

## Fátima Santos

---

**Assunto:** FW: E/2021 - PARECER ESCRITO PROJETO LEGISLATIVO REGIONAL  
**Anexos:** AUDIÇÃO NO ÂMBITO DO PROJECTO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL Nº 24.pdf

**Importância:** Alta

**De:** Helga Barcelos <[helgabarcelos@grupobarcelos.com](mailto:helgabarcelos@grupobarcelos.com)>  
**Enviada:** 8 de novembro de 2021 15:27  
**Para:** Berta Tavares <[btavares@alra.pt](mailto:btavares@alra.pt)>  
**Assunto:** PARECER ESCRITO PROJETO LEGISLATIVO REGIONAL

Boa tarde, serve o presente para remeter ao Sr. Presidente da Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, conforme combinado durante a audição, o nosso parecer escrito sobre a iniciativa do Projeto do Decreto Legislativo Regional – “ Regime Jurídico de Transporte Marítimo de Animais na Região Autónoma dos Açores”.

Cumprimentos,

Helga Barcelos



---

### Grupo Barcelos

Espaço Quinta dos Açores, Pico Redondo, 149 São Bento  
9700-211 Angra do Heroísmo, Açores  
Tel. +351295215818 | Fax. +351295214413  
[www.quintadosacores.com](http://www.quintadosacores.com)  
[geral@grupobarcelos.com](mailto:geral@grupobarcelos.com)

---

**De:** Berta Tavares [<mailto:btavares@alra.pt>]  
**Enviada:** 5 de novembro de 2021 16:30  
**Para:** Helga Barcelos  
**Assunto:** Link para participar na reunião da Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável de 08/11/2021 pelas 11:00 horas  
**Importância:** Alta

**AUDIÇÃO NO ÂMBITO DO PROJECTO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL Nº 24/XII (PAN) –  
“REGIME JURÍDICO DE TRANSPORTE MARÍTIMO E RODOVIÁRIO DE ANIMAIS NA REGIÃO  
AUTÓNOMA DOS AÇORES”**

Em primeiro lugar, gostaríamos de agradecer o convite que nos foi colocado, relativamente à auscultação da empresa Quinta dos Açores, por forma a poder ser incluído o nosso contributo, no âmbito do projeto de Decreto Legislativo Regional proposto pelo PAN, para o “Regime Jurídico de Transporte Marítimo e Rodoviário de Animais na Região Autónoma dos Açores”.

Importa referir que a Quinta dos Açores insere-se num grupo de empresas, que atuam desde a produção primária (produção de leite e de carne), passando pela transformação, comercialização, distribuição e inclusive venda ao retalho e consumidor final.

A empresa Quinta dos Açores, anteriormente designada por Açorcarnes, surgiu precisamente com a intenção de valorizar a fileira da carne e do leite, pretendendo trabalhar a carne na região para posterior exportação para o mercado do continente português e outros. Iniciámos a nossa história no mercado da carne em 1997, numa altura em que a maioria dos matadouros não existiam, ou não estavam homologados pela CE. A principal intenção da criação da empresa na altura, era precisamente reduzir ao máximo o número de animais que eram exportados em vida, canalizando estes para o abate na região, para a sua exportação em carcaça e posteriormente em carne desmanchada e fatiada, contribuindo para a valorização do produto. Esta é uma realidade que hoje nos orgulha e que temos noção do contributo positivo que demos enquanto operadores neste sector, para a atual fileira da carne ter um desenvolvimento na balança regional positivo. É certo que ainda temos um longo caminho pela frente, mas muito já foi feito por esta fileira na região. Os animais vivos que atualmente são exportados para fora de região, representam, salvo erro, aproximadamente 11% do total de animais que são expedidos.

Importa também referir, que fruto contacto directo que temos com o consumidor final e com os nossos clientes da Grande distribuição, estamos conscientes da importância e elevada prioridade das questões do Bem Estar Animal. Fomos provavelmente a primeira empresa da região, a alertar a Secretaria da Agricultura, para importância de termos equipas formadas em Bem Estar Animal, que possam dar o devido acompanhamento às explorações e aos produtores, assim como, auditar as práticas de produção e transporte para que os Açores possam ser uma região exemplar nas questões do Bem Estar Animal. A agropecuária tem um papel fundamental na economia da nossa região, a subsistência deste sector e o seu sucesso económico futuro, dependerá forçosamente por garantir o bem estar animal, a qualidade e segurança alimentar ao longo de toda a cadeia produtiva.

Assim sendo, congratulamos a apresentação de uma iniciativa que tem por base e consideração, as questões de garantia do bem estar animal ao longo do transporte marítimo e rodoviário. Penso que é consensual que podem ser implementadas melhorias nas condições de embarque, transporte e descarga no destino, desde que exequíveis, realistas e possíveis do ponto de vista económico.

