

Analisi 03

IT

Il trasporto di animali vivi nell'UE: sfide e opportunità



CORTE
DEI CONTI
EUROPEA

2023

Indice

	Paragrafo
Sintesi	I - X
Introduzione	01 - 12
Estensione e approccio dell'analisi	13 - 17
Fattori che influenzano il trasporto degli animali	18 - 62
Fattori di regolamentazione	19 - 38
La normativa UE in materia di trasporto degli animali non è fatta rispettare in modo uniforme in tutti gli Stati membri	20 - 23
La politica agricola comune è incentrata su elementi diversi dal benessere degli animali durante il trasporto	24 - 28
Non vi è alcuno standard comune di etichettatura della carne	29 - 36
In recenti strategie dell'UE è stato proposto un regime alimentare più sostenibile	37 - 38
Fattori economici	39 - 62
Specializzazione del settore zootecnico	40 - 43
Aumentata concentrazione nel settore della macellazione	44 - 49
I costi di produzione e di macellazione degli animali differiscono da uno Stato membro all'altro	50 - 53
La sofferenza degli animali non viene considerata nei costi di trasporto o nei prezzi della carne	54 - 57
Le preferenze dei consumatori potrebbero influire sul trasporto degli animali	58 - 62
Tendenze nel trasporto degli animali	63 - 79
Non esistono dati esaustivi centralizzati sul trasporto degli animali a livello UE	63 - 66
Tendenze nel trasporto di animali all'interno e all'esterno dell'UE	67 - 73
Nuove tecnologie per migliorare il monitoraggio del trasporto degli animali	74 - 79

Sfide e opportunità

80 - 86

Allegato

Allegato I – Principali pubblicazioni analizzate

Abbreviazioni e acronimi

Glossario

Équipe della Corte dei conti europea

Sintesi

I Ogni anno, miliardi di animali vivi sono trasportati su strada, via mare, per ferrovia o per via aerea da/verso il territorio dell'UE, per una serie di ragioni diverse, quali allevamento, ingrasso o macellazione. L'UE ha adottato norme in materia di tutela degli animali durante il trasporto. Le debolezze individuate dalla Commissione europea e da studi accademici hanno mostrato che gli attuali standard per il benessere non sono sempre mantenuti e sono sorti dubbi circa la loro adeguatezza.

II La presente analisi illustra i principali fattori che influenzano il trasporto di animali vivi e descrive le tendenze concernenti il trasporto di animali. Offre una opportunità di contribuire al dibattito sul trasporto degli animali in tempo per la prossima revisione della normativa dell'UE sul benessere degli animali. Non si tratta di una relazione di audit, bensì di un'analisi basata prevalentemente su informazioni di dominio pubblico, su materiale raccolto appositamente a tal fine e su precedenti lavori di audit della Corte.

III Numerosi fattori interconnessi – principalmente di natura economica e regolamentare – influenzano il trasporto di bestiame all'interno dell'UE e verso paesi non-UE. La normativa dell'UE in materia di trasporto degli animali non è fatta rispettare in modo uniforme da parte degli Stati membri: vi è il rischio che i trasportatori possano sfruttare le scappatoie derivanti dalla diversità dei regimi sanzionatori nazionali. La politica agricola comune ha sostenuto la zootecnia per assicurare forniture stabili di prodotti alimentari dal prezzo accessibile e ha incentivato azioni di promozione di più alti livelli di benessere animale negli allevamenti; tuttavia, finora non è stata incentrata sul benessere degli animali durante il trasporto.

IV I principali fattori che influenzano le scelte in materia di trasporto degli animali sono quelli economici. In un mercato unico, operatori quali gli allevatori e i produttori di carne mirano a ridurre i costi, massimizzare gli introiti e ottimizzare le economie di scala sfruttando le differenze di costo tra gli Stati membri. L'impatto negativo del trasporto sul benessere degli animali potrebbe essere mitigato riducendo il numero e la lunghezza degli spostamenti, migliorando le condizioni degli animali vivi durante il trasporto e trovando alternative al trasporto degli animali.

V La qualità del benessere animale durante il trasporto non viene considerata nel costo del trasporto o nel prezzo della carne. Secondo studi accademici e della Commissione europea, la mancanza di dati ostacola lo sviluppo di sistemi di incentivi che possano incoraggiare le imprese di trasporto a impedire problemi relativi al benessere degli animali, nonché a ridurre al minimo gli incentivi economici del mancato rispetto delle norme.

VI I consumatori possono svolgere un ruolo importante nel guidare il cambiamento. Le persone che hanno risposto ai sondaggi della Commissione hanno affermato di tener conto del benessere degli animali quando acquistano prodotti a base di carne, ma di esser disposti a pagare prezzi più alti solo se informati di buone condizioni per il benessere animale. Tuttavia, il solo numero dei differenti regimi di etichettatura, specie a livello nazionale, e l'assenza di informazioni specifiche, rendono difficile per i consumatori compiere scelte informate.

VII Il Green Deal europeo e la strategia "Dal produttore al consumatore" promuovono la transizione verso un sistema alimentare più sostenibile. Detta transizione richiederebbe cambiamenti strutturali nella catena di approvvigionamento e nei modelli di consumo alimentare. Da una prospettiva più ampia, vi è una relazione tra il volume di carne consumata ed il numero di animali vivi trasportati. Attraverso campagne promozionali e programmi di finanziamento, la Commissione aiuta gli allevatori dell'UE e l'industria alimentare a vendere i loro prodotti, tra cui carne (fresca, refrigerata e congelata) e preparati a base di carne.

VIII Gli Stati membri registrano i movimenti degli animali in banche dati nazionali di identificazione e registrazione. I dati relativi ai movimenti di animali tra Stati membri e in ingresso nell'UE sono registrati in una banca dati della Commissione. Dette banche dati sono state create per includere l'identificazione degli animali, la registrazione delle aziende e la certificazione sanitaria a fini di controllo delle malattie e non sono attualmente idonee a fornire alla Commissione dati centralizzati esaustivi sul trasporto degli animali. L'utilizzo di nuove tecnologie potrebbe migliorare il monitoraggio del trasporto degli animali sia in termini di spostamenti che di benessere degli animali durante il trasporto. Gli strumenti digitali potrebbero ottimizzare la pianificazione e la logistica del trasporto degli animali.

IX La Corte ha inoltre messo in evidenza numerose sfide per i decisori politici e per i portatori d'interesse dell'UE:

- individuare e adottare alternative al trasporto degli animali;
- migliorare l'informazione per aiutare i consumatori a compiere scelte informate;
- promuovere cambiamenti strutturali verso un sistema alimentare maggiormente sostenibile;
- assegnare un valore monetario alla sofferenza degli animali durante il trasporto e tenerne conto per i costi di trasporto ed il prezzo della carne;
- ottenere una visione d'insieme esaustiva centralizzata del trasporto degli animali, e sfruttare le nuove tecnologie per monitorare il trasporto degli animali, misurare il benessere degli animali durante il trasporto e promuovere l'ottimizzazione logistica.

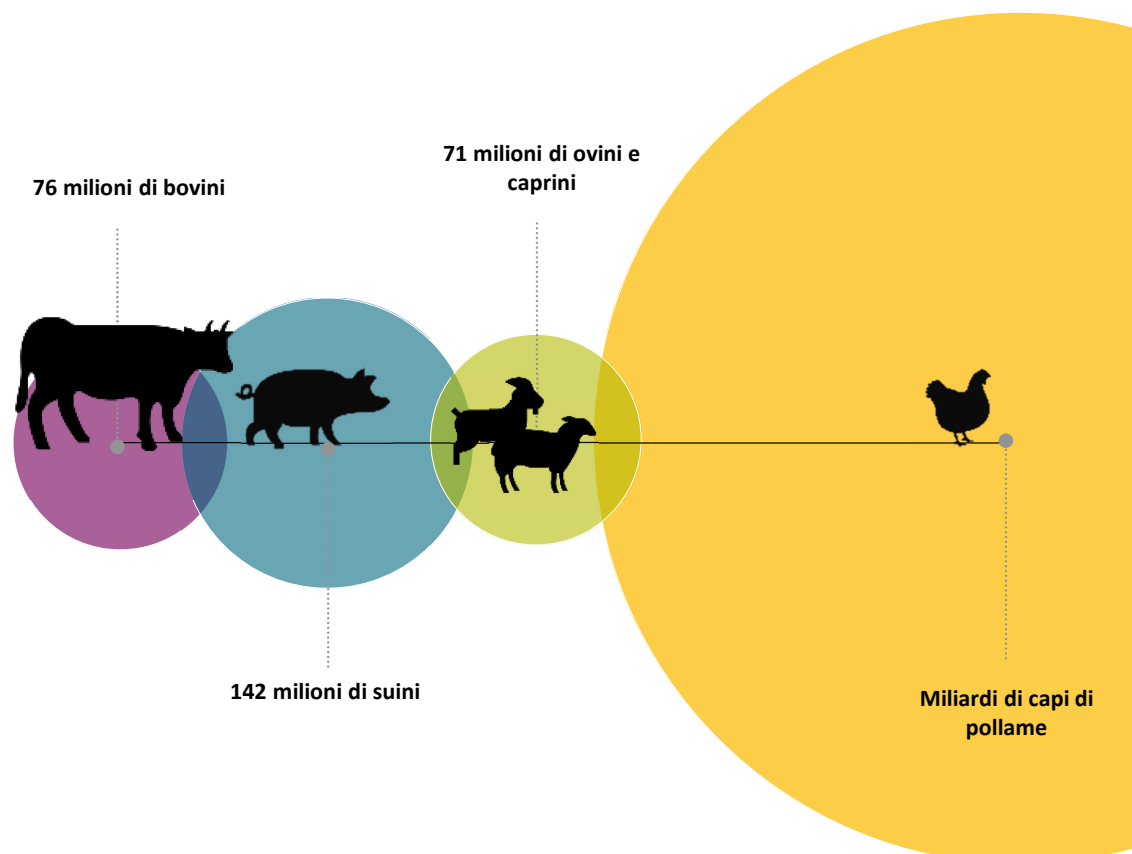
X La Corte ha individuato connesse opportunità, delle quali si potrebbe tener conto in vista della prossima revisione della normativa UE:

- promuovere il trasporto di carni invece che di animali vivi, nonché l'utilizzo di impianti di macellazione locali e mobili;
- aumentare la trasparenza e l'armonizzazione dell'etichettatura delle carni, ad esempio tramite un sistema di etichettatura che faccia riferimento al benessere degli animali dell'UE;
- fornire i giusti incentivi a produttori, utenti e consumatori, al fine di incoraggiare comportamenti sostenibili;
- sviluppare una metodologia per contabilizzare la sofferenza degli animali nei costi di trasporto e nel prezzo della carne;
- sfruttare il potenziale delle tecnologie dell'informazione e i miglioramenti tecnologici per tracciare tutti gli spostamenti di animali, inclusi quelli nazionali; utilizzare telecamere e sensori per misurare e monitorare il benessere degli animali durante il trasporto; utilizzare strumenti digitali per ottimizzare la pianificazione e la logistica del trasporto degli animali.

Introduzione

01 Nel 2021, gli allevatori dell'UE hanno allevato 76 milioni di bovini, 142 milioni di suini, 60 milioni di ovini, 11 milioni di caprini, oltre a miliardi di capi di pollame e ad altri animali, dai conigli ai cavalli (*figura 1*)¹.

Figura 1 – Animali allevati nell'UE nel 2021



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati di Eurostat e dell'EPRS.

02 Nel corso della loro vita, detti animali possono essere trasferiti da una azienda all'altra per allevamento o ingrasso, oppure condotti agli impianti di macellazione per essere macellati. Nella maggior parte dei casi, rimangono nello stesso Stato, ma potrebbero anche viaggiare verso un altro Stato membro o verso un altro Stato non-UE. Le distanze percorse e la durata dei tragitti possono variare in maniera considerevole².

¹ Eurostat, *Livestock population in numbers*; Servizio Ricerca del Parlamento europeo (EPRS), *EU trade and transport of live animals*, 2020, pag. 1.

² EPRS, *EU trade and transport of live animals*, 2020, pag. 1.

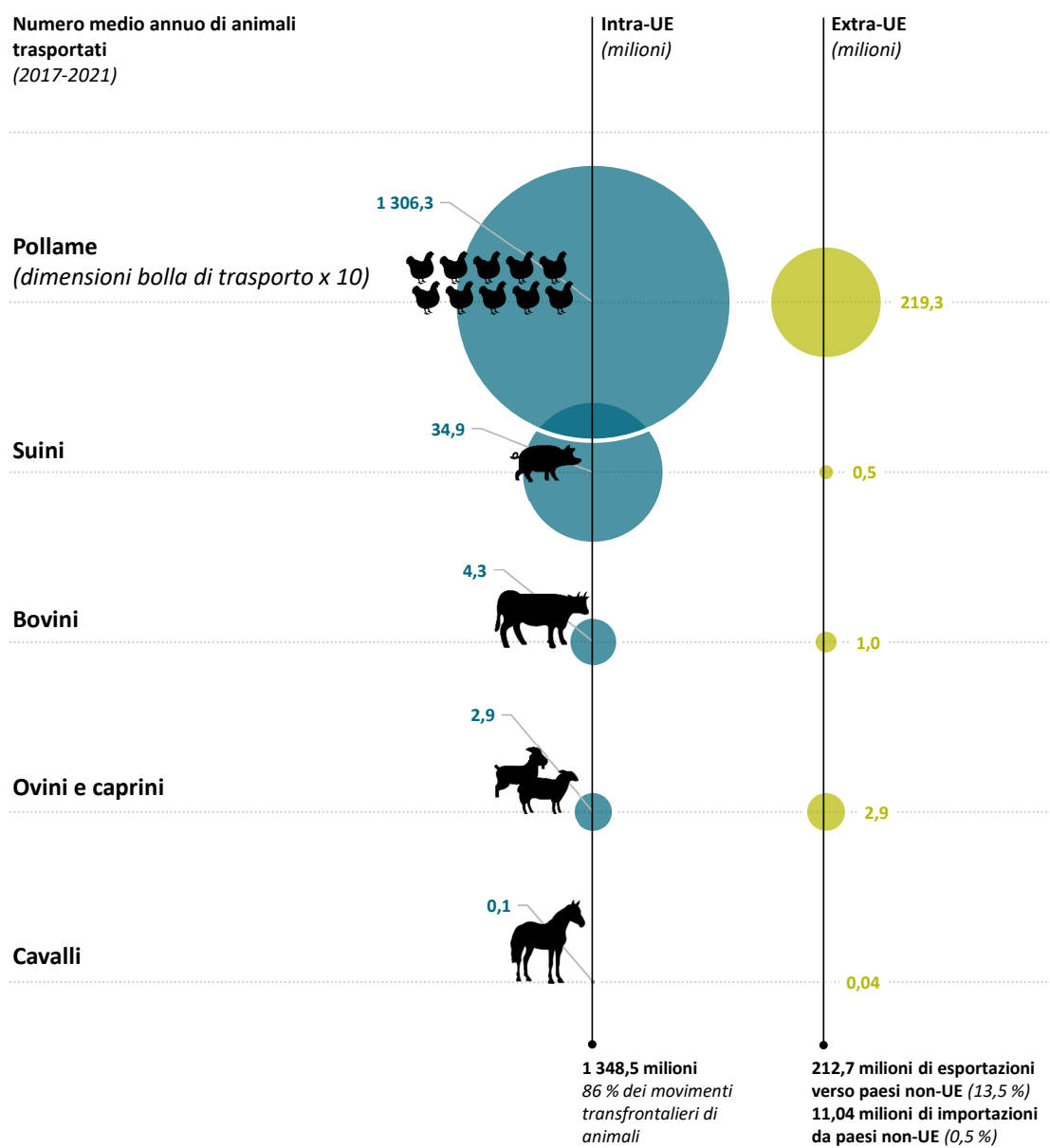
03 La Commissione (Eurostat) individua tre categorie di trasporti di animali:

- o il trasporto nazionale, ossia all'interno di uno Stato membro;
- o il trasporto intra-UE, ossia da uno Stato membro ad uno o più altri;
- o il trasporto extra-UE, ossia da/verso paesi non-UE³.

