



---

**TESTI APPROVATI**

*Edizione provvisoria*

---

**P8\_TA-PROV(2019)0132**

**Protezione degli animali durante il trasporto all'interno e all'esterno dell'Unione europea**

**Risoluzione del Parlamento europeo del 14 febbraio 2019 sull'attuazione del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto all'interno e all'esterno dell'Unione europea (2018/2110(INI))**

*Il Parlamento europeo,*

- visto il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate<sup>1</sup>,
- visto l'articolo 13 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, secondo cui "nella formulazione e nell'attuazione delle politiche dell'Unione (...), l'Unione e gli Stati membri tengono pienamente conto delle esigenze in materia di benessere degli animali in quanto esseri senzienti",
- visti la valutazione dell'attuazione a livello europeo del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto, pubblicata dal Servizio Ricerca del Parlamento europeo (EPRS)<sup>2</sup> nell'ottobre 2018, e i relativi allegati,
- vista la sua risoluzione del 12 dicembre 2012 sulla protezione degli animali durante il trasporto<sup>3</sup>,
- visto il parere scientifico dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA) del 12 gennaio 2011 sul benessere degli animali durante il trasporto<sup>4</sup>,
- vista la relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, del 10 novembre 2011, sull'impatto del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto (COM(2011)0700),
- vista la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo, del 15 febbraio 2012, sulla strategia dell'Unione

---

<sup>1</sup> GU L 3 del 5.1.2005, pag. 1.

<sup>2</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS\\_STU\(2018\)621853\\_IT.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS_STU(2018)621853_IT.pdf)

<sup>3</sup> GU C 434 del 23.12.2015, pag. 59.

<sup>4</sup> EFSA Journal 2011:9(1):1966.

- europea per la protezione e il benessere degli animali 2012-2015 (COM(2012)0006),
- vista la sua dichiarazione n. 49/2011, del 15 marzo 2012 sull'introduzione di un limite massimo di 8 ore per il trasporto nell'Unione europea di animali destinati alla macellazione<sup>1</sup>,
  - vista la sentenza della Corte di giustizia del 23 aprile 2015<sup>2</sup>,
  - vista la relazione speciale n. 31/2018 della Corte dei conti europea sul benessere degli animali nell'UE<sup>3</sup>,
  - visto l'articolo 52 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale e i pareri della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, della commissione per i trasporti e il turismo e della commissione per le petizioni (A8- 0057/2019),
- A. considerando che secondo l'UE, in base a quanto disposto dall'articolo 13 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, gli animali non sono solo merci, prodotti o beni ma esseri senzienti, il che significa che essi sono in grado di provare piacere e dolore; che la legislazione dell'UE ha trasformato tale concetto in misure che dovrebbero garantire che gli animali siano tenuti e trasportati in condizioni in cui non sono sottoposti a maltrattamenti, abusi, dolore o sofferenze; che l'Unione europea è il luogo in cui il benessere degli animali è maggiormente rispettato e tutelato e che pertanto funge da esempio per il resto del mondo;
- B. considerando che ogni anno milioni di animali sono trasportati tra gli Stati membri, all'interno degli Stati membri e verso paesi terzi su lunghe distanze per scopi di allevamento, riproduzione, ingrasso e macello; che gli animali sono trasportati anche per scopi ricreativi, per esibizioni e in qualità di animali da compagnia; che i cittadini dell'UE sono sempre più preoccupati per il rispetto delle norme in materia di benessere degli animali, in particolare per quanto riguarda il trasporto di animali vivi;
- C. considerando che il Parlamento, nella sua risoluzione del 12 dicembre 2012, chiede una limitazione della durata del trasporto degli animali destinati alla macellazione, che non deve superare le 8 ore;
- D. considerando che, in base alla definizione espressa nel 2008 dall'Organizzazione mondiale per la salute animale (OIE), con benessere degli animali si intendono quelle condizioni in cui un animale è sano, ha sufficiente spazio, viene alimentato bene, si sente al sicuro, è libero di esprimere il proprio comportamento naturale e non prova sentimenti quali paura, dolore o sofferenza; che ciò non si verifica nella stragrande maggioranza del trasporto di animali vivi, soprattutto in viaggi lunghi;
- E. considerando che il regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il

---

<sup>1</sup> GU C 251 E del 31.8.2013, pag. 116.

<sup>2</sup> Sentenza della Corte (Quinta Sezione) del 23 aprile 2015, *Zuchtvieh-Export GmbH / Stadt Kempten*, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

<sup>3</sup> Relazione speciale n. 31/2018, del 14 novembre 2018, della Corte dei conti europea, dal titolo "Il benessere degli animali nell'UE: colmare il divario tra obiettivi ambiziosi e attuazione pratica".

trasporto si applica al trasporto di animali vertebrati vivi all'interno dell'Unione;

- F. considerando che gli Stati membri sono responsabili di garantire la corretta attuazione e applicazione a livello nazionale del regolamento, anche in relazione alle ispezioni ufficiali, mentre la Commissione è responsabile di garantire che gli Stati membri attuino adeguatamente la legislazione dell'UE;
- G. considerando che gli Stati membri applicano il regolamento (CE) n. 1/2005 con troppa poca fermezza e rigore all'interno dell'UE e non ne chiedono affatto l'applicazione all'esterno dell'UE;
- H. considerando che il numero elevato delle violazioni riscontrate nel 2017 dalla DG SANTE della Commissione in numerosi Stati membri richiederebbe l'avvio delle corrispondenti procedure d'infrazione;
- I. considerando che il trasporto è causa di stress per gli animali in quanto li espone a una serie di sfide che nuocciono al loro benessere; che, per quanto riguarda gli scambi commerciali con taluni paesi terzi, gli animali subiscono ulteriori sofferenze a causa dei viaggi su distanze molto lunghe che comprendono notevoli ritardi alle frontiere per il controllo dei documenti, dei veicoli e dell'idoneità degli animali al trasporto;
- J. considerando che la qualità e la frequenza delle ispezioni a opera degli Stati membri hanno un impatto diretto sul livello di conformità alle disposizioni; che da un'analisi delle relazioni sulle ispezioni degli Stati membri emergono enormi differenze tra gli Stati membri in termini di numero di ispezioni, che va da zero a diversi milioni all'anno, e di tasso di violazioni, compreso tra lo zero e il 16,6 %, e che ciò fa supporre che gli Stati membri adottino approcci diversi per le ispezioni, ad esempio strategie estemporanee piuttosto che basate sul rischio; che tali differenze impediscono altresì ogni comparabilità dei dati fra gli Stati membri;
- K. considerando che la formazione e l'istruzione dei conducenti, finalizzate a promuovere una guida attenta in base alla tipologia di animali trasportati, migliorerebbe il benessere degli stessi durante il trasporto<sup>1</sup>;
- L. considerando che da un idoneo trattamento degli animali può risultare una riduzione dei tempi di carico e scarico degli stessi, una riduzione della perdita di peso, minori lesioni e ferite e una migliore qualità della carne;
- M. considerando che esistono studi esaustivi che dimostrano un effetto del benessere degli animali sulla qualità delle carni;
- N. considerando che la qualità del personale addetto ad accudire gli animali durante le fasi di carico e scarico, nonché la cura durante il trasporto, dovrebbero continuare a rappresentare un elemento di primaria importanza al fine di tutelare il benessere degli animali durante il trasporto;
- O. considerando che l'idoneità al trasporto è un fattore di rilievo nel garantire il benessere degli animali durante il trasporto, in quanto i rischi per il benessere durante il trasporto sono maggiori per gli animali feriti, gravidi, non svezzati, indeboliti o malati; che vi può essere incertezza in merito all'idoneità al trasporto e allo stadio di gestazione;

