

CRUDELE E INUTILE IL BENESSERE DEGLI ANIMALI DURANTE IL TRASPORTO SU LUNGA DISTANZA



**TRATTARE
CON CURA**

**NO AI LUNGHİ TRASPORTI
DEGLI ANIMALI AL MACELLO**

LA SCIENZA DEL BENESSERE ANIMALE

Gli scienziati concordano nel ritenere che il trasporto rappresenti in genere un episodio incredibilmente stressante nella vita di un animale¹, che sconvolge il suo intero ambiente, perché può trovarsi mescolato con altri animali con cui non ha familiarità, può essere sottoposto a cambiamenti di temperatura e a spostamenti d'aria, può subire ferite o lesioni ed essere costretto in poco spazio, con cibo ed acqua scarsi.

Il modello più usato dagli scienziati per esprimere la complessità del benessere animale è quello delle "Cinque libertà", formulato dal comitato consultivo scientifico del governo britannico, il Farm Animal Welfare Council (FAWC).²

Esistono prove scientifiche rilevanti che dimostrano come il trasporto su lunga distanza provochi molti problemi di salute agli animali da allevamento. Risultato del troppo spesso mancato rispetto di tutte le aree indicate dalle Cinque libertà.

In genere sono centinaia di migliaia le pecore che muoiono di fame sulle navi provenienti dall'Australia, semplicemente perché non sono in grado di riconoscere i pellet di mangime concentrato, come cibo, dopo una vita passata a brucare l'erba.

Le galline ovaiole spesso patiscono dolori e sofferenze provocati dalla rottura delle ossa, quando vengono tolte dalle gabbie in batteria e messe in quelle per il trasporto.

Il comportamento dei suini ha mostrato l'angoscia che provano a causa del rumore e delle vibrazioni del trasporto. Gli scienziati hanno scoperto che i maiali addestrati a spingere un interruttore in un simulatore di trasporto rumoroso e vibrante, avevano tutti imparato a spegnerlo e in breve lo tenevano spento per circa il 75% del tempo⁴.

Il trasporto è un'esperienza del tutto innaturale per gli animali, che sono sottoposti a fame, sete, sofferenza, dolore, frustrazione, paura, malattie e angoscia. La sofferenza è direttamente proporzionale alla durata del viaggio. La questione se il trasporto di animali vivi su lunghe distanze solo per essere macellati alla fine del viaggio sia giustificata, quando invece ciò potrebbe avvenire presso l'allevamento o in un macello nelle vicinanze, merita molta più attenzione.

LE CINQUE LIBERTÀ DEL BENESSERE ANIMALE (FAWC)²

Gli animali devono essere:

Liberi dalla fame e dalla sete

mediante la pronta disponibilità di acqua fresca e di cibo che ne garantisca la salute e il vigore

Liberi dalle sofferenze

mediante la fornitura di un ambiente appropriato, che offra riparo e un'area di riposo comoda

Liberi da dolore, lesioni e malattie

mediante la prevenzione o con diagnosi e cure in tempi rapidi

Liberi di esprimere il loro comportamento naturale

mediante la fornitura di spazio sufficiente, strutture adeguate e la compagnia di animali del loro stesso genere

Liberi da paura e angoscia

garantendo condizioni e trattamento che evitino la sofferenza mentale

IL COMMERCIO MONDIALE DI ANIMALI VIVI DA MACELLO

Il trasporto su lunga distanza di animali vivi da macello è un grande business mondiale, malgrado gli evidenti problemi di salute, sicurezza e qualità della carne che provoca.

In tutto il mondo ogni anno vengono allevati oltre 60 miliardi di animali. La maggior parte viene trasportata per essere macellata, spesso su lunghe distanze all'interno dello stesso paese o all'estero, con inutili viaggi di giorni, settimane o persino mesi.

Questo massiccio movimento di animali vivi significa che, in qualsiasi momento del giorno, ci sono più animali in viaggio per il mondo che persone.

È CRUDELE

Anno dopo anno, milioni di questi animali da allevamento sopportano la costrizione in spazi angusti e malsani, stress e prostrazione provocati da trattamento brutale, fame e sete a temperature estreme, mentre vengono trasportati vivi per il mondo. Il risultato è che gli animali subiscono lesioni terribili, le malattie si diffondono e molti muoiono prima di arrivare a destinazione.

È INUTILE

Possiamo fermare l'inutile trasporto su lunga distanza di animali vivi da macello. Le esportazioni moderne di carne fresca e congelata sono già maggiori del commercio di animali vivi e aumentano anno dopo anno.

I governi possono fare delle leggi che prevedano la macellazione degli animali il più vicino possibile all'allevamento, in modo pietoso e conforme ai principi culturali e religiosi. La carne refrigerata può essere quindi trasportata in camion frigoriferi e consegnata fresca.

HANDLE WITH CARE - UNA COALIZIONE PER CAMBIARE

La mancanza di una leadership politica che affronti il problema di questa crudeltà mondiale ha spinto alcune delle principali organizzazioni internazionali per la protezione degli animali ad unirsi per creare una coalizione chiamata Handle with Care. La nostra idea è di fermare il trattamento impietoso e il trasporto in condizioni terribili di animali vivi da macello.

Il nostro compito è quello di liberarci da questa prigione, allargando in centri concentrici la nostra compassione per abbracciare tutte le creature viventi.

ALBERT EINSTEIN



www.handlewithcare.tv

INDICE

La scienza del benessere animale	Interno di copertina	
Il commercio mondiale di animali vivi da macello		1
Crudele: disastri in mare...		3
Inutile: 125 anni di progresso?		4
Minore qualità della carne		6
Malattie: un biglietto gratuito per un viaggio intorno al mondo		8
Malattie: i rischi per l'uomo		10
Applicazione della legge: costosa e inefficace		12
Per mare: traversate crudeli		14
Via terra: schiacciati sui camion		16
Il commercio globale delle crudeltà		18
Riflettori puntati sull'Africa		20
Riflettori puntati sul Nord America		22
Riflettori puntati sull'America del Sud		24
Riflettori puntati sull'Asia		26
Riflettori puntati sull'Oceania		28
Riflettori puntati sull'Europa		30
Riflettori puntati sul Medio Oriente		32
Conclusione e consigli		34
Riferimenti		36

CRUDELE DISASTRI IN MARE...

Il trasporto deve essere evitato ogni volta che sia possibile, diminuendo al massimo la durata dei viaggi.

AGENZIA EUROPEA
PER LA SICUREZZA
ALIMENTARE



Il 28 gennaio 1889 il quotidiano Liverpool Mercury riportò la notizia di cinquanta bovini uccisi a bordo di un piroscafo arrivato nel porto inglese di Mersey dopo quattro giorni di tempesta. L'articolo diceva: "È impressionante pensare al modo in cui queste sfortunate bestie hanno trovato la morte".

Sfortunatamente i disastri continuano a verificarsi ancora oggi.

LA MV NORVANTES

Nel 2002 la MV Norvantesaventes caricò 1169 animali presso il porto di Darwin in Australia, per esportarli in Indonesia.

Alla fine del viaggio 99 animali arrivarono morti per ferite provocate dal movimento della nave, mancanza di cibo ed esposizione alle intemperie.

LA MV BECRUX

Sempre nel 2002, il viaggio inaugurale della MV Becrux prevedeva il trasporto di 63.413 pecore e 1.977 bovini da due porti dell'Australia (Portland e Fremantle) verso quattro porti in Medio Oriente (Dammam, Fujairah, Doha e Muscat).

Durante il viaggio, nel Golfo Arabo la nave incontrò condizioni meteorologiche estreme con tassi di umidità e temperature molto alte (45° C). Il risultato alla fine del viaggio fu la morte di circa 1.437 pecore (più di 1 ogni 50) e 865 bovini (quasi la metà).

LA CORMO EXPRESS

Nel 2003 la Cormo Express partì da Fremantle (Australia Occidentale) per Jeddah (Arabia Saudita) trasportando 57.937 pecore.

Costruita nel 1979 come traghetto, la Cormo Express era stata convertita in una nave da trasporto per animali dotata di 11 ponti nel 1989. Durante il viaggio verso Jeddah morì l'1,1% del carico (637 pecore).

All'arrivo sotto il caldo di Jeddah il 21 agosto, la spedizione fu rifiutata dalle autorità saudite, le quali affermarono che il 6% degli animali soffriva di eczema contagioso. Il traghetto iniziò a girovagare per la regione, alla ricerca di un porto dove poter scaricare gli animali, mentre da tutto questo scaturiva un'impasse politica fra nazioni, fino a quando il carico non fu accettato dall'Eritrea il 24 ottobre.

Dopo quasi 11 settimane in mare a temperature e umidità estreme, erano morti circa 5692 animali, uno su dieci, la maggior parte a causa del caldo e della spossatezza sofferti durante l'attesa nei porti per essere scaricati.

LA DM SPIRIDON

Il 5 novembre 2007 la nave libanese per il trasporto di animali DM Spiridon è parzialmente affondata nel porto di Cabello in Venezuela, mentre attendeva di poter scaricare dei bovini brasiliani. 1750 mucche del valore di 1,2 milioni di dollari sono annegate a causa dell'acqua imbarcata dalla nave. Nei giorni successivi i resti in decomposizione degli animali hanno contaminato le spiagge e la costa del Golfo Triste.



© Charles Haas collection



Il Dunedin durante 1876, da Frederick Tudgay

Il 15 febbraio 1882 il veliero Dunedin partì dalla Nuova Zelanda per un viaggio di 98 giorni verso Londra. Trasportava per la prima volta 5000 carcasse di pecora congelate per 12.000 miglia verso la Gran Bretagna, in un'impresa avventurosa organizzata dalla nuova società Bell-Coleman Mechanical Refrigeration Company.

Quando la carne giunse nel porto di Londra, le persone rimasero esterrefatte. Il Times riportò: "Oggi dobbiamo registrare un tale trionfo sugli impedimenti fisici, inimmaginabile solo pochissimi anni fa. La Nuova Zelanda ha inviato sul nostro mercato di Londra 5000 pecore morte, in condizioni talmente buone da sembrare macellate in qualche mattatoio della periferia."

Tuttavia, oltre 125 anni più tardi, esiste ancora il trasporto su lunga distanza inutile e crudele di animali vivi da macello.

Già otto anni dopo questo fatto, nel 1890, ci si domandava della necessità del trasporto degli animali vivi. Nel libro "Cattle Ships" si riferiva che con il rollio e il beccheggio delle navi "i bovini si ammassano l'uno contro l'altro sul ponte, reso scivoloso dai solchi scavati con le zampe e dall'urina, e vengono sbalottati da una parte e dall'altra in una massa confusa fino alla morte".

Cattle Ships era "il quinto capitolo del secondo appello del signor Plimsoll ai nostri marinai", ma fu pubblicato senza autorizzazione "in considerazione della sua pressante urgenza" perché "riguarda una tale crudeltà nei confronti degli animali".

"La prima cosa che mi sembrava necessario accertare", scrisse Plimsoll, "è il motivo per cui il bestiame destinato all'alimentazione è importato vivo per niente, considerando che già si importa una grande quantità di manzo refrigerato da America, Australia e Nuova Zelanda."



INUTILE

125 ANNI DI PROGRESSO?

L'ispettore capo del mercato della carne di Smithfield disse a Plimsoll che il manzo migliore da mangiare era quello che arrivava come carne morta, perché gli animali trasportati vivi si ferivano durante il trasporto, diminuendone la qualità.

Il manifesto di Plimsoll accusava anche i venditori senza scrupoli che spacciavano gli animali importati come allevati localmente e dichiarava che il commercio crudele di animali vivi continuava solo perché lucroso. Un marinaio disse a Plimsoll: "Non c'è crudeltà verso il bestiame e rischio per gli uomini che tengano, quando in ballo ci sono i soldi".

Il verdetto di Plimsoll sul modo in cui gli animali erano stipati in condizioni di sovraffollamento e nella sporcizia, in piedi tutto il tempo anche per più di sedici giorni di viaggio, impazziti e furiosi per il terrore e la stanchezza, fu "prolungata tortura". Le malattie infettive si diffondevano rapidamente. I disastri in mare, dagli incendi ai naufragi, erano comuni.