04 Nel 2017-2021, il trasporto transfrontaliero di animali (sia in termini di numero di animali che di peso) è consistito all'86 % di movimenti di animali intra-UE, al 13,5 % di movimenti verso paesi non-UE e allo 0,5 % di importazioni di animali da paesi non-UE. Sono stati trasportati 1,6 miliardi di animali vivi tra Stati membri dell'UE e verso/da paesi non-UE (cfr. [figura 2](#)).

³ Eurostat, *Statistics explained*.

Figura 2 – Scomposizione del trasporto di animali vivi tra Stati membri e verso/da paesi non-UE (2017-2021)



Nota: i dati sul trasporto nazionale non sono inclusi nella Comext.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati Comext.

05 Gli animali possono essere trasportati su strada, via mare, per via area o per ferrovia. Qualunque sia il modo, il trasporto è per loro fonte di stress e, in quanto tale, può avere un impatto negativo sul loro benessere⁴. Quando vengono caricati e scaricati, gli animali sono esposti a stress; durante il trasporto, potrebbero soffrire di fame, sete, caldo, mancanza di spazio e mancanza di riposo⁵. Il benessere degli animali dipende dalla distanza e dalla durata del tragitto nonché dalle condizioni dello spostamento (ad esempio, spazio disponibile, condizioni microclimatiche e della strada, nonché livello di considerazione mostrato dai conducenti)⁶.

06 Negli ultimi anni, i cittadini dell'UE si preoccupano sempre di più del benessere degli animali e le organizzazioni non governative (ONG) hanno evidenziato le cattive condizioni subite dagli animali durante il trasporto⁷. Tutto ciò non ha sollevato dubbi solo sull'efficacia delle norme UE, ma anche sulla giustificazione del trasporto di animali vivi per lunghi periodi di tempo o su lunghe distanze.

07 Nel 2019, il Consiglio⁸ ha sottolineato “la necessità di migliorare il benessere degli animali durante il trasporto su lunghe distanze” e ha incoraggiato la Commissione a “rivedere e aggiornare” la vigente normativa dell'UE che disciplina il trasporto di animali. Anche il Parlamento europeo ha esortato la Commissione a rivedere la normativa⁹ (*riquadro 1*).

⁴ Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA), *Welfare of cattle during transport*, 2022, pag. 16.

⁵ Direzione generale delle Politiche interne dell'Unione del Parlamento europeo (IPOL), *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*, 2021, pag. 7; EFSA, *Welfare of cattle during transport*, 2022, pag. 5.

⁶ EFSA, *Welfare of cattle during transport*, 2022, pag. 91.

⁷ Eurogroup for Animals (EFA), *Live animal transport*, 2021; Animals' Angels, *The myth of enforcement*, 2016.

⁸ Consiglio dell'Unione europea, *Conclusioni del Consiglio sul benessere degli animali*, 2019, punto 7.

⁹ Parlamento europeo, *Risoluzione sulla protezione degli animali durante il trasporto*, 2012, punto 23; Parlamento europeo, 2019, *Risoluzione sull'attuazione del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio*, punto 68.

Riquadro 1

Inchiesta del Parlamento europeo sulla protezione degli animali durante il trasporto

Nel giugno 2020, il Parlamento europeo ha istituito una commissione d'inchiesta sulla protezione degli animali durante il trasporto (ANIT), al fine di indagare su presunte violazioni nell'applicazione delle norme UE disciplinanti il trasporto di animali.

Nel dicembre 2021, detta commissione ha presentato la propria relazione, concludendo che le disposizioni normative dell'UE in questo campo non tenevano pienamente conto delle diverse esigenze degli animali e che gli Stati membri non rispettavano sempre le norme UE¹⁰.

Nel gennaio 2022, il Parlamento europeo ha adottato una raccomandazione finale, invitando la Commissione e gli Stati membri a intensificare gli sforzi per assicurare il rispetto del benessere degli animali durante il trasporto, nonché ad aggiornare la normativa dell'UE in materia. In particolare, il Parlamento ha chiesto restrizioni ai tempi dei tragitti, controlli sull'esportazione di animali vivi verso paesi non-UE e ha espresso una preferenza per il trasporto di carni invece che di animali vivi.

Fonte: pagina Internet della [commissione ANIT](#).

08 Nel maggio del 2020, la Commissione ha presentato la [strategia “Dal produttore al consumatore”](#), in base alla quale si è impegnata a rivedere la vigente normativa UE in materia di benessere degli animali, comprese le norme sul trasporto di questi ultimi, al fine di: i) allineare la normativa alle più recenti prove scientifiche; ii) ampliare l'ambito di applicazione della normativa; iii) far sì che sia più facile farla rispettare; iv) assicurare in ultima analisi un livello di benessere animale più elevato. La Commissione intende proporre una normativa rivista in tema di benessere degli animali entro la fine del 2023¹¹.

¹⁰ Parlamento europeo, [Relazione sull'esame delle denunce di infrazione e di cattiva amministrazione nell'applicazione del diritto dell'Unione in relazione alla protezione degli animali durante il trasporto all'interno e all'esterno dell'Unione, 2021](#).

¹¹ [Pagina Internet](#) della Commissione sul processo di revisione.

09 La Commissione ha la responsabilità di proporre norme dell'UE e monitorare l'applicazione delle stesse da parte degli Stati membri. La Commissione effettua controlli presso gli Stati membri e verifica che la normativa dell'UE sia attuata e fatta rispettare in modo appropriato. Può inoltre intraprendere azioni legali contro quegli Stati membri che non recepiscono o non attuano in modo corretto la normativa UE¹².

10 Gli Stati membri hanno la responsabilità di applicare la normativa UE a livello nazionale, procedendo anche ad ispezioni ufficiali, nonché di adottare idonee misure per farla rispettare¹³. Gli Stati membri stabiliscono regole sulle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni normative e prendono tutte le misure necessarie per assicurare dette disposizioni siano attuate¹⁴. Gli Stati membri presentano alla Commissione ogni anno una relazione sui risultati delle ispezioni eseguite¹⁵.

11 L'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA) è una agenzia dell'UE, istituita nel 2002, che fornisce consulenza scientifica sui rischi legati alla catena alimentare, dal produttore al consumatore, compreso il benessere degli animali durante il trasporto.

12 La direzione generale delle Politiche interne dell'Unione del Parlamento europeo (IPOL) aiuta il Parlamento europeo ad esercitare e sviluppare i propri poteri legislativi e di controllo nel campo delle politiche interne, compreso il trasporto di animali.

¹² [Relazione speciale 31/2018 della Corte dei conti europea](#), "Il benessere degli animali nell'UE: colmare il divario tra obiettivi ambiziosi e attuazione pratica", figura 2.

¹³ [Relazione speciale 31/2018 della Corte dei conti europea](#), "Il benessere degli animali nell'UE: colmare il divario tra obiettivi ambiziosi e attuazione pratica", figura 2.

¹⁴ Articolo 25 del [regolamento \(CE\) n. 1/2005](#).

¹⁵ Articolo 27, paragrafo 2, del [regolamento \(CE\) n. 1/2005](#).

Estensione e approccio dell'analisi

13 La presente analisi illustra i principali fattori alla base delle scelte in materia di trasporto degli animali vivi, soffermandosi sul ruolo delle politiche dell'UE e dei fattori economici, e descrive le tendenze relative al trasporto degli animali. Ai fini della presente analisi, il termine "animali vivi" si intende riferito ai seguenti animali terrestri: bovini, suini, pollame, ovini, caprini e cavalli (a fine di produzione di carne, di allevamento o per gare). Gli animali da compagnia, da laboratorio, per gli zoo e per il circo non rientrano nell'estensione dell'analisi.

14 Questa non è una relazione di audit, bensì un'analisi basata prevalentemente su informazioni di dominio pubblico, su materiale raccolto appositamente a tal fine e sulla relazione di audit della Corte del 2018 sul benessere degli animali¹⁶. Gli auditor della Corte hanno esaminato la pertinente normativa dell'UE, comprese le disposizioni della politica agricola comune e le norme in materia di etichettatura ed igiene. Hanno analizzato pubblicazioni sull'oggetto dell'analisi prodotte dal Parlamento europeo, dalla Commissione europea, dagli Stati membri, dalle istituzioni superiori di controllo, da istituzioni accademiche, ONG e associazioni professionali (*allegato I*). L'analisi della Corte sui fattori che influenzano il trasporto degli animali è incentrata sulle ragioni dello spostamento di capi vivi sia all'interno dell'UE che verso paesi non-UE.

15 Gli auditor della Corte hanno analizzato dati tratti dalle banche dati TRACES e Comext dell'UE, nonché altri insiemi di dati forniti da Eurostat. Hanno utilizzato principalmente dati del periodo 2017-2021. Poiché i dati sui trasporti interni non sono disponibili al pubblico, l'analisi dei dati condotta dalla Corte non copre questo aspetto: si riferisce solo ai trasporti intra-UE o extra-UE, come specificato per ciascuna figura.

16 Gli auditor della Corte hanno tenuto colloqui con funzionari della Commissione; hanno consultato associazioni di categoria nei settori dell'allevamento e della produzione di carne nonché ONG attive nel campo della protezione degli animali; hanno utilizzato contributi di esperti provenienti dal mondo accademico per corroborare l'analisi dell'impatto dei fattori economici sul trasporto degli animali. Per meglio comprendere le questioni in gioco, hanno preso parte ad una visita d'informazione in Polonia, incontrando autorità nazionali e visitando strutture coinvolte nel trasporto di animali (ossia un impianto di macellazione ed un posto di

¹⁶ Relazione speciale 31/2018 della Corte dei conti europea, "Il benessere degli animali nell'UE: colmare il divario tra obiettivi ambiziosi e attuazione pratica".

controllo dove gli animali si fermano per riposare in occasione di tragitti su lunghe distanze).

17 La pubblicazione della presente analisi all'inizio del 2023 fornisce l'opportunità di contribuire al dibattito in corso sul trasporto degli animali, in tempo per la prossima revisione della normativa UE sul benessere degli animali da parte della Commissione.

Fattori che influenzano il trasporto degli animali

18 Numerosi fattori possono influenzare il trasporto di capi vivi all'interno dell'UE e verso paesi non-UE¹⁷. Ai fini della presente analisi, detti fattori sono stati classificati in due categorie interconnesse:

- o fattori di regolamentazione;
- o fattori economici.

Fattori di regolamentazione

19 Tra le norme, le politiche e le iniziative dell'UE attualmente vigenti e aventi un'incidenza diretta o indiretta sul trasporto degli animali vi sono:

- o la **normativa UE sul trasporto degli animali**, che stabilisce i requisiti minimi che gli Stati membri dell'UE devono rispettare per assicurare il benessere degli animali durante il trasporto;
- o la **politica agricola comune (PAC)** che, con norme e incentivi, può influenzare il modo in cui i singoli allevatori scelgono di gestire terreni, colture e bestiame;
- o le **politiche dell'UE in materia di etichettatura**: sulla base di requisiti obbligatori o volontari, l'etichettatura aiuta i consumatori a compiere scelte informate quando acquistano prodotti alimentari. La carne venduta nell'UE può riportare in etichetta indicazioni differenti, come nel caso dell'**etichettatura con indicazione dell'origine** o dell'**etichettatura relativa al benessere degli animali**;
- o il **regime delle indicazioni geografiche** e il **regime delle specialità tradizionali garantite**: questi regimi di qualità dell'UE tutelano le denominazioni di specifici prodotti per promuoverne le caratteristiche uniche, connesse all'origine geografica o a competenze derivate dalla tradizione. Riportare in etichetta il simbolo dell'UE è obbligatorio;

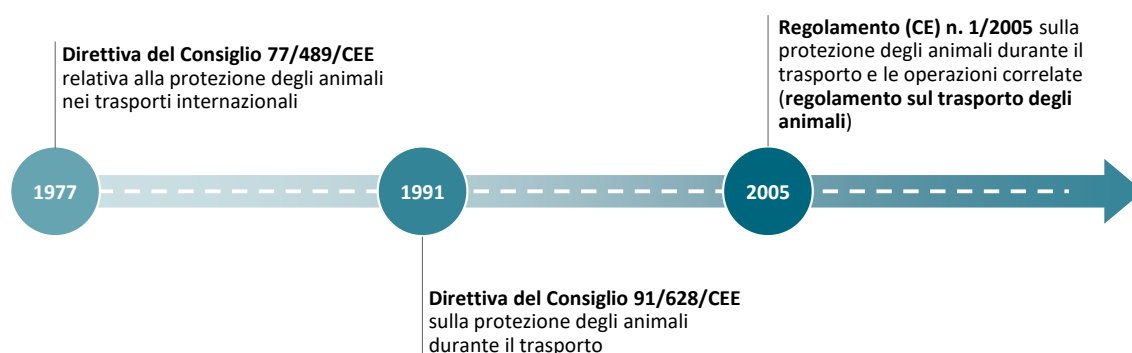
¹⁷ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*, 2021, sezione 2.

- o il **Green Deal europeo**: introdotta nel 2019, questa strategia mira ad eliminare le emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050 e a promuovere la transizione verso un sistema alimentare sostenibile;
- o la **strategia “Dal produttore al consumatore”**: introdotta nel 2020, mira ad accelerare la transizione lungo tutta la catena di approvvigionamento dei prodotti alimentari;
- o il **“pacchetto igiene” dell’UE**: adottato nel 2014, ha creato un quadro normativo unico in materia di igiene applicabile a tutti gli alimenti e agli operatori alimentari, coprendo tutte le fasi della filiera alimentare, compresi gli impianti di macellazione;
- o il **regolamento sulla salute degli animali**: applicabile dall’aprile 2021, disciplina la tracciabilità dei capi per contribuire a prevenire malattie animali trasmissibili.

La normativa UE in materia di trasporto degli animali non è fatta rispettare in modo uniforme in tutti gli Stati membri

20 L’UE ha introdotto per la prima volta norme sulla protezione degli animali durante il trasporto più di 40 anni fa. La **figura 3** illustra le principali tappe. La normativa attualmente vigente (il **regolamento Trasporti**) definisce le responsabilità delle varie parti della catena del trasporto e disciplina il trasporto di animali vertebrati vivi all’interno dell’UE, compresi i controlli sui capi che entrano o escono dall’UE¹⁸.

