

**Documento di consenso  
sul benessere del pollame  
durante il trasporto al macello**

## Introduzione

La relazione della Commissione europea al Parlamento europeo e al Consiglio, del 10 novembre 2011, sull'impatto del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto [COM (2011) 700 definitivo] è giunta alla conclusione che l'applicazione di tale regolamento resta una sfida importante, in parte a causa delle divergenze di interpretazione delle prescrizioni e della mancanza di controlli da parte degli Stati membri. Dalla relazione è emerso inoltre che, tra le altre azioni, la Commissione valuterà la possibilità di cooperare e comunicare maggiormente con le autorità competenti degli Stati membri, raccogliendo e analizzando le informazioni sulle difficoltà riscontrate e condividendo le esperienze su possibili soluzioni connesse all'applicazione del regolamento. Tale relazione è consultabile sul sito internet della DG SANTE, all'indirizzo:

[http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/docs/10112011\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/docs/10112011_report_en.pdf)

I punti di contatto nazionali (PCN) degli Stati membri responsabili dell'attuazione del regolamento (CE) n. 1/2005 sul benessere degli animali durante il trasporto e i servizi della Commissione hanno deciso di aprire un dibattito su una serie di questioni allo scopo di trovare un approccio comune per tutta l'Unione europea. A seguito di riunioni dei punti di contatto si è riscontrato che, nonostante il fatto che ci fossero gravi problemi relativi al benessere durante il trasporto di pollame, molti Stati membri effettuavano controlli mirati molto limitati su questa attività, o addirittura nessun controllo. I controlli effettuati riscontravano livelli piuttosto elevati di potenziali sofferenze e non conformità rispetto alla legislazione europea; gli Stati membri desideravano individuare e condividere le migliori prassi.

Il presente documento di consenso è stato pertanto redatto da esperti degli Stati membri nell'intento di promuovere miglioramenti nel mantenimento, nel monitoraggio, nella registrazione e nell'applicazione delle norme relative al benessere degli animali durante il trasporto commerciale del pollame. Un elemento centrale è, naturalmente, il rispetto del regolamento (CE) n. 1/2005 e di altre normative pertinenti.

Il documento fornirà alle autorità competenti, ai loro rappresentanti, agli operatori e ad altri organismi informazioni circa la natura e le cause dei rischi principali per il benessere durante la fase della produzione avicola immediatamente precedente la macellazione (con particolare attenzione ai polli da carne). Le informazioni fornite possono inoltre guidare le autorità competenti e altre agenzie nell'identificazione e nella raccolta di dati scientifici che possono sostenere eventuali attività di applicazione delle norme.

Bisogna tuttavia sottolineare che tutti i dati scientifici a sostegno delle "migliori prassi" dovrebbero innanzitutto e soprattutto costituire la base per migliorare la formazione, l'istruzione e lo sviluppo professionale di tutti coloro che sono coinvolti nei sistemi di produzione, trasporto e macellazione. L'applicazione delle migliori prassi richiede consapevolezza e impegno da parte dell'autorità competente, a tutti i livelli, in modo tale che coloro che necessitano di una formazione specifica per la loro applicazione abbiano tutto il sostegno necessario.

L'individuazione e la valutazione dei rischi basate su tali informazioni dovrebbero essere lo strumento principale per la riduzione dei rischi. Il miglioramento delle prassi mediante interventi rapidi ed efficaci, con particolare attenzione al legame dimostrabile tra il miglioramento del benessere del pollame in questa ultima fase della catena di produzione e l'aumento della produttività, dovrebbe aumentare l'efficienza e la redditività della produzione.

È importante intervenire per ridurre al minimo le potenziali sofferenze dei volatili trasportati al macello. A livello degli Stati membri, ciò dovrebbe anche comportare la definizione di una strategia per abbassare gradualmente il livello d'intervento a partire dal quale il numero o la percentuale di volatili giunti morti al macello vengono considerati accettabili.

L'attuazione delle strategie per la riduzione dei rischi attraverso una maggiore consapevolezza e una maggiore applicazione delle norme dovrebbe portare ad una situazione vantaggiosa per tutti, grazie al miglioramento del benessere dei volatili, all'aumento dei rendimenti finanziari per gli operatori e a controlli ufficiali più mirati.

## [Indice](#)

Introduzione.....	2
Obiettivi .....	4
Pianificazione basata sul rischio dei controlli ufficiali sul benessere degli animali durante il trasporto di pollame .....	4
Contesto	4
Responsabilità	4
Esecuzione di una valutazione di base per ridurre i rischi per il pollame trasportato al macello – Individuazione dei fattori di rischio .....	5
Esecuzione di controlli pratici relativi al benessere degli animali nell'ambito del trasporto di pollame	6
Quali partite selezionare per ulteriori accertamenti .....	6
Esame dei volatili giunti morti .....	7
Dove controllare sul veicolo.....	8
Esecuzione del controllo .....	8
Registrazione dei risultati del controllo fisico.....	8
Attrezzatura per effettuare il controllo .....	8
Registrazione dei risultati dei controlli documentali .....	9
Esecuzione dei controlli <i>post mortem</i> sulle lesioni legate al trasporto di pollame .....	9
Contesto.....	9
Informazioni generali .....	10
Differenza tra danno legato alla trasformazione e lesione.....	11
Quando effettuare controlli sulla linea di macellazione.....	11
Come effettuare controlli sulla linea di macellazione .....	12
Calcolo della percentuale delle lesioni rilevate sulla linea di macellazione .....	12
Determinazione dell'ora della lesione e del luogo in cui si è verificata .....	13
Letteratura	13
Allegato 1	Priorità in funzione dei rischi .....
Allegato 2	Matrice di determinazione del rischio .....
Allegato 3	Diagramma di flusso per individuare le partite che necessitano di ulteriori accertamenti.....
Allegato 4	Registrazione dei risultati dei controlli sui veicoli e nei locali di stabulazione .....
Allegato 4A	Testo giuridico di riferimento per le relazioni riguardanti l'applicazione della normativa.....
Allegato 5	Registrazione delle lesioni avvenute durante la cattura.....
Allegato 6	Controllo <i>post mortem</i> delle emorragie .....
Allegato 7	Basi giuridiche pertinenti al benessere degli animali durante il trasporto di pollame .....
Allegato 8	Guida al campionamento per stress termico.....