---

<sup>1</sup> <https://www.efsa.europa.eu/it/efsajournal/pub/1966>

- P. considerando che le problematiche riguardanti l'idoneità costituiscono la percentuale maggiore di violazioni, mentre quelle riguardanti la documentazione rappresentano la seconda maggiore causa di violazioni;
- Q. considerando che spesso ai relativi responsabili non è chiaro come dover agire nel caso in cui gli animali siano dichiarati non idonei al trasporto;
- R. considerando che spesso ai responsabili non è chiaro lo stato di avanzamento della gravidanza di un animale;
- S. considerando che è piuttosto problematico trasportare vitelli e agnelli non svezzati;
- T. considerando che gli allevatori costituiscono la parte maggiormente interessata a mantenere l'idoneità al trasporto dei loro animali e che è esposta a un maggior rischio di perdite qualora il trasporto non sia conforme alle norme vigenti;
- U. considerando che vi sono frequenti mancanze in merito all'approvvigionamento sufficiente di alimenti e abbeveraggio per gli animali nonché al rispetto del periodo di riposo di ventiquattro ore in caso di sosta in un posto di controllo verificato;
- V. considerando che i veicoli di trasporto sono frequentemente sovraffollati; che temperature elevate e una ventilazione non sufficiente nel veicolo costituiscono un grave problema;
- W. considerando che in vari Stati membri vi sono stati recentemente focolai di malattie animali infettive, quali la peste suina africana, l'influenza aviaria e le malattie dei piccoli ruminanti e dei bovini; che il trasporto degli animali vivi può aumentare il rischio di trasmissione di tali malattie;
- X. considerando che il trasporto di carni e di altri prodotti di origine animale, nonché di sperma e embrioni, è tecnicamente e amministrativamente più semplice e talvolta economicamente più vantaggioso per gli allevatori rispetto al trasporto di animali vivi ai fini della macellazione o della riproduzione; che la Federazione dei veterinari d'Europa (FVE) e l'OIE sottolineano che gli animali dovrebbero essere allevati il più vicino possibile agli ambienti in cui sono nati e dovrebbero essere macellati il più vicino possibile alla zona di produzione; che la disponibilità di impianti di macellazione, ivi compresi gli impianti mobili, presso i luoghi di allevamento o nelle vicinanze degli stessi può contribuire alla creazione di fonti di reddito nelle zone rurali;
- Y. considerando che la macellazione degli animali il più vicino possibile al luogo di allevamento rappresenta la misura più appropriata per tutelare il benessere degli animali;
- Z. considerando che i centri di macellazione sono distribuiti in modo sproporzionato negli Stati membri;
- AA. considerando che, per alcuni Stati membri e alcune catene di approvvigionamento dell'Unione, il trasporto di animali vivi, ai fini di produzione o macellazione, è importante per garantire la concorrenza sul mercato;

### ***Raccomandazioni***

#### *Attuazione ed esecuzione*

1. osserva che ogni anno milioni di animali destinati al macello o all'allevamento sono trasportati vivi all'interno della UE o dalla UE a paesi terzi; rileva che, ove correttamente applicato e attuato, il regolamento (CE) n. 1/2005 ha un impatto positivo sul benessere degli animali durante il trasporto; accoglie con favore gli orientamenti della Commissione sull'argomento, ma si rammarica che, secondo la relazione speciale n. 31/2018 della Corte dei conti europea, essi, così come alcune delle azioni pianificate dalla Commissione, siano stati posticipati anche di cinque anni; osserva che persistono tuttora gravi problemi in merito al trasporto e che l'applicazione del regolamento sembra essere la preoccupazione principale di coloro che sono coinvolti nella sua attuazione;
2. sottolinea che la commissione per le petizioni riceve un elevato numero di petizioni riguardanti il benessere degli animali durante il trasporto che spesso denunciano violazioni gravi, sistematiche e continue del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio da parte sia degli Stati membri che dei trasportatori;
3. sottolinea che le sofferenze patite dagli animali durante il trasporto sono causa di grande preoccupazione sociale; constata che il 21 settembre 2017 la Commissione ha ricevuto oltre un milione di firme raccolte per la campagna #StopTheTrucks, in cui i cittadini dell'Unione chiedevano di porre fine ai trasporti su lunga distanza;
4. si rammarica del fatto che il livello di progresso nell'attuazione del regolamento (CE) n. 1/2005 da parte degli Stati membri non sia stato sufficiente a conseguire l'obiettivo principale del regolamento, vale a dire il miglioramento del benessere degli animali durante il trasporto, in particolare per quanto riguarda la verifica dei giornali di viaggio e l'applicazione di sanzioni; esorta gli Stati membri a migliorare sensibilmente l'osservanza del regolamento; invita la Commissione a garantire un'applicazione efficace ed uniforme della legislazione esistente dell'Unione sul trasporto degli animali in tutti gli Stati membri; esorta la Commissione a intraprendere azioni giudiziarie e a comminare sanzioni nei confronti degli Stati membri che non applicano correttamente il regolamento;
5. evidenzia che un'attuazione parziale non è sufficiente per conseguire l'obiettivo generale del regolamento di evitare il ferimento o sofferenze inutili degli animali, nonché il loro decesso, durante il trasporto e che sia perciò necessario mettere in campo sforzi maggiori per prevenire fatti gravi che incidono notevolmente sul benessere degli animali e per perseguirne i responsabili;
6. si rammarica del fatto che una serie di questioni correlate al regolamento (CE) n. 1/2005 debbano ancora essere risolte, tra cui il sovraffollamento, un'altezza libera insufficiente, la mancata fornitura delle soste di riposo necessarie, di cibo e acqua, l'inadeguatezza dei dispositivi di ventilazione e di abbeveraggio, il trasporto in condizioni di calore estremo, il trasporto di animali non idonei, il trasporto di vitelli non svezzati, la necessità di accertare lo stato di gravidanza degli animali vivi, il grado di controllo dei giornali di viaggio, la relazione tra sanzioni, applicazione e violazione, l'impatto "misto" della formazione, dell'istruzione e della certificazione e la carenza di lettiera, come anche osservato dalla Corte dei conti europea nella relazione speciale n. 31/2018 e dalle organizzazioni non governative nelle denunce presentate alla Commissione; chiede miglioramenti nei settori summenzionati;
7. invita tutti gli Stati membri a garantire che tali spostamenti, dalla partenza fino alla destinazione, siano pianificati ed eseguiti nel rispetto dei requisiti dell'UE sul benessere degli animali, tenendo conto dei diversi mezzi di trasporto e della varietà delle

condizioni geografiche nell'UE e nei paesi terzi;