Figura 3 – Principali norme dell’UE in materia di benessere degli animali durante il trasporto



Fonte: Corte dei conti europea.

¹⁸ Corte dei conti europea, *Background paper: Animal welfare in the EU*, 2018, pag. 6.

21 In base alle risposte fornite ad una consultazione pubblica indetta dalla Commissione nel 2021, le norme UE sul benessere degli animali, incluso il regolamento sul loro trasporto, hanno facilitato gli scambi e migliorato la concorrenza in Europa rimuovendo ostacoli al commercio di animali vivi nel mercato unico¹⁹. Tale opinione è stata confermata anche dalla valutazione della normativa UE sul benessere degli animali, condotta dalla Commissione nel 2010²⁰.

22 Tuttavia, la Commissione ha rilevato punti deboli nell'applicazione del regolamento sul trasporto degli animali, specie nei controlli ufficiali espletati dagli Stati membri per i tragitti verso paesi non-UE e per il trasporto di animali non idonei²¹. Nel 2020, gli Stati membri hanno effettuato più di 900 000 controlli ufficiali, comminando quasi 8 000 sanzioni. I principali problemi sono stati:

- l'idoneità degli animali (per bovini e suini);
- le pratiche di trasporto (per il pollame);
- problemi con la documentazione di trasporto (per ovini, caprini, cavalli e asini²²).

23 Poiché la determinazione e l'imposizione delle sanzioni è delegata agli Stati membri, vi sono notevoli differenze nelle procedure amministrative e sanzionatorie applicate, nella tipologia di sanzioni comminate per il mancato rispetto delle norme, nonché nella severità delle sanzioni stesse²³. Come scoperto dai ricercatori, le differenze tra Stati membri nell'imporre il rispetto delle norme potrebbe indurre le imprese ad optare per un tragitto più lungo per evitare gli Stati membri con norme locali più rigorose o un'applicazione più rigida del regolamento sul trasporto degli

¹⁹ Commissione europea, *Factual summary report of the online public consultation in support to the fitness check and revision of the EU animal welfare legislation*, 2022, pag. 3.

²⁰ Commissione europea, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, 2022, pag. 25.

²¹ Commissione europea, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU*, 2016; Commissione europea, *Welfare of animals exported by road*, 2020; Commissione europea, *Welfare of animals transported by sea*, 2020.

²² Commissione europea, *Staff Working Document accompanying the Report on the overall operation of official controls performed in Member States (2019-2020) to ensure the application of food and feed law, rules on animal health and welfare, plant health and plant protection products*, 2022, pagg. 28-31.

²³ EPRS, *Protection of animals during transport: sanctions for infringements*, 2021, pag. 4.

animali²⁴. Nella relazione del 2011 sull'impatto di detto regolamento, la Commissione ha riconosciuto la necessità di un'applicazione maggiormente armonizzata delle norme nel settore del trasporto degli animali²⁵.

La politica agricola comune è incentrata su elementi diversi dal benessere degli animali durante il trasporto

24 La politica agricola comune (PAC) è stata istituita nel 1962. Al fine di conseguire l'obiettivo di assicurare un approvvigionamento costante di prodotti alimentari ad un prezzo accessibile, la PAC ha inizialmente incentivato gli agricoltori a produrre alimenti garantendo i prezzi di prodotti agricoli essenziali (come la carne) e i redditi degli agricoltori²⁶. Ciò ha modificato il settore dell'allevamento tradizionale, determinandone la specializzazione e concentrazione, ed ha quindi inciso sul trasporto degli animali vivi²⁷.

25 Dopo la prima grande riforma della PAC del 1992, è stato gradualmente ridotto il sostegno ai prezzi e sono stati introdotti i pagamenti diretti connessi alla superficie di produzione e a determinati animali (bovini e ovini)²⁸. Dal 2003, successive riforme hanno ulteriormente scollegato i pagamenti diretti dal tipo e dalla quantità di prodotti realizzati dagli agricoltori. Al contempo, dette riforme hanno introdotto norme ambientali e sul benessere degli animali più rigide che gli agricoltori devono rispettare per poter ricevere i pagamenti²⁹. La nuova PAC, entrata in vigore nel 2023, non ha introdotto alcuna significativa modifica che possa incidere sul trasporto degli animali, né in termini di volume né in termini di condizioni di benessere.

²⁴ van Wagenberg, C., Baltussen, W., *Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU*, 2021.

²⁵ Commissione europea, *Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'impatto del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto*, COM(2011) 700 definitivo, pag. 12.

²⁶ Commissione europea e altri, *The future of the livestock sector*, 2020, pag. 38.

²⁷ Commissione europea e altri, *The future of the livestock sector*, 2020, pag. 36.

²⁸ Commissione europea, *La PAC spiegata*, 2017.

²⁹ Commissione europea, *La PAC spiegata*, 2017.

26 La maggior parte del sostegno della PAC è subordinata al rispetto di due insiemi di condizioni minime:

- o le buone condizioni agronomiche e ambientali (BCAA), che non includono il benessere degli animali;
- o i criteri di gestione obbligatori (CGO), che si riferiscono a requisiti normativi esterni alla PAC³⁰. Fra questi ultimi, rientrano le direttive dell'UE³¹ sul benessere degli animali, ma non il regolamento sul trasporto degli animali.

27 La PAC finanzia le misure per il benessere degli animali contenute nei programmi di sviluppo rurale degli Stati membri, concentrandosi sulle condizioni presso gli allevamenti invece che durante il trasporto. Oltre agli interventi di sviluppo rurale, dal 2023 la PAC fornisce pagamenti diretti sotto forma di “regimi ecologici” per il clima, l’ambiente e il benessere degli animali, includenti impegni che vanno oltre i requisiti minimi UE o nazionali³². La Commissione ha pubblicato una scheda informativa elencante le potenziali pratiche agricole che i regimi ecologici potrebbero sostenere, tra cui non figurano però le operazioni connesse al trasporto³³.

28 Le misure di sviluppo rurale finanziano anche investimenti in beni fisici, regimi di qualità e agricoltura biologica; tutto ciò può spingere verso standard di benessere animale più elevati³⁴. Ad esempio, in Polonia, la PAC ha finanziato un Programma di qualità delle carni per la carne di manzo, che prevedeva requisiti in materia di benessere degli animali per la stabulazione, l’utilizzo di antibiotici e le condizioni di trasporto e di macellazione³⁵. La PAC consente il finanziamento di alternative al

³⁰ Commissione europea, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use*, 2022, pag. 7.

³¹ Direttiva 2008/119/CE del Consiglio che stabilisce le norme minime per la protezione dei vitelli; direttiva 2008/120/CE del Consiglio che stabilisce le norme minime per la protezione dei suini; direttiva 98/58/CE del Consiglio riguardante la protezione degli animali negli allevamenti.

³² Articolo 31 del regolamento (UE) 2021/2115.

³³ Commissione europea, *List of potential agricultural practices that eco-schemes could support*, 2021.

³⁴ Commissione europea, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use*, 2022, pagg. 7-10 e 48-50.

³⁵ Commissione europea, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use*, 2022, pagg. 53 e 69.

trasporto degli animali: a Malta, il sostegno della PAC è stato concesso ad un piccolo impianto di macellazione connesso ad un allevamento di conigli, ed in Lettonia ad una struttura mobile per la macellazione ad uso collettivo.

Non vi è alcuno standard comune di etichettatura della carne

29 L'**indicazione in etichetta del paese di origine** è obbligatoria a livello UE per le carni bovine dal 2000³⁶, mentre per quelle suine, ovine, caprine ed il pollame dal 2015³⁷. Non vi sono requisiti obbligatori per altri tipi di carne, come la carne di cavallo o quella di coniglio. Nell'ambito della strategia "Dal produttore al consumatore", la Commissione sta valutando di estendere i requisiti obbligatori in materia di origine ad altri prodotti alimentari³⁸.

30 Il vigente quadro giuridico dell'UE dispone che siano fornite informazioni specifiche sull'origine, a seconda del tipo di carne (*tabella 1*).

Tabella 1 – Informazioni sull'indicazione dell'origine in etichetta

Tipo di carne	Obblighi di etichettatura
Manzo	Obbligo di indicare il luogo di nascita, di allevamento e di macellazione
Carne suina, ovina, caprina e pollame	<p>Nessun obbligo di indicare il luogo di nascita.</p> <p>Obbligo di indicare i luoghi di allevamento e di macellazione, ma:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ la definizione di "allevamento" ammette che l'animale trascorra un breve periodo in un paese diverso da quello indicato come paese di allevamento in etichetta; ○ l'indicazione dei siti di allevamento e di macellazione può essere sostituita dall'indicazione "Origine" se l'operatore del settore alimentare può provare che la carne è stata ottenuta da animali nati, allevati e macellati in un solo paese.

Fonte: Corte dei conti europea.

³⁶ Articolo 25 del regolamento (CE) n. 1760/2000.

³⁷ Articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) n. 1337/2013.

³⁸ Commissione europea, *Una strategia "Dal produttore al consumatore"*, 2020, pag. 13.

31 Secondo un sondaggio presso i consumatori, condotto dalla Commissione nel 2020, i consumatori comprendono poco i termini “allevato in” e “origine”. La maggior parte di essi interpreta “allevato in” come indicazione del paese in cui l’animale ha trascorso l’intera vita o in cui è nato³⁹.

32 Altri tipi di etichettatura vengono usati nel **regime di indicazione geografica** dell’UE (paragrafo 19), che designa un prodotto la cui qualità o reputazione è connessa all’origine geografica. I prodotti di origine animale possono utilizzare i seguenti due regimi di etichettatura: la denominazione di origine protetta e l’indicazione geografica protetta (*tabella 2*).

Tabella 2 – Limitazioni della trasparenza delle etichettature di indicazione geografica dell’UE

Denominazione di origine protetta	Indicazione geografica protetta
Tutte le fasi produttive (nascita, allevamento e macellazione) devono aver luogo entro una determinata area geografica.	Almeno una fase produttiva deve aver luogo in una determinata area geografica. L’animale può esser nato o esser stato macellato in luoghi diversi dall’area geografica di cui all’indicazione geografica protetta.

Fonte: Corte dei conti europea.

33 Anche il **regime delle specialità tradizionali garantite** (paragrafo 19) utilizza un’etichettatura speciale per i prodotti alimentari. Ne mette in evidenza gli aspetti tradizionali, quali il modo in cui il prodotto è realizzato o la sua composizione, senza che sia legato ad una specifica area geografica. Questo regime di qualità tutela il metodo di produzione, ma il prodotto in sé potrebbe esser stato realizzato altrove.

³⁹ Documento di lavoro dei servizi della Commissione, *Evaluation of the mandatory indication of the country of origin or place of provenance for fresh, chilled and frozen meat of swine, sheep, goats and poultry*, SWD(2021) 218 final, pag. 13; Commissione europea, *Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio relativa alla valutazione dell’indicazione obbligatoria del paese d’origine o del luogo di provenienza delle carni della specie suina, ovina o caprina e di volatili*, COM(2021) 462 final, pag. 6.

34 Al momento vi è un **sistema di etichettatura del benessere degli animali** obbligatorio in tutta l'UE (paragrafo 19), che si applica alle uova da tavola. La stampigliatura delle uova dipende dal sistema utilizzato per allevare le galline ovaiole. Le norme di commercializzazione delle carni di pollame definiscono alcuni termini opzionali, che fanno altresì riferimento a tipi di allevamento diversi⁴⁰.

35 In assenza di altre specifiche norme UE, i prodotti conformi alle norme in materia di benessere degli animali sono soggetti a certificazione volontaria a livello nazionale⁴¹. Di conseguenza, sono emersi vari regimi nazionali di etichettatura, che seguono approcci differenti, forniscono livelli diversi di protezione del benessere degli animali e possono confondere i consumatori⁴². Nell'ambito della strategia "Dal produttore al consumatore", la Commissione ha annunciato che vaglierà opzioni per un'etichettatura legata al benessere degli animali⁴³.

36 Secondo uno studio del 2022⁴⁴, due terzi dei consumatori ritenevano insufficienti le informazioni a loro disposizione per compiere scelte di acquisto informate basate sul benessere degli animali. Quasi la metà di essi desiderava ricevere maggiori informazioni sulle condizioni di macellazione (40 %) e sull'alimentazione adeguata (40 %). Coloro che hanno risposto erano meno interessati alla durata del trasporto (16 %) e alle condizioni di trasporto (16 %).

⁴⁰ EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level*, 2021, pag. 73.

⁴¹ Articoli 36 e 37 del regolamento (UE) n. 1169/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio; Comunicazione della Commissione, *Orientamenti UE sulle migliori pratiche riguardo ai regimi facoltativi di certificazione per i prodotti agricoli e alimentari*, 2010.

⁴² Commissione europea, *Inception Impact Assessment on animal welfare*, 2021, pag. 2.

⁴³ Commissione europea, *Una strategia "Dal produttore al consumatore"*, 2020, pag. 8.

⁴⁴ Commissione europea e altri, *Study on animal welfare labelling*, 2022, pagg. 18-21.

In recenti strategie dell'UE è stato proposto un regime alimentare più sostenibile

37 Il trasporto di animali comporta notevoli costi ambientali⁴⁵. Studi specifici hanno confrontato l'impatto del trasporto di carni e carcasse con quello del trasporto di animali vivi. Da questi studi è emerso che il primo è maggiormente sostenibile da un punto di vista ambientale e di cambiamento climatico⁴⁶.

38 Il Green Deal europeo e la strategia "Dal produttore al consumatore" promuovono la transizione verso un sistema alimentare più sostenibile. Il Green Deal suggerisce che il prezzo del trasporto rifletta l'impatto di quest'ultimo sull'ambiente. Incentivi finanziari ben concepiti potrebbero svolgere un ruolo diretto, inviando il giusto segnale di prezzo e fornendo i corretti incentivi per incoraggiare un comportamento sostenibile da parte di produttori, utenti e consumatori⁴⁷. Secondo la Commissione, detta transizione non può avvenire senza cambiamenti strutturali sia nella catena di approvvigionamento che nei modelli di consumo alimentare⁴⁸.

Fattori economici

39 Numerosi fattori (ad esempio, condizioni produttive naturali) influenzano il trasporto di animali vivi, ma i fattori economici sono quelli trainanti. Nel contesto del mercato unico dell'UE, gli operatori sfruttano le differenze nei costi di produzione e macellazione tra Stati membri per ridurre i costi e massimizzare i profitti⁴⁹. Gli auditor della Corte hanno individuato cinque fattori economici principali che incentivano il trasporto di animali vivi:

- specializzazione del settore zootecnico;
- concentrazione nel settore della macellazione;

⁴⁵ Baltussen, W. e altri, *Transport of live animals versus meat*, 2017, pag. 7; documento di lavoro dei servizi della Commissione, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, SWD(2022) 328 final, pag. 49.

⁴⁶ Baltussen, W. e altri, *Transport of live animals versus meat*, 2017, pagg. 13 e 15; Baltussen, W. e altri, *Sustainable production: transporting animals or meat?*, 2009, pagg. 7 e 10.

⁴⁷ Commissione europea, *Il Green Deal europeo*, COM(2019) 640 final, pag. 17.

⁴⁸ Commissione europea, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, 2022, pag. 49.