Allegato 9	Ventilazione durante il trasporto di pollame al macello.....	13
Allegato 10	Responsabilità giuridiche durante il trasporto .....	13

## Obiettivi

Il presente documento intende:

- promuovere miglioramenti nel mantenimento, nel monitoraggio, nella registrazione e nell'applicazione delle norme relative al benessere degli animali durante il trasporto commerciale del pollame, con particolare attenzione al rispetto del regolamento (CE) n. 1/2005 e di altre normative pertinenti:
  - individuando i fattori di rischio per stabilire un ordine di priorità nella pianificazione dei controlli;
  - fornendo esempi metodologici e delle migliori prassi per organizzare i controlli;
- indirizzare e sostenere le autorità competenti nello stabilire le priorità, nell'organizzare e nell'eseguire controlli più efficaci sul benessere del pollame durante il trasporto, riducendo i rischi di possibili lesioni o sofferenze inutili, migliorando le condizioni di trasporto per tutto il pollame trasportato per la macellazione e riducendo il numero di volatili giunti morti al macello;
- aiutare le autorità competenti e gli altri soggetti che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 1/2005 a definire un approccio comune all'attuazione di alcune delle sue disposizioni;
- promuovere le attuali conoscenze e servire da strumento di formazione per innalzare i livelli di benessere degli animali e migliorare i risultati economici.

Il presente documento è accompagnato da allegati che forniscono informazioni supplementari di carattere generale ed esempi di liste di controllo e di modelli che possono essere utilizzati per orientare ed effettuare i controlli ufficiali.

## Pianificazione basata sul rischio dei controlli ufficiali sul benessere degli animali durante il trasporto di pollame

### Contesto

Quando arrivano al macello, i volatili destinati alla macellazione sono stati sottoposti a un'ampia gamma di potenziali fattori di stress durante il viaggio. Tali fattori di stress, a loro volta, possono produrre una grande varietà di effetti fisiologici e patofisiologici che possono essere associati a lieve disagio o ansia, fino a grave ansia e sofferenza, lesioni evidenti e morte, che portano alla diminuzione della qualità della carne e a perdite economiche.

### Responsabilità

La responsabilità della catena di trasporto del pollame può essere complessa. A partire dalla cattura dei volatili fino alla loro macellazione, tale catena può coinvolgere uno o più soggetti precisi (si veda l'allegato 7), quali l'organizzatore del viaggio, il detentore i volatili, le persone incaricate della cattura, il conducente, il trasportatore e l'operatore del macello.

Comunque vengano assegnate le responsabilità generali della catena di trasporto, le persone designate devono rispettare i requisiti giuridici e prendere tutti i provvedimenti necessari affinché il pollame venga trasportato in condizioni soddisfacenti e le prescrizioni relative al suo benessere vengano rispettate fino alla macellazione.

Solitamente l'operatore del macello è il responsabile principale in quanto organizzatore del trasporto e sarà il principale punto di contatto per tutti gli altri interlocutori nel trasporto dei volatili per la macellazione.

Sul veterinario ufficiale ricade la responsabilità di effettuare ispezioni, verificare i controlli dell'operatore e, se necessario, prendere misure (personalmente o con l'aiuto di altri organismi) per garantire il rispetto delle condizioni di benessere applicabili al trasporto e alla macellazione dei volatili.

Fermo restando che la responsabilità dell'esecuzione dei controlli ufficiali sul trasporto del pollame può essere condivisa da una serie di autorità, mediante sistemi molto diversi nei vari Stati membri, e che le normative nazionali possono differire nell'organizzazione e nell'imposizione delle sanzioni, una descrizione generica delle varie responsabilità relative al benessere degli animali durante il trasporto di pollame previste dalla normativa europea è riportata nell'allegato 10. Tale descrizione può essere di aiuto alle autorità competenti e agli operatori per individuare le responsabilità nelle diverse fasi.

## **Esecuzione di una valutazione di base per ridurre i rischi per il pollame trasportato al macello – Individuazione dei fattori di rischio**

Un utile punto di partenza per migliorare le condizioni in cui il pollame commerciale viene trasportato al macello consiste nell'individuare e nel valutare i rischi potenziali connessi a tale attività e nell'intraprendere le conseguenti misure per contrastarli.

A tale scopo, sono state elaborate una scheda riassuntiva delle priorità dei rischi e una matrice di determinazione del rischio, contenute rispettivamente negli allegati 1 e 2. La scheda riassuntiva delle priorità dei rischi fornisce una categorizzazione dei rischi per le attività associate al trasporto del pollame per la macellazione ed è collegata alla matrice di determinazione del rischio. La matrice di determinazione del rischio fornisce informazioni supplementari sulle responsabilità, sulle potenziali conseguenze negative e su dove trovare le informazioni pertinenti circa i potenziali rischi.