The Press, un giornale di New York, sottolineò che "un uomo che soffre il mal di mare è una delle scene più penose che si possano vedere, ma le sue sofferenze non sono nulla di fronte a quelle degli animali. Essi ti guardano in modo così supplichevole e inerme che ti viene da piangere per loro". L'articolo di The Press proseguiva domandandosi come mai nessuno pensasse ad una legge in merito.

Samuel Plimsoll fu eletto inizialmente come membro del Parlamento inglese per Derby nel 1868 e si appellò inutilmente perché fosse approvata una legge per proibire l'importazione di animali diretti al macello.

L'umanità ha fatto dei passi avanti straordinari negli ultimi 125 anni, ma purtroppo la crudeltà del trasporto degli animali vivi sarebbe conosciuta a Plimsoll oggi così come lo era nel 1890.



PEGGIORE QUALITÀ DELLA CARNE

Lo stress durante il trasporto al mattatoio è uno degli eventi più gravi patiti dagli animali d'allevamento durante il processo di produzione della carne. Esiste un rapporto diretto fra durata del trasporto e possibilità di maggiori costi biologici durante lo stesso⁵ che hanno come risultato danni alle carcasse o carne di scarsa qualità.⁶

Se da un lato l'assenza di effetti sulla carne non esclude il patimento di sofferenze, dall'altra la quantità di lesioni, ecchimosi, graffi, macchie, ossa rotte, mortalità, morbosità, l'incidenza di un pH anomalo e la qualità sia delle carcasse che della carne, sono tutti indizi che forniscono informazioni sulla salute degli animali durante la movimentazione, il trasporto e la stabulazione.^{5,7,8}

POLLAME

Il trasporto del pollame è il più grande movimento di animali d'allevamento a scopo commerciale del mondo⁹. Solo nell'anno 2000 sono stati trasportati globalmente oltre 40 miliardi di polli, un numero sei volte maggiore della popolazione umana del pianeta.

I volatili sono gli animali d'allevamento che si spaventano più facilmente. La maggior parte di questi subisce danni fisici durante la cattura, il trasporto e il processo di macellazione. L'incidenza di ossa rotte nei polli da carne è stata stimata intorno al 95%, con tre o quattro fratture per carcassa¹⁰.

Ossa rotte, emorragie e contusioni sono le lesioni più comuni¹¹. È stato stimato che il 6,7% delle carcasse subisce il declassamento a causa della presenza di ecchimosi o macchie nere¹², tutti problemi che svalorizzano il valore della carne¹³.

Lo stress causato dal trasporto, associato alla privazione di cibo e acqua, può causare perdite di peso, resa ridotta delle carcasse e modifiche nel processo di acidificazione post mortem della carne¹⁴. Anche la sofferenza causata dal calore durante il trasporto rappresenta una grave minaccia per il benessere del pollame e per la qualità delle carcasse e della carne¹⁵. La distribuzione di polli morti all'interno del camion all'arrivo presso il macello è strettamente legata ai carichi termici all'interno del veicolo stesso^{16,17}.

La scelta più consigliabile è di macellare gli animali il più vicino possibile all'allevamento. Si potrebbero studiare degli incentivi a favore degli allevatori per promuovere questa raccomandazione ed evitare viaggi su lunga distanza.

PROF. GUSTAVO MARIA LEVRINO, UNIVERSITÀ DI SARAGOZZA, SPAGNA





BOVINI

Per quanto riguarda i bovini, il valore elevato di ogni carcassa comporta che anche una bassa incidenza di ecchimosi o un colore anomalo della carne influisca fortemente sul ricavo finale dell'allevatore.

I due effetti principali del trasporto sulla qualità delle carcasse e della carne bovina sono le ecchimosi e la cosiddetta carne DFD (Dark, Firm, Dry: scura, rigida e secca), provocata dal consumo del glicogeno dei muscoli a causa della spossatezza dovuta a lunghi viaggi¹⁸. Entrambi questi problemi sono direttamente correlati alla durata del trasporto. Altri effetti del trasporto sulla qualità della carne sono una maggiore durezza e una minore palatabilità¹⁹.

Il problema più comune nel trasporto dei bovini è il sovraccarico, che aumenta drasticamente lo stress e il rischio di danni alle carcasse provocato da cadute ed ecchimosi^{20,21}.

Se le ecchimosi sono gravi, la quantità di carne commerciabile si riduce, ma il declassamento avviene comunque anche in presenza di ecchimosi lievi, producendo una parziale perdita. Gli scienziati hanno scoperto che il 75% dei bovini passato sul mercato del Regno Unito, aveva qualche ecchimosi²².

SUINI

Il trasporto su lunga distanza sfinisce i suini a causa dei lunghi periodi di tempo senza cibo, mentre lo stress fisico e psicologico tende a produrre carne DFD. Il trasporto è particolarmente debilitante per questi animali, perché possono soffrire di chinetosi²³.

I problemi principali associati alla qualità del trasporto e della carne sono la PSS (Porcine Stress Syndrome - che negli animali vivi comporta una perdita di peso pari al 4-6% e una mortalità dello 0,1-0,4%), lesioni, ecchimosi, danni alla pelle, colore anomalo, carne DFD o PSE (Pale, Soft, Exudative: pallida, molle, essudativa) e contaminazione da Salmonella⁵.

In America gli scienziati hanno stimato che il costo dei difetti qualitativi nei suini dovuti ad ecchimosi e carne PSE e DFD provocati dal trasporto e dalla movimentazione prima della macellazione, potrebbe essere quantificato in 12,40 dollari ad animale.

La salute è un aspetto importante del benessere degli animali. È chiaro che il rischio di malattie provocate dal trasporto di animali vivi per il mondo deve essere preso seriamente in considerazione e che si ridurrebbe se il numero degli animali trasportati diminuisse.

Alcune delle malattie che possono essere diffuse sono altamente infettive e provocano anche danni economici.

Questo fatto è stato ben dimostrato nel 1997 dalla febbre suina classica nei Paesi Bassi e nel 2001 dal morbo della mucca pazza (BSE) nel Regno Unito.

RISPOSTA IMMUNITARIA RIDOTTA

Il sistema immunitario rappresenta il principale meccanismo di difesa per un animale e lo stress ne compromette tale funzione. Durante il trasporto su lunga distanza, gli animali sono esposti contemporaneamente ad una serie di fattori di stress in un periodo di tempo relativamente breve²⁵.

Tali fattori includono la privazione di cibo e acqua, il mescolamento con individui sconosciuti, la movimentazione da parte degli umani, l'esposizione ad un ambiente nuovo, a rumori e vibrazioni, l'esercizio fisico forzato e temperature ed umidità estreme²⁶.

Tutti questi fattori scatenano lo stress nell'animale attraverso diversi percorsi psicologici ed essendo dimostrato che tale risposta è sommativa, maggiore è il numero di fattori di stress contemporanei, più alta è la risposta.

Le malattie possono dipendere da diversi fattori correlati al trasporto, inclusi: (1) danni ai tessuti, (2) disfunzioni tissutali, (3) maggiore suscettibilità a infezioni e malattie, (4) maggiore infettività e (5) maggiore contatto fra gli animali.

UN SERVIZIO CHE È SINONIMO DI MALATTIA

È evidente che il trasporto aumenta l'intensità e la frequenza dei contatti fra animali e ciò può comportare la diffusione delle malattie.

Mescolare animali che non hanno familiarità fra di loro è una pratica comune nel trasporto e nella stabulazione, sia per omogeneizzarne il peso che per aumentare il profitto. Il mescolamento di animali che non si conoscono in alcune specie come bovini e suini comporta l'accendersi di rivalità²⁷, che hanno come risultato animali feriti e stressati, una combinazione che facilita le infezioni e ne diminuisce il benessere.

Anche il modo in cui gli animali sono trasportati è importante. Ad esempio, se le gabbie per il pollame vengono impilate l'una sull'altra durante il trasporto, le feci possono passare dall'una all'altra, aumentando il rischio che le malattie si diffondano. Il che verosimilmente è un problema nel caso dei veicoli con più piani.

LA FEBBRE DA TRASPORTO DEI BOVINI

Lo stress legato al trasporto può aumentare il livello e la durata della diffusione patogena negli animali infetti subclinicamente e di conseguenza accrescerne l'infettività. È probabile che questo effetto sia maggiore quando gli animali mescolati fra di loro restano insieme per un periodo di tempo prolungato, cosa che può avvenire, ad esempio, nel trasporto a lunga distanza per nave.



Tutte le malattie umane emerse negli ultimi 20 anni hanno avuto un'origine animale.

THE LANCET, LA VOCE PIÙ AUTOREVOLE DEL MONDO NEL SETTORE DELLA MEDICINA





MALATTIE

UN BIGLIETTO GRATUITO PER UN VIAGGIO INTORNO AL MONDO

Un chiaro esempio di questo problema è la febbre da trasporto dei bovini, provocata dall'interazione fra la ridotta capacità del sistema immunitario causata dallo stress e il maggiore contatto fra animali e agenti patogeni dovuto al trasporto²⁸.

Ed è stato dimostrato che sempre il trasporto è la causa dell'aumento di casi di polmonite provocata da herpesvirus bovino-1 nei vitelli²⁹, polmonite causata da pasteurellosi e mortalità fra vitelli e pecore^{30,31} e salmonellosi in pecore³² e cavalli³³.

Altre malattie importanti che possono essere trasmesse con il trasporto degli animali sono: diarrea virale bovina, febbre suina africana, dissenteria suina, malattia vescicolare suina, sindrome riproduttiva e respiratoria suina, sindrome di deperimento progressivo post-svezzamento (PWMS), sindrome da dermatite e nefropatia suina, polmonite enzootica, rinotracheite bovina, peste bovina, morva, scabbia degli ovini, malattia di Newcastle e influenza aviaria³⁴.

SINDROME DA STRESS DEI SUINI

Le disfunzioni tissutali sono alterazioni delle funzioni biologiche dell'animale che portano allo sviluppo di malattie legate al trasporto. La più importante di queste è l'ipertermia maligna o la sindrome da stress dei suini (PSS), una malattia grave per questi animali, che comporta una serie di modifiche fisiologiche a cascata fino a provocarne la morte. I tassi di mortalità sono maggiori in presenza di temperatura e umidità elevate³⁵. Gli scienziati hanno scoperto che tale tasso aumenta significativamente anche del 50% a seconda della durata del viaggio: da 0,08% in caso di viaggi inferiori a 75 km a 0,12% per viaggi superiori a 150 km. Circa il 70% dei decessi si verifica a bordo del veicolo e il restante durante la stabulazione³⁶.



MALATTIE I RISCHI PER L'UOMO

Nel suo libro "Bird Flu - a virus of our own hatching", una pietra miliare sull'argomento, il Dottor Michael Greger illustra chiaramente i pericoli per la salute umana provocati dal trasporto di animali vivi e dal settore dell'allevamento industriale che alimenta questo commercio globale.

Quando l'Organizzazione Mondiale per Sanità (OMS) fu fondata circa sessanta anni fa, le nuove malattie erano considerate rare e gli scienziati stavano per dichiarare vittoria sulle malattie infettive.

Oggi, l'OMS riferisce di nuove malattie emergenti ad una velocità senza precedenti nella storia della medicina, dovute in parte all'allevamento industriale e ai danni ambientali. I virus di nuova scoperta, le cosiddette malattie zoonotiche, provengono dal mondo animale: da ebola all'influenza aviaria.

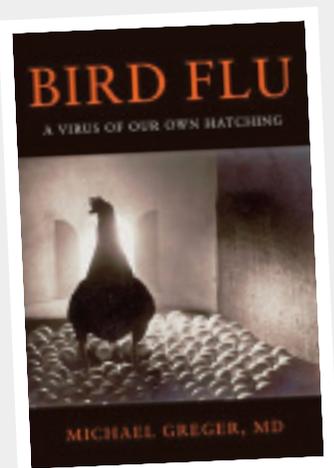
Undici dei primi dodici agenti bioterroristici più pericolosi sono agenti patogeni zoonotici, perciò arrestare il trasporto su lunga distanza di animali vivi potrebbe essere una questione di sicurezza nazionale, secondo il ramo addetto alla sorveglianza del Congresso americano.

