzati di tipo 2. Peraltro, non si tengono minimamente in considerazione i vantaggi apportati in termini di benessere animale dall'upgrade tecnologico dei camion, su cui le imprese hanno fatto importanti investimenti.

Riteniamo sia venuto il tempo di valutare una deroga al Reg. 561/2006 che disciplina i tempi di guida e riposo dei conducenti: trasportando esseri senzienti, ed avendo come primario obiettivo il benessere degli animali durante il trasporto, appaiono evidenti le difficoltà, per i nostri operatori, di rispettare le previsioni del Reg. 561/2006.

7) Articolo 29 - Tempi di viaggio, periodi di riposo, alimentazione e abbeveraggio di vitelli, agnelli, capretti, suinetti e puledri non svezzati

Il Regolamento 1/2005 prevedeva l'accesso costante all'acqua per i suini. Riteniamo che questo articolo non sia corretto in quanto è stato dimostrato anche da studi dell'Università di Bologna del Professor Nanni Costa che i suini, anche se messi in condizione di bere, non bevono durante il trasporto. Per le altre specie non vengono tenuti adeguatamente in considerazione i progressi tecnologici nei mezzi di trasporto, che consentono di abbeverare e somministrare cibo direttamente a bordo del mezzo.

8) Articolo 31 - Tempi di viaggio e condizioni per il trasporto su strada e su rotaia di animali terrestri diversi dagli uccelli domestici e dai conigli a temperature estreme

La questione delle temperature così come posta in questo progetto di revisione del regolamento diventa cruciale per il trasporto di animali vivi. Se per temperature estreme intendiamo 25° di temperatura esterna significa che il trasporto di animali nei Paesi dell'area mediterranea è irrimediabilmente compromesso. Sarebbe più ragionevole, al contrario, considerare la provenienza degli animali e le temperature a cui sono abituati.

Tra l'altro, se per temperature estreme intendiamo 25° e se è vero che il benessere animale deve essere una priorità per l'intera filiera, allora non si capisce come sia possibile autorizzare allevamenti sprovvisti di dispositivi di climatizzazione.

È necessario ritornare alla vecchia formulazione, che prevedeva una temperatura massima di 30° con una tolleranza di più o meno 5°. Sarebbe inoltre opportuno garantire un maggior numero di opzioni per poter far fronte alle esigenze degli animali trasportati, come, ad esempio, la possibilità di dotarsi di mezzi climatizzati. Non possiamo dimenticare tutti gli sforzi economici sostenuti dai nostri operatori per dotarsi di mezzi in grado di mantenere la temperatura costante a bordo dei loro mezzi. Tali investimenti andrebbero valorizzati e non vanificati (parliamo di centinaia di migliaia di euro).

Inoltre, ridurre il viaggio a sole 9 ore e solo di notte implicherebbe la presenza di aree di sosta attrezzate, di cui oggi l'Europa è carente.

Per quanto riguarda, infine, la previsione di cui al c. 2 lettera e), si osserva che la richiesta di aumentare del 20% lo spazio a disposizione degli animali in caso di temperature notturne superiori ai 30°, non solo renderebbe antieconomico il trasporto ma esporrebbe gli animali stessi ad ulteriori rischi: una densità di carico

ridotta, infatti, fa sì che gli animali impieghino più tempo a sistemarsi nella loro naturale stazione di decubito, rischiando di restare in piedi e di sbilanciare il carico.