

## ANCOPORC

# Nueva propuesta de bienestar animal durante el transporte: ¿Una medida adecuada?

**Marc Póo Martínez**

*Gerente de la Asociación Nacional de Transportistas de Animales Vivos (ANTA).*

Nos encontramos ante un despropósito con el nuevo borrador presentado por la Comisión Europea y publicado el 7 de diciembre de 2023. El borrador pretende ser el sustituto del actual Reglamento (CE) N° 1/2005 del Consejo de 22 de diciembre de 2004 y sus posteriores.

■ Durante las últimas dos décadas, el transporte de animales vivos ha estado regido por el Reglamento 1/2005, que ha contribuido significativamente al bienestar animal y a velar por las buenas prácticas en el sector. Sin embargo, la propuesta de una nueva normativa ha generado preocupación y rechazo debido a su elaboración sin consulta previa a los profesionales del sector, lo que

ha dejado de lado la realidad operativa actual. Desde la Asociación Nacional de Transportistas de Animales Vivos (ANTA), cuestionamos la necesidad de reemplazar la normativa vigente. Bajo el Reglamento 1/2005, en 2023 se transportaron en Europa 1.348,5 millones de animales, de los cuales 3.674,72 no eran aptos para el transporte, representando apenas el 0,00027% de los animales por viaje. Estos datos nos llevan a preguntarnos si realmente estamos incumpliendo las prácticas de bienestar animal durante el transporte.

La propuesta reciente de la Comisión Europea recomienda reducir las densidades y aumentar el espacio disponible para mejorar el bienestar de los animales durante el transporte por carretera. Sin embargo, este enfoque podría tener repercusiones significativas en el sector. Aumentar el espacio entre los animales podría incrementar el riesgo de lesiones o muertes durante el transporte, además de requerir un mayor número de camiones (2,4 camiones más en circulación) para satisfacer la demanda, lo que repercutiría en mayores costos y niveles de contaminación.

El aumento en el número de camiones necesarios para cumplir con las nuevas medidas de bienestar animal implicaría un incremento significativo en la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes asociados a este transporte especial. Esto, a su vez, contrarresta los esfuerzos para reducir la huella ambiental de la industria.

Las evidencias científicas actuales no respaldan de manera concluyente la relación entre el aumento del espacio disponible y el bienestar de





los animales transportados. Por lo tanto, consideramos que es fundamental desarrollar más estudios científicos que respalden las propuestas de reducción de densidad en el transporte animal.

Bajo la nueva propuesta, el transporte de lechones de 18 kg, se contempla un aumento del 142% en la superficie disponible por animal, lo que implicaría una reducción del 59% en la carga útil; dicho porcentaje se vería incrementa hasta un 65,58% si la temperatura fuera superior a los 30°.

En el caso de las restricciones propuestas por las temperaturas exteriores, también han generado gran preocupación en el sector. Estos intervalos de temperaturas contemplados en el Art.31, no tienen base científica, no están especificados por especie. Dicha propuesta no tiene en cuenta la reducción de temperaturas interior, práctica que es común hoy en día por la innovación y las inversiones realizadas, así como por la automatización del agua.

España será uno de los países miembros más afectados por estas restricciones, dado que aproximadamente durante la mitad del año, las temperaturas se mantienen entre los 25°C y 30°C. Esto implicará la necesidad de limitar los traslados a un máximo de 9h entre las 10h

y las 21:00h. A partir de los 30°C, en el cual se considerará temperatura extrema, se impondrá que el transporte se realice exclusivamente durante las horas nocturnas con un aumento adicional del 20% del espacio disponible. Dicha obligatoriedad requerirá una reestructuración nocturna completa de las operaciones en el sector. Esto forzará a los trabajadores a adaptar sus horarios laborales a la franja nocturna para mantener la continuidad y eficacia de las actividades del sector. Esta adaptación no solo afectará la logística, sino que también implica cambios significativos en la dinámica laboral y posiblemente en el bienestar de los empleados.

A su vez la conducción nocturna, pondrá en peligro la integridad de los transportistas ya que el riesgo de accidente aumenta considerablemente en dichas franjas horarias propuestas.

Para concluir, criticamos y nos oponemos a la propuesta por su potencial impacto negativo en el sector de la alimentación cárnica, argumentando que podría paralizar su funcionamiento y tener consecuencias irreversibles. Lo que se evidencia en la propuesta es interferir negativamente en el bienestar de los animales y en gran medida perjudicar el bienestar del ser humano. ■