⁴⁹ Commissione europea, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, 2022, pag. 15.

- o differenze nei costi di produzione e di macellazione tra Stati membri;
- o modesta incidenza dei costi di trasporto;
- o preferenze dei consumatori.

Specializzazione del settore zootecnico

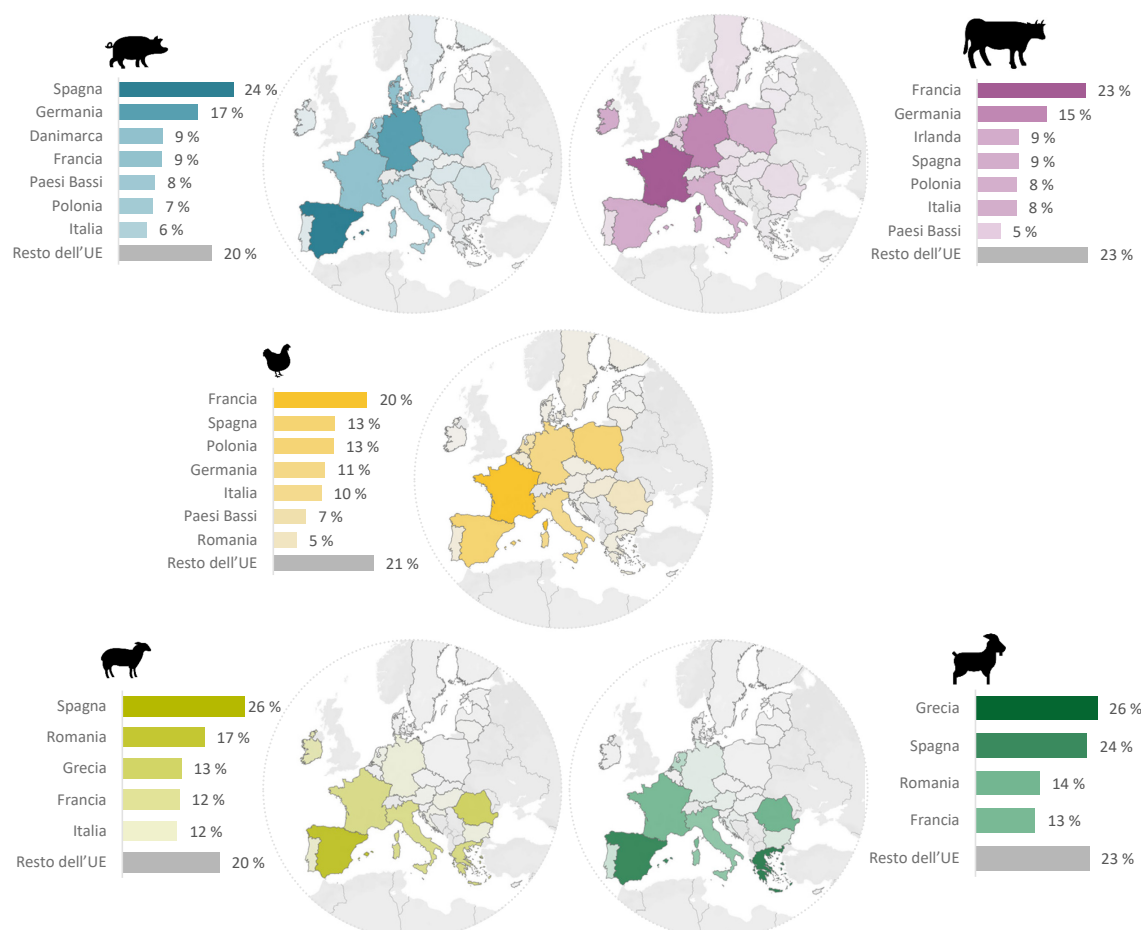
40 Per più di 70 anni, il settore zootecnico ha intrapreso un processo di ammodernamento e intensivazione, al fine di massimizzare la produzione per capo e ridurre i costi⁵⁰. Alcuni territori dell'UE sono divenuti altamente specializzati in allevamento intensivo, altri in produzione di colture. Detta specializzazione è stata anche dovuta a condizioni di produzione naturali (ad esempio, le aree a pascolo hanno una più alta concentrazione di produzione lattiero-casearia e di vitelli da latte). Tra il 2005 e il 2016, il numero totale di aziende agricole è diminuito del 28,6 % e quello delle aziende dedite all'allevamento del 37,6 %⁵¹. Il numero complessivo di aziende agricole è diminuito, ma la loro dimensione è aumentata.

41 Il numero di bovini, suini, ovini e caprini nell'UE-27 è rimasto relativamente stabile dal 2010 al 2020, mentre il numero di volatili da cortile è aumentato. L'allevamento di animali non è distribuito in modo uniforme nell'UE (*figura 4*) e vi sono anche differenze nella densità del bestiame tra regioni dei singoli Stati membri.

⁵⁰ Commissione europea e altri, *The future of the livestock sector*, 2020, pag. 36.

⁵¹ Eurostat, *Agri-environmental indicator: livestock patterns*.

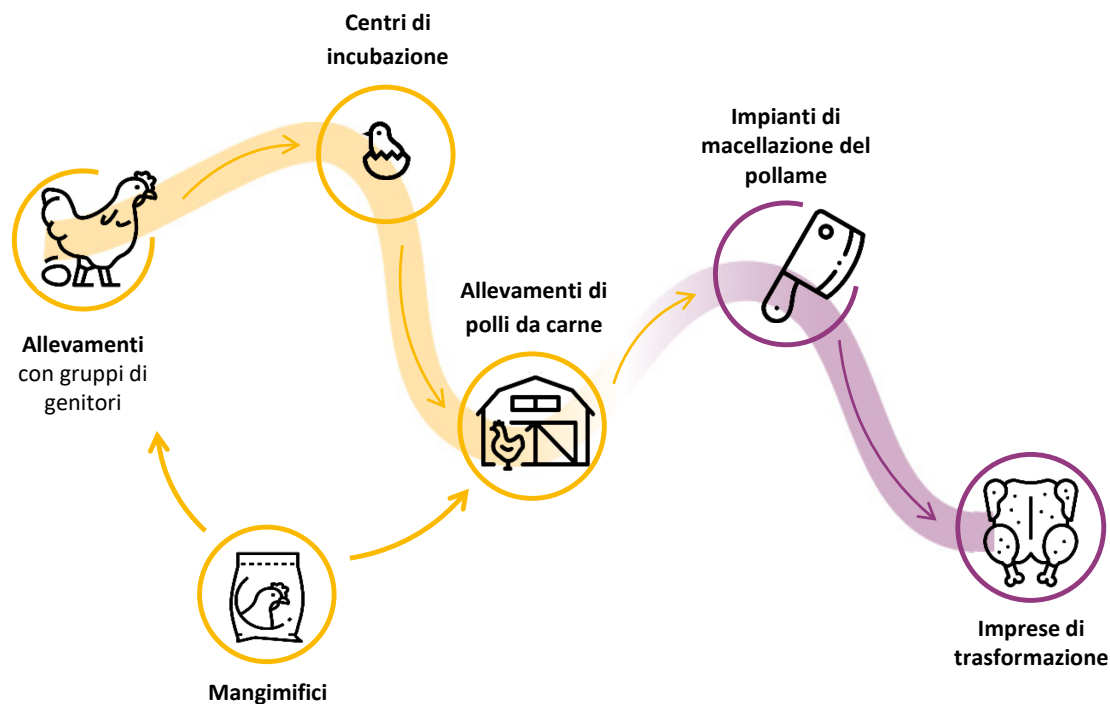
Figura 4 – Distribuzione del bestiame tra gli Stati membri (2016 per il pollame; 2021 per suini, bovini, ovini e caprini)



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati Eurostat.

42 La specializzazione avviene a livello regionale, ma anche a livello aziendale, con aziende che si specializzano in una specie, ad esempio pollame (carne o uova), suini, vitelli o vacche da latte, oppure in una fase produttiva (ad esempio, allevamento o ingrasso). In [figura 5](#) viene illustrato l'esempio del settore avicolo.

Figura 5 – Specializzazione nel settore avicolo



Fonte: Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector*, 2018, pag. 17.

43 Insieme ad altri fattori, detta specializzazione contribuisce al trasporto di animali vivi tra Stati membri; ad esempio:

- i suini ingrassati e macellati in Germania sono spesso nati in Danimarca o nei Paesi Bassi⁵²;
- i bovini nati in Francia, Irlanda e Lituania sono spesso ingrassati e macellati in Spagna o in Italia (*riquadro 2*).

⁵² Bittlmayer, *Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria*, 2019.

Riquadro 2

La produzione di carni bovine in Italia e Spagna dipende dai vitelli provenienti da altri Stati membri

L'Italia produce carne di vitello e la Spagna produce carne di manzo. Entrambi i paesi utilizzano principalmente bovini di origine nazionale, ma importano anche vitelli da altri Stati membri, per soddisfare la:

- **domanda stagionale:** l'Italia importa bovini da aprile a giugno, per compensare l'offerta nazionale insufficiente in tale periodo e per assicurarsi la fornitura di carne di vitello quando la domanda interna è maggiore, in dicembre-gennaio;
- **domanda di esportazioni:** la Spagna (Catalogna e Aragona) dipende dalle importazioni di vitelli per soddisfare la crescente domanda di bestiame da esportare verso il Medio Oriente a scopo di macellazione.

Fonte: Commissione europea, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening*, 2022, pagg. 25-29.

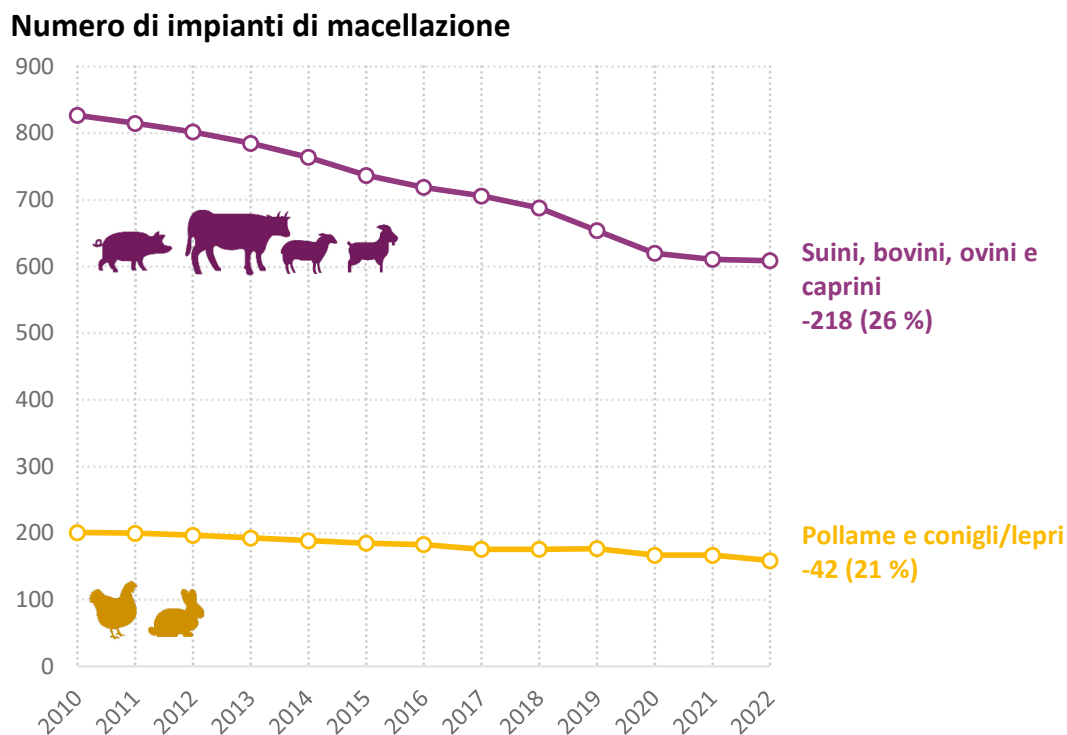
Aumentata concentrazione nel settore della macellazione

44 Non vi sono dati esaustivi sul numero di impianti di macellazione nell'UE, ma nel settore vi è stato un processo di consolidamento, con una tendenza verso macelli più grandi ma meno numerosi⁵³. La **figura 6** illustra la tendenza in Polonia dal 2010. Detta tendenza è accelerata con l'entrata in vigore del "pacchetto igiene" dell'UE (paragrafo **19**) nel 2006. Per molti piccoli impianti di macellazione è stato difficile rispettare i più rigorosi requisiti di igiene introdotti dalla nuova normativa e rimanere al contempo redditizi dal punto di vista economico⁵⁴.

⁵³ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport*, 2019, pag. 18.

⁵⁴ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*, 2021, pag. 11.

Figura 6 – Numero di impianti di macellazione in Polonia (2010-2022)



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati forniti dalle autorità polacche.

45 Per gli impianti di macellazione più grandi è più agevole rispettare le norme di igiene più rigorose. Tuttavia, poiché essi operano di solito con bassi margini di profitto, devono mantenere una elevata produttività per ottenere economie di scala; ciò richiede un numero di capi sufficientemente alto provenienti da un'area geografica più ampia. Detti impianti tendono inoltre a specializzarsi in determinati tipi di animali, ad esempio maiali, scrofe, vitelli a carne bianca, tori, pollame o agnelli. Tutti questi elementi hanno contribuito alla riduzione del numero di impianti di macellazione e hanno comportato un aumento dei trasporti su lunghe distanze, nonché un potenziale aumento dei trasporti transfrontalieri di animali vivi a fini di macellazione, specie per quegli animali appartenenti a piccole categorie in termini numerici, quali i tacchini o gli animali alla fine della propria vita produttiva (ad esempio, galline ovaiole)⁵⁵.

⁵⁵ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport*, 2019, pag. 18; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*, 2021, pag. 11.

46 Due studi⁵⁶ hanno vagliato vantaggi e svantaggi del trasporto di animali vivi su lunghe distanze a fini di macellazione, rispetto alla macellazione locale seguita dal trasporto di carni. Entrambi gli studi hanno concluso che trasportare carni, invece di animali vivi, può essere più sostenibile in termini di benessere animale.