Le malattie epidemiche tendono a nascere fra grandi branchi o assembramenti di animali. Si ritiene che la tubercolosi sia stata una conseguenza dell'addomesticamento delle capre e il morbillo di quello delle mucche.

In anni recenti l'allevamento ha modificato sostanzialmente il modo di vivere degli animali e mai prima d'ora si era verificata la comparsa di tante nuove malattie in un periodo di tempo così breve.

Secondo la FAO, il trasporto su lunga distanza di animali da allevamento è un mezzo ideale per diffondere le malattie. In questo caso il problema non è solo la diffusione geografica, ma anche il fatto che lo stress subito rende gli animali più contagiosi e allo stesso tempo più vulnerabili alle infezioni.

Alcuni agenti patogeni che normalmente non portano allo sviluppo di malattie, diventano attivi durante il trasporto a causa dell'immunosoppressione subita dagli animali per lo stress.





Una volta infettato un animale, lo stress da trasporto può provocare l'aumento della diffusione dell'agente patogeno. Gli scienziati della Texas Tech University hanno scoperto che se gli animali vengono stipati su un camion, bastano soli 30/40 minuti perché i livelli di Salmonella nelle feci balzino dal 18% al 46% e il numero di animali infetti all'arrivo al mattatoio passi dal 6% all'89%.

I microbiologi affermano che le condizioni scadenti negli allevamenti industriali sono l'ambiente ideale per la proliferazione delle malattie infettive, perché consentono la rapida selezione e amplificazione di agenti patogeni e la diffusione più rapida ad un numero maggiore di animali.

Di contro, per mantenere in vita gli animali in condizioni di stress e aumentarne la crescita, l'uso di antibiotici è diventato la norma, alzando ulteriormente la posta in gioco con la maggiore resistenza agli antibiotici delle nuove malattie. L'ironia sta nel fatto che il tasso di crescita degli animali sani allevati in buone condizioni igieniche non cambia, se si procede alla somministrazione di antibiotici.

A causa della sua capacità estremamente elevata di mutazione, l'influenza è sempre una malattia emergente e l'H5N1, il ceppo mortale dell'influenza aviaria, ne è l'espressione massima, a causa del pericolo che rappresenta.

Oggi in tutto il mondo gli allevamenti inviano milioni di polli a grandissima distanza ogni giorno. La FAO indica nel trasporto di volatili vivi la prima causa della rapida diffusione dell'influenza aviaria in Asia, sostenendo che una misura di prevenzione da adottare dovrebbe essere quella di ridurre il commercio su lunga distanza. Il trasporto di pollame vivo è stato ritenuto la causa della diffusione della malattia anche in Europa.

I virus altamente patogeni dell'influenza aviaria sono il risultato soprattutto dell'allevamento in condizioni non igieniche. Nel 2005 le Nazioni Unite hanno esortato i governi a combattere il ruolo dell'allevamento nel fornire le condizioni ideali per la diffusione del virus e la sua mutazione in una forma più pericolosa.

U.S.A.: ANALISI DI UN CASO

Nell'agosto 1998 in un enorme allevamento di maiali del Nord Carolina cominciò a sentirsi una tosse stizzosa. Rapidamente tutte le migliaia di scrofe da riproduzione si ammalarono e nel giro di un anno la malattia si diffuse in tutti gli Stati Uniti. E non perché i maiali avessero cominciato a volare. La rapida diffusione della malattia fu attribuita al trasporto su lunga distanza di animali vivi. L'onerosità della diffusione di queste malattie molto contagiose deve essere presa in considerazione, quando si calcola il reale costo economico del trasporto su lunga distanza di animali vivi.

ASIA: ANALISI DI UN CASO

Nel 1997 il virus Nipah, dal nome del villaggio in cui si verificò il primo decesso umano, si manifestò in uno dei più grandi allevamenti di maiali della Malesia. La malattia si diffuse in tutta la nazione scatenandosi per sette mesi, a causa del trasporto su lunga distanza degli animali. Il virus si rivelò uno dei più mortali per l'uomo, uccidendo il 40% di coloro che erano stati infettati, un sacrificio di vite umane che ne comportò l'inserimento nell'elenco U.S.A. dei potenziali agenti bioterroristici. "Un centinaio di anni fa un virus come Nipah sarebbe semplicemente venuto alla luce e scomparso", disse il ministro della salute pubblica thailandese. "Invece è stato trasmesso ai suini e amplificato. L'agricoltura moderna prevede il trasporto su lunga distanza di questi animali per la macellazione e il virus viaggia con loro."

Oggi molte nazioni hanno, a vario livello, una legislazione che regola le condizioni del trasporto di animali vivi. Ma tale legislazione richiede delle costose procedure di controllo e di applicazione per essere efficace.

Queste difficoltà nel garantire il benessere degli animali durante il trasporto rendono più logica la soluzione di macellarli il più vicino possibile all'allevamento di origine, per poi esportare la carne. L'applicazione delle leggi sul commercio della sola carne costerebbe meno e comporterebbe una positiva diminuzione della pressione economica sulle risorse già sovraesposte delle autorità.

IL MIGLIORAMENTO DEGLI STANDARD NON È UNA SOLUZIONE

Un approccio legislativo volto a migliorare le condizioni di trasporto non è una soluzione, perché è molto difficile e costoso garantire delle risorse adeguate sul campo per ottenere livelli accettabili di applicazione e rispetto delle leggi.

Ad esempio, l'Unione Europea (UE) ha la legislazione a favore della salute degli animali durante il trasporto più avanzata del mondo. Nonostante questo, esiste un gran dislivello nell'applicazione sia all'interno degli Stati membri che fra gli stessi, il che comporta il persistere di aree dove la legge non viene rispettata e un minore benessere degli animali, soprattutto di quelli trasportati su lunga distanza.

Nel 2004 l'Ufficio Alimentare e Veterinario (FVO) della Commissione Europea ha pubblicato un rapporto riepilogativo³⁷ su una serie di missioni portate avanti in nove Stati membri nel corso del 2003, per valutare il benessere degli animali durante il trasporto. La violazione più comunemente riscontrata è stata la mancanza di "controllo e applicazione" dei limiti legali alla durata dei viaggi.

Sono state identificate anche altre infrazioni diffuse, fra cui densità di carichi tali da impedire agli animali di accedere agli abbeveratoi e sistemi di ventilazione inadeguati. Inoltre, a causa di queste densità elevate, gli ispettori non sono riusciti ad ispezionare gli animali direttamente a bordo dei veicoli, riducendo quindi la possibilità di identificare i problemi durante il trasporto.

Il risultato dell'applicazione delle leggi è che i trasportatori con la propensione a non prendersi cura della salute degli animali tendono a rischiare.

**UFFICIO ALIMENTARE
E VETERINARIO (FVO)
DELLA COMMISSIONE
EUROPEA**



© Animals Australia



APPLICAZIONE DELLA LEGGE

COSTOSA E INEFFICACE

Per quanto riguarda le ispezioni stesse, il rapporto ha messo in evidenza delle sistematiche mancanze strutturali e funzionali delle diverse autorità competenti. Di tutte le ispezioni eseguite, quelle durante il viaggio sono state poche, perché i controlli stradali sono difficili da organizzare e richiedono la collaborazione fra autorità competenti e Polizia, data la necessità di fermare i veicoli.

Inoltre la vaghezza di termini o frasi contenute nella legge può aprire la strada a diverse interpretazioni, per cui a determinare in definitiva la qualità del rispetto della legge sono l'atteggiamento delle autorità competenti e le risorse a loro disposizione o che essi sono propensi ad impegnare per il benessere degli animali ³⁸.



PER MARE TRAVERSATE CRUDELI

Il valore del commercio di animali vivi per l'esportazione via mare è stimato in oltre 10 miliardi di dollari l'anno. Alcuni dei problemi di salute degli animali sulle navi, in particolare la densità del carico e lo stress dovuto al caldo, sono poco compresi e anche difficili da gestire senza un impatto importante sul profitto del settore.

Gli esportatori sono guidati da obiettivi finanziari, quindi non sorprende che gli standard correnti, risultato di oltre 20 anni di esperienza, siano quelli che portano il massimo guadagno all'esportatore, piuttosto che il benessere di quanto trasportato.

Le navi utilizzate hanno età e dimensioni diverse, e, in genere, sono imbarcazioni originariamente studiate per altri scopi, ad esempio il trasporto di automobili, poi riconvertite. In genere, le navi australiane per il trasporto di animali, trasportano 60.000-100.000 ovini e circa 1000 mucche a viaggio, con una durata media che va da 7 (Sud-est asiatico) a 23 giorni (Medio Oriente).

UN LUNGO VIAGGIO

Il processo di esportazione comporta molto di più che la sola spedizione di animali, dato che inizia con il raduno degli animali, spesso in proprietà lontane, e termina con la loro macellazione nel paese di destinazione.

Fra queste due fasi, gli animali vengono movimentati almeno altre cinque o sei volte ed è probabile che l'intero processo duri da uno a due mesi. Lungo questa catena i rischi per la salute degli animali sono tanti e la possibilità di effetti sinergici di più fattori di stress non può essere sottovalutata.

Le preoccupazioni principali per gli operatori del settore australiano delle esportazioni di animali vivi, relativamente alla salute degli stessi, sono le malattie cliniche (così come evidenziate da livello di mortalità, incidenza delle malattie e animali ospitati nei recinti di cura sulla nave), lo stress da calore (velocità di respirazione e temperatura del bulbo umido, che include sia temperatura che umidità), densità di carico e accumulo di ammoniaca³⁹.

Il settore dell'allevamento australiano prevede di norma una mortalità quasi dell'1% degli ovini trasportati su ogni nave. Il che sarebbe come dire che nel 2006 sono morti 1768 australiani sulle navi da crociera e che il Governo non interviene perché il numero di vittime è troppo basso.

SOFIA PARENTE, WORLD SOCIETY FOR THE PROTECTION OF ANIMALS



© Animals Australia

UN VIAGGIO MORTALE

Nel settore australiano dell'esportazione di animali vivi oltre tre quarti dei decessi di ovini si verificano a bordo delle navi. Ad esempio, nel 2003 gli animali morti sono risultati essere 60.000⁴⁰.

La causa principale di morte degli ovini è la persistente inappetenza, causata dal fatto che gli animali passano da una dieta a base di erba brucata ai pellet di mangime concentrato, che essi non sono in grado di riconoscere come cibo.

Le cause principali di morte dei bovini sono colpi di calore, traumi e malattie respiratorie (febbre da trasporto)⁴¹. Le temperature elevate generate dagli animali e dai motori delle navi, combinate a quelle ambientali, fanno dello stress da calore un problema comune sulle navi per l'esportazione.

Anche la congiuntivite infettiva (arterite virale equina) è una malattia pernicioso che si verifica regolarmente sulle navi. Benché essa non sia mortale, è indubbio che riduca significativamente il benessere degli animali a causa dell'irritazione provocata, mentre è anche accertato che contribuisce a ridurre la fertilità.

Durante il viaggio, l'animale è costretto a stare sui suoi escrementi e il gas di ammoniaca generato dall'urina può irritare le vie respiratorie sia degli animali che degli uomini. I sintomi clinici della tossicosi da ammoniaca sono lacrimazione, tosse, starnuti e secrezione nasale che può contenere sangue⁴².

I ponti chiusi possono avere un livello di ammoniaca da medio ad alto, a differenza di quelli aperti che in genere hanno un livello basso, a meno che il clima non favorisca tale condizione, come ad esempio il caldo dei porti di destinazione del Medio Oriente e dell'Asia.

La quantità di spazio concessa ad ogni animale durante il trasporto via camion è uno dei fattori più importanti per la sua salute, perché viene notevolmente disturbato dal troppo movimento o dall'eccessivo assembramento di animali.

Tarrant e altri scienziati (1992), studiando i bovini in condizioni di alta, media e bassa densità di carico, hanno scoperto che cadute, ecchimosi, livelli di cortisolo e di chinasi della creatina, aumentano con la mancanza di spazio²¹.