Gli allegati 1 e 2 possono essere utilizzati dall'autorità competente a livello centrale o regionale per effettuare una valutazione di base dei potenziali rischi relativi al trasporto del pollame per la macellazione, i cui risultati possono poi essere inseriti in un sistema di punteggio cumulativo per la pianificazione e l'organizzazione di controlli ufficiali. Possono quindi essere prese misure per ridurre i maggiori rischi noti in determinati macelli.

Gli allegati 1 e 2 possono essere utilizzati anche dagli operatori per valutare i rischi di macelli e operazioni di trasporto specifici al fine di migliorare il benessere dei volatili che arrivano al macello, ad esempio riesaminando l'uso di dati meteorologici predittivi e in tempo reale, i tipi di veicoli normalmente impiegati, i criteri concernenti l'utilizzo di teloni e la densità di carico, e valutando gli indicatori o le prestazioni del gruppo di cattura in relazione ai risultati riguardanti il benessere e le statistiche sulla produzione ecc.

In ogni caso si raccomanda alle autorità competenti di coinvolgere tempestivamente gli operatori in qualsiasi strategia volta ad affrontare i problemi relativi al benessere degli animali. A livello del macello, il responsabile della tutela del benessere animale può essere di particolare aiuto nella raccolta dei dati per le valutazioni del benessere.

È importante che gli operatori identifichino i rischi relativi al trasporto del pollame. Tali rischi dovrebbero essere inclusi nelle loro procedure operative standard lungo tutta la catena di trasporto. Tutte le procedure relative a responsabilità, formazione, pianificazione, pianificazione d'emergenza e misure correttive in caso di carenze nell'attuazione o di eventi imprevisti dovrebbero essere in atto. Gli operatori dovrebbero prendere misure correttive quando i rischi possono essere attenuati o ridotti o, in caso contrario, elaborare piani di emergenza. L'autorità competente deve tener conto dell'affidabilità dei controlli degli operatori in relazione al trasporto del pollame al macello.

La base giuridica per gli interventi volti a ridurre al minimo ognuno dei rischi individuati agli allegati 1 e 2 viene illustrata nell'allegato 7, in cui sono elencate le prescrizioni del regolamento (CE) n. 1/2005 e altre disposizioni della pertinente legislazione UE in materia di trasporto di pollame. Ognuno dei rischi di cui all'allegato 2 è stato corredato da riferimenti giuridici la cui numerazione corrisponde a quella delle basi giuridiche di cui all'allegato 7.

## Esecuzione di controlli pratici relativi al benessere degli animali nell'ambito del trasporto di pollame

Qualora sia stata eseguita una valutazione di base sui fattori di rischio associati ad ogni macello, si potrebbe valutare la possibilità di applicare un sistema di punteggio ai rischi cumulativi illustrati agli allegati 1 e 2. Successivamente possono essere prese misure per ridurre i rischi noti.

Presso tutti i macelli possono tuttavia verificarsi di tanto in tanto circostanze che determinano maggiori rischi per il benessere del pollame e i funzionari dovrebbero esserne consapevoli in modo tale da poter intervenire per garantire il benessere del pollame trasportato e l'identificazione di tutti gli attori nel caso in cui si rendano necessarie misure per garantire l'applicazione della normativa. Per l'esecuzione dei controlli pratici mirati si può utilizzare la sequenza sotto riportata. I vari passaggi sono spiegati più in basso.

- Quando concentrarsi su una partita: in base ai rischi principali, utilizzando l'allegato 3.
- Dove controllare sul veicolo: i punti migliori in cui ispezionare e prelevare campioni di volatili, utilizzando gli allegati 8 e 9, per il tempestivo rilevamento di benessere compromesso.
- Esecuzione dei controlli fisici sui veicoli e nei locali di stabulazione e registrazione dei risultati, nonché esecuzione dei pertinenti controlli documentali utilizzando gli allegati 4 e 4A.
- Esecuzione di controlli *post mortem* per valutare ematomi e fratture utilizzando gli allegati 5 e 6.

### Quali partite selezionare per ulteriori accertamenti

Lo strumento chiave per individuare le partite da sottoporre ad ulteriori accertamenti è l'individuazione tempestiva dei rischi tramite informazioni e dati prontamente disponibili. Qualora possa essere necessaria un'attuazione più rigorosa, è opportuno effettuare anche preparativi adeguati per la raccolta e la validazione delle prove.

Nell'allegato 3 figura un diagramma di flusso decisionale che consente all'autorità competente o ai suoi rappresentanti di seguire tali processi in modo efficace. La struttura presenta i criteri basilari per la raccolta di dati e prove che garantiscono che i rischi vengano quantificati e che eventuali presunte infrazioni possano essere adeguatamente determinate, descritte, quantificate e registrate, ove possibile.

Gli allegati da 1 a 3 elencano cinque fattori principali che possono far scattare un controllo, ossia uno o più dei seguenti elementi:

- condizioni meteorologiche estreme previste (previsioni meteorologiche) o effettive (molto caldo, molto freddo, inondazioni, neve, tempeste ecc.)<sup>1</sup>;
- trasporti lunghi;
- elevata mortalità imprevista o volatili giunti morti in viaggi simili precedenti o in giorni precedenti (solitamente correlati a condizioni meteorologiche avverse);
- determinati tipi di pollame o carichi vulnerabili, ad esempio ovaiole da riforma, aziende con elevata mortalità o con carenze igienico-sanitarie;
- trasportatori con precedenti infrazioni a carico o veicoli in cattivo stato di manutenzione o non adeguatamente progettati.