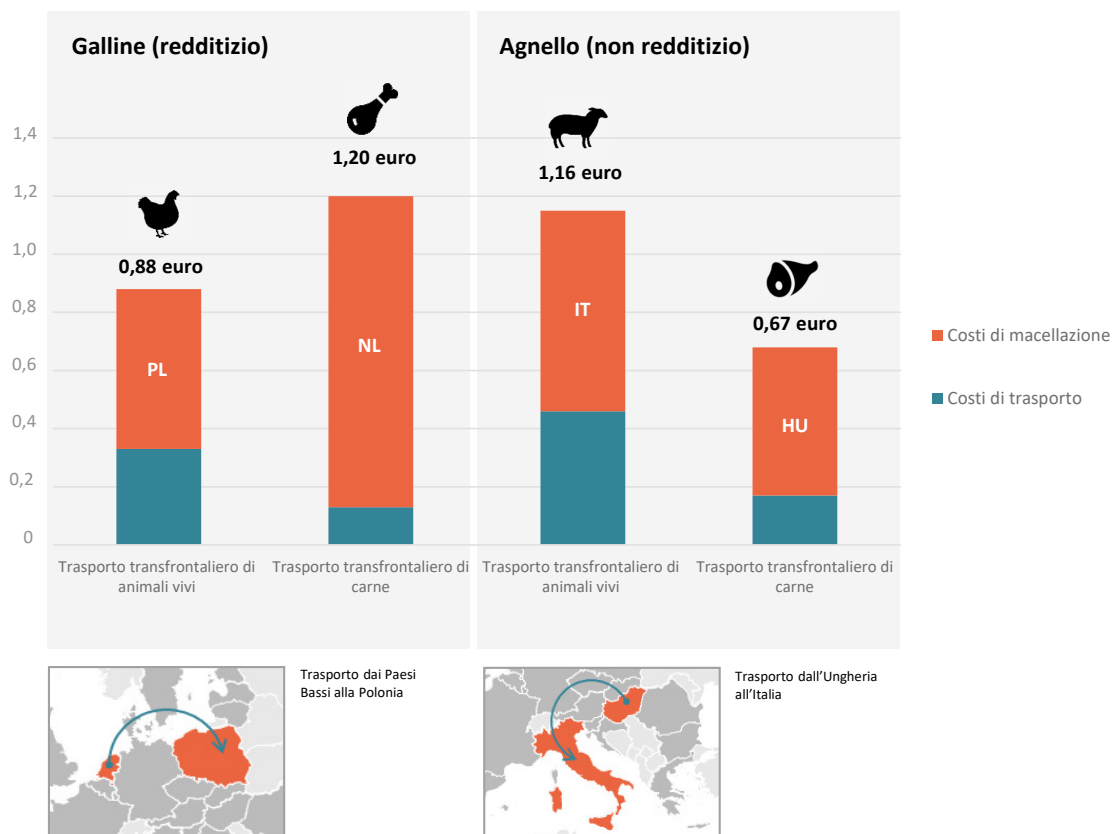
47 Nello studio del 2017 sono stati stimati i costi relativi al trasporto di galline ovaiole alla fine del periodo produttivo dai Paesi Bassi alla Polonia, nonché i costi relativi al trasporto di agnelli vivi dall'Ungheria all'Italia (*figura 7*). Nel primo caso, dati i maggiori costi di macellazione nei Paesi Bassi rispetto alla Polonia, era meno costoso trasportare gli animali vivi che le carni. Nel secondo caso, sebbene fosse meno caro trasportare le carni che gli animali vivi, gli agnelli sono stati comunque trasportati vivi perché hanno prevalso altri fattori (ad esempio, la limitata capacità di macellazione in Ungheria⁵⁷).

⁵⁶ Baltussen, W. e altri, *Sustainable production: transporting animals or meat?*, 2009; Baltussen, W. e altri, *Transport of live animals versus meat*, 2017.

⁵⁷ Baltussen, W. e altri, *Transport of live animals versus meat*, 2017, pag. 14.

Figura 7 – Costo del trasporto degli animali vivi comparato a quello del trasporto di carni

Euro per chilogrammo di carne



Fonte: Baltussen, W. e altri, *Transport of live animals versus meat*, 2017, pagg. 12-14.

48 Una delle opzioni per ridurre il trasporto degli animali è di portare la macellazione più vicino al sito produttivo, sviluppando impianti di macellazione locali e strutture di macellazione mobili. I ricercatori hanno concluso che un numero sufficiente di impianti di macellazione mobili e di piccole dimensioni renderebbe quasi non necessari in Svezia gli spostamenti di suini e bovini di durata superiore alle quattro ore⁵⁸. Tuttavia, gli impianti di macellazione locali e mobili costituiscono soluzioni su piccola scala, che soddisfano una domanda di nicchia ed esigenze specifiche⁵⁹:

- **Impianti di macellazione locali:** in Germania, alcuni macelli locali si sono specializzati in prodotti di fascia alta, elaborati secondo la tradizione utilizzando carni della regione e offrendo una catena di approvvigionamento trasparente,

⁵⁸ Håkansson e altri, *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation*, 2016, pag. 261.

⁵⁹ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport*, 2019, pagg. 5 e 27.

dall'allevamento alla macelleria⁶⁰. Analogamente, in Svezia rigorosi standard normativi per il benessere degli animali ed una accresciuta attenzione dei consumatori su carne sostenibile di provenienza locale hanno incoraggiato investimenti in produzioni su piccola scala di prodotti di fascia alta⁶¹.

- **Strutture di macellazione mobili:** potrebbero fornire una soluzione complementare per soddisfare esigenze specifiche, ad esempio evitare di dover trasportare vacche a fine carriera non idonee⁶². Tuttavia, anche queste strutture fanno fronte a problemi in termini di logistica e convenienza economica. Hanno alti costi di esercizio e il loro successo dipende dalle opportunità di creare valore aggiunto e far pagare prezzi al consumo di fascia alta per i prodotti finali⁶³.

49 Nel gennaio 2022⁶⁴, il Parlamento europeo ha raccomandato di costruire “impianti di macellazione e di lavorazione locali” e di sviluppare la macellazione in azienda utilizzando strutture di macellazione mobili, in particolare nelle zone remote (ad esempio, quelle montane e insulari). Ha altresì suggerito di finanziare dette soluzioni con i fondi UE esistenti. Un gruppo di interesse degli agricoltori dell’UE, Copa Cogeca, preferirebbe che il sostegno dell’UE venisse concesso agli impianti di macellazione esistenti per migliorare le strutture e la gestione degli animali, piuttosto che alla costruzione di altri impianti di macellazione locali⁶⁵.

⁶⁰ Eurofound, *Meat processing workers*, 2018, pag. 3; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*, 2021, pag. 13.

⁶¹ Eurofound, *Meat processing workers*, 2018, pag. 2.

⁶² EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport*, 2019, pag. 27; Commissione europea, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows*, 2022, pagg. 157-162.

⁶³ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*, 2021, pag. 12; Hultgren, *Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs*, 2022; Commissione europea, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows*, 2022, pag. 161.

⁶⁴ Parlamento europeo, *Raccomandazione sulla protezione degli animali durante il trasporto*, 2022, paragrafi 39, 89 e 105.

⁶⁵ *Copa and Cogeca position on animal welfare during transport*, 2021, pag. 2.

I costi di produzione e di macellazione degli animali differiscono da uno Stato membro all'altro

50 Le differenze di costo tra le fasi della produzione (ad esempio, allevamento a fini riproduttivi e finitura) possono incidere sul trasporto degli animali. I suinetti sono relativamente economici in Danimarca e nei Paesi Bassi, il che spiega l'elevato numero di capi trasportati in Germania da questi due paesi⁶⁶. L'ingrasso dei suini a fini di macellazione (finitura) è più costoso in Germania che in Danimarca, ma l'industria della carne in Germania è più efficiente, dato il più basso costo del lavoro⁶⁷.

51 Le differenze nei costi di macellazione per animale potrebbero incentivare il trasferimento delle attività di macellazione verso Stati membri dove queste sono più convenienti dal punto di vista economico. Ad esempio, uno studio sul settore avicolo ha stimato che le principali componenti dei costi di macellazione sono:

- o lavoro (35 %);
- o edifici e attrezzature (25 %);
- o altri costi (40 %), comprendenti trasporto, energia, acqua, ispezioni e imballaggio⁶⁸.

52 Nel settore avicolo, i costi variano da uno Stato membro all'altro. Tuttavia, poiché tutti gli impianti di macellazione nell'UE utilizzano attrezzature simili, lo studio ipotizzava che le differenze nei costi di macellazione tra paesi nel settore avicolo fossero principalmente il risultato di differenze salariali⁶⁹. In generale, l'industria di trasformazione della carne impiega sempre di più migranti, lavoratori con contratti temporanei e lavoratori interinali scelti tramite agenzie esterne⁷⁰.

53 Non esiste una banca dati per tutta l'UE disponibile pubblicamente che faccia luce sui costi della produzione di animali o sui costi di macellazione per Stato membro⁷¹.

⁶⁶ Hoste, *International comparison of pig production costs*, 2018, pag. 16.

⁶⁷ Hoste, *International comparison of pig production costs*, 2018, pag. 16.

⁶⁸ Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector*, 2018, pag. 22.

⁶⁹ Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector*, 2018, pag. 22.

⁷⁰ Eurofound, *Meat processing workers*, 2018, pagg. 6 e 13.

⁷¹ Commissione europea, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, 2022, pag. 7.

La sofferenza degli animali non viene considerata nei costi di trasporto o nei prezzi della carne

54 Negli studi, i costi di trasporto vengono calcolati utilizzando metodi diversi (per partita, per animale, per chilometro)⁷². Il costo del trasporto degli animali vivi dipende da una serie di fattori, quali il tipo di animali e la distanza percorsa. Il costo del lavoro costituisce una parte significativa dei costi di trasporto totali, nonché di quelli per carburante, attrezzature, controlli sanitari sugli animali e pedaggi⁷³.

55 Non vi è alcuna banca dati che faccia luce sui costi di trasporto in singoli Stati membri dell'UE. In mancanza di dati armonizzati, gli auditor della Corte non hanno potuto stabilire l'incidenza dei costi di trasporto sul prezzo finale della carne pagato dal consumatore. Tuttavia, dai pochi elementi probatori e dalle dichiarazioni di esponenti del settore si evince che i costi di trasporto generalmente costituiscono solo una piccola parte del prezzo totale della carne al dettaglio. In uno studio relativo al pollame si è stimato che per i filetti di petto di pollo, provenienti da produttori UE, venduti in Germania, i costi di trasporto ammontano in media a due centesimi al chilo, ossia a meno dell'1 % del prezzo totale della carne⁷⁴.

56 Gli auditor della Corte hanno reperito pochi dati disponibili sulle conseguenze finanziarie dei problemi di benessere animale durante il trasporto. In uno studio del 2015⁷⁵ sono stati stimati i costi relativi a ferite, zoppia, morte e altri problemi per gli animali trasportati a fini di produzione o macellazione. La mancanza di dati esaustivi non consente alle autorità degli Stati membri e alla Commissione di mettere a punto regimi di incentivi che potrebbero incoraggiare le imprese di trasporto ad adottare misure per prevenire i problemi di benessere degli animali.

⁷² Van Wagenberg, *The economics of animal transport*, 2019, pag. 6; Commissione europea, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening*, 2022, pag. 39; Commissione europea, *Welfare of animals exported by road*, 2020, pag. 5.

⁷³ Van Wagenberg, *The economics of animal transport*, 2019, pag. 6.

⁷⁴ Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector*, 2018, pag. 6.

⁷⁵ Van Wagenberg e altri, *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU*, 2015.

57 In Irlanda, l'incidenza finanziaria della carne respinta alla macellazione a causa di scarso benessere dell'animale (ad esempio, risultante in lesioni della pelle o ecchimosi agli arti) viene stimata pari al 43 % del margine di profitto dei produttori e rappresenta una grave minaccia alla redditività degli impianti di allevamento di suini⁷⁶. Tuttavia, in alcuni casi la violazione delle norme sul trasporto di animali non idonei potrebbe apportare un profitto economico ai produttori (*riquadro 3*).

Riquadro 3

Esempi di motivi per i quali vengono inviati al macello animali non idonei

La decisione di un agricoltore di non curare le vacche malate prima della macellazione è dovuta alla percezione che non sia economicamente conveniente farlo. In genere, è più costoso per gli agricoltori macellare le vacche malate in azienda piuttosto che inviarle ad un impianto di macellazione; al contrario, vendere un animale ad un macello, anche se è in uno stato non idoneo, può comportare un profitto economico.

Inoltre, le sanzioni in genere non fungono da deterrente alle cattive pratiche o alle attività illecite, poiché gli operatori percepiscono le sanzioni finanziarie come basse rispetto al prezzo ottenuto per l'animale. Ad esempio, nel corso di uno dei controlli espletati, la Commissione ha riscontrato che era stata comminata una ammenda di 250 euro per aver trasportato un toro con una gamba rotta, mentre il valore approssimativo di un toro macellato ammonta a circa 1 500 euro.

Fonte: Commissione europea, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows*, 2022, pag. iv; Commissione europea, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, 2022, pag. 33; Commissione europea, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU*, 2015, pag. 9.

⁷⁶ Commissione europea, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, 2022, pag. 42.

Le preferenze dei consumatori potrebbero influire sul trasporto degli animali

58 Le preferenze dei consumatori influiscono sul trasporto degli animali⁷⁷. La domanda dei consumatori di carne locale, carne macellata da poco o di particolari tagli di carne, insieme alla domanda stagionale per specifici tipi di carne, sono tutti fattori che possono incidere sulla necessità di trasportare gli animali. Un esempio è dato dall'importazione di agnelli in Italia durante il periodo di Pasqua.

59 Secondo l'Eurobarometro 2022 sulla sicurezza alimentare, la maggior parte (54 %) di coloro che hanno risposto, quando compra prodotti alimentari, vaglia il costo del prodotto, il 46 % guarda l'origine geografica ed un numero inferiore considera l'impatto su ambiente e clima (16 %) o aspetti etici, come il benessere degli animali (15 %)⁷⁸.

60 Dallo studio della Commissione sull'etichettatura per il benessere degli animali è emerso che, sebbene i consumatori affermino di tener conto di aspetti connessi al benessere degli animali quando acquistano prodotti a base di carne, non sono sempre disposti a pagare prezzi più alti per prodotti contraddistinti da miglior benessere degli animali. La loro disponibilità a pagare di più aumenta se vengono previamente informati delle condizioni di allevamento degli animali, e se credono che un prodotto sia di qualità più elevata⁷⁹. Tuttavia, le organizzazioni di settore ritengono che il rendimento di mercato non sia ancora sufficiente per poter recuperare gli investimenti nel benessere degli animali, perché i consumatori non sono a conoscenza delle norme in base alle quali il cibo è prodotto, e dunque il prezzo resta il fattore più importante nelle scelte di acquisto di alimenti da parte dei consumatori⁸⁰.

61 Nel futuro, i consumatori potrebbero svolgere un ruolo importante nel promuovere il cambiamento, poiché, secondo la Commissione, dovrebbero prestare maggiore attenzione a:

- o processi produttivi e origine dei prodotti (ad esempio, mercati locali, regimi biologici e altri regimi di qualità, benessere degli animali, impronta ambientale);

⁷⁷ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport*, 2019, pag. 17.

⁷⁸ EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU*, 2022, pag. 8.

⁷⁹ Commissione europea e altri, *Study on animal welfare labelling*, 2022, pag. 110.

⁸⁰ Commissione europea, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, 2022, pag. 42.

- o considerazioni relative alla salute (minore o nessuna assunzione di proteine animali);
- o convenienza (passaggio dalla carne fresca a carne maggiormente trasformata)⁸¹.

62 Ci si attende che, entro il 2031, il consumo di carne nell'UE diminuisca, contrariamente alla tendenza mondiale. Tuttavia, attraverso le proprie [campagne promozionali](#), la Commissione aiuta gli allevatori dell'UE e l'industria alimentare a vendere i prodotti dell'allevamento, tra cui carne (fresca, refrigerata e congelata) e preparati a base di carne⁸². Da una prospettiva più ampia, vi è una relazione tra il volume di carne consumata ed il numero di animali vivi trasportati⁸³.