Lo spazio minimo consentito viene stabilito in base alle dimensioni degli animali, ma questo non è sufficiente a garantirne il benessere. Quando gli animali a quattro zampe stanno in piedi su una superficie in movimento, come nel caso di un camion, posizionano le zampe più esternamente rispetto alla normale area del corpo per bilanciarsi.

Inoltre gli animali si spostano oltre quest'area normale, se sottoposti ad accelerazione in una particolare direzione. Di conseguenza sono molto più attivi e impiegano molta più energia, rispetto agli animali non trasportati. Il risultato è un maggiore affaticamento, più bisogno d'acqua e di cibo e una maggiore incidenza delle condizioni avverse nel caso di viaggi lunghi, invece che brevi.

MOVIMENTAZIONE SENZA CURA

Il benessere degli animali durante il trasporto su strada dipende molto dalla movimentazione durante il carico e lo scarico, dalla struttura del veicolo, nonché dallo stile di guida e dalle strade percorse.

Alcuni addetti possono colpire gli animali per velocizzare il lavoro o semplicemente per mancanza di conoscenze su di essi e sulla loro salute, provocando dolore e ferite. La formazione del personale può cambiare drasticamente l'atteggiamento verso gli animali e il modo in cui vengono trattati.

Un pagamento più alto degli addetti alla movimentazione e al trasporto, se il verificarsi di lesioni e di scarsa qualità della carne diminuiscono, migliora il benessere degli animali. Non dovrebbe essere consentita l'assicurazione contro le cattive pratiche che hanno come conseguenza lesioni o una scarsa qualità della carne. Inoltre, esistono i

Riteniamo che lo schema di diffusione dell'influenza aviaria segua le vie del trasporto su strada, non le rotte degli uccelli migratori.

**DOTT. RATTAPAN
PATTANARANGSAN,
MAHIDOL UNIVERSITY,
THAILANDIA**





VIA TERRA SCHIACCIATI SUI CAMION

codici di condotta delle società di vendita, spesso aventi la stessa efficacia delle leggi, le quali devono proteggere la propria reputazione rafforzandone il rispetto.

La selezione degli animali d'allevamento è stata orientata soprattutto verso la massimizzazione della produttività. Tale selezione in alcune specie ha delle conseguenze sulla salute e alcuni di questi effetti possono influire sul benessere durante la movimentazione e il trasporto^{44,45}.

Legare gli animali di qualsiasi specie ad un veicolo in movimento può comportare seri problemi, così come le temperature estreme. Il mescolamento, sia nel caso dei bovini che dei suini, può impoverire le condizioni di benessere. Inoltre, un'altra fonte di preoccupazione per gli animali trasportati sono le malattie, che hanno serie conseguenze sia sul commercio che sui prodotti derivati.

Nonostante le differenze fra specie e all'interno delle stesse, è possibile fornire una serie di consigli generali. Ad esempio, un'illuminazione uniforme e recinti curvati senza angoli taglienti facilitano il movimento degli animali. Un benessere maggiore è ottenibile dalla movimentazione senza l'uso di bastoni o di pungoli elettrici. Una pavimentazione antiscivolo e un buon sistema di drenaggio per evitare il ristagno d'acqua sono altrettanto importanti. Dato che gli animali preferiscono camminare leggermente in salita, le pavimentazioni dovrebbero essere in piano o leggermente in salita, con rampe non troppo ripide, ad esempio con inclinazione non superiore a 20 gradi⁵.

IL COMMERCIO GLOBALE DELLE CRUDELTÀ



SUINI DAL CANADA ALLE HAWAII

Uno dei viaggi a distanza più strani e più crudeli è quello dei suini dalla nevosa provincia di Alberta in Canada al caldo delle Hawaii via camion, solo per essere macellati.

Durante il trasporto, che dura una settimana, i suini vengono scaricati illegalmente dai camion direttamente nei container, senza nemmeno toccare terra. I documenti di trasporto ufficiali rivelano che essi spesso muoiono durante il viaggio.

All'arrivo a Honolulu, dai container trasportati al macello si vedono fuoriuscire liberamente litri di letame, feci e urina. Infine la carne di maiale viene falsamente etichettata come "prodotto dell'isola" o "maiale hawaiano fresco".



BOVINI DAL BRASILE AL LIBANO

Ogni settimana migliaia di bovini vengono esportati vivi con un viaggio di tre settimane dal porto di Belem in Brasile a Beirut in Libano, solo per essere macellati.

Nel caldo amazzonico i bovini sono stipati nei camion a tal punto da non potersi né muovere né sdraiare e viaggiano così per tre o quattro giorni, senza acqua e cibo. Una volta giunti nel porto, vengono caricati brutalmente sulla nave usando dei pungoli elettrici.

Dall'8 al 10% dei bovini muore durante il viaggio di 17 giorni fino a Beirut attraverso l'Atlantico e il Mediterraneo. Dopodiché gli animali devono affrontare procedure di scarico brutali e un ulteriore viaggio in camion verso il mattatoio, in condizioni terribili che violano i principi religiosi, prima che la carne arrivi sui mercati dove viene falsamente etichettata come "Halal".



CAPRE DALLA AL SUD AFRICA

Il crudele commercio attraverso l'Africa p...

Ogni settimana nell...

In condizioni pess...



CAVALLI DALLA SPAGNA ALL'ITALIA

Ogni anno nell'Unione Europea sono migliaia gli animali da allevamento vivi commerciati all'interno degli Stati membri e fra gli stessi.

Un aspetto poco conosciuto di questo commercio è quello di migliaia di cavalli vivi trasportati su lunga distanza verso l'Italia dalla Spagna e dall'Europa dell'Est, solo per essere macellati e falsamente etichettati carne di cavallo tradizionale italiana.

I cavalli viaggiano in camion per 36-46 ore attraverso Spagna e Francia fino in Italia, senza riposo, cibo e acqua adeguati, a temperature che spesso superano i 40° C.

I controlli di polizia hanno costantemente rivelato la sofferenza e la crudeltà di questo commercio, dato che le leggi comunitarie che prevedono che i cavalli viaggino in box singoli e possano riposare, nonché avere cibo e acqua sufficienti, vengono regolarmente ignorate.



PECORE DALL'AUSTRALIA AL MEDIO ORIENTE

Ogni anno l'Australia esporta oltre 4 milioni di pecore vive, mezzo milione di bovini e decine di migliaia di capre verso Asia e Medio Oriente, con viaggi estenuanti via terra e via mare che possono durare mesi. Decine di migliaia muoiono durante il viaggio.

Una singola nave trasporta in recinti affollati e scarsamente illuminati fino a 100.000 pecore australiane, allevate in fattorie isolate, praticamente tre pecore per metro quadrato e questo per tutta la durata del viaggio. È raro che si proceda all'eutanasia degli animali malati o feriti o che essi vengano individuati nei recinti affollati, per cui i corpi vengono scoperti solo all'arrivo.

Nonostante ciò, l'80% dei mattatoi australiani sono già certificati Halal e i supermercati mediorientali già vendono questa carne refrigerata di importazione.



I POLLI DIFFONDONO L'INFLUENZA AVIARIA IN THAILANDIA

La maggior parte dei paesi asiatici non ha una legislazione sulla protezione degli animali durante il trasporto. Sono i polli, a causa del loro basso valore singolo, a subire spesso il trattamento più crudele.

Ogni sera in Thailandia centinaia di migliaia di volatili sono costretti a subire il viaggio in camion fino a Bangkok. I volatili, provenienti da allevamenti industriali dove sono stati cresciuti in condizioni penose, sono stipati in gabbie e ceste sporche (fino a dieci animali in ciascuna), con il risultato che molti subiscono la frattura delle ossa. La puzza delle feci è insopportabile, perché i volatili impauriti defecano continuamente.

Ma non sono solo gli animali a soffrire. Questo tipo di allevamento intensivo di pollame ha contribuito all'evoluzione dell'influenza aviaria ed esiste un forte legame fra il movimento degli animali destinati ai mercati nazionali e all'esportazione e la diffusione della malattia.

NAMIBIA

o di animali vivi
otrebbe essere sostituito
carne refrigerata o
i macellati pietosamente
nti.

'Africa del sud, qualcosa
capre sono inutilmente
per un viaggio di 2000
mbia alla costa orientale
o per essere macellate.

me di sovraffollamento,
o riposo, molte capre
idratazione e pas-
uoiono durante il viaggio,
ecate dalla polvere.



RIFLETTORI PUNTATI SULL'AFRICA

I principali percorsi dei trasporti a lunga distanza nell'Africa meridionale partono dalla Namibia, passano attraverso il Botswana e arrivano in Sud Africa (impiegando da due a cinque giorni per coprire da 1000 a 2000 chilometri), mentre quelli per gli animali destinati all'esportazione vanno dai porti del Sud Africa e del Mozambico verso le isole Mauritius via mare (impiegando da sette a dieci giorni).

Nell'Africa occidentale il trasporto su lunga distanza può richiedere svariati giorni, con percorsi che partono da Niger e Mali per arrivare in Togo, Benin, Ghana e il più lungo in Nigeria, e con una media che va da tre a sei giorni per coprire fino a 2000 chilometri. Tuttavia, la durata del viaggio dipende dal numero di fermate presso i mercati e, in pratica, può essere molto più lunga di sei giorni.

In Africa orientale uno dei viaggi più lunghi è quello nel Sudan meridionale da Rumbek al confine ugandese, che può richiedere tre giorni e da dove spesso i bovini ripartono per attraversare l'Uganda in altri due o tre giorni.

Nel Nord Africa il trasporto via terra dura dalle sette alle nove ore. L'unica eccezione sono gli ovini importati dall'Australia. Le pecore arrivano sulle navi direttamente nel porto di Suez in Egitto, dopo un viaggio anche di tre settimane. L'Egitto importa annualmente circa 50.000 - 100.000 ovini.

In molte nazioni della regione, la burocrazia e a volte persino la corruzione prolungano ulteriormente i già lunghi viaggi, aumentando l'esposizione al caldo e al sole, oltre al tempo senza cibo, acqua e riposo.

LA MANCANZA DI APPLICAZIONE DELLA LEGGE

In Africa alcune nazioni hanno una legislazione ben articolata che riguarda il benessere e il trasporto degli animali (ad esempio Sud Africa e Kenya), alcune hanno delle norme discrete (ad esempio Uganda e Ghana), mentre altre hanno una cornice normativa debole.

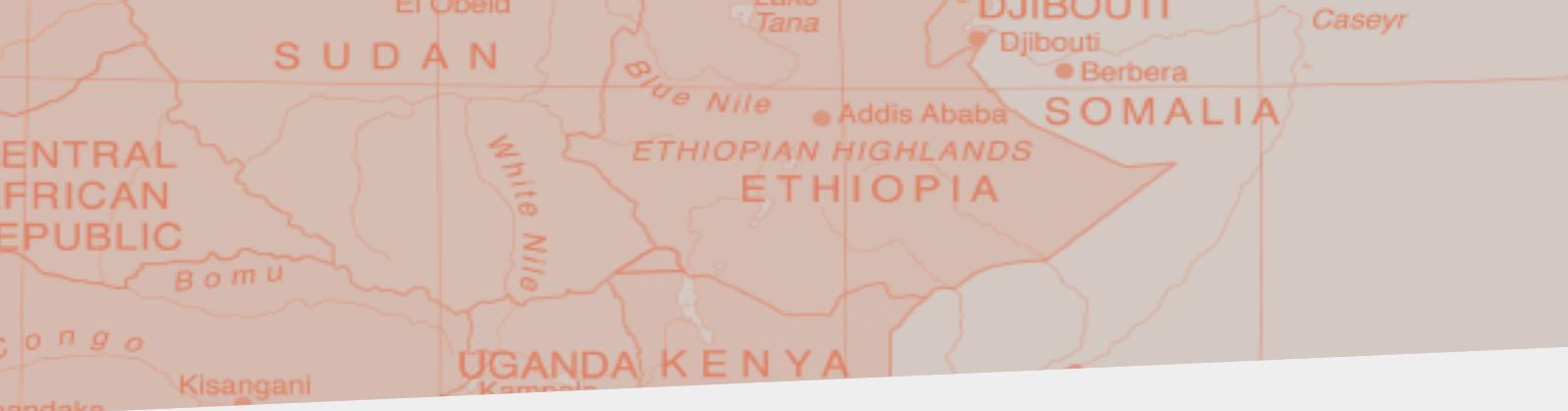
Qualunque sia la qualità della legislazione, i fattori comuni sono la debole applicazione e lo scarso rispetto, oltre alla mancanza di conoscenza delle norme anche fra i principali operatori. In generale la volontà politica di far rispettare tale legislazione è minima.