8. pone in evidenza che la violazione sistematica del regolamento in taluni ambiti e in taluni Stati membri porta a una concorrenza sleale che conduce a condizioni di disparità tra gli operatori nei diversi Stati membri, il che a sua volta comporta una cosiddetta corsa al ribasso per quanto riguarda il benessere degli animali durante il trasporto; invita la Commissione, dato che i livelli delle sanzioni possono essere fino a dieci volte superiori in alcuni Stati membri rispetto ad altri, a sviluppare un sistema sanzionatorio armonizzato a livello di UE, al fine di garantire che le sanzioni siano efficaci, proporzionate e deterrenti, tenendo in considerazione la ripetizione delle violazioni; invita la Commissione a elaborare una tabella di marcia per armonizzare i sistemi sanzionatori negli Stati membri;
9. deplora che la Commissione abbia ignorato la risoluzione del Parlamento del 12 dicembre 2012 ed evidenzia che un'esecuzione rigorosa e armonizzata con sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive, ai sensi dell'articolo 25 del regolamento, è fondamentale per migliorare il benessere degli animali durante il trasporto e che gli Stati membri non possono limitarsi solamente a fornire raccomandazioni e istruzioni; esorta la Commissione ad accogliere l'invito rivolto in tale risoluzione a controllare nel regolamento la presenza di incompatibilità con gli obblighi giuridici nei singoli Stati membri;
10. ritiene che le infrazioni ripetute, se si verificano in circostanze su cui il trasportatore aveva controllo, dovrebbero condurre ad azioni penali; invita gli Stati membri ad agire penalmente nei confronti delle violazioni del regolamento, in particolare per quanto riguarda le violazioni ripetute; ritiene che sanzioni efficaci, proporzionate e deterrenti dovrebbero includere la confisca dei veicoli e l'aggiornamento obbligatorio di coloro che sono responsabili del benessere e del trasporto degli animali e che ciò dovrebbe essere armonizzato a livello di Unione europea; ritiene che le sanzioni dovrebbero essere proporzionate al danno, allo scopo, alla durata e alla ripetizione della violazione;
11. invita gli Stati membri a utilizzare in modo più efficace gli ampi poteri di attuazione loro conferiti in virtù del regolamento, tra cui l'obbligo di esigere che i trasportatori istituiscano sistemi per evitare il ripetersi delle violazioni e di sospendere o revocare l'autorizzazione dei trasportatori; invita gli Stati membri ad adottare sufficienti misure correttive e a comminare sanzioni al fine di evitare la sofferenza degli animali e di dissuadere gli operatori dal proseguire la mancanza di conformità al regolamento; chiede agli Stati membri e alla Commissione di ambire al rispetto totale dell'attuazione e dell'applicazione del regolamento;
12. chiede alla Commissione di elaborare, previa consultazione con i punti di contatto nazionali e sulla base delle relazioni di ispezione e di attuazione, una lista degli operatori che abbiano commesso violazioni gravi e ripetute del regolamento; chiede alla Commissione di pubblicare aggiornamenti frequenti di tale elenco, nonché di promuovere esempi di migliori pratiche, per quanto riguarda sia il trasporto che la governance;
13. sottolinea che il mancato rispetto del regolamento da parte degli Stati membri compromette il suo obiettivo di evitare l'insorgenza e la diffusione di malattie animali infettive, giacché il trasporto rappresenta una delle principali cause della rapida diffusione di tali malattie, comprese quelle che possono essere trasmesse agli esseri umani; osserva che i veicoli spesso non rispettano i requisiti di cui all'articolo 12 della

direttiva modificata 64/432/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1964, relativa a problemi di polizia sanitaria in materia di scambi intracomunitari di animali delle specie bovina e suina<sup>1</sup>; ritiene, in particolare, che lo stoccaggio di rifiuti inadeguato costituisca un rischio di diffusione di resistenza antimicrobica e di malattie; invita la Commissione a elaborare procedure armonizzate per la concessione dell'approvazione a imbarcazioni e autocarri, nonché ad agire per prevenire la trasmissione di malattie infettive degli animali tramite il trasporto, sia all'interno dell'UE che proveniente da paesi terzi, promuovendo misure di biosicurezza e un maggiore benessere degli animali;

14. invita a una maggiore cooperazione tra le autorità competenti al fine di rafforzare l'attuazione attraverso l'utilizzo della tecnologia per creare un flusso continuo di riscontri in tempo reale tra lo Stato membro in cui avviene la partenza, lo Stato membro in cui avviene l'arrivo, così come i paesi di transito; invita la Commissione a sviluppare sistemi di geolocalizzazione al fine di poter monitorare la localizzazione degli animali, la durata del viaggio sui veicoli adibiti al loro trasporto, nonché eventuali violazioni degli orari di trasporto; ritiene che, qualora gli animali che iniziano il viaggio in buone condizioni di salute giungano a destinazione in cattive condizioni di salute, debba essere svolta un'indagine completa e, nel caso tale situazione si ripeta, i responsabili all'interno della catena di trasporto debbano essere immediatamente sanzionati conformemente a quanto previsto dalla legge, e il proprietario-allevatore debba poter ricevere un indennizzo ai sensi del diritto nazionale per qualsiasi perdita di reddito che ne derivi; è inoltre del parere che le autorità competenti, in caso di compilazione falsa o fuorviante del giornale di viaggio, debbano sanzionare severamente l'organizzatore e il funzionario che procede alla certificazione del giornale di viaggio redatto nello Stato membro di partenza;
15. ritiene che l'attuazione sia particolarmente difficile quando il viaggio avviene attraverso diversi Stati membri e quando i vari compiti di attuazione (approvazione del giornale di viaggio, autorizzazione del trasportatore, certificazione di idoneità e di omologazione del veicolo ecc.) sono svolti da Stati membri differenti; esorta gli Stati membri che riscontrano irregolarità a comunicarle a tutti gli altri Stati membri coinvolti, come previsto dall'articolo 26 del regolamento, al fine di prevenire la ripetizione di tali irregolarità e di dare luogo a una valutazione del rischio ottimizzata;
16. chiede alla Commissione di presentare regolarmente relazioni al Parlamento sull'attuazione e sull'applicazione del regolamento, compresa un'analisi delle violazioni per Stato membro, per specie e per tipo di violazione, in relazione al volume di animali vivi trasportati per Stato membro;
17. accoglie con favore i casi in cui i governi, gli scienziati, le imprese, i rappresentanti dell'industria e le autorità nazionali competenti hanno collaborato per definire le migliori pratiche al fine di garantire il rispetto delle prescrizioni legislative, come nel caso, tra l'altro, del sito web recante le schede informative e le guide sul trasporto di animali, "Animal Transport Guides"; invita la Commissione a diffondere e promuovere le migliori pratiche per gli Stati membri in materia di trasporto di bestiame e a sostenere la piattaforma dell'UE sul benessere degli animali, promuovendo un dialogo rafforzato e lo scambio di buone pratiche tra tutti gli attori coinvolti; invita la Commissione a elaborare una nuova strategia per il benessere degli animali per il periodo 2020-2024 e a sostenere l'innovazione nel trasporto degli animali;

---

<sup>1</sup> GU 121 del 29.7.1964, pag. 1977.