⁸¹ Commissione europea, *EU Agricultural outlook 2021-2031*, 2021, pag. 30.

⁸² Articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del [regolamento \(UE\) n. 1144/2014](#).

⁸³ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*, 2021, pagg. 13-14.

Tendenze nel trasporto degli animali

Non esistono dati esaustivi centralizzati sul trasporto degli animali a livello UE

63 I dati sul trasporto degli animali vivi sono frammentati a livello UE⁸⁴. La principale ragione è che la normativa dell'UE non impone agli Stati membri di raccogliere e comunicare dati sul trasporto di animali vivi. Il regolamento sul trasporto degli animali impone unicamente agli Stati membri di riferire sulle ispezioni eseguite⁸⁵. Nel contesto della prevenzione delle malattie animali trasmissibili, la “normativa in materia di sanità animale” impone agli Stati membri di registrare i movimenti degli animali in banche dati nazionali di identificazione e registrazione⁸⁶. Dette banche dati nazionali sono state create a fini di identificazione degli animali, registrazione delle aziende agricole e controllo delle malattie. La Commissione ritiene che esse non siano idonee per estrarre e analizzare dati sul trasporto degli animali.

64 Vi sono due banche dati dell'UE che forniscono informazioni sul trasporto degli animali:

- o **Comext**, una banca dati di Eurostat sugli scambi internazionali di merci, tra cui gli animali vivi.
- o **TRACES**, la piattaforma online della Commissione per la certificazione sanitaria e fitosanitaria relativa agli scambi intra-UE e all'importazione/esportazione di animali, alimenti, mangimi e piante.

65 Se accompagnati da un certificato sanitario, gli animali possono essere spostati in un altro Stato membro⁸⁷. Questi movimenti devono essere notificati mediante il sistema TRACES⁸⁸. I tragitti verso paesi non-UE vengono registrati in TRACES solo quando gli animali passano attraverso il territorio un altro Stato membro. La Commissione riconosce di non disporre di un quadro completo delle esportazioni di

⁸⁴ EPRS, *Protection of animals during transport*, 2021, pag. 8; Parlamento europeo, [Risoluzione sull'attuazione del regolamento \(CE\) n. 1/2005 del Consiglio](#), 2019, punto 23.

⁸⁵ Articolo 27, paragrafo 2, del [regolamento \(CE\) n. 1/2005](#).

⁸⁶ Articolo 109 del [regolamento \(UE\) 2016/429](#).



⁸⁷ Articolo 143, paragrafo 1, del [regolamento \(UE\) 2016/429](#).




⁸⁸ Articolo 153, paragrafo 2, del [regolamento \(UE\) 2016/429](#).

animali che hanno luogo su strada⁸⁹. Lo stesso vale per altre modalità di trasporto. Per le esportazioni via mare del 2018, la Commissione ha stimato che TRACES abbia registrato solo il 31,6 % dei bovini ed il 3,5 % degli ovini esportati tramite imbarcazioni adibite al trasporto di bestiame da Croazia, Slovenia, Spagna, Francia, Irlanda, Portogallo e Romania considerate insieme⁹⁰.

66 TRACES contiene alcuni dati relativi ai trasporti, insieme ai risultati delle ispezioni ufficiali. Non permette però di avere una panoramica completa del trasporto degli animali⁹¹. Inoltre, i dati sugli scambi internazionali di merci, compresi gli animali vivi, sono disponibili in Comext. Nessuna delle due fonti contiene dati sul trasporto di animali all'interno dei singoli Stati membri. La **figura 8** mostra dati pertinenti tratti dalle due banche dati e il modo sono stati utilizzati ai fini della presente analisi.

Figura 8 – Dati di Comext e TRACES utilizzati nell'analisi della Corte

	valore	capi	peso	durata	distanza	modi di	motivo di	nazionale	intra-UE	extra-UE
	ANIMALI			TRASPORTI						
 Comext Banca dati di Eurostat sugli scambi internazionali di merci	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓
 TRACES Piattaforma online della Commissione per i requisiti sanitari	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓*

 Include e utilizzate per l'analisi
  Include ma non utilizzate per l'analisi
  Informazioni non presenti nella banca dati

* TRACES: Solo alcune informazioni sulle esportazioni verso i paesi non-UE e nessuna informazione sulle importazioni da paesi non-UE

Fonte: Corte dei conti europea.

⁸⁹ Commissione europea, *Welfare of animals exported by road*, 2020, pag. 13.

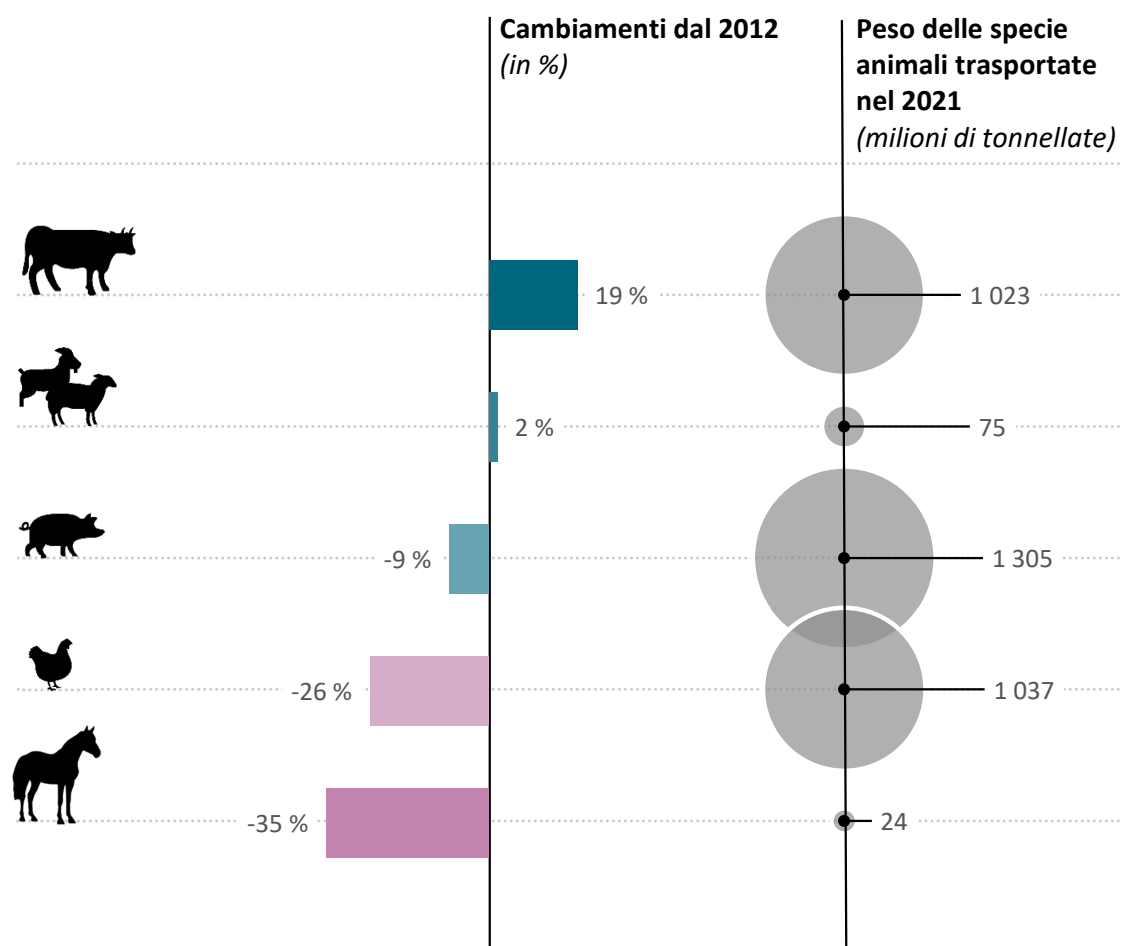
⁹⁰ Commissione europea, *Welfare of animals transported by sea*, 2020, pag. 5.

⁹¹ Commissione europea, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, 2022, pag. 32.

Tendenze nel trasporto di animali all'interno e all'esterno dell'UE

67 Gli auditor della Corte hanno analizzato i dati disponibili sul commercio intra-UE di animali vivi nel periodo 2012-2021. La *figura 9* illustra le tendenze individuate.

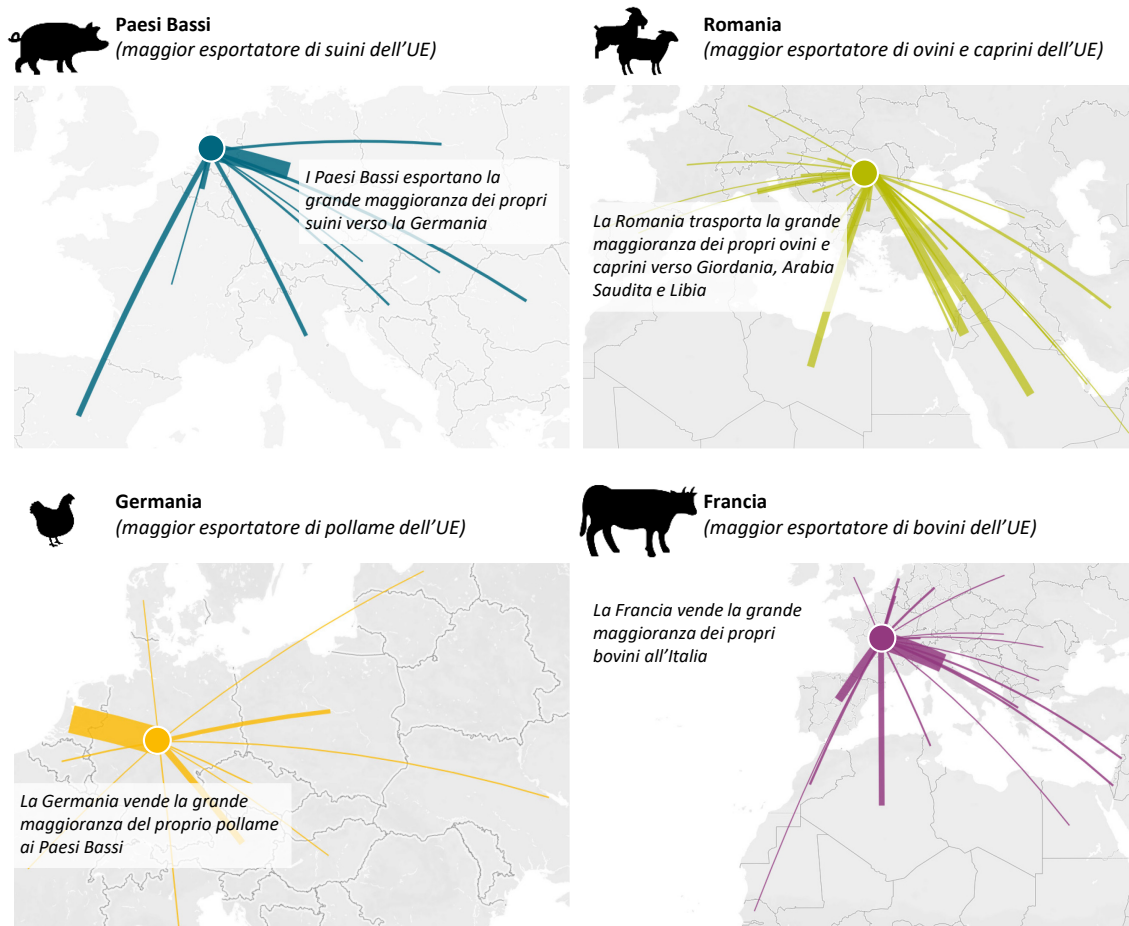
Figura 9 – Tendenze nel trasporto di animali vivi all'interno dell'UE (2012-2021)



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati di Comext (peso).

68 La **figura 10** mostra i paesi verso i quali i maggiori esportatori di ciascuna specie trasportano i propri animali vivi. I principali destinatari sono di solito i paesi confinanti, ma gli animali sono spesso trasportati molto più lontano, anche al di fuori dell'UE.

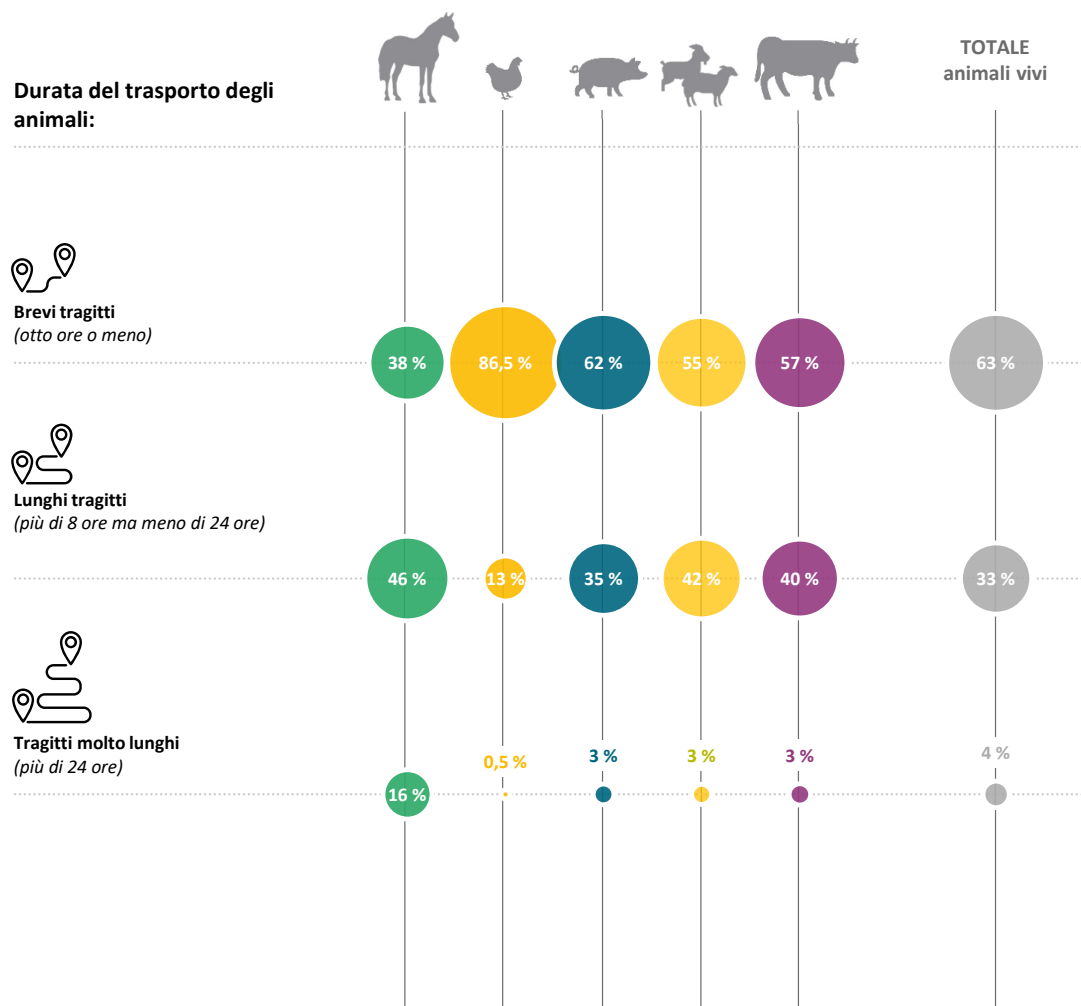
Figura 10 – Principali esportatori dell'UE, per specie animale e rispettive destinazioni principali (intra-UE e extra-UE combinati) per il periodo 2017-2021



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati di Comext (peso cumulato).