L'utilizzo di questi fattori principali può essere utile per concentrare le risorse dell'ispezione su quei casi in cui è più elevata la possibilità di rilevare un numero maggiore di volatili giunti morti o di volatili che soffrono sul

---

<sup>1</sup> Si raccomanda di controllare il primo dei veicoli di una partita. Ove necessario può essere controllato più di un veicolo, preferibilmente subito dopo l'arrivo.

veicolo o nei locali di stabulazione. **Occorre sottolineare che non si suggerisce di seguire tale procedura per l'ispezione *ante mortem* ordinaria, sebbene potrebbe essere adattata a tale scopo.**

L'allegato 1 elenca rischi supplementari che potrebbero essere presi in considerazione prima di decidere di ispezionare i volatili sul veicolo e poi procedere ad un esame fisico di un campione di volatili una volta scaricati, mentre nell'allegato 2 vengono forniti maggiori dettagli.

## Esame dei volatili giunti morti

In molti casi si può avanzare l'ipotesi che il forte aumento della percentuale di volatili giunti morti sia indicativa di una compromissione del benessere e dello stress subito sia dai volatili che sono morti sia, almeno in parte, da quelli che sono sopravvissuti.

Nella maggior parte dei sistemi di produzione non è possibile conoscere, appena completato lo scarico, la percentuale di volatili giunti morti per un carico specifico. Il fatto che i dati non siano solitamente disponibili finché lo scarico e la trasformazione non sono terminati e l'operatore non ha effettuato le registrazioni può creare problemi ai funzionari e agli operatori. Tuttavia, si può ricavare un indizio del fatto che il numero di volatili giunti morti potrebbe essere elevato quando il controllo relativo al benessere al momento dell'arrivo o il numero di volatili giunti morti dopo la macellazione di una piccola parte della partita rivelano problemi.

Le informazioni ricavate dalle cifre relative ai volatili giunti morti possono, nella maggior parte dei casi, essere utilizzate come registro storico da utilizzare nell'analisi complessiva dei rischi presentata nella sezione precedente e qui illustrata in maggiore dettaglio.

I volatili giunti morti in carichi precedenti con la stessa origine e dello stesso giorno possono far scattare un controllo o, in generale, numeri elevati di volatili giunti morti con qualsiasi origine nelle partite precedenti dello stesso giorno possono essere un indizio di problemi. Anche un numero elevato di volatili giunti morti il giorno precedente (indipendentemente dall'origine), se le condizioni meteorologiche sono rimaste immutate, dovrebbe essere fonte di preoccupazione per l'operatore e dovrebbe contribuire all'identificazione di partite, arrivate da poco o sul punto di arrivare, da sottoporre a ispezione/indagine.

I dati relativi ai volatili giunti morti dovrebbero quindi essere utilizzati con attenzione per attivare controlli. Se vengono registrati numeri elevati di volatili giunti morti (in particolare se registrati in funzione del carico), si dovrebbero condurre accertamenti sui carichi successivi dello stesso giorno o dalla stessa origine. Può inoltre essere necessario prevedere meccanismi specifici per effettuare le indagini laddove solitamente vi sia un accesso limitato ai volatili vivi, ad esempio in presenza di sistemi di convogliamento o di sistemi di stordimento a gas.

Sarà necessario operare in stretta collaborazione con l'operatore per stabilire con precisione il numero di volatili giunti morti. Ciò può essere fatto come parte del controllo (allegato 4) della partita selezionata. Va tenuto presente che sarà necessario l'aiuto del responsabile della tutela del benessere animale per ottenere e trasmettere i dati sui volatili giunti morti, nonché del personale dei locali di stabulazione (ad esempio l'operatore dell'elevatore a forca), al fine di tenere traccia delle pile di casse e contare i volatili morti per fornire all'autorità competente il numero preciso di animali giunti morti per la partita. Occorrerà inoltre suddividere tale cifra a seconda della posizione in cui gli animali sono stati trasportati ovvero nella parte anteriore, centrale o posteriore del veicolo e nei moduli in alto o in quelli in basso (ossia 6 zone), o anche distinguere le pile di veicoli diversi.

Dal momento che la fonte principale di tali problemi è il microambiente termico a cui gli uccelli sono esposti sul veicolo, questo aspetto dovrebbe essere oggetto di un'attenzione particolare al momento dell'esecuzione dei controlli mirati. Tuttavia, solo dopo un'indagine completa lo stress da calore o da freddo può essere segnalato come fonte del problema; ad esempio, su 100 volatili giunti morti, 90 hanno viaggiato nelle zone del veicolo o dei veicoli dove lo stress da calore è più diffuso. Se nessuno dei 100 volatili giunti morti era in queste zone, allora è più probabile che il problema sia un altro (stato sanitario, tipo di volatili ecc.).

## Dove controllare sul veicolo

Cfr. gli allegati 8 e 9. In generale, nella maggior parte delle configurazioni dei veicoli, il punto più caldo del veicolo si trova nella parte anteriore in alto. Le zone più fredde si trovano nella parte posteriore del veicolo. L'allegato 8 presenta una guida al campionamento per lo stress termico sui veicoli per il trasporto di pollame che illustra i punti più indicati in cui effettuare campionamenti sui tali veicoli quando gli indicatori meteorologici o di altro tipo segnalano un'elevata probabilità che si verifichi un problema. L'allegato 9 riporta informazioni supplementari sui tipi di veicoli e sui flussi di ventilazione.

## Esecuzione del controllo

Una volta presa la decisione di ispezionare un dato veicolo in maniera approfondita, il veterinario ufficiale, preferibilmente accompagnato dal responsabile della tutela del benessere animale (che effettua un controllo del benessere degli animali all'arrivo, come stabilito nel regolamento (CE) n. 1099/2009), dovrebbe esaminare i volatili sul veicolo il prima possibile dopo l'arrivo (anche se non possono essere rimossi dai contenitori). È quindi possibile che il veterinario ufficiale debba sorvegliare e svolgere tali attività mentre una seconda persona completa l'esame del resto del carico.