18. invita la Commissione a continuare a cooperare con l'OIE, l'EFSA e gli Stati membri al fine di sostenere l'attuazione e la corretta applicazione del regolamento (CE) n. 1/2005 per promuovere un dialogo rafforzato sulle questioni legate al benessere degli animali durante il trasporto, con particolare attenzione a:
- migliorare l'applicazione delle norme dell'UE in materia di benessere degli animali durante il trasporto, attraverso lo scambio di informazioni e di migliori pratiche, e attraverso il coinvolgimento diretto delle parti interessate;
  - sostenere le attività di formazione destinate ai conducenti e alle imprese di trasporto;
  - migliorare la diffusione delle schede informative e delle guide sul trasporto di animali, "Animal Transport Guides", tradotte in tutte le lingue dell'UE;
  - sviluppare gli impegni assunti volontariamente da parte delle imprese per migliorare ulteriormente il benessere degli animali durante il trasporto, e agire secondo tali impegni;
  - aumentare gli scambi di informazioni e l'utilizzo di migliori pratiche tra le autorità nazionali al fine di ridurre il numero di violazioni commesse dalle imprese di trasporto e dai conducenti;
19. invita la Commissione a valutare la compatibilità del regolamento con il regolamento (CE) n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada<sup>1</sup>, per quanto riguarda i periodi di guida e di riposo dei conducenti;
20. sottolinea l'importanza di distinguere la responsabilità delle imprese di trasporto degli animali dalla responsabilità degli allevatori, dal momento che tali imprese, e non gli allevatori, dovrebbero essere considerate responsabili per i problemi derivanti dal trasporto di animali; rammenta che gli allevatori sono i più interessati al benessere degli animali per ragioni emotive e affettive, ma anche per motivi economici;
21. rammenta che la Commissione, nel suo ruolo di custode dei trattati, è responsabile di sorvegliare la corretta applicazione del diritto dell'UE; chiede al Mediatore europeo di indagare per chiarire se la Commissione non sia riuscita, in modo sistematico, a garantire il rispetto del regolamento vigente e pertanto possa essere ritenuta responsabile di cattiva amministrazione;
22. deplora la decisione presa dalla Conferenza dei presidenti di non proporre la costituzione di una commissione di inchiesta parlamentare sul benessere animale durante il trasporto all'interno e all'esterno dell'Unione, nonostante il sostegno espresso da un elevato numero di parlamentari europei appartenenti a diversi gruppi politici; raccomanda pertanto che il Parlamento istituisca, fin dall'inizio della prossima legislatura, una commissione di inchiesta sul benessere degli animali durante il trasporto all'interno e all'esterno dell'Unione per indagare e monitorare adeguatamente le presunte infrazioni e la cattiva amministrazione nell'applicazione del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto;

---

<sup>1</sup> GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.



### *Raccolta dei dati, ispezioni e monitoraggio*

23. si rammarica della difficoltà nell'effettuare un'analisi coerente dell'attuazione del regolamento vigente a causa dei diversi approcci nella raccolta dei dati tra gli Stati membri; invita la Commissione a stabilire norme minime comuni riguardanti i sistemi di localizzazione per tutti i viaggi al fine di consentire una raccolta dei dati maggiormente armonizzata e la valutazione dei parametri monitorati; invita gli Stati membri a compiere maggiori sforzi per fornire alla Commissione dati armonizzati, esaustivi e completi relativi alle ispezioni sul trasporto e ai livelli di violazione; invita gli Stati membri a effettuare più controlli non annunciati e a sviluppare e applicare una strategia basata sul rischio per concentrare le attività di ispezione sulle forme di trasporto ad alto rischio, al fine di massimizzare l'efficacia delle limitate risorse destinate alle ispezioni;
24. rileva che, in base alla relazione speciale del 2018 della Corte dei conti sul benessere degli animali nell'UE, la Commissione ha riconosciuto che i dati comunicati dagli Stati membri non sono sufficientemente completi, coerenti, affidabili o particolareggiati da consentire di trarre conclusioni sull'osservanza a livello dell'UE;
25. evidenzia che le ispezioni devono essere effettuate uniformemente in tutta l'Unione e devono riguardare una percentuale adeguata degli animali trasportati ogni anno nei singoli Stati membri, al fine di garantire e preservare il buon funzionamento del mercato interno ed evitare distorsioni della concorrenza in seno all'UE; invita, inoltre, la Commissione ad aumentare il numero di ispezioni in loco non annunciate da parte dell'Ufficio alimentare e veterinario (UAV), incentrate sul benessere degli animali e sul trasporto di animali; ritiene che i diversi metodi di raccolta dei dati e i diversi meccanismi di controllo rendano difficile stabilire un quadro preciso della conformità per ciascun Stato membro; invita pertanto la Commissione ad adottare una struttura di comunicazione più armonizzata e ad analizzare ulteriormente i dati provenienti dalle relazioni di ispezione dell'UAV e dalle risposte degli Stati membri in relazione ai loro Piani di controllo nazionale pluriennali (PCNP); rileva che gli audit della DG SANTE fungono da importante fonte di informazioni per la Commissione per valutare l'attuazione del regolamento vigente; invita la Commissione a svolgere almeno sette visite non annunciate all'anno, in linea con le raccomandazioni della Corte dei conti;
26. esorta la Commissione a fornire orientamenti agli Stati membri relativamente a come il sistema esperto per il controllo degli scambi (TRACES) può essere utilizzato a sostegno della preparazione delle analisi del rischio per le ispezioni concernenti il trasporto di animali vivi, come raccomandato nella relazione speciale della Corte dei conti del 2018, che osserva che le autorità degli Stati membri responsabili delle ispezioni dei trasporti utilizzavano raramente le informazioni provenienti da TRACES per indirizzare le ispezioni; sollecita un sistema di sorveglianza più efficace e trasparente, che includa un accesso pubblico alle informazioni raccolte da TRACES; chiede inoltre un aumento del numero di ispezioni annuali da parte dell'UAV;
27. invita gli Stati membri ad aumentare i controlli su tutta la catena di produzione e, in particolare, a effettuare ispezioni efficienti e sistematiche sulle partite di animali prima del carico, al fine di eliminare le pratiche in violazione del regolamento e che peggiorano le condizioni del trasporto degli animali via terra o via mare, ad esempio consentendo ai veicoli sovraccarichi o ad animali non idonei di continuare il loro lungo viaggio o permettendo che continuino a essere utilizzati posti di controllo con strutture inadeguate per far riposare, nutrire e abbeverare gli animali trasportati;

