

15 febbraio 2001 0:00

PER IL BENE DEGLI ANIMALI: BUONGUSTAI E ANIMALISTI, UNITEVI!

di Annapaola Laldi

"Lo stress inizia già al momento del carico. I maiali, vitelli e tori che nel corso della loro breve esistenza non hanno mai conosciuto altro che buie stalle, all'improvviso, in piena luce del giorno, dovrebbero arrampicarsi volontariamente per una ripida rampa per infilarsi in un angusto camion. Allora si agitano cappelli, si urla, si spinge e si tira, e se il bue si impunta come un somaro, con un apposito strumento si provvede a somministrargli una scossa elettrica nel sedere. E una volta che, dopo qualche attacco di panico, in modo più o meno violento, finalmente si è riusciti a trascinare gli animali sulla superficie di carico, lo stress prosegue all'interno. Le pecore si rifiutano di bere anche durante le soste del viaggio, i tori, seguendo il loro istinto sessuale, cercano di montarsi a vicenda, i vitelli non trovano i consueti abbeveratoi, mentre le mucche dopo ore di viaggio cominciano a soffrire di dolorosi ingorghi nelle mammelle. A tutto ciò si aggiungono lotte fra gli animali, vibrazioni, correnti d'aria, chiasso, calura, eccessivo affollamento, autisti sotto pressione, curve, frenate, ingorghi stradali, code interminabili su autostrade intasate -e la paura e il disorientamento degli animali".

Questa citazione non viene, come ci si potrebbe aspettare da una fonte "animalista", bensì da un articolo del 1998 sullo stress degli animali trasportati che, fino alla fine del 2000, era leggibile sul sito di "Slowfood", un'associazione che ha come scopo il recupero della "buona tavola", la quale adesso ce lo ha messo gentilmente a disposizione. Con ricchezza di osservazioni sui bisogni degli animali e di dati scientifici raccolti da un apposito istituto di ricerca tedesco, l'autore, Manfred Kliener, dimostra che stress e sofferenza inflitti agli animali peggiorano grandemente la qualità della loro carne, ragion per cui trattare bene gli animali da macello è condizione essenziale per mangiare bene, e conclude così: "Una cosa è chiara: buongustai e animalisti hanno molte più cose in comune di quanto possano pensare. Spalla a spalla potrebbero formare una coalizione realmente capace di incutere paura. E sicuramente efficace".

Nella situazione attuale, questa proposta mi pare interessante per i seguenti motivi:

1. In questo momento, sull'onda emotiva della "mucca pazza", i riflettori sono puntati soprattutto sull'alimentazione degli animali, ma restano abbastanza trascurati gli altri aspetti della loro vita, di cui, ad esempio, il capitolo "trasporti" ha una notevole rilevanza. Sembra logico che chi ha a cuore il benessere degli animali -a prescindere dal movente immediato- debba portare l'attenzione anche su questi altri aspetti.
2. È prevedibile che, prima o poi, l'interesse dei mass media per l'argomento calerà e si spengerà del tutto, senza che ciò significhi che i problemi siano risolti. Anche per questo, solo un vero, diretto interesse per il rispetto degli animali -qualunque ne sia il motivo ispiratore- può spingere a continuare a stare desti, controllare ed agire quando molti altri si adagiano nel ritrovato quieto vivere.
3. Infine trovo che un'alleanza fra "animalisti" e "buongustai" (accetto queste etichette solo per comodità, ma non le condivido) significherebbe sperimentare un modo inedito di essere "esseri umani", e di sfuggire alla trappola mortale dell'insulto e del disprezzo reciproco. Non varrebbe la pena ipotizzare che tutti quanti (chi mangia la carne e chi non la mangia) siamo ancora abbastanza lontani da una autentica sensibilità umana? E che l'astenersi o il rifuggire da qualcosa non ci garantisce affatto dall'evitare ogni scivolamento nella violenza e nella disumanità? Non era forse vegetariano Hitler? Di lui si racconta addirittura che apostrofasse le amiche che mangiavano carne con espressioni del tipo: "Ma come? Mangi un cadavere?". E non è forse vero che nella Germania nazista gli animali erano protetti e la vivisezione fu osteggiata, se non addirittura proibita, come veniamo a sapere da "La guerra di Hitler contro il cancro" di Robert N. Proctor?

Ma uno dei problemi che sorge immediatamente quando intendiamo impegnarci di persona e quello di avere un'informazione di prima mano. È in tale ottica che viene messa in rete la normativa principale che riguarda i trasporti degli animali, perché, oltre a essere fonte di vere e proprie torture per le bestie, come risulta chiaro nell'articolo di Kliener, sono anche l'aspetto più "controllabile" dal comune cittadino. A chi, infatti, non è capitato di incrociare o di seguire un camion carico di animali? E di aver avvertito la loro sofferenza? E, magari, di aver avuto voglia di chiamare la Polizia, ma di non averlo fatto per paura di sentirsi dire che andava bene così e magari sentirsi tacciare di impiccione?

