

Camera dei Deputati

Legislatura 13
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERPELLANZA : 2/02736
 presentata da **STUCCHI GIACOMO** il **16/11/2000** nella seduta numero **812**

Stato iter : **IN CORSO**

Atti abbinati :

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
ANGHINONI UBER	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
CALDEROLI ROBERTO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
FORMENTI FRANCESCO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
MARONI ROBERTO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
MICHIELON MAURO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
ACIERNO ALBERTO	MISTO	11/16/2000
FONTAN ROLANDO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
GRUGNETTI ROBERTO	MISTO	11/16/2000
MARTINELLI PIERGIORGIO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
RODEGHIERO FLAVIO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
CIMADORO GABRIELE	MISTO	11/16/2000
GIORGETTI GIANCARLO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
BIANCHI CLERICI GIOVANNA	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
COLOMBO PAOLO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
TERZI SILVESTRO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
ALBORGHETTI DIEGO ANTONIO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
CE' ALESSANDRO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
CAPARINI DAVIDE CARLO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
PITTINO DOMENICO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
DALLA ROSA FIORENZO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
FONGARO CARLO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
VASCON LUIGINO MARIO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
COVRE GIUSEPPE	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
CHINCARINI UMBERTO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
STEFANI STEFANO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
CHIAPPORI GIACOMO	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
SANTANDREA DANIELA	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000
ROSSI GUIDO GIUSEPPE	LEGA NORD PADANIA	11/16/2000

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE
MINISTERO SENZA PORTAFOGLIO (PER LE POLITICHE COMUNITARIE)
MINISTERO DELLA SANITA'

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

PRESENTATO IL 16/11/2000

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

CONCETTUALE :

BESTIAME, IMPORTAZIONI, PROTEZIONE DEGLI ANIMALI, TRASPORTI

SIGLA O DENOMINAZIONE :

GEO-POLITICO :

TESTO ATTO

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle politiche agricole e forestali, il Ministro per le politiche comunitarie, il Ministro della sanità, per sapere - premesso che: l'Italia importa un elevato numero di animali vivi; in particolare per quanto riguarda gli equini, dal solo confine di Gorizia sono stati importati nel corso del 1999 più di 130 mila capi da macello provenienti dai Paesi dell'Est Europa; l'Unione europea, spinta dalle forti pressioni animaliste e dagli interessi economici della Germania e della Francia, tende ad ostacolare sempre più il trasporto degli animali vivi a favore delle carni macellate. Questo perché l'Italia produce meno della metà di quello che consuma mentre gli altri Stati comunitari, in testa la Germania, la Francia e l'Olanda, producono 2-3 volte tanto quello che consumano pertanto, in questo modo, obbligheranno di fatto l'Italia a rifornirsi da loro creandosi un aumento di entrate considerevole; oltre a ciò nel caso venisse autorizzata una macellazione generalizzata nei Paesi dell'Est a sostituzione del trasporto degli animali vivi si aumenterebbero i rischi a livello sanitario per il consumatore finale; secondo quanto previsto dalle norme in vigore gli animali non possono essere trasportati per più di 8 ore con mezzi normali e, se il trasporto supera le 8 ore esiste una serie di requisiti che l'autocarro deve rispettare e di soste per foraggiamenti che gli animali devono fare. In ogni caso esiste un tempo massimo tassativo (cavalli 24 ore, vitelli da latte 19 ore, ovini e bovini 29 ore eccetera) trascorso il quale gli animali devono sostare al confine o in una stalla di sosta autorizzata per almeno 24 ore; vari operatori del settore (veterinari, trasportatori di bestiame, ecc.) sostengono che imporre una simile tempistica per il trasporto degli animali non ha senso in quanto troppo restrittiva; altro punto dolente è la densità di carico calcolata in base all'età dell'animale o a pesi minimi non reali. Per fare un esempio i cavalli adulti devono avere 1,75 metri quadrati di spazio disponibile a testa, il legislatore non tiene conto però che esistono cavalli adulti che pesano 200 kg. (molto meno di certi puledri) ed altri che possono arrivare a 1.000 kg. Oppure gli agnelli che pesano più di 26 kg. Inoltre, nella categoria degli equini non sono citati gli asini e il ministero della sanità ha comunicato ufficialmente di equipararli alla categoria più favorevole, cioè a quella dei pony. Il problema è che normalmente gli asini hanno 1/4 o 1/3 delle dimensioni dei pony e assomigliano più a dei vitelli con un peso intorno ai 60 kg.; un fatto inconcepibile contenuto nella normativa attuale sul benessere animale è che i veterinari di Stato sono completamente "spogliati" da qualsiasi giudizio professionale tecnico sul benessere animale in relazione ai tempi di sosta, le densità di carico eccetera, ma sono stati iperresponsabilizzati sull'osservanza di tutti quei dati tecnici richiesti dall'Ue, che tutti sanno non far parte della loro professione, cioè il calcolo di ore di viaggio, la cubatura dei camion, il controllo dei mezzi, le autorizzazioni dei trasportatori esteri eccetera. Per coronare il tutto la Commissione ha già diffidato il ministero della sanità italiano perché non ha disposto un simile servizio 24 ore su 24, cosa che non è possibile fare per il personale di ruolo insufficiente. Si aggiunga che il personale non di ruolo che svolge gli stessi compiti di quello di ruolo, oltre ad essere pagato circa lire 1.200.000 al mese con un ritardo medio di 4-6 mesi, non potrebbe svolgere tale compito; c'è l'intenzione, in seno alla Commissione europea, con la prossima Presidenza svedese di turno, d'accordo con l'attuale ministro italiano dell'agricoltura Pecoraro Scanio, di chiedere la chiusura del trasporto dei cavalli da macello nell'Ue. Questo sarebbe il primo passaggio, per poi arrivare alla richiesta di chiusura di tutti i trasporti di animali vivi nell'Ue che comportino tempi superiori alle 8 ore; ciò per l'Italia provocherebbe un danno enorme in quanto le categorie coinvolte sono tantissime e gli investimenti fatti per adeguare i mezzi, le strutture ed i servizi all'attuale normativa sono stati ingenti. Basti pensare ai miliardi che sono stati spesi per ottenere le bollature CE nei macelli italiani (verrebbero tutti chiusi), i miliardi che sono stati spesi