28. è preoccupato per il basso livello delle ispezioni in alcuni Stati membri e da un riscontro di violazioni molto basso o assente; dubita dell'accuratezza dei sistemi di ispezione e dei riscontri; invita gli Stati membri che attualmente effettuano poche ispezioni, o nessuna, a effettuare un numero sufficiente di ispezioni e a presentare alla Commissione relazioni di ispezione complete;
29. invita gli Stati membri a ispezionare anche i trasporti interni all'UE nel momento in cui gli animali vengono caricati sui veicoli, al fine di verificare il rispetto dei requisiti stabiliti dal regolamento (CE) n. 1/2005;
30. concorda con la Commissione sul fatto che sia buona prassi che le autorità competenti ispezionino tutte le partite destinate ai paesi non membri dell'UE durante il carico<sup>1</sup>; ritiene che, in fase di carico, dovrebbe anche essere ispezionata una percentuale di partite intra-UE in proporzione al numero di violazioni segnalate dalle ONG e dalle ispezioni dell'UAV; ritiene che durante il carico le autorità competenti dovrebbero controllare che siano rispettati i requisiti del regolamento in merito alle superfici e all'altezza libera, che i sistemi idrici e di ventilazione, nonché gli impianti di abbeveraggio funzionino correttamente, e che siano appropriati alla specie trasportata, che non siano caricati animali non idonei e che siano trasportati mangimi e lettiere sufficienti;
31. invita gli Stati membri a garantire che sia presente un numero sufficiente di dispositivi per l'abbeveraggio accessibili, puliti e funzionanti che possano soddisfare le necessità di ogni specie, che il serbatoio sia stato riempito e che vi sia una quantità sufficiente di lettiera pulite;
32. invita gli Stati membri a garantire che le autorità competenti verifichino che nei giornali di viaggio siano contenute informazioni realistiche e che pertanto sia rispettato l'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento;
33. invita gli Stati membri a garantire che i veicoli destinati al trasporto rispettino lo spazio minimo previsto dal capo VII dell'allegato I del regolamento e che in caso di temperature elevate il coefficiente di densità sia rispettivamente inferiore;
34. invita gli Stati membri a garantire che l'altezza interna dei veicoli adibiti al trasporto rispetti norme minime e che non vi siano interstizi tra il pavimento o la parete del veicolo e le paratie;
35. prende atto del fatto che sono stati compiuti alcuni progressi nell'ambito del trasporto degli animali all'interno dell'UE, ma è preoccupato per il numero di segnalazioni di mezzi inappropriati utilizzati per il trasporto di animali vivi sia via terra che via mare e sollecita il rafforzamento delle attività di monitoraggio e l'inasprimento delle sanzioni relativamente a tali pratiche; riconosce che i requisiti, di cui agli articoli 20 e 21 del regolamento, in merito al trasporto su navi adibite al trasporto di bestiame sono spesso ignorati; invita gli Stati membri a non autorizzare l'uso di veicoli e di navi adibite al trasporto di bestiame che non rispettano le disposizioni del regolamento e a revocare le autorizzazioni già rilasciate in caso di inosservanza; invita gli Stati membri a essere più

---

<sup>1</sup> Relazione finale dell'audit effettuato nei Paesi Bassi dal 20 febbraio 2017 al 24 febbraio 2017 al fine di valutare il benessere degli animali durante il trasporto verso paesi non membri dell'UE, Commissione europea, Direzione generale per la salute e la sicurezza alimentare, 2017.

rigorosi sia nelle procedure di certificazione e omologazione dei veicoli che nel rilascio di certificati di idoneità ai conducenti;

36. chiede, pertanto, norme armonizzate e vincolanti per l'autorizzazione di veicoli e navi in quanto mezzi di trasporto per il bestiame, che dovrebbero essere definite da un'autorità centrale dell'UE; ritiene che tale autorità dovrebbe essere responsabile della determinazione dell'idoneità dei mezzi di trasporto per il trasporto degli animali per ciò che riguarda lo stato dei veicoli e la natura delle loro attrezzature (ad esempio, presenza a bordo di un adeguato sistema di navigazione satellitare);
37. invita gli operatori a fornire una formazione approfondita ai conducenti e agli addetti, in linea con l'allegato IV del regolamento, al fine di garantire un corretto trattamento degli animali;
38. riconosce che alcuni Stati membri dispongono di navi e di porti che rispettano le norme richieste, ma sottolinea che, tuttavia, durante il trasporto via mare prevalgono cattive condizioni, in particolare per quanto riguarda il carico e lo scarico; invita gli Stati membri a essere più rigorosi nelle loro procedure di certificazione e approvazione delle navi, a migliorare i controlli pre-carico sulle navi adibite al trasporto di bestiame e i controlli relativi all'idoneità degli animali, e ad ispezionare in modo adeguato le operazioni di carico in linea con il regolamento; invita gli Stati membri a fornire alla Commissione piani dettagliati dei loro impianti di ispezione; invita la Commissione a elaborare, aggiornare e diffondere un elenco di porti che possiedono adeguate strutture per l'ispezione degli animali; invita, inoltre, le autorità competenti a non approvare i giornali di viaggio che prevedono l'utilizzo di porti privi di tali strutture; invita gli Stati membri ad adattare i propri porti e a garantire l'adeguata manutenzione delle navi al fine di migliorare le condizioni di benessere degli animali nel trasporto via mare;
39. invita la Commissione ad adottare alternative innovative per i controlli sulle esportazioni, conformemente all'articolo 133, paragrafo 2 del regolamento (UE) 2016/429<sup>1</sup>, quali le ispezioni di piattaforma, che rappresentano un miglioramento per il benessere degli animali grazie a una minore densità di popolamento e non richiedono lo scarico degli animali, abbreviando così i tempi di attesa;
40. osserva che il requisito dei certificati sanitari per gli animali per il trasporto attraverso gli Stati membri crea un incentivo di segno negativo per ciò che riguarda la scelta di destinazioni nazionali rispetto alla destinazione più vicina possibile; invita la Commissione a fare uso dei poteri di cui all'articolo 144, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/429 per adottare un atto delegato che preveda una deroga agli spostamenti a basso rischio di diffusione di malattie;

#### *Tempi di viaggio*

41. ribadisce che il viaggio per tutti gli animali trasportati deve durare solo quanto necessario, tenendo conto delle differenze geografiche a livello di Stati membri e conformemente al considerando 5 del regolamento, secondo il quale "in considerazione del benessere degli animali, il trasporto degli animali [...] che comporta lunghi viaggi va limitato nella misura del possibile" e al considerando 18, secondo il quale "i lunghi

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) 2016/429 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, relativo alle malattie animali trasmissibili e che modifica e abroga taluni atti in materia di sanità animale ("normativa in materia di sanità animale").

viaggi hanno probabilmente effetti più nocivi sul benessere degli animali di quelli brevi";