La normativa in questione, che riguarda i trasporti di carattere commerciale di TUTTI gli animali (e non solo di quelli da macello) eseguiti sia da trasportatori dei Paesi comunitari sia da quelli dei Paesi terzi, consiste in un testo che

risulta dalla "confluenza" di due Decreti Legislativi, ambedue in attuazione di direttive CEE: il 532/1992 e il 388/1998. Qui viene fornito il testo integrato dei due, completo dell'allegato, e anche il testo del D.Lgs 388/1998, quello che modifica il più vecchio, sia perché contiene informazioni che non confluiscono nel nuovo testo, sia anche perché è interessante rendersi conto della macchinosità delle nostre leggi. (Detto per inciso, una vigilanza e una pressione sui Parlamentari per avere leggi immediatamente leggibili da chiunque e un'altra urgenza prioritaria).

"EVITARE INUTILI SOFFERENZE AGLI ANIMALI TRASPORTATI" è il motivo conduttore di gran parte del Decreto, sia negli articoli sia nelle varie parti di cui è composto l'allegato.

In particolare, questa o analoga formula si ritrova più volte all'art.3, in cui si esclude esplicitamente l'idoneità al trasporto per gli animali malati o feriti. E si richiede l'intervento medico per quelli che si ammalano o feriscono durante il viaggio. La stessa formula si ritrova all'art.5 (comma 1, punto c), dove si impone al trasportatore di "non trasportare, né fare trasportare, animali in condizioni tali da poterli esporre a lesioni o a sofferenze inutili". Ancora lo stesso richiamo all'art.9, che inizia con un interessante "CHIUNQUE constati, durante il trasporto, che le disposizioni del presente decreto non sono o non sono state rispettate, informa l'autorità competente del luogo....e quest'ultima chiede al responsabile del trasporto di adottare i provvedimenti necessari PER LA TUTELA DEL BENESSERE DEGLI ANIMALI INTERESSATI" (quel "CHIUNQUE" non potrebbe dare un'ulteriore forza anche alla persona comune che si sente coinvolta nel far rispettare questa normativa?). E ancora: per il trasportatore che viola le disposizioni contenute negli articoli 3, 4 e 5, che riguardano sia questioni burocratiche sia le questioni sostanziali di rispetto del benessere degli animali, è prevista una sanzione variabile dai 3 ai 18 milioni (art.14), ma l'ASL può arrivare a disporre la sospensione dell'autorizzazione a fare questo lavoro, nel caso "di infrazioni che comportino UNA GRAVE SOFFERENZA PER GLI ANIMALI" (art.14 bis, comma 1).

Gli allegati rappresentano la parte più interessante, perché si occupano delle varie specie di animali e dettano regole particolareggiate sul modo in cui il trasporto deve avvenire a seconda dei mezzi di locomozione usati (treni, camion navi o aerei) (Cap. I, B, C, D, E), e a questo proposito vi sono delle tabelle in cui è stabilito il rapporto minimo fra il peso dell'animale e lo spazio che gli deve essere garantito, con la ripetuta precisazione che "le cifre possono variare in base non solo al peso e alle dimensioni, ma anche allo stato fisico degli animali, alle condizioni meteorologiche e alla durata probabile del tragitto" (Cap. VI).

Fra le varie cose, si viene a sapere, ad esempio, che "non sono considerati idonei al trasporto" "gli animali gravidi che devono figliare durante il trasporto o che hanno figliato nelle 48 ore precedenti e gli animali appena nati il cui ombelico non sia del tutto cicatrizzato" (Cap. I, A, 1), e che "gli animali devono disporre di spazio sufficiente per restare eretti nella loro posizione naturale", ma anche che devono potersi coricare ed essere protetti dai sobbalzi del mezzo con opportune barriere (Cap. I, A, 2).

Sulla necessità di un'adeguata aerazione degli scompartimenti o dei contenitori si torna ripetutamente, così come sulla necessità di un'efficace protezione contro le intemperie e le variazioni climatiche (Cap. I, A, punto 2 b, B, punto 9, D punto 26/ a e 26/b/ii).

Precise sono anche le disposizioni sulla pulizia dei mezzi di trasporto e sulla necessità di allontanare prontamente il letame, gli escrementi e i cadaveri degli animali che morissero durante il viaggio (cap. I, A, punto 8), così come quelle sull'abbeveraggio e sul nutrimento degli animali durante il trasporto. In particolare a quest'ultimo argomento è dedicato l'intero capitolo VII dell'allegato.