da trasportatori per allestire mezzi nuovi con abbeveratoi, ventilazione forzata eccetera (un camion costa dai 350 ai 450 milioni circa), ai miliardi che sono stati spesi per adeguare e costruire nuove strutture al confine italiano che sono soggette annualmente a controlli da parte di ispettori comunitari che ne autorizzano l'abilitazione a ricevere le specifiche tipologie di merci e animali vivi; oltre alle perdite economiche degli investimenti e dei posti di lavoro di tutta la catena collegata agli animali vivi, il danno per consumatore sarebbe enorme perché, ci sarebbero seri rischi per il controllo della qualità della carne; oltre a ciò c'è un rischio reale per la salute pubblica perché la visita dell'animale vivo da parte del veterinario, prima della macellazione, permette di accorgersi subito di eventuali malattie. Ad esempio, se un animale arriva a terra in Italia esausto o moribondo, questo difficilmente verrà indirizzato al consumo umano e comunque non prima di essere stato analizzato in modo approfondito. Arrivando già macellato di ciò non ci si sarebbe mai accorti. Nel caso della "mucca pazza" inglese, se gli animali fossero arrivati vivi in Italia, qualsiasi veterinario si sarebbe accorto della malattia dell'animale; non si può nascondere che, se come vorrebbero gli animalisti, gli animali dovessero essere macellati in partenza in macelli autorizzati Ue in cui verrebbero sottoposti a controlli veterinari identici ai nostri, la salute dei consumatori italiani sarebbe veramente messa a rischio in quanto un veterinario rumeno che percepisce una paga di lire 250 mila al mese sarebbe disposto a certificare qualsiasi cosa per un minimo di "ritorno" -: se non ritenga opportuno prima di muovere ulteriori passi verso la soppressione del trasporto degli animali vivi, far effettuare un'indagine scientifica sul reale stress che gli animali subiscono durante il trasporto, cosa che fino ad oggi non è mai stata fatta. (2-02736)