Tuttavia le norme protezionistiche nazionali, come il divieto di importazione di carne congelata in Nigeria, stanno diventando sempre meno frequenti e i sistemi del libero mercato stanno portando alla crescita del commercio di carne, piuttosto che di animali vivi.

Gli animali spesso si rompono le corna o le zampe intrappolate in grandi interstizi su camion scadenti, sovraccarichi e senza protezione contro il caldo o il freddo estremo. Le specie possono ritrovarsi mescolate, con gli animali più piccoli calpestati o incornati quando cadono.

**KAREN MENCZER,
RICERCATORE
ASSOCIATE SENIOR,
THE CADMUS GROUP**





Anche i fattori sanitari hanno un ruolo importante nello stabilire se il commercio oltre frontiera di animali vivi è accettabile, mentre l'esportazione verso i paesi occidentali, che chiedono sempre di più carne di animali allevati e macellati nelle condizioni migliori, è un incentivo per migliorarne il trattamento.

IL PROBLEMA DELLE STAGIONI UMIDE E DI QUELLE SECCHHE

In Africa le stagioni creano vari problemi di salute agli animali, sia che siano umide/piovose che asciutte.

Nei periodi asciutti e di siccità la mancanza di pascoli e di acqua, soprattutto nelle zone aride e semi aride, rende tali regioni molto difficili da attraversare. Gli animali trasportati su camion o a piedi per lunghe distanze durante questi periodi soffrono di disidratazione, esaurimento da calore, fame e sete. Tutto questo viene peggiorato dal trasporto su veicoli sovraffollati, scarsamente ventilati e inadeguati.

Gli animali trasportati durante le stagioni piovose/umide soffrono il freddo e si feriscono a causa delle scivolate e delle cadute sui camion, oppure sono vittime di incidenti. I veicoli spesso rimangono impantanati e gli animali restano a bordo per molto tempo, esposti a stress e stanchezza, perché in genere non vengono scaricati a causa della mancanza di strutture e nemmeno nutriti o abbeverati.





RIFLETTORI PUNTATI SUL NORD AMERICA

Prima o poi, nel corso della loro vita, quasi tutti i miliardi di animali allevati in Nord America subiscono il trasporto, sia fra gli stati U.S.A., che fra U.S.A., Canada e Messico.

La mancanza di registrazioni precise a livello nazionale, statale e provinciale significa che i dati sulla movimentazione di animali in questa regione sono molto frammentati e limitati, con grande preoccupazione per la diffusione delle malattie e la salute pubblica. L'associazione Trust for America's Health riferisce che: "Gli U.S.A. stanno perdendo la possibilità di individuare precocemente le malattie zoonotiche e di controllarle, se non prevenirne la diffusione. Ciò è preoccupante, dato che molti agenti bioterroristici sono zoonotici."⁴⁶

ALLEVAMENTO INDUSTRIALE SENZA REGOLE

In definitiva, il modo più efficace per risolvere il problema del trasporto degli animali da allevamento in Nord America è attraverso la legge: stabilire dei limiti di durata del viaggio, periodi di riposo, fornitura di acqua e cibo, ecc. L'evidenza dei fatti suggerisce che le limitazioni al trasporto di animali vivi possono essere sostituite dal commercio di carne fresca o congelata in tutta la regione.

Attualmente in Nord America i settori della produzione della carne e dell'allevamento sono caratterizzati dall'integrazione verticale, che ha spesso come risultato il trasporto su lunga distanza durante le diverse fasi della produzione: allevamento, ingrasso e macellazione.

Questo allevamento industriale è guidato da fattori come il relativo basso costo degli animali trasportati rispetto a quello del trasporto del mangime, le differenze geografiche nei prezzi del mangime o nella disponibilità di pascoli, nonché le differenze normative fra stati o nazioni, come quelle riguardanti lo smaltimento dei rifiuti, e il costo del lavoro^{47,48}.

A causa delle grandi dimensioni delle tre nazioni che costituiscono il Nord America, i percorsi seguiti sono sparsi su un territorio molto ampio e ampiamente non regolamentato.

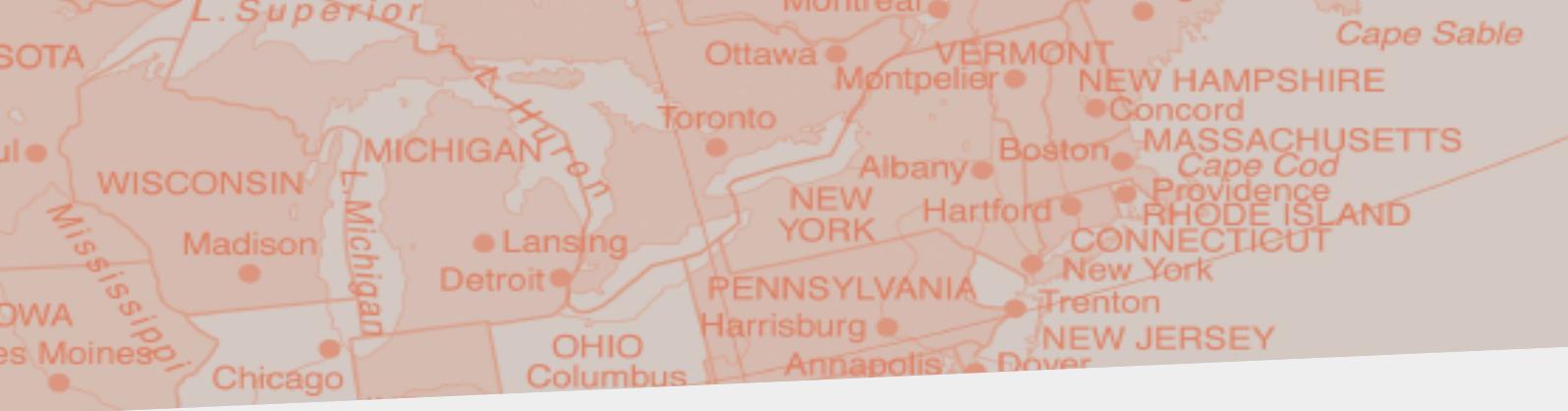
Canada, Stati Uniti e Messico hanno leggi, codici e regolamenti diversi per disciplinare il trasporto degli animali allevati. Il Canada possiede le leggi nazionali più complete in materia, mentre Stati Uniti e Messico si collocano molto più indietro. Tuttavia, in tutti questi paesi la legislazione ha un'applicazione e un ambito limitati.

Negli Stati Uniti gli investigatori hanno documentato la presenza di animali morti e caduti, che arrivano alla vendita all'asta con zampe rotte, occhi infetti, bocche piene di schiuma, tagli e piaghe sanguinanti.

**MONICA
ENGBRETSON,
ANIMAL PROTECTION
INSTITUTE**



© Animals' Angels



Mancanza di acqua e di cibo, sovraffollamento, assenza di riposo ed esposizione prolungata a caldo o freddo estremo, sono i problemi associati al trasporto su lunga distanza in Nord America più riportati. Anche la movimentazione senza cura e brutale degli animali durante il carico e lo scarico ne aumenta lo stress e la sofferenza.

IL COMMERCIO DI ANIMALI VIVI FRA STATI UNITI E CANADA

Fra Canada e Stati Uniti esiste un commercio inutile di bovini e suini vivi, a causa dei costi più bassi di macellazione e lavorazione negli impianti statunitensi. Inoltre, la carne di manzo dei bovini canadesi macellati negli U.S.A. può recare l'etichetta USDA (Dipartimento di Stato dell'Agricoltura), cosa non consentita sulle confezioni dello stesso tipo di carne importate dal Canada.

Storicamente il Canada non ha mai avuto una capacità sufficiente di confezionamento per poter macellare tutti gli animali allevati sul suo territorio, ma dopo la scoperta della BSE (encefalopatia bovina spongiforme) in una mucca canadese nel maggio 2003, le esportazioni di bovini di età superiore ai 30 mesi verso gli Stati Uniti si sono interrotte e la capacità di macellazione è aumentata. Il confine statunitense è stato riaperto nel novembre 2007, ma, di nuovo, il risultato è stato un crollo del volume di carni macellate in Canada.

A partire da settembre 2008, i rivenditori statunitensi dovranno informare i clienti sul paese di origine della carne di manzo, agnello e maiale, in base a quanto disposto dalla legge COOL (Country of Origin Labeling), approvata dal Congresso degli Stati Uniti nel 2002. Perché la carne possa riportare l'indicazione di originaria del paese (US Country of Origin), l'animale deve essere nato, allevato e macellato negli U.S.A.

Dato che la maggior parte degli americani afferma di controllare le etichette per verificare la provenienza dei prodotti, la normativa COOL rappresenta un passo avanti promettente, con il potenziale di diminuire il commercio di animali vivi fra le due nazioni, se i consumatori rifiuteranno di acquistare carne etichettata come proveniente da animali allevati in Canada.



RIFLETTORI PUNTATI SULLA AMERICA DEL SUD

I bovini sono la specie più allevata in molte nazioni sudamericane, con l'Argentina e il Brasile in testa come due dei più importanti esportatori di manzo del mondo.

In Brasile, Colombia e Venezuela la produzione si basa soprattutto sulla razza *Bos indicus*, mentre in Perù, Bolivia ed Ecuador si allevano *Bos indicus* e *Bos taurus* e in Argentina, Uruguay e Cile soprattutto *Bos taurus*, con razze creole, a duplice attitudine e britanniche, come la Hereford e la Aberdeen Angus.

È stato osservato che i bovini della specie *Bos indicus* soffrono la movimentazione più dei *Bos taurus*, rendendo quindi la loro gestione durante il caricamento e il trasporto più difficoltosa.

Il trasporto degli animali allevati in Sud America in genere dura molto ed avviene in condizioni disastrose, a prescindere dalla distanza, a causa della combinazione di strade e condizioni climatiche pessime, nonché dell'esistenza di vari intermediari.

LA MANCANZA DI APPLICAZIONE DELLA LEGGE

Nella maggior parte delle nazioni esistono delle leggi che disciplinano il trasporto degli animali destinati al consumo, ma si tratta soprattutto di requisiti sanitari e di salute pubblica, piuttosto che di norme volte a tutelare il benessere degli animali. Il problema principale sembra essere la scarsa applicazione delle norme esistenti e il fatto che in genere si sorvola sul rispetto dei regolamenti.

Di solito durante il trasporto via terra in Sud America i bovini nei camion non hanno a disposizione né cibo né acqua, né è frequente che vengano fatti scendere durante il viaggio, anche su lunghe distanze.

Durante il carico e lo scarico le pratiche di movimentazione pessime sono la norma, con il ricorso anche a bastoni e pungoli e a volte persino a metodi vietati dall'OIE, come tirare le pecore per il vello, torcere le code, ecc.

I camion sovraccarichi sono un problema comune nella regione, così come, in alcuni paesi, i lunghi tempi sia di attesa prima di essere scaricati nei recinti, che di stabilizzazione una volta arrivati nei mattatoi.