Relativamente à exposição de motivos colocados pelo PAN no projecto de Decreto Legislativo Regional e antes de expor a nossa opinião ao Decreto, gostaríamos de chamar a atenção a alguns pormenores que não estão totalmente corretos na forma como são expostos, gerando uma visão negativa e generalizada sobre todo o transporte, quando na realidade tem havido um grande progresso na região, face ao que era feito anteriormente relativamente ao transporte e ao cumprimento do Decreto-Lei 265/2007.

**Na página 5, referem que os animais de baixo valor económico, animais “gastos”, mais velhos que no final do seu uso são transportados para abate, não recebem transporte que atenda às suas necessidades básicas;**

A maioria dos animais sujeitos a transporte marítimo na região, são animais jovens, entre os 8 e os 12 – 15 meses. Animais que em termos de condições corporais, não estão em forma para o abate imediato e que devido a condicionantes na engorda dos mesmos (por falta de espaço, pastagens em condições e disponibilidade de alimento, entre outros), são vendidos para posterior engorda e acabamento.

**Na página 6, referem existir relatos de contentores sobrelotados, com privação de local de repouso, de abeberamento e comida, amarrações desnecessárias e traumáticas; embarque e desembarque com mau tempo; horas exageradas de permanência em espera para viajar ou mesmo uso de guas para içar animais e uso de descargas elétricas são recorrentes, quando não a morte por trauma e falta de cuidados especializados a bordo.**

Esta não é a realidade generalizada de todos os transportes. Poderá acontecer em alguns casos, não deveria acontecer e pretende-se ao máximo que não aconteça, mas a maioria dos animais são transportados em contentores arejados, com camas de palha, sem amarrações, com a devida disponibilidade de água e comida e com capacidade para repousarem.

**Refere também que a consolidação da indústria da carne nas últimas décadas resultou em menos matadouros, forçando animais a suportar viagens mais longas.**

Esta não é de todo a realidade da Região, uma vez que têm sido efetuados investimentos na rede de matadouros de todas as ilhas e no melhoramento das infraestruturas, permitindo o abate dos animais na sua ilha e a redução do transporte de animais vivos inter-ilhas e para fora da região de uma forma natural e não imposta por legislação.

**Relativamente ao Projeto de Decreto Legislativo Regional para o Regime Jurídico de Transporte Marítimo e Rodoviário de animais na Região Autónoma dos Açores**

### **Artigo 3**

#### **Definições**

Nas Definições, parece-nos importante manter no ponto d) “Local de Partida” as exceções que constam do Regulamento Comunitário nº 1/2005, nomeadamente:

*“No entanto, os centros de agrupamento que tenham sido aprovados em conformidade com a legislação comunitária no domínio veterinário podem ser considerados locais de partida, desde que:*

*i) a distância percorrida entre o primeiro ponto de carregamento e o centro de agrupamento seja inferior a 100 km; ou*

*ii) os animais disponham de material de cama suficiente e tenham sido desamarrados, se possível, e abeberados durante, pelo menos, 6 horas antes da partida do centro de agrupamento;”*

## **Artigo 5**

### **Obrigações**

**Ponto 1 –** Obrigatoriedade da instalação de um sistema de CFTV, nos locais onde os animais se encontrem acondicionados.

Não vemos como operacionalizar esta questão. Em primeiro lugar não está definida de quem seria esta responsabilidade. Conhecendo grande parte dos centros de agrupamento para carga e descarga dos contentores, assim como, os próprios contentores de transporte, não vemos de que forma este ponto pode ser operacionalizado, assim como, tendo em conta as atuais políticas do Regulamento Geral de Proteção de Dados, por parte de todos os intervenientes no circuito;

## **Artigo 6**

### **Higienização**

A higienização dos locais onde os animais são acondicionados um fator muito importante para o bem estar do animal. No entanto, obrigar a uma higienização de 4 em 4 horas parece-nos excessivo. Mesmo no caso dos animais de feiras, alto valor genético, com um trato especial em momentos de concurso, as camas são limpas de 24 em 24 horas, ou de 12 em 12 horas. Parece-nos de facto excessivo, principalmente com as condicionantes de limpar contentores em navios, a obrigação de o fazer de 4 em 4 horas. Devem sim, no nosso entender, garantir sempre que necessário a devida reposição do material de cama, de forma a proporcionar um maior conforto ao animal;

## **Artigo 10**

No Artigo 10, sendo e bem admitida como entidade competente a Direção Regional da Agricultura e nomeando esta, um médico veterinário para acompanhar as operações de carga e descarga de animais, não percebemos a necessidade destas operações terem de ser acompanhadas por um representante da sociedade civil membro de uma Organização Não Governamental, conforme consta do **ponto 3**.