69 In termini di durata, la maggioranza degli spostamenti di animali all'interno dell'UE nel 2017-2021 era costituita da brevi tragitti (63 %), seguiti da lunghi tragitti (33 %) e tragitti molto lunghi (4 %). Il pollame viene solitamente trasportato per brevi tragitti (*figura 11*), mentre i cavalli tendono ad essere spostati su distanze più lunghe.

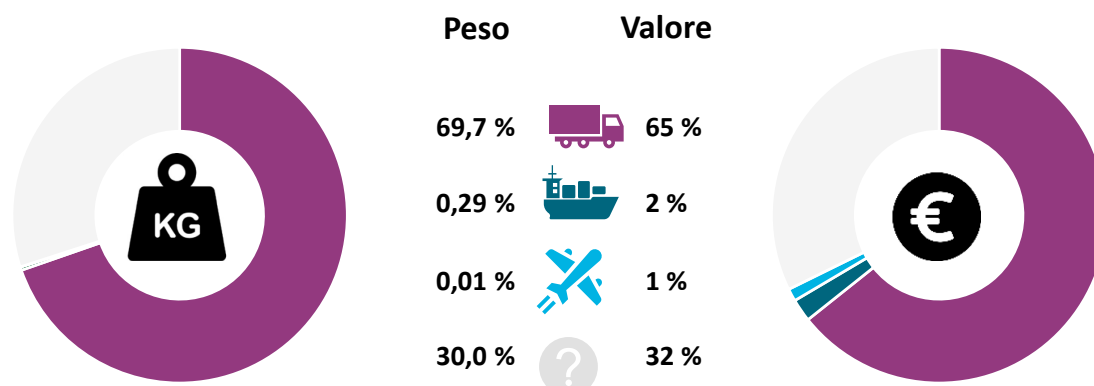
Figura 11 – Durata dei tragitti per il trasporto di animali intra-UE, per specie (2017-2021)



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati di TRACES (partite).

70 La maggior parte degli scambi di animali vivi tra Stati membri dell'UE avviene su strada: il 70 % in termini di peso ed il 65 % in termini di valore di mercato (*figura 12*).

Figura 12 – Modi di trasporto per il commercio di animali vivi all'interno dell'UE (2017-2021)

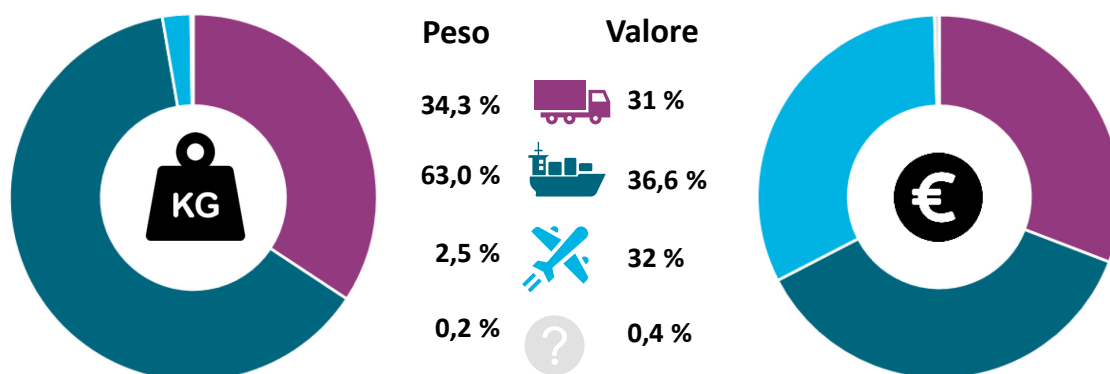


Circa un terzo dei dati inseriti in Comext (30 % in termini di peso, 32 % i termini di valore) non indicano il modo di trasporto

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati Comext.

71 Per quanto riguarda le esportazioni verso paesi non-UE, la maggior parte degli spostamenti di animali avviene via mare (63 %), sebbene in termini di valore di mercato questisiano equamente distribuiti tra i diversi modi di trasporto (*figura 13*).

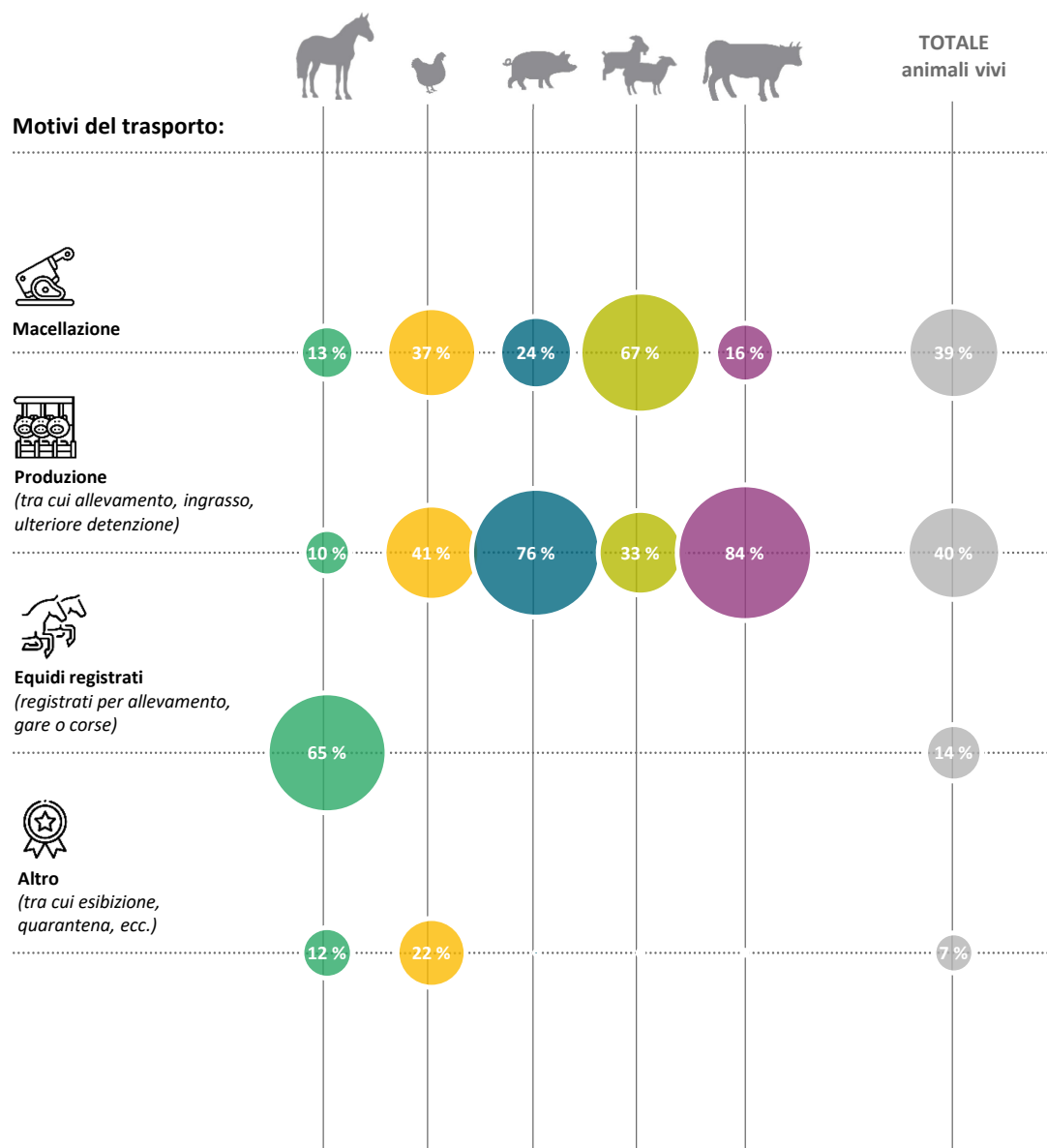
Figura 13 – Modi di trasporto per le esportazioni di animali vivi verso paesi non-UE (2017-2021)



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati Comext.

72 Nel 2017-2021, gli animali vivi sono stati trasportati principalmente tra Stati membri dell'UE a fini di produzione e di macellazione (*figura 14*).

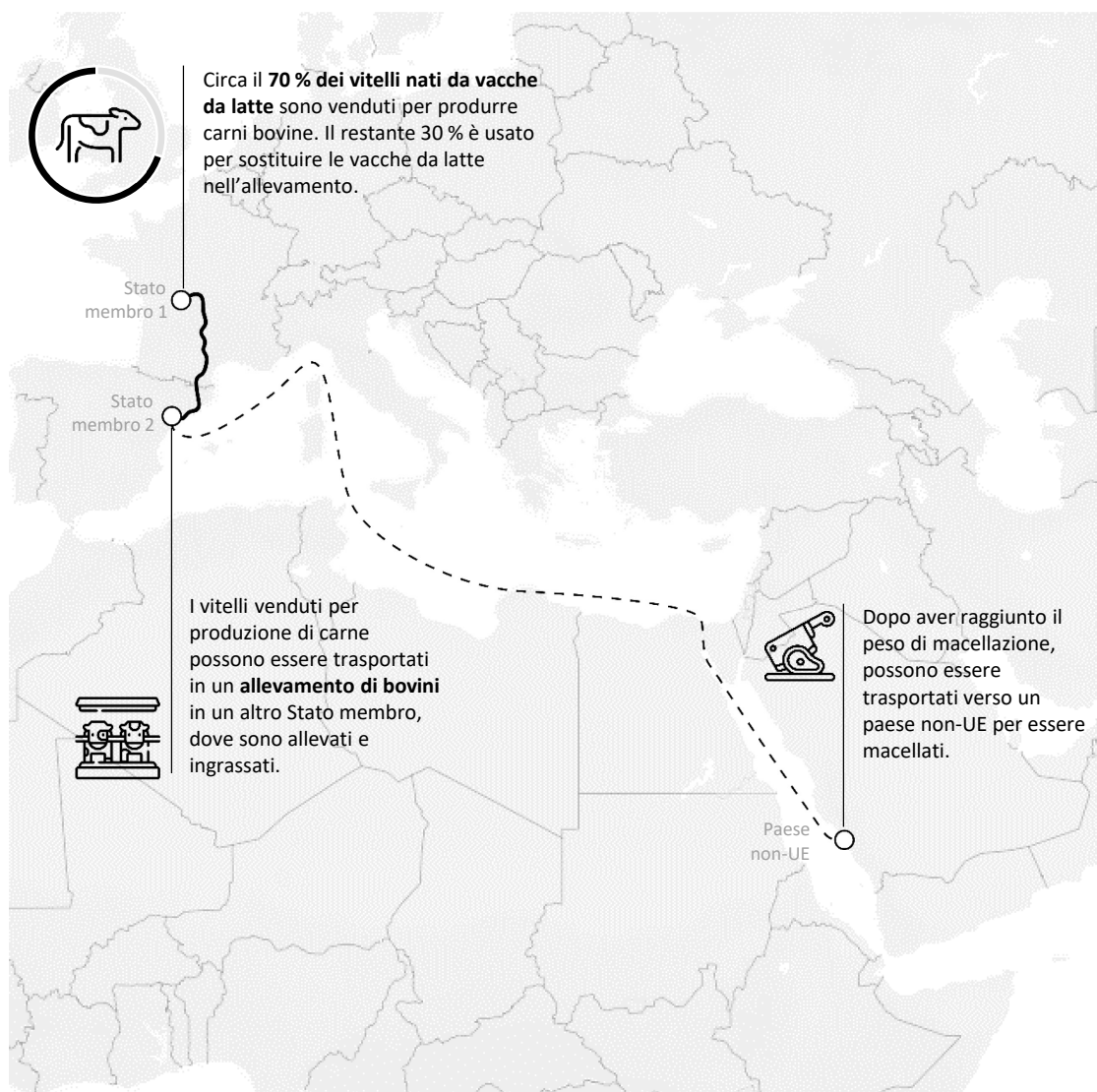
Figura 14 – Motivazioni del trasporto all'interno dell'UE, per specie (2017-2021)



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati tratti da TRACES.

73 Nel corso della sua vita, un singolo animale può essere trasportato diverse volte e per ragioni diverse. La **figura 15** mostra l'esempio di un vitello venduto per produrre carne.

Figura 15 – Tragitto di un vitello da latte venduto per produrre carne



Nota: questo esempio è il risultato dell'analisi dei dati e della letteratura disponibili. Non illustra il tragitto di uno specifico animale.

Fonte: Commissione europea, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening*, 2022, pagg. 15, 19, 38; dati tratti da Comext.

Nuove tecnologie per migliorare il monitoraggio del trasporto degli animali

74 Nella risoluzione del 2019 sull'attuazione del regolamento sul trasporto degli animali⁹², il Parlamento europeo ha invitato 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".

75 In una relazione⁹³, la Commissione ha suggerito che l'utilizzo di un sistema informatico o di uno specifico software per tracciare gli itinerari, i tempi di percorrenza e altri parametri dei veicoli che trasportano animali potrebbe migliorare il monitoraggio. Nell'ambito della revisione della normativa in materia di benessere degli animali, la Commissione sta considerando di introdurre nuove tecnologie per migliorare il monitoraggio e l'applicazione delle norme. Le due opzioni considerate sono:

- o creare un sistema informatico centrale dell'UE per digitalizzare certificati e autorizzazioni, eseguire controlli documentali automatici e dare accesso in tempo reale ai dati dei tragitti; oppure
- o imporre agli Stati membri di adottare tali strumenti a livello nazionale⁹⁴.

76 In Svezia, i ricercatori hanno dimostrato che l'utilizzo di strumenti digitali potrebbe ottimizzare la pianificazione degli itinerari e la logistica del trasporto degli animali. Detta ottimizzazione potrebbe potenzialmente ridurre le distanze di trasporto⁹⁵.

⁹² Parlamento europeo, *Risoluzione sull'attuazione del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio*, 2019, punto 23.

⁹³ Commissione europea, *Evaluation of the EU Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012-2015*, 2021, pag. 26.

⁹⁴ Commissione europea, *Inception Impact Assessment on animal welfare*, 2021, pag. 4.

⁹⁵ Håkansson e altri, *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation*, 2016, pag. 261.

77 L’Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA) ritiene che la valutazione dell’idoneità al trasporto degli animali sia della massima importanza per contribuire al benessere degli animali⁹⁶. Nel 2015, la Commissione ha varato un progetto pilota per elaborare e divulgare guide alle buone e alle migliori pratiche per gli animali trasportati all’interno dell’Europa e verso paesi non-UE a fini di macellazione, ingrasso e allevamento con finalità riproduttive. Sono state sviluppate guide per il trasporto di bovini, cavalli, suini, pollame e ovini⁹⁷. Nel 2022, uno studio della Commissione sul trasporto delle vacche da latte non idonee ha evidenziato che una mancata comprensione o interpretazioni differenti del termine “non idoneo” hanno contribuito al trasporto di vacche che non erano idonee allo spostamento⁹⁸.