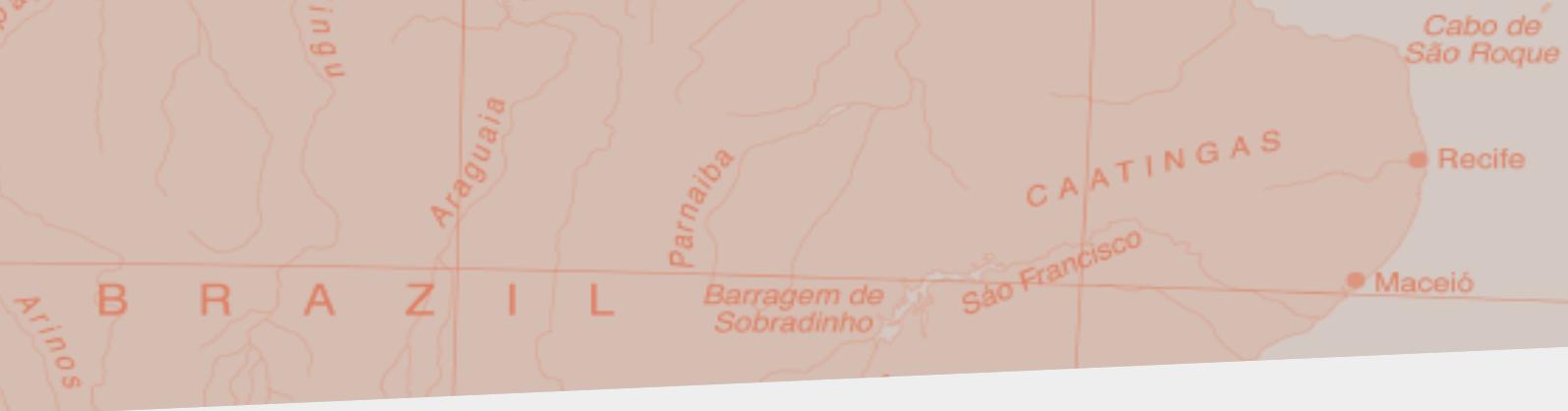
UNA SOLUZIONE IN CILE

Benché nei mattatoi che trattano la carne da esportazione esista la documentazione sul declassamento della qualità della carne (ecchimosi, PH, ecc.), tali informazioni in genere sono riservate ed attualmente esistono poche prove scientifiche pubblicate sulle

Molti di loro (bovini) muoiono durante il viaggio (il trasporto in mare di 16-18 giorni verso il Libano), circa l'8 - 10%.

UFFICIALE ADDETTO ALL'ESPORTAZIONE, PORTO DI BELEM, BRASILE





conseguenze che ha il trasporto di animali vivi sulla qualità del prodotto finale in Sud America.

Tuttavia, in Cile le norme esistenti fanno sì che i trasportatori siano responsabili degli animali durante il viaggio e che quindi, in caso di contusioni, debbano ripagare le eventuali perdite. Questo approccio economico ha avuto un'influenza positiva sulle decisioni relative alle densità di carico e alle distanze a cui trasportare gli animali.

Grazie al rapporto fra benessere degli animali, qualità del prodotto e richieste di mercato da paesi importatori più sviluppati, sembra che in Sud America ci sia una buona possibilità di migliorare le condizioni di animali durante il trasporto e la macellazione.





RIFLETTORI PUNTATI SULL' ASIA

Il consumo di carne e il trasporto di animali vivi sono in crescita in tutta l'Asia. Le ricerche mostrano che, oltre ai lunghi viaggi, gli animali spesso devono subire l'assenza di cibo e acqua per molto tempo, la movimentazione brutale e il sovraffollamento.

Alcuni interventi puramente pratici nella pianificazione statale e di governo potrebbero ridurre sostanzialmente le distanze che devono percorrere gli animali da allevamento in Asia, influenzando positivamente sul loro benessere. Ad esempio prevedendo mattatoi regionali e strutture per la lavorazione e il trasporto refrigerato, che darebbero impulso alle economie locali delle province più rurali.

PESO FORZATO IN CINA

A causa delle sue enormi dimensioni, la Cina è il più grande mercato del mondo per la carne e i prodotti caseari e le dimensioni del trasporto di animali vivi surclassano quelle di qualsiasi altra nazione. I percorsi del trasporto a lunga distanza si intrecciano su tutto il territorio cinese.

È risaputo che molti trasportatori generici e persino alcuni di quelli specializzati, trattano gli animali in modo molto brutale durante il trasporto.

Una delle pratiche peggiori venute alla luce è l'abbeveramento forzato o la nutrizione forzata degli animali da macello con fango e pietre per aumentarne il peso.

La morte per sfinimento, mancanza di spazio e acqua, ed esposizione a condizioni climatiche estreme è comune e spiega il persistere di un commercio illegale di animali morti presso alcuni mattatoi di Guangzhou, con i rischi per la salute dell'uomo che ne conseguono.

Benché le leggi cinesi esistenti siano inferiori agli standard OIE sul trasporto, il rispetto dei codici migliorati su salute e benessere sta diventando un problema sempre più importante della politica di governo, sia per quanto riguarda il mercato nazionale che estero.

I paesi dell'Asia stanno sviluppando delle norme per salvaguardare il benessere degli animali, ma è necessario fare molto di più per portare le leggi al livello degli standard dell'Organizzazione Mondiale della Sanità Animale (OIE) e per garantirne il rispetto.

DOTT.SSA LISA COLLINS, COMPASSION IN WORLD FARMING





BOVINI DALL'INDIA

La maggior parte degli stati indiani ha bandito la macellazione dei bovini per motivi morali e religiosi, facendosi sì che gli animali vengano crudelmente trasportati a Kerala e nel Bengala Occidentale, oppure esportati in Pakistan e Bangladesh.

Gli animali vengono caricati sui camion spingendoli con dei pungoli, oppure torcendo o mordendo loro le code. Una volta all'interno, molti bovini vengono legati per i nasi forati con l'anello e per le code alla parte superiore del veicolo, così non sono in grado di muoversi per tutta la durata del viaggio, che spesso può superare le 24 ore. Spesso lungo il percorso agli animali non viene fornito né cibo né acqua. Lo scarico presso il mattatoio avviene impiegando gli stessi metodi del carico.

L'Animal Welfare Board of India, insieme ad alcune organizzazioni animaliste, sta raccogliendo le prove degli abusi diffusi in diverse zone del paese su bovini, bufali, pecore e capre, utilizzati per la produzione di carne e cuoio. Le loro scoperte mostrano alti livelli di sovraffollamento, che portano a gravi lesioni e mortalità, con animali trapassati dalle corna o schiacciati.

Nonostante le direttive del governo statale, l'evidenza dei fatti suggerisce che i miglioramenti sono stati pochi e la corruzione, che si è dimostrata presente a molti livelli nel subcontinente, contribuisce alla mancanza di rispetto delle norme che regolamentano il trasporto di animali vivi.





RIFLETTORI PUNTATI SULL' OCEANIA

Il trasporto degli animali da macello in Australia e Nuova Zelanda è complesso, a causa delle differenze di territorio, animali, distanze percorse, destinazioni per la macellazione, linee guida sul benessere degli animali, regolamenti e aspettative delle persone.

Esistono due problemi importanti in merito.

Ci sono degli animali che affrontano un lungo viaggio (a volte estremamente lungo) via terra per essere macellati. Questi animali non sono abituati al contatto con l'uomo e possono soffrire ancora di più per lo stress di essere radunati e confinati per il trasporto.

In Nuova Zelanda i codici sul benessere degli animali hanno natura giuridica e la mancata osservanza degli standard minimi può dare seguito ad azioni penali. Al contrario, in Australia non esistono ad oggi degli standard applicabili per il trasporto via terra di animali da macello.

Inoltre gli animali vengono anche esportati dal paese per essere macellati all'estero, con un commercio di cui gli stessi australiani, in genere orgogliosi della loro nazione per i primati nella salvaguardia degli animali in altri settori, si vergognano.

Negli ultimi anni la Nuova Zelanda di fatto ha cessato tutte le esportazioni di animali vivi per la macellazione e il governo ora sta prendendo in considerazione la possibilità di bandirle completamente.

IL MARE DELLA VERGOGNA

Le cifre relative alla mortalità dimostrano che per alcuni animali è semplicemente impossibile tollerare le condizioni del trasporto su lunga distanza via mare. L'unica alternativa compassionevole è la fornitura della carne refrigerata.

Mentre da un lato la preoccupazione pubblica per la salute degli animali in Australia è cresciuta, il governo ha sempre sostenuto l'esportazione di animali vivi sin dall'inizio di questo commercio.

Un rapporto commissionato dal settore della lavorazione delle carni australiano ha concluso che il commercio con l'estero di animali vivi costa anche in termini di perdite di PIL, reddito delle famiglie e posti di lavoro⁴⁹.

Riteniamo che la cosa migliore per gli animali sia di essere macellati il più vicino possibile all'allevamento di origine.

**ASSOCIAZIONE DEI
VETERINARI DELLA
NUOVA ZELANDA**





Inoltre, il rapporto ha dichiarato che la redditività del commercio estero di animali vivi è sostenuta da distorsioni del mercato create dalle politiche di governo e che se non fosse per questi fattori, la domanda crescente di carne dei paesi importatori sarebbe soddisfatta dall'esportazione di prodotto refrigerato o congelato.

Altri sostengono anche che la crescita delle esportazioni di animali vivi ha contribuito al declino del settore della lavorazione delle carni in alcune regioni dell'Australia⁵⁰.

Oltre ai tassi di mortalità inerenti registrati fra ovini e bovini ad ogni viaggio per mare, è impossibile evitare il pericolo sempre esistente di incidenti specifici.

Esistono disastri ben documentati, come il viaggio inaugurale della MV Becrux nel quale morirono qualcosa come 1437 pecore e 865 bovini per stress da calore^{51,52} e la tragedia della Como Express che trasportava ovini in Arabia Saudita, nella quale, dopo quasi 11 settimane in mare a causa di discussioni politiche, stipati a temperature e umidità estreme, morirono circa 5692 animali (1 su 10), la maggior parte per stress da calore e spossatezza, mentre attendevano nei porti di essere semplicemente scaricati^{53,54}.





RIFLETTORI PUNTATI SULL'EUROPA

La maggior parte del trasporto di animali vivi in Europa avviene via terra, ma anche il numero di viaggi per mare è significativo. Le incongruenze nell'applicazione delle norme sul trasporto all'interno dell'UE provocano la maggior parte dei problemi sanitari più gravi, con le infrazioni riportate che includono: sovraffollamento, ruolini di marcia illegali, veicoli inadeguati e animali feriti, malati e morti.

Anche laddove la legislazione vigente sul benessere degli animali trasportati viene rispettata, molti sopportano lunghi viaggi in condizioni di sovraffollamento e possono essere esposti alle variazioni di clima, che ne possono compromettere ulteriormente le condizioni di salute.

Le transazioni di animali vivi ammontano al 19,8% dell'intero commercio di bovini, al 10,3% di quello dei suini, al 15,9% di quello degli ovini, al 13,3% di quello del pollame, ma a ben il 46% sul totale di quello dei cavalli. Suscitano particolare preoccupazione i cavalli e i suini trasportati nell'Italia meridionale e le pecore importate in Grecia.

Il più grande commercio su lunga distanza dell'Europa è quello di circa 2 milioni di suini esportati dai Paesi Bassi in Spagna e in Italia, che sopportano un viaggio lungo fino 1800 km⁵⁵. Anche la Grecia è un grosso importatore di pecore dalla Romania e nel 2007 è stata deferita alla Corte di Giustizia europea per la costante inosservanza delle norme a tutela degli animali durante il trasporto.

IL COMMERCIO EUROPEO DI CAVALLI

Se da un lato il numero di cavalli trasportati su lunga distanza per la macellazione in Europa è inferiore a quello di qualsiasi altra specie da allevamento, le esigenze legate al benessere di questi animali sono così specifiche e i rapporti sulla loro sofferenza così frequenti, che questo commercio è oggetto di critiche da lungo tempo.

Storicamente, l'Europa Orientale, e in particolare la Polonia, grazie ai buoni pascoli per i cavalli ma nessuna domanda di carne di questi animali, forniva l'Italia, dove al contrario la richiesta di carne di cavallo era forte e il mercato attraente.