Si dovrebbe effettuare un'ispezione della parte più esterna del veicolo, nei punti indicati nell'allegato 8. Dovrebbe essere possibile valutare, mediante una rapida ispezione dei moduli più esterni, le condizioni del pollame all'interno di tali casse esterne. Va tenuto presente che questi volatili probabilmente sono stati sottoposti a un maggiore flusso d'aria rispetto a quelli posizionati più all'interno del veicolo e pertanto possono essere in condizioni migliori rispetto a quelli nella parte interna del carico. Qualora tali volatili fossero in cattive condizioni, si può decidere di effettuare un esame più approfondito di un campione selezionato di volatili<sup>2</sup>.

**Se i volatili sono in condizioni soddisfacenti, tale informazione andrebbe registrata e l'ispezione è conclusa.**

## Registrazione dei risultati del controllo fisico

L'allegato 4 riporta un modulo per registrare i risultati di un esame più approfondito dei volatili scaricati dal veicolo. Il modulo, in cui vengono registrati i risultati dell'esame fisico di un campione di volatili, richiede una descrizione delle condizioni cliniche, di eventuali lesioni e della loro posizione, informazioni circa le condizioni sul veicolo, nei locali di stabulazione, nella cassa ecc. al momento dell'esame. Esso elenca inoltre i documenti che dovrebbero essere esaminati e registrati, se necessario, dopo l'esame fisico. Si veda la sezione seguente: Registrazione dei risultati dei controlli documentali.

## Attrezzatura per effettuare il controllo

Prima dell'esame approfondito dei volatili vivi e delle carcasse, i veterinari ufficiali dovrebbero preparare un kit per la raccolta di prove idealmente composto da:

- torcia elettrica, scala, registratore vocale digitale, fotocamera digitale/videocamera per fotografare i volatili, contenitori da trasporto, teloni dei veicoli e posizione del veicolo nel piazzale o nei locali di stabulazione;
- apparecchi di registrazione della temperatura ambiente e dell'umidità, termometro rettale. Per queste e per tutte le altre apparecchiature di misurazione, i certificati di taratura possono essere ottenuti al momento dell'acquisto; le tarature interne possono essere effettuate come necessario, la taratura esterna come previsto da ogni Stato membro;
- taccuino in cui disegnare schematicamente la posizione dei volatili nel veicolo e quella del veicolo nel piazzale;
- registro ufficiale, protocolli di presentazione delle carcasse, contratti con i laboratori e materiali di imballaggio;

---

<sup>2</sup> Prelevare campioni di sangue può essere molto utile se: le condizioni fisiche indicano la possibilità di dovere avviare un'azione penale; i veterinari ufficiali sono competenti a tal fine; ciò non compromette il resto del carico. Si può procedere anche alla misurazione della temperatura corporea.

- attrezzature per il prelievo di campioni ematici (se il veterinario ufficiale ha la competenza di effettuare il campionamento e ha le attrezzature per elaborare i campioni *in loco*).

## Registrazione dei risultati dei controlli documentali

Al fine di consolidare i risultati degli esami fisici, è di fondamentale importanza che venga effettuato un esame approfondito delle informazioni di carattere documentale, quali quelle relative alle registrazioni dei percorsi, alle registrazioni meteorologiche e ai dati dell'operatore pertinenti. L'allegato 4 può essere utilizzato per registrare i risultati di tali controlli documentali.

Dovrebbe essere registrato il numero complessivo di volatili "giunti morti" per ciascun viaggio, così come gli scarti e i declassamenti delle carcasse. Ove possibile, le carcasse dei volatili "giunti morti" o degli scarti dovrebbero essere acquisite, fotografate e sottoposte a controllo *post mortem*.

Dovrebbero essere ottenuti i dettagli del viaggio riguardanti il percorso, la durata, l'ora di partenza e quella di arrivo, le interruzioni obbligatorie per il conducente, gli eventi o gli incidenti che potrebbero avere effetti negativi sui volatili (ad esempio, guasti, incidenti o ritardi). Il veterinario ufficiale o un altro funzionario può "richiedere" il tachigrafo del veicolo. Qualora "non disponibile", tale oggetto può essere richiesto dalle autorità competenti o dal giudice in caso di una successiva azione penale. Dovrebbe essere acquisita una valutazione approfondita dell'ambiente esterno per tutta la durata del viaggio, grazie alla collaborazione con il centro meteorologico governativo o la stazione meteorologica (locale se possibile) opportuni.

La persona che formula le osservazioni deve apporre la firma, insieme a data e ora, a tutte le note subito dopo la loro compilazione. È auspicabile che siano presenti un terzo (ad esempio, il collega o l'assistente del veterinario ufficiale) e un rappresentante dell'impresa come testimoni. Nei casi in cui potrebbe essere necessaria un'attuazione più rigorosa delle norme, l'autenticità delle note e delle registrazioni deve essere incontestabile. Coloro che sono incaricati di assolvere tali compiti e i loro dirigenti sono invitati a seguire le procedure per garantire l'applicazione della normativa esistenti (compresa la redazione di una relazione scritta) e richiedano in anticipo consulenza legale per stabilire le disposizioni di legge precise applicabili alla stesura e alla registrazione delle note.

