

Fátima Santos

De: Berta Tavares
Enviado: 26 de outubro de 2021 09:29
Para: arquivo
Assunto: FW: CAPADS - Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 24/XII (PAN)- envio de parecer
Anexos: Projeto de Decreto Legislativo Regional n.24XII(PAN)-parecer FAA.pdf

De: Federação Agrícola <geral@faa.pt>
Enviada: 26 de outubro de 2021 09:18
Para: Berta Tavares <btavares@alra.pt>
Assunto: CAPADS - Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 24/XII (PAN)- envio de parecer

Exma. Sra. Berta Tavares,

Encarrega-me o Presidente da Federação Agrícola dos Açores, Sr. Jorge Rita, de remeter, como o combinado; o parecer sobre a iniciativa da Representação Parlamentar do PAN/Açores relativa ao Projeto de Decreto Legislativo Regional – “Regime Jurídico de Transporte Marítimo de Animais na Região Autónoma dos Açores”, apresentada na Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

Com os melhores cumprimentos,

Paulo Costa
Técnico Superior



Av. Á Ivaro M. Homem, 31
9700-017 Angra do Heroísmo
Tel/fax: +351 295 628350
Email: info@faa.pt
URL: www.faa.pt

Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 24/XII (PAN) – “Regime Jurídico de Transporte Marítimo de Animais na Região Autónoma dos Açores

PARECER

15 de outubro 2021

1

Considerando que a Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CAPADS) solicitou, para além da audição, um parecer a esta Federação relativamente à iniciativa da Representação Parlamentar do PAN/Açores sobre Projeto de Decreto Legislativo Regional – “Regime Jurídico de Transporte Marítimo de Animais na Região Autónoma dos Açores”, vimos pelo presente congratular a inclusão do nosso contributo.

Antes de prosseguir sinalizar que a CAPADS solicitou pareceres a diversas organizações não-governamentais de defesa dos animais, mas não foram consultadas organizações de produtores das ilhas onde a expedição por via marítima de animais é mais expressiva, ficando em falta relatos das necessidades, constrangimentos e reivindicações que são particulares e que poderiam complementar e enriquecer a discussão em torno de um assunto tão sensível para a atividade agropecuária.

Considerando as [conclusões do Relatório Especial do Tribunal de Contas Europeu \(TCE\) sobre o bem-estar animal](#) em que refere que «as normas regulamentares da UE em matéria de bem-estar dos animais são das mais rigorosas a nível mundial e incluem requisitos gerais em matéria de criação, transporte e abate de animais de criação, bem como requisitos específicos para determinadas espécies»;

Considerando a [Resolução do Parlamento Europeu, de 26 de novembro de 2015, sobre uma nova estratégia para o bem-estar dos animais para o período de 2016-2020](#) que «insta paralelamente a Comissão a ser mais ambiciosa e a incluir, atribuindo-lhe elevada prioridade, a reciprocidade das normas relativas ao bem-estar dos animais, enquanto preocupação de índole não comercial, na sua política comercial e nas negociações de acordos comerciais internacionais, assim como a promover o bem-estar dos animais em países terceiros, exigindo normas relativas ao bem-estar equivalentes para os animais e os produtos importados, associadas a controlos rigorosos; que existem desequilíbrios na cadeia alimentar que colocam o produtor primário em desvantagem e que esta situação limita a margem para investimentos no domínio do bem-estar dos animais a nível das explorações; que os produtores estão sobrecarregados com obrigações administrativas e que, num contexto de busca permanente de simplificação administrativa, esta estratégia europeia não deve aumentar as atuais responsabilidades».

Tendo em conta que o bem-estar dos animais está intimamente ligado à sanidade animal e também à qualidade dos produtos edíveis, quaisquer criações e/ou alterações regulamentares deverão igualmente considerar os esforços dos Agricultores, e os anseios dos consumidores.

O transporte marítimo de bovinos foi em tempos um importante canal de escoamento comercial, uma vez que não se observavam condições de abate e processamento de carne suficientes para constituir uma alternativa. Com a melhoria nas condições de produção, da seleção genética e dos investimentos de construção e remodelação da rede regional de abate, a expedição de animais inter-ilhas e da Região

para o território continental e o arquipélago da Madeira tem observado uma expressiva diminuição. A título de exemplo, entre o ano de 2010 e o de 2019 (período pré-pandémico) essa redução foi de 40%. Se recuarmos a 2005 esse valor passa para 80%.

Contudo, é importante referir que em algumas ilhas o escoamento de animais é sazonal, i.e. coincide com a entrada do inverno onde é necessário reduzir o encabeçamento para que exista alimento suficiente; sendo expedidos para outras ilhas e para o exterior na sua maioria animais jovens já desmamados (i.e. entre os 8 e os 12 meses), como é o caso da ilha das Flores. Em complemento também referir que, o modelo de transportes marítimos é muitas vezes deficiente, particularmente nas ilhas mais periféricas aos principais portos de saída e de entrada da Região, o que impacta não só a periodicidade mas também as condições a que os animais são sujeitos no pré-embarque.