Un rapporto del 1998 della Commissione di verifica polacca ha messo in evidenza le preoccupazioni nascenti da irregolarità nel trasporto dei cavalli e da controlli veterinari insufficienti. Fortunatamente negli ultimi anni c'è stato un significativo spostamento dall'esportazione di animali vivi a quello di carne. Nel 1999 le esportazioni di cavalli vivi ammontavano in media a 80.000 animali l'anno, una cifra che nel 2003 si è dimezzata.

Gli animali devono essere macellati il più vicino possibile al luogo di allevamento...il trasporto su lunga distanza per la macellazione deve essere sostituito, per quanto possibile, dal solo commercio delle carcasse.

FEDERAZIONE EUROPEA DEI VETERINARI





Allo stesso tempo il volume della carne di cavallo esportata è salito da 10.000 animali nel 1995 ad una media equivalente a quasi 40.000 animali nel periodo 2000 - 2003.

Tuttavia, mentre le importazioni di animali vivi dall'Europa Orientale sono diminuite, sono cresciute le preoccupazioni per il numero sempre maggiore di cavalli importati dalla Spagna all'Italia. Nel 2005 questo nuovo commercio è salito a 10.136 cavalli, senza che in Spagna vengano applicate le norme sul benessere degli animali, con la conseguenza di carichi eccessivi e viaggi di oltre 30 ore senza riposo in un punto di sosta, acqua o cibo.

L'incentivo verso il commercio di cavalli vivi sembrerebbe derivare in primo luogo dal fatto che la carne macellata in Italia può essere spacciata come di origine italiana. Sono necessarie delle modifiche legislative per evitare che i consumatori vengano ingannati con l'etichettatura relativa al paese di origine.

L'ECONOMIA DELLA CRUDELTÀ

Spesso si dice che il costo del trasporto della carne in camion frigoriferi ostacola il passaggio dal commercio di animali vivi a quello delle carcasse soltanto⁵⁵.

Tuttavia, le ricerche hanno dimostrato che il trasporto delle carcasse è più economico di quello degli animali vivi, se si rispettano le norme⁵⁵. Altri studi hanno scoperto, allo stesso modo, che quest'ultimo tipo di trasporto è più economico solo se le condizioni per gli animali sono di una crudeltà inaccettabile.

Una ricerca sull'economia del commercio di cavalli vivi e di carne di cavallo dall'Ungheria all'Italia dimostrò che i costi di trasporto erano più bassi per le carcasse, a meno che i cavalli non venissero trasportati in condizioni inferiori a quelle ottimali in uso comunemente all'epoca⁵⁶.

Quando lo standard delle condizioni di trasporto degli animali vivi è stato innalzato e applicato adeguatamente secondo le norme UE, la bilancia economica si è spostata bruscamente e il trasporto della carne è diventato più economico di quello dei cavalli vivi.





RIFLETTORI PUNTATI SUL MEDIO ORIENTE

In Medio Oriente sia i fattori culturali che religiosi creano una forte richiesta di ruminanti vivi, soprattutto pecore, anche se si sta verificando un progressivo cambiamento nella dieta, con un maggiore consumo di uova, pollo e carne da parte della classe media benestante.

Le aride condizioni climatiche della maggior parte della regione fanno sì che l'allevamento locale di animali non abbia i numeri per essere autosufficiente. Di conseguenza il Medio Oriente importa milioni di ruminanti vivi da paesi come Australia, Brasile, Cina, alcune regioni dell'Europa, Gibuti, Eritrea, Etiopia, Sudan, Somalia e Pakistan.

L'Arabia Saudita è di gran lunga il più grosso importatore di animali vivi della regione, con l'importazione regolare nell'ultimo decennio di 3 -5 milioni di ovini e di 1 milione circa di capre l'anno. Il Libano importa bovini e ovini da altre parti del mondo, con i bovini provenienti in origine dall'Unione Europea fino alla cessazione dei contributi per questo commercio e ora, in anni recenti, dal Brasile.

Tutti i ruminanti importati in Giordania provengono dall'Australia, per poi essere anche riesportati nei paesi confinanti. Le importazioni di pecore vive dall'Australia da parte del Kuwait sono aumentate costantemente nell'ultimo decennio, superando quota 1,5 milioni di animali nel 2001. Il Qatar importa animali da più paesi, incluse 300.000 - 400.000 pecore vive dall'Australia ogni anno.

LA MANCATA APPLICAZIONE DELLE LINEE GUIDA OIE

I problemi relativi al benessere degli animali sono importanti, perché essi affrontano un lungo viaggio in mare, preceduto e seguito da un altrettanto lungo trasporto via terra, nella maggior parte dei casi su camion e furgoni aperti, senza riposo adeguato, cibo o acqua. In molti paesi mediorientali è diffusa la pratica di trasportare gli animali su camion aperti sovraffollati, oppure stipati nei portabagagli delle auto o persino legati sui portapacchi.

Tutti i paesi del Medio Oriente sono membri dell'OIE, le cui linee guida sul benessere degli animali, soprattutto relativamente al trasporto via terra e via mare, però non vengono applicate. Nella maggior parte dei paesi della regione, dove metodi crudeli di trasporto e macellazione destano grande preoccupazione, non esistono leggi specifiche in materia.

I problemi associati al commercio di animali in Medio Oriente sono stati identificati già nel lontano 1983⁵⁷ e gli investigatori hanno continuato a raccogliere prove scritte sugli abusi diffusi nei confronti degli animali.

Una buona azione fatta a un animale è tanto meritoria quanto una buona azione fatta ad un essere umano, mentre un atto di crudeltà a un animale è tanto cattivo quanto un atto di crudeltà su un essere umano.

MAOMETTO





LA MACELLAZIONE HALAL

Sono le preferenze culturali correnti a guidare il tradizionale mercato degli animali vivi e il commercio della carne fresca. In Israele e nei paesi arabi i rituali religiosi della macellazione Kasher e Halal devono essere rispettati rigorosamente.

Molti consumatori mediorientali hanno più fiducia nella probabile osservanza religiosa della macellazione locale, che non nella carne refrigerata di importazione, anche se certificata dall'apposita autorità nazionale.

Tuttavia, esistono molte prove che dimostrano come spesso in alcuni mattatoi mediorientali tali pratiche religiose non vengano rispettate adeguatamente, soprattutto in quei paesi dove non esistono leggi che perseguono i trasgressori dei precetti religiosi sul benessere degli animali.

Ironicamente, molta carne refrigerata o congelata di importazione certificata Halal può garantire ai consumatori un livello molto più alto di rispetto della religione della carne fresca locale.

Ma il mercato degli animali vivi e il commercio della carne fresca stanno iniziando a declinare, dato che i livelli di prosperità e di conseguenza le abitudini dei consumatori cambiano, in particolare con la diffusione di supermercati multinazionali.

I Paesi del Medio Oriente che importano ovini vivi, acquistano dall'estero sempre più carne congelata o refrigerata, dopo essersi accertati che nel mattatoio del paese di esportazione sono stati seguiti tutti i rituali religiosi, a volte con una propria agenzia di supervisione in loco. Ad esempio ci sono già molti mattatoi australiani che forniscono carne certificata Halal al Medio Oriente e c'è la capacità per fornire molta di più.



© Animals Australia

CONCLUSIONE E CONSIGLI

In tutto il mondo ogni anno vengono allevati oltre 60 miliardi di animali. La maggior parte di essi viene trasportata su lunga distanza sia all'interno che all'esterno dei vari paesi, solo per essere macellata una volta giunta a destinazione.

Questo commercio di animali vivi si svolge sullo sfondo di una sempre maggiore consapevolezza scientifica dei problemi che esso provoca alla salute degli stessi, alla sicurezza e alla qualità della carne.

I tassi sulla mortalità e le lesioni registrati durante il trasporto in nave e sui camion ne mettono in evidenza tutta la crudeltà.

Ma quello che già sappiamo sulle cattive condizioni degli animali e sul trasporto su lunga distanza non viene messo in pratica per prevenire malattie e lesioni, come le ecchimosi che riducono la qualità della carne. Laddove esistono dei regolamenti in materia, la loro applicazione si è dimostrata inefficace e costosa.

Man mano che si ottengono più informazioni, il quadro che se ne ricava lascia intendere che non esiste un modo non crudele per trasportare gli animali a lunga distanza via terra o via mare e che il vantaggio economico di tenerne in considerazione il benessere è sempre più chiaro.

Ad esempio, gli eventuali costi a breve termine della macellazione degli animali vicino all'allevamento di origine sarebbero coperti nel lungo termine dai vantaggi derivanti dall'evitare la diffusione delle malattie e la ridotta qualità della carne. Il commercio della sola carne ha costi decisamente minori rispetto a quelli necessari per l'applicazione delle complesse norme sul trasporto di animali vivi.

Sono passati oltre 125 anni dalla prima spedizione di carne congelata da una parte all'altra del mondo. L'antiquato trasporto di animali vivi è già stato sostituito in parte dal crescente commercio della carne e sono disponibili strutture per il congelamento e la refrigerazione al passo con il XXI secolo.

Oggi un numero crescente di autorità, incluse le organizzazioni governative, sta prendendo in giusta considerazione questo dato di fatto. La coalizione di organizzazioni animaliste internazionali Handle with Care sta sollecitando i governi e altri portatori chiave di interessi ad agire:

La grandezza di una nazione e il suo progresso morale si possono giudicare dal modo in cui essa tratta gli animali.

GANDHI



- I governi devono impegnarsi entro una certa data a bandire il trasporto su lunga distanza di animali vivi per la macellazione e devono iniziare a lavorare con gli operatori per passare all'esportazione esclusiva della sola carne.
- I governi privi di norme adeguate devono adottare e applicare gli standard di trasporto OIE come requisito legale minimo. I Governi dovranno inoltre assicurare che i trasportatori siano informati e in regola con gli standard della legislazione sul trasporto degli animali e che tali standard siano rigorosamente applicati.
- Deve essere sviluppato un sistema di incentivi per gli allevatori che si limitano a trasportare gli animali al mattatoio più vicino.
- Devono essere introdotte delle forme di pagamento per gli addetti alla movimentazione degli animali che premiano il lavoro fatto con attenzione, avente come risultato una bassa incidenza di lesioni e di scarsa qualità della carne.
- I trasportatori devono essere resi responsabili degli animali durante il trasporto, in modo da dover pagare per le perdite economiche in caso di morte, lesioni ed ecchimosi che si verificano durante il viaggio.
- Non devono essere consentiti regimi assicurativi che coprano le cattive pratiche degli operatori facenti parte della catena del trasporto, aventi come risultato morte, lesioni e scarsa qualità della carne.
- I rivenditori devono garantire che l'impegno ad evitare prodotti che comportano il trasporto su lunga distanza di animali vivi sia incluso nei codici di condotta relativi al benessere degli animali delle loro politiche globali di Corporate Social Responsibility.
- Le norme sull'etichettatura devono far sì che i consumatori non vengano ingannati sul paese d'origine. Non devono essere consentite pratiche che rendano identificabile solo il paese dove avviene la macellazione.

**IL TRASPORTO SU LUNGA
DISTANZA PER LA
MACELLAZIONE È
INUTILE E CRUDELE.
È ORA DI FERMARLO
COMPLETAMENTE.**

RIFERIMENTI

Ringraziamenti: Grazie a Victoria Cussen.

Questo riepilogo è un adattamento tratto da -

Appleby, M.C., Cussen, V., Garcés, L., Lambert, L., and Turner, J. (eds) (2008) *Long Distance Transport and Welfare of Farm Animals*. CAB International, Wallingford.