## Esecuzione dei controlli *post mortem* sulle lesioni legate al trasporto di pollame

### Contesto

Un altro aspetto del trasporto del pollame che suscita l'interesse crescente di ONG, sfera politica e media è la percentuale di animali che arrivano ai macelli con lesioni legate alla cattura o al trasporto che hanno causato una serie di sofferenze e che vanno da piccoli ematomi a gravi fratture. Il declassamento delle carcasse dovuto a ematomi e fratture ha altresì una grande importanza dal punto di vista finanziario per l'operatore.

I risultati delle valutazioni iniziali effettuate dalle autorità competenti di due Stati membri per esaminare le attuali pratiche di cattura e carico del pollame suggeriscono che una volta escluso il danno legato al processo di macellazione, il numero di lesioni dovute al trasporto e alla cattura era superiore<sup>3</sup> al previsto. In simili circostanze, i partecipanti alla redazione del presente documento hanno ritenuto importante avere una strategia, basata su tale esperienza, per ridurre al minimo le potenziali lesioni e sofferenze dei volatili, sensibilizzare alla questione, coinvolgere gli operatori e aprire con loro un dibattito sui risultati e definire una base di riferimento per migliorare la situazione.

L'esperienza acquisita con la classificazione delle lesioni alla pianta delle zampe e al garretto ha mostrato che è possibile ridurre l'incidenza di tali traumi quando: vi è un sistema per fornire informazioni di riscontro precise al proprietario; la presenza di lesioni causa perdite economiche o la loro assenza comporta il pagamento di un premio o altri tipi di incentivi; vi sono interventi efficaci mediante controlli ufficiali e/o controlli effettuati dagli

---

<sup>3</sup> Ma in linea con l'EFSA Journal 2011.

operatori che spingono il cambiamento. Un approccio simile potrebbe pertanto essere utilizzato per le lesioni legate alla cattura o al trasporto.

In una serie di Stati membri sono perciò state elaborate e sperimentate strategie di intervento per intraprendere misure per garantire l'applicazione della normativa quando la percentuale di lesioni osservate nell'ambito dei controlli *post mortem* supera un dato livello.

Tra le difficoltà incontrate nell'ambito di tali progetti figurano le seguenti due:

- non esisteva un metodo pratico per controllare e registrare le lesioni dovute alla cattura; e
- è difficile individuare la fase del trasporto nella quale avviene una data lesione e quindi distinguere le lesioni avvenute durante la cattura, le lesioni avvenute durante il trasporto e i danni legati alla produzione.

In risposta a tali problemi, in uno Stato membro è stato sviluppato un metodo per stabilire criteri standard al fine di valutare e registrare le lesioni avvenute durante la cattura nell'ambito di campagne mirate dell'autorità competente. Tale metodo prevede un approccio standardizzato secondo il quale i veterinari ufficiali effettuano un conteggio visivo delle lesioni sulla linea di macellazione per 5-10 minuti al giorno, nell'ambito di campagne stabilite, utilizzando una lista di controllo semplificata e prendendo come campione un branco al giorno. In questo particolare sistema la soglia d'intervento per misure che garantiscano l'applicazione della normativa relativamente alle lesioni corrisponde a una presenza di grandi ematomi (più grandi di 3 cm) su ali, cosce o petto in più del 2 % dei casi, ma non esiste una soglia d'intervento standard per tutta l'UE.

Tale metodo è stato adattato e illustrato nel presente documento. Le autorità competenti e gli operatori sono incoraggiati a discuterne il possibile utilizzo tra gli strumenti illustrati sopra per raccogliere dati di riferimento e ridurre il numero di volatili feriti o giunti morti, così da migliorare i risultati relativi al benessere del pollame e aumentare la redditività dell'impresa.

La prima sezione seguente presenta una panoramica del metodo sviluppato per calcolare le lesioni avvenute durante la cattura. L'allegato 5 riporta un modulo per registrare i risultati dei controlli mirati sulla linea di macellazione. L'allegato 6 fornisce esempi fotografici delle differenze tra i vari tipi di lesioni e di danni che possono verificarsi.

## Informazioni generali

Vari pareri scientifici concordano sul fatto che gli ematomi possano essere valutati in base al colore. Le dimensioni e il colore degli ematomi forniscono un'idea del tempo che è trascorso dal verificarsi della lesione. Ciò può essere di aiuto nel distinguere tra gli ematomi recenti e quelli che si sono verificati da più tempo, durante le operazioni di cattura. Gli ematomi di un centimetro o più piccoli, di colore rosso vivo, si sono verificati da meno di due minuti (Bremmer e Johnston 1996). Ciò significa che queste emorragie sono avvenute con maggiore probabilità durante il processo di macellazione, quando l'animale era già incosciente o morto, e sono quindi molto piccole.

La relazione sul trasporto dell'EFSA del 2011<sup>4</sup> indica la cattura e il maneggiamento come cause principali di trauma durante il trasporto di pollame e su questa base si sostiene che la maggior parte delle lesioni sia riconducibile a queste cause e non al viaggio nel veicolo in sé. Nel quadro di questa metodologia, il viaggio è visto come un possibile fattore aggravante del trauma iniziale e ciò può essere oggetto di accertamenti, interrogando il conducente per verificare se si siano verificate circostanze tali da aggravare le condizioni dei volatili, ad esempio, brusche frenate, ingorghi, strade in pessimo stato e lo stato dei contenitori.

La letteratura scientifica suggerisce che l'emorragia può essere valutata dal colore. Gli ematomi iniziano a diventare verdi 12-14 ore dopo la lesione. È quindi possibile distinguere gli episodi di emorragia verificatisi in azienda, durante la cattura, da quelli che si sono eventualmente verificati durante il trasporto, nei casi in cui la

---

<sup>4</sup> *Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport*, gruppo di esperti sulla salute e il benessere degli animali (AHAW) dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA). EFSA Journal 2011; 9(1):1966.

durata totale del trasporto supera le 12 ore (ciò si verifica più frequentemente nel trasporto di galline da riforma).