Questo però è anche uno dei punti in cui il Decreto si rivela piuttosto contraddittorio. Vediamo perché. Da una parte si stabilisce che la durata del viaggio via terra e via acqua, per gli animali di tutte le specie previste dall'art.1 del Decreto (Equini domestici -qui chiamati "solipedi"-, bovini, ovini, caprini e suini, pollame, volatili e conigli domestici, cani e gatti domestici, "altri mammiferi e volatili" e "altri animali vertebrati e animali a sangue freddo), NON DEVE SUPERARE LE OTTO ORE (Cap. VII, 48, punto 2). Ma, subito dopo (punto 3) si dettano le condizioni che possono consentire una durata maggiore del viaggio. Ciò può avvenire nel caso in cui il veicolo ha -diciamo così- dei "comfort" particolari quali: la presenza di stame sufficiente sul pavimento, la presenza a bordo di una quantità di foraggio adeguata alle specie animali trasportate e alla durata del viaggio, la possibilità per l'accompagnatore/custode di accedere direttamente agli animali, la presenza costante di acqua negli abbeveratoi nel caso dei suini, o di un dispositivo per l'erogazione dell'acqua durante le soste. A questo punto il viaggio può diventare più lungo e arrivare a 18 ore per le bestie non svezate, nutrite ancora con un'alimentazione latteica (con obbligo di un riposo di almeno un'ora dopo 9 ore) (Cap. VII, 48/4/a) e a 24 ore per i suini (con l'obbligo che abbiano

sempre a disposizione dell'acqua per bere) e per i "solipedi" domestici (con l'obbligo di abbeverarli e nutrirli ogni 8 ore), (48/b, 48/c).

Ma non e' finita qui. Nel successivo punto 48/d la durata massima del viaggio e' fissata implicitamente in 28 ore, purché dopo le prime 14 ore vi sia una sosta di un'ora per riposo, abbeveraggio e alimentazione. Chi riguarda quest'ultima disposizione? Ecco la sorpresa. Essa riguarda "tutti gli animali delle specie di cui al punto 1" di questo capitolo. Andiamo a vedere questo punto il quale, a sua volta, ci rimanda all'articolo 1, comma 1, lettera a) del Decreto, che enumera i seguenti animali: "solipedi domestici ed animali domestici della specie bovina, ovina, caprina e suina". Quindi anche i solipedi e i suini, per i quali, invece, si era stabilito il limite massimo di 24 ore. E allora?

Un altro punto contraddittorio e' quello che riguarda l'accompagnatore degli animali. Anche in questo caso vi e' una dichiarazione di principio: "Al fine di assicurare le cure necessarie agli animali durante il trasporto, questi ultimi devono essere accompagnati" (Allegato, Cap. I, A/6), subito seguita da un bel "tranne il caso in cui" , che prevede tre eccezioni:

1. Che gli animali siano trasportati in contenitori sicuri, adeguatamente aerati e, se del caso, forniti di cibo e acqua, in quantita' sufficiente per un viaggio di durata doppia di quello previsto e contenuti in recipienti erogatori con dispositivi che ne impediscano la fuoruscita;
2. Che il trasportatore si assuma il compito di guardiano;
3. Che il mittente abbia incaricato una persona di fiducia per accudire gli animali nei punti di sosta.

La domanda che sorge spontanea e': quanti sono i viaggi in cui vi e' questa figura del guardiano distinta dal trasportatore? Perche' e' chiaro che rappresenta una spesa in piu', ed e' logico pensare che, potendo, dato che la legge lo consente, siano diversi i "mittenti" che affidano il carico al trasportatore e basta. Ma, dato che la funzione del guardiano e' importante per il benessere delle bestie, perche' deve abbeverarle e nutrirle e, nel caso delle mucche da latte, mungerle "a intervalli di circa 12 ore e comunque non superiori a 15", e' possibile che tutte queste mansioni siano svolte con la cura necessaria da un trasportatore stanco per la guida?

E un ulteriore interrogativo nasce a proposito della formazione dell'accompagnatore (e del trasportatore se assume anche questo incarico). L'art.5 (comma 2) prevede, in prima battuta, che egli "deve possedere una formazione specifica acquisita presso l'impresa o presso un organismo di formazione", per mettere, subito dopo, sullo stesso piano "un'esperienza pratica equivalente". La domanda e': puo' l'esperienza pratica di un comune camionista arrivare alla padronanza delle conoscenze scientifiche e tecniche che occorrono anche per "prestare l'assistenza appropriata agli animali"? Leggendo le informazioni di Manfred Kliener, sembrerebbe vero proprio il contrario, e cioe' l'assoluta necessita' per chi si occupa dei trasporti degli animali di avere una reale istruzione in materia. E, sempre da questa fonte, si apprende che in Germania gli autotrasportatori vengono istruiti presso un apposito istituto che si occupa dello studio di modalita' di trattamento meno stressanti degli animali da allevamento e da macello. E in Italia, cosa si sta facendo?

La panoramica che ho dato e' necessariamente limitata. Ma il Decreto e' qui davanti a noi, e la lettura e la riflessione personale sono infinitamente piu' produttive di qualunque commento. Buona lettura, dunque.