42. insiste sul fatto che il tempo di trasporto degli animali, compresi i tempi di carico e scarico, debba tenere in considerazione i consigli veterinari relativi alla specie, indipendentemente dal fatto che il trasporto avvenga via terra o via mare o per via aerea;
43. si rammarica per le violazioni del regolamento che riguardano la scorretta o mancata applicazione delle norme specifiche sugli animali non svezzati, come vitelli, agnelli, capretti, puledri e maialini che ricevono un'alimentazione lattea e auspica l'introduzione di misure più dettagliate per garantire la piena tutela del benessere di tali animali durante il trasporto;
44. invita gli Stati membri a garantire che gli animali non svezzati siano scaricati per almeno un'ora, in modo da fornire loro elettroliti o un succedaneo del latte e che non siano trasportati complessivamente per più di otto ore;
45. invita a fornire una definizione di animali non svezzati per specie e a limitare i viaggi degli animali non svezzati sia a una distanza massima di 50 km, che a una durata massima di 90 minuti, data la difficoltà di garantire il loro benessere durante il trasporto;
46. ribadisce che nei documenti relativi al piano di trasporto sono indicati spesso solamente i nomi delle località e non gli indirizzi esatti dei posti di controllo, approvvigionamento e raccolta, il che complica significativamente i controlli;
47. chiede, tenendo conto della risoluzione del Parlamento del 12 dicembre 2012, che i tempi di viaggio degli animali siano quanto più possibile brevi e, in particolare, chiede di evitare i tempi di viaggio su distanze lunghe e molto lunghe, così come i viaggi all'esterno dei confini dell'UE, utilizzando strategie alternative, ad esempio garantire strutture di macellazione mobili o locali, non lontane dagli allevamenti, economicamente sostenibili ed equamente distribuite, promuovere i circuiti di distribuzione ridotti e la vendita diretta, sostituire, ove possibile, il trasporto di animali da riproduzione con il trasporto di sperma o embrioni, nonché con il trasporto di carcasse e prodotti a base di carne, come pure prevedere iniziative, a carattere normativo o meno, negli Stati membri per agevolare la macellazione in azienda; invita la Commissione a definire chiaramente tempi di percorrenza specifici più brevi, come appropriato, per il trasporto di tutte le varie specie di animali vivi, nonché per il trasporto di animali non svezzati;
48. osserva che una varietà di requisiti, così come le mutate condizioni del mercato e le decisioni politiche, hanno reso i piccoli macelli poco redditizi dal punto di vista economico, causando un generale declino del loro numero; esorta la Commissione e le autorità locali negli Stati membri a sostenere e promuovere, se necessario, la possibilità della macellazione in azienda, di strutture per la macellazione locali o mobili, che siano economicamente sostenibili, e di impianti per la lavorazione della carne in seno agli Stati membri, affinché gli animali siano macellati il più vicino possibile al luogo di allevamento, il che è anche nell'interesse del mantenimento dell'occupazione nelle zone rurali; invita il Consiglio e la Commissione a elaborare una strategia per evolvere verso un modello di produzione animale più regionale nel quale, laddove possibile e tenendo conto delle differenze geografiche, gli animali nascano, siano ingrassati e macellati nella medesima regione, anziché essere trasportati su distanze estremamente grandi;

49. esorta la Commissione a esaminare le possibili modalità per incentivare gli allevatori, i macelli e l'industria della lavorazione della carne, affinché procedano alla macellazione degli animali nell'impianto più vicino al fine di evitare agli animali lunghi tempi di trasporto e di ridurre le emissioni; invita la Commissione ad agevolare le soluzioni innovative in tal senso, quali macelli mobili, garantendo nel contempo alti livelli di benessere degli animali;
50. ritiene che in determinati casi una riduzione dei tempi di viaggio consentiti, come attualmente stabilito nell'allegato I, capo V del regolamento, non sarebbe fattibile, e che occorre pertanto trovare soluzioni per i casi in cui le circostanze geografiche e l'isolamento rurale richiedono il trasporto di animali vivi via terra e/o via mare per la successiva produzione o macellazione;
51. invita gli Stati membri, in caso sia determinata l'inidoneità al trasporto e le misure di pronto soccorso si rivelino inefficaci, a rendere possibile una macellazione d'urgenza direttamente presso le aziende di allevamento e di ingrassamento, al fine di evitare inutili sofferenze per gli animali;
52. osserva che il valore sociale ed economico di un animale può influenzare il suo standard di trasporto; evidenzia che la qualità degli standard di trasporto per gli animali riproduttori è molto elevata nell'industria equina;
53. invita la Commissione a sviluppare una strategia volta a garantire il passaggio dal trasporto di animali vivi al solo scambio di carni e carcasse e di materiale germinale, alla luce dell'impatto che il trasporto di animali vivi ha sull'ambiente, sul benessere degli animali e sulla salute; ritiene che tale strategia debba affrontare i fattori economici che fanno propendere per il trasporto di animali vivi; chiede alla Commissione di includere il trasporto verso paesi terzi in questa strategia;
54. invita gli Stati membri a predisporre nei macelli programmi per la macellazione rituale degli animali, dato che una parte importante dell'esportazione di animali vivi è destinata ai mercati del Medio Oriente;
55. riconosce l'attuale distorsione del mercato causata dalle tariffe differenziate applicate agli animali vivi e alle carni, che incentiva fortemente gli scambi di animali vivi; esorta la Commissione, unitamente ai suoi partner commerciali, a riesaminare tale distorsione allo scopo di ridurre gli scambi di animali vivi e, se del caso, sostituire tali vendite con le carni;
56. ricorda che, già conformemente al regolamento attuale, superata la durata massima del trasporto, è obbligatoria una pausa in un posto di controllo autorizzato nel trasporto di equidi domestici e di animali domestici delle specie bovina, ovina, caprina o suina di durata superiore a otto ore;

#### *Benessere degli animali*

57. invita le autorità competenti degli Stati membri a garantire la presenza di veterinari ufficiali nei punti di uscita dal territorio dell'UE con il compito di verificare che gli animali siano idonei a proseguire il viaggio e che i veicoli e/o le navi rispettino le disposizioni del regolamento; osserva in particolare che, secondo quanto previsto dall'articolo 21 del regolamento, i veterinari controllano i veicoli prima che escano dall'UE, al fine di garantire che non siano sovraffollati, presentino un'altezza libera

sufficiente, dispongano di lettiere e trasportino acqua e mangimi sufficienti e che i dispositivi di ventilazione e di abbeveramento funzionino correttamente;