Tabella 1: colore degli ematomi in funzione del tempo trascorso dalla lesione (Bremmer e Johnston, 1996)

Stima del tempo trascorso dall'emorragia	Colore dell'ematoma
2 min.	Rosso
12 h	Rosso scuro-viola
24 h	Verde chiaro-viola
36 h	Giallo-verde-viola
48 h	Giallo-verde
72 h	Giallo-arancione
96 h	Giallo chiaro
120 h	Normale

### Differenza tra danno legato alla trasformazione e lesione

Il danno legato alla trasformazione si verifica durante lo stordimento, quando gli animali sono o dovrebbero essere incoscienti, o dopo il decesso. Tale danno viene considerato come legato alla trasformazione e non attinente al benessere degli animali. Ciò è evidente sulla linea di macellazione. Il danno legato alla trasformazione comporta solo ematomi molto piccoli (< 1 cm) di colore rosso vivo e molto recenti.<sup>5</sup> Questi ematomi si verificano al macello durante il processo di macellazione (ad esempio, mentre gli animali incoscienti vengono spostati e ribaltati nel dispositivo di stordimento a gas).

Le lesioni si verificano prima dello stordimento in azienda o durante il carico, il trasporto, lo scarico o la sospensione. Una delle fotografie di cui all'allegato 6 illustra la differenza tra una lussazione causata da una lesione e una causata da un danno legato alla trasformazione. Il ribaltamento dei contenitori e il convogliamento dei volatili vivi sui nastri trasportatori possono aggravare le lesioni legate al trasporto e causarne di nuove. Nei macelli (quelli che prevedono lo stordimento a gas dei volatili nei loro contenitori/casse) in cui non avviene il ribaltamento e/o il convogliamento dei volatili vivi sui nastri trasportatori, si osservano meno lesioni piccole di color rosso scuro.

### Quando effettuare controlli sulla linea di macellazione

Questi controlli mirati possono essere effettuati per elaborare uno studio di riferimento al fine di valutare il livello di lesioni in uno Stato membro o, qualora una soglia d'intervento sia già stata fissata, come mezzo per monitorare i livelli di incidenza, coinvolgere l'operatore e, come ultima risorsa, attuare misure per garantire l'applicazione della normativa ove necessario.

La selezione di un branco specifico per l'esame *post mortem* si basa principalmente sulle indicazioni di livelli di lesioni ai volatili superiori al normale nei locali di stabulazione o sulla linea di macellazione (riguardanti animali vivi nel caso di stordimento con bagni d'acqua) o su dati storici relativi alle partite precedenti. Molti dei fattori di rischio legati trasporto di cui all'allegato 1 sarebbero inoltre ugualmente applicabili alla possibilità di ematomi e altre lesioni nei volatili consegnati al macello, ad esempio:

- trasporti lunghi;
- elevata mortalità imprevista o volatili giunti morti in viaggi simili precedenti nello stesso giorno o in giorni precedenti (solitamente correlati a condizioni meteorologiche avverse; nei viaggi effettuati con alte temperature possono verificarsi comportamenti che danno luogo a graffi sulla pelle o anche lesioni dovute alla compressione);
- determinati tipi di pollame o carichi vulnerabili, ad esempio ovaiole da riforma, aziende con elevata mortalità o con carenze igienico-sanitarie;

<sup>5</sup> La presente sezione si basa sui risultati degli accertamenti di uno Stato membro, non è sostenuta dalla ricerca e non ha carattere obbligatorio; è meramente un'esortazione a determinare il livello di lesioni nei macelli per cercare a ridurre tali livelli e migliorare i risultati relativi al benessere degli animali e la qualità della carne.

- trasportatori con precedenti infrazioni a carico o veicoli in cattivo stato di manutenzione o non adeguatamente progettati.

### Come effettuare controlli sulla linea di macellazione

La seguente sequenza elenca i passaggi per eseguire controlli pratici mirati. I vari passaggi sono spiegati più in basso.

- Scegliere un buon punto di osservazione per contare le lesioni<sup>6</sup>
- Selezionare un branco per il conteggio sulla base dei risultati delle ispezioni visive o per altri motivi
- Contare solo lesioni di 3 centimetri o più (registrare solo una lesione per volatile, anche qualora si osservassero lesioni multiple)
- Contare per due minuti e registrare i risultati nell'allegato 5
- Ripetere i passaggi con lo stesso branco e registrare i risultati nell'allegato 5

Dal momento che la persona che effettua il controllo non dispone del tempo necessario per osservare tutti i branchi come procedura standard, è importante operare una selezione. Se il veterinario ufficiale o l'assistente osserva un'elevata incidenza di lesioni avvenute durante la cattura in un branco, o ha dei dubbi, può effettuare un conteggio.

È importante contare per due minuti senza interruzioni.

L'analisi ha rivelato che ribaltare gli animali può causare lievi lesioni. Al fine di ottenere risultati attendibili in merito alle lesioni più gravi, vengono perciò contate solo le lesioni di 3 centimetri di diametro o più. Dal momento che contusioni, fratture e lussazioni sono associate a ematomi negli animali vivi, il conteggio si concentra esclusivamente sugli ematomi.