78 Il monitoraggio del benessere degli animali durante il trasporto è ostacolato da un accesso limitato agli animali durante il tragitto⁹⁹. Nel 2011, l’EFSA ha raccomandato di sviluppare strumenti migliori per monitorare il benessere degli animali nel corso di lunghi tragitti; ad esempio:

- inserire nei dispositivi di navigazione sistemi di controllo della temperatura e di allarme, già obbligatori ai sensi del regolamento sul trasporto di animali per i veicoli che effettuano lunghi tragitti¹⁰⁰;
- definire standard minimi comuni che consentano una valutazione più armonizzata dei parametri monitorati¹⁰¹.

Nessuna di dette raccomandazioni dell’EFSA ha finora trovato riscontro nella normativa dell’UE. La mancanza di strumenti di monitoraggio può incidere negativamente sul rispetto delle norme e sui modi di assicurare quest’ultimo e, di conseguenza, sul benessere degli animali¹⁰².

⁹⁶ EFSA, *Welfare of cattle during transport*, 2022, pagg. 27 e 91.

⁹⁷ Sito Internet del progetto pilota “Animal Transport Guides”.

⁹⁸ Commissione europea, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows*, 2022, pag. iv.

⁹⁹ EFSA, *Welfare of cattle during transport*, 2022, pag. 91.

¹⁰⁰ Capo VI, punto 3, dell’allegato I al regolamento (CE) n. 1/2005.

¹⁰¹ EFSA, *Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport*, 2011, pag. 88.

¹⁰² Commissione europea, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, 2022, pag. 33.

79 Nel 2022, l'EFSA ha suggerito di sviluppare telecamere basate su intelligenza artificiale per monitorare il benessere degli animali durante il trasporto, sensori per individuare lo stress causato agli animali dai movimenti del veicolo nonché cinture indossate dai cavalli per registrarne i dati fisiologici durante il trasporto. Gli strumenti tecnologici disponibili in questo settore sono stati usati in studi scientifici, ma non sono stati ancora applicati nella pratica¹⁰³.

¹⁰³ EFSA, *Welfare of cattle during transport*, 2022, pagg. 18-19 e 91.

Sfide e opportunità

80 Il trasporto di animali vivi può avere ripercussioni negative sul benessere degli animali. L'UE ha preso iniziative per migliorare il benessere degli animali durante il trasporto, adottare norme e controllare che gli Stati membri le facciano rispettare. I principali fattori che influenzano il trasporto degli animali sono quelli economici. Le differenze di costo tra Stati membri e la necessità di sfruttare economie di scala hanno condotto alla specializzazione nel settore zootecnico e alla concentrazione nel settore della macellazione, incoraggiando il trasporto degli animali. Anche le preferenze dei consumatori possono incidere sulla volontà degli operatori economici di spostare animali vivi.

81 Le conseguenze negative del trasporto sul benessere degli animali potrebbero essere mitigate riducendo il numero e la lunghezza degli spostamenti, nonché migliorando le condizioni degli animali vivi durante il trasporto. Nella presente analisi, la Corte ha individuato diverse sfide ed opportunità per i decisori politici ed i portatori d'interesse dell'UE, delle quali si potrebbe tener conto in vista della prossima revisione della normativa UE in materia.

82 Individuare alternative al trasporto degli animali vivi. Trasportare carne invece di animali vivi può essere più sostenibile, sia in termini di benessere degli animali che di impatto sull'ambiente e sul cambiamento climatico, ma da un punto di vista economico potrebbe non risultare sempre profittevole. Un altro modo per ridurre in parte il trasporto degli animali è di portare gli impianti di macellazione più vicino al sito di produzione. Trovare modi per promuovere ed incentivare lo sviluppo di impianti di macellazione locali e l'utilizzo di strutture di macellazione mobili potrebbe contribuire a tal fine, sebbene si tratti di soluzioni su piccola scala che soddisfano esigenze specifiche e una domanda di nicchia.

83 Fornire migliori informazioni ai consumatori per aiutarli a compiere scelte informate. Le scelte dei consumatori possono svolgere un ruolo importante nel guidare il cambiamento. I consumatori di solito preferiscono carne prodotta a livello locale, ed alcuni di essi sono disposti a pagare di più se vengono informati circa le buone condizioni in termini di benessere degli animali. Tuttavia, la terminologia utilizzata nelle etichette degli alimenti ed il solo numero dei regimi di etichettatura esistenti negli Stati membri spesso confondono i consumatori. Una maggiore trasparenza e armonizzazione, ad esempio tramite un regime di etichettatura legato al benessere degli animali, potrebbero aiutare i consumatori a compiere scelte informate. Attraverso le proprie campagne promozionali, la Commissione aiuta gli

allevatori dell'UE e l'industria alimentare a vendere i prodotti dell'allevamento, tra cui carne (fresca, refrigerata e congelata) e preparati a base di carne.

84 Promuovere cambiamenti strutturali per andare verso una catena di approvvigionamento alimentare maggiormente sostenibile. Il Green Deal europeo e la strategia "Dal produttore al consumatore" promuovono la transizione verso un sistema alimentare più sostenibile. Detta transizione richiederebbe cambiamenti strutturali nella catena di approvvigionamento e nei modelli di consumo alimentare. Iniziative finanziarie ben concepite potrebbero svolgere un ruolo diretto, inviando il giusto segnale di prezzo e fornendo i corretti incentivi per un comportamento sostenibile da parte di produttori, utenti e consumatori.

85 Assegnare un valore monetario alla sofferenza degli animali e tenerne conto nei costi di trasporto e nel prezzo della carne. La qualità del benessere animale non viene considerata nei costi di trasporto o nel prezzo della carne. Sviluppare una metodologia per contabilizzare le sofferenze degli animali potrebbe offrire l'opportunità di introdurre sistemi di incentivi, incoraggiando le imprese di trasporto a impedire problemi di benessere degli animali, nonché ridurre al minimo gli incentivi economici del mancato rispetto delle norme.

86 Ottenere una visione d'insieme esaustiva centralizzata del trasporto degli animali, monitorando le condizioni degli animali vivi durante il trasporto, nonché promuovendo l'ottimizzazione logistica. Gli Stati membri raccolgono informazioni sui movimenti degli animali a fini di controllo delle malattie. La Commissione non dispone di dati completi centralizzati sul trasporto degli animali. Un sistema informatico a livello dell'UE che tracci tutti i tragitti, compresi quelli nazionali, degli animali vivi, potrebbe migliorare il monitoraggio e consentire alla Commissione di ottenere dati esaustivi centralizzati sugli spostamenti di animali. L'utilizzo di strumenti digitali potrebbe inoltre ottimizzare la pianificazione e la logistica del trasporto degli animali. Il monitoraggio del benessere degli animali durante il trasporto è ostacolato da un accesso limitato agli animali durante il tragitto. Gli strumenti tecnologici disponibili in questo settore sono stati usati in studi scientifici, ma non sono stati ancora applicati nella pratica. Nuove tecnologie, come telecamere e sensori, potrebbero contribuire a misurare e monitorare il benessere degli animali durante il trasporto.

La presente analisi è stata adottata dalla Sezione I, presieduta da Joëlle Elvinger, Membro della Corte, a Lussemburgo, nella riunione del 1° marzo 2023.

Per la Corte dei conti europea

Tony Murphy
Presidente

Allegato

Allegato I – Principali pubblicazioni analizzate

Baltussen, W. e altri, *Sustainable production: transporting animals or meat?*, 2009

Baltussen, W. e altri, *Transport of live animals versus meat*, 2017

Bittlmayer, *Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria*, 2019

Commissione europea, Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'impatto del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto, 2011

Commissione europea, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU*, 2015

Commissione europea e altri, *The future of the livestock sector*, 2020

Commissione europea, *Welfare of animals exported by road*, 2020

Commissione europea, *Welfare of animals transported by sea*, 2020

Commissione europea, *Report evaluating the mandatory indication of the country of origin or place of provenance for meat of swine, poultry, sheep and goat*, 2021

Commissione europea, *EU Agricultural outlook 2021-2031*, 2021

Commissione europea, *Fitness check of EU animal welfare legislation*, 2022

Commissione europea e altri, *Study on animal welfare labelling*, 2022

Commissione europea, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use*, 2022

Commissione europea, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening*, 2022

Commissione europea, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows*, 2022

Relazione speciale 31/2018 della Corte dei conti europea, "Il benessere degli animali nell'UE: colmare il divario tra obiettivi ambiziosi e attuazione pratica"

- EFSA, *Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport*, 2011
- EFSA, *Welfare of cattle during transport*, 2022
- EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU*, 2022
- EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level*, 2021
- EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport*, 2019
- EFA, *Live animal transport*, 2021
- Eurofound, *Meat processing workers*, 2018
- Parlamento europeo, *Risoluzione sulla protezione degli animali durante il trasporto*, 2012
- Parlamento europeo, *Risoluzione sull'attuazione del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio*, 2019
- Parlamento europeo, *Relazione sull'esame delle denunce di infrazione e di cattiva amministrazione nell'applicazione del diritto dell'Unione in relazione alla protezione degli animali durante il trasporto all'interno e all'esterno dell'Unione*, 2021
- Håkansson e altri, *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation*, 2016
- Hoste, *International comparison of pig production costs*, 2018
- Hultgren, *Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs*, 2022
- IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*, 2021
- Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector*, 2018
- Van Wagenberg e altri, *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU*, 2015
- Van Wagenberg, *The economics of animal transport*, 2019
- van Wagenberg, C., Baltussen, W., *Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU*, 2021

Abbreviazioni e acronimi

ANIT: commissione d'inchiesta del Parlamento europeo sulla protezione degli animali durante il trasporto

EFA: Eurogroup for Animals

EFSA: Autorità europea per la sicurezza alimentare

EPRS: Servizio ricerca del Parlamento europeo

IPOL: direzione generale delle Politiche interne dell'Unione del Parlamento europeo

ONG: organizzazione non governativa

PAC: politica agricola comune

Glossario

Allevamento: detenzione di animali a fini riproduttivi.

Comext: banca dati di Eurostat sugli scambi UE di merci, sia tra Stati membri dell'UE che con paesi non-UE.

Finitura: ultima fase dell'ingrasso, in preparazione per la macellazione.

Ingrasso: detenzione di animali per produzione di carne.

Partita: quantità di merci coperta da un unico certificato o documento e trasportata dallo stesso indirizzo di origine alla stessa destinazione con la stessa modalità di trasporto.

TRACES: piattaforma online della Commissione con informazioni sulla certificazione sanitaria e fitosanitaria relativa agli scambi di animali, alimenti, piante e mangimi di origine animale e non-animale, sia all'interno dell'UE che con altri paesi.

Vacca da latte: una giovane mucca allevata per produrre latte.

Équipe della Corte dei conti europea

La presente analisi è stata adottata dalla Sezione I “Uso sostenibile delle risorse naturali”, presieduta da Joelle Elvinger, Membro della Corte. Il lavoro è stato diretto da Eva Lindström, Membro della Corte, coadiuvata da: Kristina Maksinen, capo di Gabinetto, Katharina Bryan, ex capo di Gabinetto, Johan Stalhammar, attaché di Gabinetto, Elena Graziuso, assistente alle politiche, e Andrzej Robaszewski, economista di Gabinetto; Emmanuel Rauch, primo manager; Michela Lanzutti, capoincarico; Michal Szwed, Magdeline Owusu Agyemang e Zvonimir Novoselic, auditor. Marika Meisenzahl ha fornito supporto grafico. Stamatís Kalogírou e Lukasz Kolodziej hanno fornito sostegno nell’analisi dei dati e nella creazione del quadro di valutazione. Agata Sylwestrzak e Laura Mcmillan hanno fornito assistenza linguistica.



Da sinistra a destra: Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatís Kalogírou, Michela Lanzutti, Johan Stalhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselic, Magdeline Owusu Agyemang, Michal Szwed

DIRITTI D'AUTORE

© Unione europea, 2023

La politica di riutilizzo della Corte dei conti europea è stabilita dalla [decisione della Corte n. 6-2019](#) sulla politica di apertura dei dati e sul riutilizzo dei documenti.

Salvo indicazione contraria (ad esempio, in singoli avvisi sui diritti d'autore), il contenuto dei documenti della Corte di proprietà dell'UE è soggetto a licenza [Creative Commons Attribuzione 4.0 Internazionale \(CC BY 4.0\)](#). Ciò significa che, in linea generale, ne è consentito il riutilizzo, a condizione di citare la fonte in maniera appropriata e di indicare le eventuali modifiche. Chiunque riutilizzi materiale della Corte non deve distorcerne il significato o il messaggio originari. La Corte dei conti europea non è responsabile delle eventuali conseguenze derivanti dal riutilizzo del proprio materiale.

Nel caso un contenuto specifico permetta di identificare privati cittadini, ad esempio nelle foto che ritraggono personale della Corte, o includa lavori di terzi, occorre richiedere una autorizzazione aggiuntiva.

Ove concessa, tale autorizzazione annulla quella generale sopra menzionata e indica chiaramente ogni eventuale restrizione dell'uso.

Per utilizzare o riprodurre contenuti non di proprietà dell'UE, può essere necessario richiedere un'autorizzazione direttamente ai titolari dei diritti.

— Tutte le figure sono state realizzate utilizzando risorse tratte da [Flaticon.com](#).
© Freepik Company S.L. tutti i diritti riservati.

Il software o i documenti coperti da diritti di proprietà industriale, come brevetti, marchi, disegni e modelli, loghi e nomi registrati, sono esclusi dalla politica di riutilizzo della Corte.

I siti Internet istituzionali dell'Unione europea, nell'ambito del dominio europa.eu, contengono link verso siti di terzi. Poiché esulano dal controllo della Corte, si consiglia di prender atto delle relative informative sulla privacy e sui diritti d'autore.

Uso del logo della Corte dei conti europea

Il logo della Corte dei conti europea non deve essere usato senza previo consenso della stessa.

PDF	QJ-07-23-137-IT-N	ISBN 978-92-847-9853-7	doi :10.2865/691255
-----	-------------------	------------------------	---------------------

La presente analisi illustra i principali fattori che influenzano il trasporto di animali vivi e descrive le tendenze in materia di trasporto di animali. Ogni anno, miliardi di animali vivi sono trasportati su strada, via mare, per ferrovia o per via aerea da/verso il territorio dell'UE, per una serie di ragioni diverse, quali allevamento, ingrasso o macellazione. L'UE ha adottato norme in materia di tutela degli animali durante il trasporto, ma la Commissione europea e studi accademici hanno individuato debolezze. Tra le future sfide e opportunità vi sono le seguenti: individuare alternative al trasporto degli animali vivi, fornire migliori informazioni ai consumatori, promuovere cambiamenti strutturali verso una catena di approvvigionamento dei prodotti alimentari più sostenibile, attribuire un valore monetario alle sofferenze degli animali e incorporarlo nei costi di trasporto e nel prezzo delle carni, nonché incentivare l'utilizzo delle nuove tecnologie.

CORTE DEI CONTI EUROPEA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUSSEMBURGO

Tel. +352 4398-1

Modulo di contatto:

eca.europa.eu/it/Pages/ContactForm.aspx

Sito Internet: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors



**CORTE
DEI CONTI
EUROPEA**