58. incoraggia l'utilizzo di piani di emergenza per tutti i viaggi, compresi ad esempio veicoli pesanti sostitutivi e stalle di raccolta, al fine di consentire al trasportatore di far fronte in modo efficace alle emergenze e di ridurre l'impatto dei ritardi o degli incidenti sugli animali trasportati per l'allevamento o la macellazione, così come già previsto dal regolamento per i trasportatori che fanno lunghi viaggi;
59. ribadisce che la legislazione sul benessere degli animali dovrebbe basarsi sulle conoscenze scientifiche e sulla tecnologia più recente; deplora il fatto che, nonostante le chiare raccomandazioni da parte dell'EFSA e la richiesta del Parlamento nella sua risoluzione del 2012, la Commissione non sia riuscita ad aggiornare le norme sul trasporto degli animali con le prove scientifiche più recenti; invita pertanto la Commissione ad aggiornare le norme relative a necessità specifiche sulla base della tecnologia e delle conoscenze scientifiche più recenti, segnatamente per quanto riguarda fattori tra cui rientrano una ventilazione e un controllo della temperatura e dell'umidità sufficienti tramite impianti di condizionamento in tutti i veicoli, adeguati sistemi di abbeveraggio e alimenti liquidi, in particolare per gli animali non svezzati, densità di bestiame ridotte e un'altezza libera minima specifica sufficiente, nonché l'adeguamento dei veicoli alle esigenze di ciascuna specie; rileva che, secondo il parere dell'EFSA, oltre alla durata del viaggio, altri aspetti influiscono sul benessere degli animali, quali un corretto carico e scarico, così come le condizioni di progettazione del veicolo;
60. esprime preoccupazione per i viaggi in cui gli animali sono abbeverati con acqua contaminata non idonea al loro consumo o privati dell'accesso all'acqua a causa del malfunzionamento o dell'erroneo posizionamento dei dispositivi di abbeveraggio; sottolinea la necessità di garantire che i veicoli adibiti al trasporto di animali vivi trasportino una fornitura di acqua sufficiente durante i viaggi e in ogni caso adeguata al fabbisogno specifico delle specie di animali trasportati e al loro numero;
61. accoglie con favore l'impegno della Commissione a elaborare indicatori di benessere basati sugli animali, che dovrebbero promuovere migliori risultati in materia di benessere degli animali durante il trasporto; ritiene che la Commissione dovrebbe sviluppare tali indicatori senza indugio, al fine di utilizzarli quali complemento ai requisiti legislativi attuali;
62. chiede alla Commissione di garantire che qualsiasi revisione futura della normativa in materia di benessere degli animali durante il trasporto si basi su indicatori obiettivi e scientificamente provati, al fine di evitare decisioni arbitrarie che possano avere ripercussioni economiche ingiustificate sui settori dell'allevamento;
63. insiste sul fatto che, in conformità del diritto dell'UE, gli allevatori hanno la responsabilità giuridica di garantire che gli animali trasportati non subiscano ferite o lesioni né che siano sottoposti a sofferenze inutili;
64. sottolinea che le violazioni sono spesso dovute all'inadeguatezza dei sistemi di ventilazione dei veicoli adibiti al trasporto stradale di animali vivi su lunghe distanze; osserva che in tali situazioni gli animali sono costretti in spazi ridotti caratterizzati da temperature estreme, ben oltre lo spettro termico e i limiti di tolleranza previsti dal regolamento;

65. invita la Commissione a garantire la pratica dello stordimento, senza eccezioni, prima delle macellazioni rituali religiose in tutti gli Stati membri;
66. si rammarica del fatto che i compartimenti destinati agli animali non sempre garantiscano uno spazio sufficiente per permettere un'adeguata ventilazione all'interno dei veicoli e del fatto che i movimenti naturali degli animali siano impediti, costringendo spesso gli stessi ad assumere posizioni innaturali per lunghi periodi, in palese violazione delle specifiche tecniche di cui all'articolo 6 e all'allegato I, capo II, punto 1.2 del regolamento;
67. ritiene che sia necessario rendere obbligatoria la presenza di veterinari a bordo delle navi adibite al trasporto di animali vivi, segnalare e tenere il conto del numero di animali morti durante il viaggio e predisporre piani d'emergenza per affrontare quelle situazioni in mare che possono influire negativamente sul benessere degli animali trasportati;
68. osserva che gli allevatori, i trasportatori e le autorità competenti nei diversi Stati membri interpretano e applicano in modo diverso il regolamento (CE) n. 1/2005, in particolare riguardo all'idoneità al trasporto degli animali; invita la Commissione a rivedere il regolamento al fine di precisare in modo più dettagliato, ove necessario, i requisiti per il trasporto; esorta la Commissione e gli Stati membri, in un contesto di parità di condizioni, ad assicurare che, in futuro, il regolamento sia attuato e applicato in modo armonizzato e uniforme in tutta l'Unione, soprattutto per quanto concerne l'idoneità al trasporto degli animali;
69. invita la Commissione a sviluppare una definizione pienamente operativa di cosa si intenda per idoneità al trasporto degli animali e a elaborare orientamenti pratici per la sua valutazione; invita gli Stati membri a prevedere attività di sensibilizzazione e di informazione, compresi corsi di formazione validi, regolari e obbligatori, nonché l'istruzione e la certificazione per conducenti, trasportatori, operatori economici, centri di raccolta, macelli, veterinari, agenti di frontiera e qualsiasi altro operatore coinvolto nel trasporto di animali, al fine di ridurre l'elevato numero di infrazioni in materia di idoneità; invita gli operatori ad assicurare una formazione esaustiva dei conducenti e degli addetti, in linea con l'allegato IV del regolamento;
70. esorta a una rigorosa vigilanza al fine di evitare il trasporto di animali malati, deboli, sottopeso, animali in lattazione, femmine gravide e femmine che non rispettano il tempo di svezzamento necessario;
71. sottolinea che, già a norma del regolamento (CE) n. 1/2005, durante i trasporti su lunghe distanze gli animali devono essere abbeverati, nutriti e avere l'opportunità di riposare, a intervalli appropriati e conformemente alle esigenze della loro specie ed età; esorta la Commissione ad effettuare un monitoraggio più efficace, al fine di garantire che tali disposizioni giuridiche siano applicate da tutti gli Stati membri dell'Unione, in tutte le loro parti e in modo armonizzato;
72. sottolinea che gli Stati membri devono garantire che il trasporto degli animali sia ben organizzato e che tenga conto delle condizioni meteorologiche e del tipo di trasporto;
73. evidenzia che quando gli animali devono essere scaricati per un periodo di riposo di 24 ore in paesi terzi, l'organizzatore deve identificare un luogo per il riposo con strutture equivalenti a quelle di un posto di controllo dell'UE; invita le autorità competenti a

ispezionare periodicamente tali strutture e a non approvare i giornali di viaggio se non è stato confermato che il luogo proposto per il riposo dispone di strutture equivalenti a quelle dell'UE;

74. invita gli Stati membri a garantire che nel piano di trasporto siano presenti prove di una prenotazione presso un posto di controllo comprensiva di alimenti, acqua e lettiere fresche; invita la Commissione a definire i requisiti relativi alla collocazione e alle strutture delle aree di riposo;
75. riconosce che la riduzione delle densità di bestiame e l'interruzione dei viaggi per consentire agli animali di riposare hanno per gli operatori del settore dei trasporti un impatto economico negativo che potrebbe inficiare il trattamento adeguato degli animali trasportati; invita la Commissione a promuovere incentivi per il trattamento adeguato degli stessi;
76. invita gli Stati membri a garantire un miglioramento nella gestione dei registri aziendali per quanto riguarda i periodi di gestazione;
77. esorta la Commissione a elaborare, sulla base delle conoscenze scientifiche, orientamenti relativi all'abbeveraggio degli animali trasportati in gabbie e condizioni per il trasporto dei pulcini che promuovano un elevato livello di benessere;
78. rammenta che gli Stati membri devono trovare soluzioni compatibili con il benessere degli animali alla fine del ciclo di vita e di produzione;

#### *Aiuto economico*

79. sollecita un maggiore utilizzo della misura per lo sviluppo rurale "pagamenti per il benessere degli animali", a norma dell'articolo 33 del regolamento (UE) n. 1305/2013<sup>1</sup>, che prevede il sostegno di elevati standard di benessere degli animali superiori a quelli obbligatori applicabili;
80. chiede che la prossima riforma della PAC mantenga e rafforzi il vincolo che sussiste tra i pagamenti PAC e le migliori condizioni di benessere degli animali che rispettano pienamente o vanno oltre gli standard di cui al regolamento (CE) n. 1/2005;
81. sollecita il sostegno a misure volte a realizzare una distribuzione equilibrata dei centri di macellazione negli Stati membri, che tenga conto del numero di capi di bestiame in una determinata regione;

#### *Paesi terzi*

82. è preoccupato per le persistenti segnalazioni di problemi relativi al trasporto e al benessere degli animali in determinati paesi terzi; rileva che la macellazione in taluni paesi terzi a cui l'UE invia animali implica sofferenze estreme e prolungate e regolari violazioni delle norme internazionali previste dall'OIE sul benessere degli animali durante la macellazione; riconosce che le richieste dei paesi terzi riguardano spesso animali vivi, ma invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere, ove possibile, il passaggio al trasporto di carne o di carcasse anziché di animali vivi verso i paesi terzi, nonché il trasporto di sperma o embrioni anziché di animali riproduttori;

---

<sup>1</sup> GU L 347 del 20.12.2013, pag. 347.