Gli ematomi si formano durante le operazioni di cattura, di trasporto ed eventualmente quando gli animali sono capovolti. Gli ematomi che vengono contati come lesioni avvenute durante la cattura sono di color rosso scuro e, per quanto riguarda le dimensioni, dovrebbero contare ed essere registrati come animali con ematomi:

- quelli con grandi ematomi (diffusi) di almeno 3 centimetri su ali, cosce o tronco.

Durante le operazioni di conteggio si è osservato che il numero di lesioni per conteggio (nell'ambito dello stesso branco) può variare. A volte non si vedono per un po' lesioni avvenute durante la cattura e talvolta compaiono tutte insieme. Al fine di ottenere un quadro affidabile dell'intero branco, il conteggio dovrebbe essere ripetuto: ad esempio, all'inizio e alla fine del branco. I risultati possono essere utilizzati per calcolare una media. Ciò significa che devono essere effettuati due conteggi, ognuno di due minuti. Per grandi branchi i conteggi devono essere ripetuti (ogni ora). Ai fini dell'applicazione delle norme, i risultati del conteggio devono essere in linea con i risultati globali dell'ispezione *post mortem* e le registrazioni per l'intero branco che sostengono la prevalenza delle lesioni rilevate.

### Calcolo della percentuale delle lesioni rilevate sulla linea di macellazione

La velocità del nastro trasportatore nel macello consente di calcolare la percentuale delle lesioni. Esempio:

- la velocità del nastro trasportatore di un macello è di 200 volatili al minuto;
- il conteggio dura due minuti;
- si contano 8 lesioni.

---

<sup>6</sup> Esempio: scegliere come posizione per contare un punto in cui la linea di macellazione faccia una leggera curva (in una posizione sufficientemente illuminata dopo la spiumatura e prima dell'esame *post mortem*) potrebbe essere utile in quanto la curva può fare in modo che i volatili spieghino le ali e quindi rendere più facile la valutazione delle lesioni frontali.

Il calcolo è il seguente:  $200 \times 2 \text{ minuti} = 400 \text{ volatili}$ .  $8/400 \times 100 \% = 2 \%$  di volatili con lesioni avvenute durante la cattura o altri tipi di lesioni.

Le misure prese in base ai risultati del conteggio dipendono dalla soglia d'intervento stabilita e dalla politica di intervento in vigore in ciascuno Stato membro.

### **Determinazione dell'ora della lesione e del luogo in cui si è verificata**

È importante che la data e l'ora di partenza dall'azienda e l'ora dell'ispezione siano inserite nell'allegato 5, in modo tale che l'età della lesione possa essere messa in relazione con i tempi di trasporto e stimata. Esempio:

- ora di partenza dall'azienda: 4 del mattino
- l'ispezione ha luogo alle 10:30 del mattino

Le operazioni di carico dei volatili hanno inizio alle 3 del mattino circa (circa un'ora per autocarro). Ciò significa che eventuali lesioni verificatesi durante il trasporto dei volatili avranno al massimo sette ore e mezza.

### **Letteratura**

Bremmer, A., Johnston, M., *Poultry meat hygiene and Inspection*, W.B. Saunders company Ltd, Inghilterra, 1996. Sito intranet della NVWA: allegato 6, fotografie di lesioni subite dal pollame scattate durante l'ispezione *post mortem*

Mitchell, M.A., Kettlewell, P.J., "Transport and Handling", *Measuring and Auditing Broiler Welfare*, a cura di C.A. Weeks e A. Butterworth, CAB International, Oxon, UK 2004, pagg. 145-160.

Mitchell, M.A., Kettlewell, P.J., "Transport of chicks, pullets and spent hens", *Welfare of the Laying Hen*, a cura di G.C. Perry, CAB International, Oxon, UK, 2004, pagg. 345-360.

Mitchell, M.A., "Using physiological models to define environmental control strategies", *Mechanistic Modelling in Pig and Poultry Production*, a cura di R.M. Gous, T.R. Morris, C. Fisher, CAB International, Wallingford, Oxfordshire, UK, 2006, pagg. 209-228.

Mitchell, M.A., Kettlewell, P.J., "Engineering and design of vehicles for long distance road transport of livestock (ruminants, pigs and poultry)", *Veterinaria Italiana*, n. 44(1), 2008, pagg. 201-213.

Knezacek, T.D., Olkowski, A.A., Kettlewell, P.J., Mitchell, M.A., Classen, H.L., "Temperature Gradients and Physiological Responses During Winter Broiler Transportation In Saskatchewan", *Canadian Journal of Animal Science*, n. 90, 2010, pagg. 321-330.

#### **Allegati**

<b>Allegato 1</b>	<b>Priorità in funzione dei rischi</b>
<b>Allegato 2</b>	<b>Matrice di determinazione del rischio</b>
<b>Allegato 3</b>	<b>Diagramma di flusso per individuare le partite che necessitano di ulteriori accertamenti</b>
<b>Allegato 4</b>	<b>Registrazione dei risultati dei controlli sui veicoli e nei locali di stabulazione</b>
<b>Allegato 4A</b>	<b>Testo giuridico di riferimento per le relazioni riguardanti l'applicazione della normativa</b>
<b>Allegato 5</b>	<b>Registrazione delle lesioni avvenute durante la cattura</b>
<b>Allegato 6</b>	<b>Controllo <i>post mortem</i> delle emorragie</b>
<b>Allegato 7</b>	<b>Basi giuridiche pertinenti al benessere degli animali durante il trasporto di pollame</b>
<b>Allegato 8</b>	<b>Guida al campionamento per stress termico</b>
<b>Allegato 9</b>	<b>Ventilazione durante il trasporto di pollame al macello</b>
<b>Allegato 10</b>	<b>Responsabilità giuridiche durante il trasporto</b>