- 1 Knowles, T. G., Warriss, P. D. (2000) Stress physiology of animals during transport. In: Grandin, T. (ed.) *Livestock Handling and Transport*, seconda edizione. CAB International, Wallingford, UK, pp. 385-407.
- 2 FAWC (Farm Animal Welfare Council) (2007) Five freedoms, www.fawc.org.uk, accesso eseguito nel settembre 2007.
- 3 Gregory, N. G., Wilkins, L. J. (1989) Broken bones in domestic fowl: handling and processing damage in end-of-lay battery hens. *British Poultry Science* 30, 555-562.
- 4 Stephens, D. B. and Perry, G. C. (1990) The effects of restraint, handling, simulated and real transport in the pig (with reference to man and other species). *Applied Animal Behaviour Science* 28, 41-55.
- 5 Grandin, T. (2000) *Livestock Handling and Transport*, seconda edizione. CABI Publishing, Wallingford, UK.
- 6 Gregory, N.G. (1998) *Animal Welfare and Meat Science*. CAB International, Wallingford, UK.
- 7 Broom, D. (2000) Welfare assessment and problem areas during handling and transport. In: Grandin, T. (ed.) *Livestock Handling and Transport*, seconda edizione. CAB International, Wallingford, UK, pp. 43-63.
- 8 Smith, G. C., Grandin, T., Friend, T. H., Lay, D. and Swanson, J. C. (2004) Effect of transport on meat quality and animal welfare of cattle, pigs, sheep, horses, deer, and poultry. Disponibile all'indirizzo <http://www.grandin.com/behaviour/effect.of.transport.html>
- 9 EFSA (European Food Safety Authority) (2004). The welfare of animals during transport. Scientific Report of the Scientific Panel on Animal Health and Welfare on a request from Commission related to the welfare of animals during transport. EFSA-Q-2003-094.
- 10 Gregory, N. G., Wilkins, L. J., Elepheruma, S. D., Ballantyne, A. J. and Overfield, N. D. (1990) Broken bones in domestic fowl: effect of husbandry system and stunning method on end-of-lay hens. *British Poultry Science* 31, 59-69.
- 11 Knowles, T. G. and Broom, D. M. (1990) Limb bone strength and movement in laying hens from different housing systems. *Veterinary Record* 126, 354-356.
- 12 Taylor, M. H. and Helbacka, N. V. L. (1968) Field studies of bruised poultry. *Poultry Science* 47, 1166-1169.
- 13 Scottish Executive (2006) The welfare of animals during transport: consultation on the implementation of EU regulation. 1/2005 maggio 2006, <http://www.scotland.gov.uk/Publications/2006/05/25101804/18>
- 14 Warriss, P. D., Kestin, S. C., Brown, S. N. and Bevis, E. A. (1988) Depletion of glycogen reverses in fasting broiler chickens. *British Poultry Science* 29, 149-154.
- 15 Mitchell, M. A., Kettlewell, P. J., Hunter, R. R., Carlisle, A. J. (2001) Physiological stress response modelling-application to the broiler transport thermal environment. In: *Livestock Environment IV: Proceedings of the 6th International Symposium*. American Society of Agricultural and Biological Engineers (ASABE), St. Joseph, USA,
- 16 Hunter, R. R., Mitchell, M. A. and Matheu, C. (1997) Distribution of 'dead on arrivals' within the bio-load on commercial broiler transporters: correlation with climate conditions and ventilation regimen. *British Poultry Science* 38, S7-S9.
- 17 Mitchell, M. A., Kettlewell, P. J., Carlisle, A. J. and Matheu, C. (1998) The use of apparent equivalent temperature (AET) to define the optimum thermal environment for broilers in transit. *Poultry Science* 75, 18.
- 18 Knowles, T. G. (1999) A review of the road transport of cattle. *Veterinary Record* 144, 197-201.
- 19 Jones, S. D. M., Schaefer, A. L., Tong, A. K. W. and Vincent, B. C. (1988) The effects of fasting and transportation on beef cattle. 2. Body component changes, carcass composition and meat quality. *Livestock Production Science* 20, 25-35.
- 20 Tarrant, P. V. (1990) Transportation of cattle by road. *Applied Animal Behaviour Science* 28, 153-170.
- 21 Tarrant, P. V., Kenny, F. J., Harrington, D. and Murphy, M. (1992) Long distance transportation of steers to slaughter: effect of stocking density on physiology, behaviour and carcass quality. *Livestock Production Science* 30, 223-238.
- 22 Weeks, C.A., McNally, P.W. and Warriss, P.D. (2002) Influence of the design of facilities at auction markets and the animal handling procedures on bruising in Cattle. *Veterinary Record* 150, 743-748.
- 23 Randall, J.M. and Bradshaw, R.H. (1998) Vehicle motion and motion sickness in pigs. *Animal Science* 66, 239-245.
- 24 Smith, G.C. and Grandin, T. (1998) Animal handling for productivity, Quality and Profitability. Pp. 1-12. Presentato al convegno annuale dell'American Meat Institute (Filadelfia, PA, U.S.A.).
- 25 Grandin, T. (2000) Introduction: management and economic factors of handling and transport. In: Grandin, T. (ed.) *Livestock Handling and Transport*, seconda edizione. CAB International, Wallingford, UK, pp. 1-9.
- 26 Sainsbury, D. and Sainsbury, P. (1988) *Livestock Health and Housing*. Baillière Tindall, London, UK.
- 27 McBride, G., James, J. W. and Hodgins, N. W. (1964) Social behaviour of domestic animals IV: Growing pigs. *Animal Production* 6, 129-139.
- 28 Quinn P. J., Markey B. K., Carter M. E., Donnelley W. J. and Leonard F. C. (2000) *Veterinary Microbiology and Microbial Diseases*. Blackwell Science, Oxford, UK.
- 29 Fillion, L. G., Wilson, P. J., Bielefeldt-Ohmann, L. A. and Thomson, R. G. (1984) The possible role of stress in the induction of pneumonic pasteurellosis. *Canadian Journal Comparative Medicine* 48, 268-274.

- 30 Radostits, O. M., Gay, C. C., Blood, D. C. and Hinchcliff, K. W. (2000) *Veterinary Medicine: A textbook of cattle, sheep, pigs, goats and horses*, nona edizione. Saunders, London, UK.
- 31 Brodgen, K. A., Lehmkuhl, H. D., Cutlip, R. C. (1998) *Pastereulla haemolytica* complicated respiratory infections in sheep and goats. *Veterinary Research* 29, 233-254.
- 32 Higgs, A. R. B., Norris, R. T. and Richards, R. B. (1993) Epidemiology of salmonellosis in the live sheep export industry. *Australian Veterinary Journal* 70, 330-335.
- 33 Owen, R. A., Fullerton, J. and Barnum, D. A. (1983) Effect of transportation, surgery, and antibiotic therapy in ponies infected with Salmonella. *American Journal Veterinary Research* 44, 46-50.
- 34 SCAHAW (Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare) (2002) *Report on the Welfare of Animals During Transport*. Direzione Generale Salute e Tutela dei Consumatori, Bruxelles, Belgio.
- 35 Abbott, T. A., Guise, H. J., Hunter, E. J., Penny, R. H., Bayen, P. J., and Easby, C. (1995) Factors influencing pig death during transit: an analysis of drivers' reports. *Animal Welfare* 4, 29-40.
- 36 Christensen, L. and Barton-Gade, P. (1997) *Heart Rate and Environmental Measurements During Transport and Experience from the Routine Transports with the Experimental Vehicle*. Numero rapporto 02.647 progetto AIR. Danish Research Institute, Frederiksberg, Danimarca.
- 37 DG SANCO (2004) *Overview of a Series of Missions Carried Out in 2003 Concerning Animal Welfare During Transport and at the Time of Slaughter*, DG(SANCO)/8506/2004-GR. Direzione Generale Salute e Tutela dei Consumatori della Commissione Europea, Bruxelles, Belgio.
- 38 Commissione Europea (2000) *Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo sull'esperienza acquisita dagli Stati membri nell'attuazione della direttiva 95/29/CE del Consiglio che modifica la direttiva 91/628/CEE relativa alla protezione degli animali durante il trasporto*, COM(2000) 809 finale. Commissione Europea, Bruxelles, Belgio.
- 39 Pines, M. and Phillips, C. (2005) *Developing alternative methods of measuring animal welfare on ships and in pre-export assembly depots. Stage 1a - Evaluation of the concentrations and effects of potentially noxious gases on two ship voyages. Report on Project Live 222, Stage 1A*. Meat & Livestock Australia, Sydney, Australia.
- 40 Norris, R.T. (2005) Transport of animals by sea. *Revue Scientifique et Technique Office International des Epizooties* 24, 673-681.
- 41 Norris, R.T., Richards, R.B., Creeper, J.H., Jubb, T.F., Madin, B. and Kerr, J.W. (2003) Cattle deaths during sea transport from Australia. *Australian Veterinary Journal* 81, 156-161.
- 42 Drummond, J.G., Curtis, S.E., Lewis, J.M., Hinds, F.C. and Simon J. (1976) Exposure of lambs to atmospheric ammonia. *Journal of Animal Science* 1343
- 43 Broom, D.M. (2002) Does present legislation help animal welfare? *Landbauforschung Völkenrode* 227, 63-69.
- 44 Broom, D.M. (1999) The welfare of dairy cattle. In: Aagaard, K. (ed.) *Proceedings of the 25th International Dairy Congress*. Danish National Committee of I.D.F., Aarhus, Denmark, pp. 32-29.
- 45 Broom D.M. (1994) The effects of production efficiency on animal welfare. In: Huisman, E.A., Osse, J.W.M., van der Heide, D., Tamminga, S., Tolkamp, B.L., Schouten, W.G.P., Hollingsorth, C.E. and van Winkel, G.L. (eds) *Proceedings of the 4th Zodiac Symposium: Biological basis of sustainable animal production*. Wageningen Publications, The Netherlands, pp. 201-210.
- 46 Trust for America's Health (2003) Animal borne epidemics out of control. Threatening the Nation's health, <http://healthyamericans.org/reports/files/Animalreport.pdf> (accesso eseguito il 4 ottobre 2006)
- 47 Shields, D.A. and Mathews, K.H. (2003) Interstate livestock movements. Electronic outlook report from the economic research service United States Department of Agriculture, www.ers.usda.gov/publications/ldp/jun03/ldpm10801/ldpm10801.pdf (accesso eseguito il 27 maggio 2006)
- 48 Animal Protection Institute/Compassion in World Farming (2005) Driving pain: The state of farmed-animal transport in the U.S. and across our borders, www.api4animals.org/a6a_transport.php (accesso eseguito il 8 settembre 2006)
- 49 Heilbron, S.G. and Larkin, T. (2000) *Impact of the Live Animal Sector on the Australian Meat Processing Industry*. Australian Meat Processor Corporation, Sydney, Australia.
- 50 Ministerial Taskforce Report (2003). Cattle and Sheep Meat Processing in Western Australia. A report to the Minister for Agriculture, Western Australia.
- 51 AQIS (2002a) *Investigation into high livestock mortality MV Becrux Voyage of 8 June to 14 July 2002*. Australian Quarantine Inspection Service, Department of Agriculture, Fisheries and Forestry, Canberra, Australia.
- 52 Moore, S. (2002a) Investigation of cattle deaths during Voyage 1 of the *MV Becrux*. Rapporto preparato per la Meat and Livestock Australia e LiveCorp, settembre 2002.
- 53 Keniry, J., Bond, M., Caple, I., Gosse, L. and Rogers, M. (2003) *Livestock export review: final report*. Department of Agriculture, Fisheries and Forestry, Canberra, Australia.
- 54 Wright, W. and Muzzatti, S.L. (2005) Not in my port: The "death ship" of sheep and crimes of agri-food globalization. *Agriculture and Human Values* 24, 133-145.
- 55 Stevenson, P. (2004) *The Economics of the Live Transport Trade, A Report for the RSPCA*. Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals, Horsham, UK.
- 56 Leckie, E.J. (2002) *ILPH Transportation Campaign Report 2002*. The International League for the Protection of Horses, Norwich, UK.
- 57 Sultan Ahmed and Sultan Ali, K. (1983) *Problems associated with international trade and movement of livestock in the region*. Office International des Epizooties, Paris, France.

**CAMPAGNA
CONDOTTA IN ITALIA
DA LAV**



Via Piave, 7
00187 Roma
Tel. 064461325
www.lav.it



**TRATTARE
CON CURA**
NO AI LUNGI TRASPORTI
DEGLI ANIMALI AL MACELLO

www.handlewithcare.tv

Membri della coalizione:



COMPASSION
in world farming
ciwf.org



Dyrenes Beskyttelse

**EUROGROUP
FOR ANIMALS**

**HUMANE SOCIETY
INTERNATIONAL**

WSPA
World Society for the Protection of Animals

RSPCA