83. critica fortemente le statistiche elaborate dalla Commissione sulla conformità al regolamento dei viaggi realizzati per il trasporto di animali vivi verso paesi esterni all'Unione e sottolinea come tali dati siano stati elaborati in assenza di controlli sistematici sui veicoli adibiti a questo tipo di trasporto;
84. chiede che la Commissione esiga, nei negoziati commerciali bilaterali con i paesi terzi, il rispetto delle norme dell'UE relative al benessere degli animali e perori l'internazionalizzazione delle disposizioni dell'Unione in materia nel quadro dell'Organizzazione mondiale del commercio;
85. si rammarica che gli standard applicati da taluni paesi terzi non siano elevati quanto quelli in seno all'UE; invita la Commissione a rafforzare gli obblighi vigenti nei confronti dei partner commerciali dell'Unione, specialmente per ciò che riguarda gli scambi e il trasporto di animali, quantomeno allineandoli alle norme dell'UE; invita gli Stati membri che esportano verso paesi terzi a collaborare con le autorità locali per migliorare gli standard del benessere degli animali;
86. sollecita il rispetto coerente e integrale della sentenza del 2015 pronunciata dalla Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa C-424/13, con cui la Corte ha stabilito che, per i trasporti di animali che comportano viaggi su lunghe distanze che iniziano nel territorio dell'UE e proseguono successivamente al di fuori di tale territorio, al fine di ricevere l'autorizzazione a partire, il trasportatore deve presentare un giornale di viaggio realistico in termini di conformità e che presti particolare attenzione alle previsioni delle temperature; invita le autorità competenti a non approvare i giornali di viaggio laddove, conformemente alla sentenza della Corte, gli animali debbano essere scaricati per un periodo di riposo di 24 ore in un paese terzo, a meno che l'organizzatore non abbia identificato un luogo per il riposo con strutture equivalenti a quelle di un posto di controllo; ribadisce inoltre, in tale contesto, che esiste solamente un elenco del 2009 delle stalle presenti sugli itinerari nei paesi terzi, spesso senza indirizzi esatti, e che ciò complica significativamente i necessari controlli previsti dal diritto dell'UE; invita i veterinari ufficiali presso i punti di uscita a controllare, a norma del regolamento (CE) n. 1/2005, che, prima che i veicoli escano dall'UE, siano rispettate delle disposizioni del regolamento;
87. rammenta, in tale contesto, anche la proposta di direttiva della Commissione riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione (informatore) (COM(2018)0218), in particolare nel contesto dei controlli veterinari;
88. deplora che spesso si verificano notevoli ritardi alle frontiere e nei porti e richiama l'attenzione sulla maggiore sofferenza e angoscia che ciò causa agli animali; invita gli Stati membri confinanti con paesi terzi a predisporre aree di sosta in cui gli animali possano essere scaricati e possano ricevere mangime, acqua, riposo e cure veterinarie, in modo che i giornali di bordo possano essere compilati correttamente, e ad aprire corsie di passaggio rapido, dotate di personale sufficiente, per il trasporto degli animali alle dogane, al fine di ridurre i tempi di attesa senza compromettere la qualità dei controlli sanitari e doganali alle frontiere; invita inoltre gli Stati membri a una migliore cooperazione nella pianificazione del trasporto di animali, al fine di evitare che un numero troppo elevato di veicoli arrivi contemporaneamente ai controlli alle frontiere;
89. invita la Commissione a intensificare la cooperazione e la comunicazione, compresa un'ulteriore assistenza reciproca e un più rapido scambio di informazioni, tra le autorità competenti in tutti gli Stati membri e nei paesi terzi, al fine di ridurre i problemi di

benessere degli animali legati a una cattiva gestione, garantendo la piena osservanza dei requisiti amministrativi da parte degli esportatori; chiede alla Commissione di promuovere il benessere degli animali a livello internazionale e di intraprendere iniziative volte a sensibilizzare maggiormente gli Stati non membri dell'UE;

90. esorta la Commissione a esercitare pressioni sui paesi di transito, che presentano ostacoli burocratici e di sicurezza che ritardano inutilmente il trasporto di animali vivi;
91. sollecita gli Stati membri e la Commissione a prestare particolare attenzione alle violazioni in materia di benessere degli animali durante i viaggi via mare o per vie fluviali verso i paesi terzi e a valutare le possibili violazioni della normativa, come lo scarico proibito di animali morti dalle navi nel Mediterraneo (sovente previa eliminazione dei marchi di identificazione) poiché spesso i porti di destinazione non offrono soluzioni per lo smaltimento;
92. sottolinea la decisione 2004/544/CE del Consiglio relativa alla firma della Convenzione europea sulla protezione degli animali nei trasporti internazionali<sup>1</sup>, dove per trasporti si intendono viaggi effettuati: fra due Stati membri, ma che attraversano il territorio di uno Stato non membro; fra uno Stato membro e uno Stato non membro; fra due Stati membri direttamente;
93. pone in evidenza che, se gli standard nei paesi terzi in materia di trasporto degli animali non sono conformi a quelli dell'UE e la loro attuazione non è sufficiente a garantire il pieno rispetto del regolamento, i viaggi per il trasporto di animali vivi verso paesi terzi dovrebbero essere soggetti ad accordi bilaterali atti a ridurre tali differenze e che, qualora ciò non fosse possibile, dovrebbero essere vietati;
94. rammenta agli Stati membri che, secondo la giurisprudenza consolidata<sup>2</sup>, possono introdurre disposizioni relative al benessere degli animali durante il trasporto più rigorose a livello nazionale, a condizione che queste siano conformi all'obiettivo principale del regolamento (CE) n. 1/2005;
95. chiede alla Commissione di promuovere lo scambio di buone pratiche e di misure di equivalenza normativa in materia di trasporto di animali vivi con i paesi terzi;

o

o o

96. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, alla Corte dei conti europea, all'Autorità europea per la sicurezza alimentare nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

---

<sup>1</sup> GU L 241 del 13.7.2004, pag. 21.

<sup>2</sup> Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 14 ottobre 2004 – Causa C-113/02 *Commissione/Paesi Bassi* e sentenza della Corte (Terza Sezione) dell'8 maggio 2008 - Causa C-491/06 *Danske Svineproducenter*.