Um elemento da sociedade civil, sem formação na área animal e de bem estar animal, será certamente um elemento que poderá criar entropia, num processo que se pretende célere e organizado. Além disso, demonstra desconfiança relativamente àquele que é o trabalho do médico veterinário. É importante não esquecer, que eles são a classe fiscalizadora de todo o processo ao longo da cadeia produtiva. Eles estão presentes nas cargas e descargas, nos

abates, nas desmanchas e transformação. Descrédibilizá-los nesta fase do processo, no nosso entender seria descrédibilizar toda a restante cadeia do produto. Do que conhecemos e temos a experiência, sabemos que levam muito a sério e com muito mérito profissional, aquelas que são as suas funções como organismo fiscalizador da lei.

No **ponto 4** do artigo, parece-nos a nós, que no caso do animal ser recusado para carregamento, deverá haver a possibilidade de o mesmo ser transportado para o local de abrigo, ou então, regressar à exploração de origem, que certamente é a condição que causa menor stress ao animal;

## **Artigo 11**

### **Manuseamento e transporte marítimo de animais**

**Ponto 7** – parece-nos excessivo a obrigatoriedade de ordenha do animal de 6 em 6 horas. Em situações normais, os animais são ordenhados de 10 em 10 ou de 12 em 12 horas. Pensamos que poder-se-ia perfeitamente assumir um intervalo entre ordenhas de 10 a 12 horas, até porque em situação de transporte, o animal irá certamente reduzir o leite disponível;

## **Artigo 12**

### **Outras Condições de Transporte**

**Ponto 8** – Em caso de morte durante a viagem, no nosso entender deve ser previsto um contentor para acondicionamento do cadáver e posterior tratamento como subproduto de origem animal;

**Ponto 9** – Relativamente aos animais serem transportados, preferencialmente, em navios com estabilizadores; - Dependerá da capacidade dos armadores, de possuíram navios com estabilizadores.

**Ponto 11** – Parece-nos difícil conseguir informação com 5 dias de antecedência ao embarque, até porque muitos dos embarques inter-ilhas são por vezes resolvidos em menos de 48 horas. por nec

## **Artigo 14**

### **Proibições**

**Ponto 1** – Pensamos que esta cláusula poderá colocar em causa todos os transportes efectuados durante o Inverno;

**Ponto 5** – Discordamos totalmente com a proibição de efectuar o transporte marítimo de animais vivos para o exterior de região. A tendência natural é a diminuição destes transportes, no entanto a sua proibição pode ser altamente penalizadora para as ilhas mais pequenas e com maiores dificuldades de acabamentos, assim como, para a exportação de animais de alto valor genético. Penso eu que em nenhuma situação tem-se recorrido ao transporte de animais vivos por motivos de realização de tratamento médico-veterinários;

## **Artigo 16**

### **Base de Dados**

**Ponto 1 e ponto 2** – os Serviços de Desenvolvimento Agrário geralmente têm acesso a toda esta informação e penso que a mesma pode ser facultada a quem solicitar. Pensamos ser desnecessário ter esta informação numa base de dados de acesso público e no caso de ser para avançar é necessário descrever de quem será a responsabilidade de colocação destes dados.

## **Capítulo III**

### **Transporte Rodoviário de Animais**

## **Artigo 18**

### **Transporte Rodoviário**

**Ponto 8** – Deve ser obrigatória a disponibilização de bebedouros com água para os animais em transporte de longa duração, não sendo necessário em transportes de curta duração. Até porque a presença de um bebedouro nas carroças para transportes de curta duração, é um mais um elemento que pode provocar lesões no animal;

## **Artigo 20**

### **Condições de Transporte**

**Ponto 6 b)** – É importante não esquecer que a maioria destes animais está em liberdade na pastagem, sujeitos diariamente às intempéries e a variações de temperatura;

**Ponto h)** a cobertura, em animais que estão habituados a estar em liberdade, pode ser um factor de stress;

## **Artigo 22**

### **Manuseamento no transporte rodoviário**

**Ponto f** – infelizmente tratando-se de animais irracionais, esta é uma forma que tem de ser utilizada para fazer o animal deslocar-se no sentido pretendido;

Tendo conhecimento que está a ser revisto o Regulamento Comunitário nº1/2005 e a legislação do Bem Estar Animal, achamos necessário que esta iniciativa seja novamente discutida após estas alterações.

Angra do Heroísmo, 7 de Novembro de 2021

Helga Barcelos

Quinta dos Açores, Lda