Para além da necessidade de expedição e da existência de mercado de valorização de animais para engorda no território continental e na Madeira, deve ser atendida, apesar de ser residual em comparação com o todo que sai da Região; a expedição de bovinos puros reprodutores de raças leiteiras e de carne, com distinto mérito genético; que resulta do trabalho dos seus criadores, mas também das autoridades veterinárias dos Açores para um estatuto sanitário elevado das explorações pecuárias.

Todavia, é consensual e desejável que possam ser implementadas melhorias nas condições de embarque, transporte e descarga no destino, mas estas sejam exequíveis, justificadas e realistas, dado que o transporte não é exclusivo de animais vivos mas partilhado com mercadoria que expede e abastece a Região Autónoma dos Açores.

Sobre o conteúdo do diploma proposto abaixo apresentamos os nossos comentários e parecer, ignorando imprecisões técnicas e/ou científicas, assim como fatuais que constam na exposição de motivos.

Artigo 5.º

Ponto 1- O transporte em contentores não oferece condições de operação de circuitos de vigilância que tenham o benefício apontado, e não refere a quem cabe a responsabilidade da sua instalação, manutenção e custos.

Ponto 2- A higienização preconizada é impossível de operar num sistema all-in/all-out, porque os navios não possuem parque de espera/manga de contenção, mas deve ser reforçado o fornecimento e a qualidade das camas e da água de abeberamento.

Ponto 3- a obrigatoriedade adicional de estabilizadores não pode, no nosso entender, ser imposta por regulamentação Regional quando os navios que operam possuem um sistema passivo que permite a respetiva autorização de navegação pela autoridade competente, pelo que o investimento em equipamento para conjugar dois sistemas (i.e. porões de lastro de quilha e os tanques estabilizadores) poderá colocar em causa a manutenção das rotas também para as mercadorias – expedição e entrada.

Artigo 7.º

Concordamos com as propostas de melhoria das acessibilidades desde que, seja compromisso do Governo dos Açores tal investimento nos portos dos Açores e apenas entrar em vigor o articulado quando estiverem finalizadas.

Artigo 8º

Ponto 1 - não é referido a quem obriga a contratação de um médico veterinário. Caso seja competência da Divisão de Veterinária da Direção Regional da Agricultura deve atender-se ao fato de que nos Açores a execução e a monitorização dos planos sanitários em cada ilha destaca um considerável número de meios humanos especializados, pelo que a escassez pode colocar em causa o cumprimento de planos importantes para a manutenção dos estatutos sanitários das explorações, controlo das zoonoses e por conseguinte da saúde pública.

Ponto 2 - a obrigação de auxiliares de veterinária implica a formação e disponibilidade que atualmente não se verifica. Contudo, concordamos que os tratadores devem ter formação em comportamento e bem-estar animal.

Ponto 3 - Não entendemos aceitável que o acompanhamento dos médicos veterinários nas operações de carga e descarga tenha a obrigatoriedade da presença de um representante da sociedade civil membro de uma Organização Não Governamental, mesmo que sejam associações de agricultores, porque essa premissa lança suspeição das respetivas competências e idoneidade da classe.

Ponto 6 - Não concordamos com a proibição do recurso à suspensão por meios mecânicos de içamento porque isso retira a possibilidade aos animais que tenham mobilidade reduzida resultante de acidente e/ou patologia.

Artigo 11º

Ponto 8 - Em caso de morte durante a viagem, entendemos que deve ser previsto um contentor próprio para o acondicionamento e posterior tratamento de subprodutos de origem animal.

Artigo 14º

Ponto 4 - discordamos da proibição, uma vez que o transporte marítimo está tem enquadramento legal pela União Europeia, porque embora se observe uma redução face aos bovinos que são abatidos nos Açores, para algumas ilhas é a mais importante forma de manter o efetivo para a enfrentar as condições inverniais e é um mercado de valorização para as suas produções.

Artigo 17º

Concordamos que seja criado um guia de boas-práticas independentemente da aprovação deste diploma.

Ao mesmo tempo que esta iniciativa tem lugar não pode ser ignorado que o bem-estar animal e em particular o transporte de animais vivos (terrestre e marítimo) está em discussão pelo Conselho, Parlamento e Comissão Europeia, nomeadamente o Regulamento n.º 1/2005.

Apesar de ainda não existir uma proposta de alteração do regulamento, a Comissão Europeia prevê avançar com uma proposta de alteração até ao final do quarto trimestre de 2023, mas as Regiões Ultraperiféricas da União Europeia devem ter uma discriminação face às suas condições geográficas, tal como atualmente se verifica.

Adicionalmente, a presente proposta apresenta medidas que não são exequíveis, necessárias ou realistas ao tipo de operação de transporte em causa pelo que damos parecer negativo.

Assim sendo, propomos que o âmbito desta iniciativa possa ser novamente discutida após a alteração do Regulamento n.º 1/2005.

Angra do Heroísmo, 26 de outubro de 2021