



ANCOPORC

– ASOCIACIÓN NACIONAL DE COMERCIANTES DE GANADO PORCINO –

**APROXIMACIÓN
ECONÓMICA
AL TRANSPORTE
DE
ANIMALES
- CALCULO DE COSTES -**



**C / SANTÍSIMA TRINIDAD Nº 30
28010 MADRID
TELF.:91-444-33-52
FAX.-. 91-446-11-34
ancoporc@ancoporc.com**



Aproximación económica al transporte de animales **- calculo de costes -**

1. INTRODUCCIÓN	3
2. MOVIMIENTO DE ANIMALES PORCINOS EN EL MUNDO, EUROPA Y EN ESPAÑA.	6
2.1. MOVIMIENTO ANIMALES PORCINOS ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS TERCEROS PAÍSES.....	8
2.2. ESPAÑA	9
3. INCIDENCIA ECONÓMICA DE LAS PROPUESTAS DEL DOCUMENTO COM 425/2003 EN EL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS (SECTOR PORCINO)	10
4. CONCLUSIONES	12



1. Introducción

En la alimentación humana la carne animal supone un alimento básico. Para poder disponer de ella, la carne tiene que llegar del lugar de producción a manos del consumidor. A causa de que los lugares de producción, elaboración y consumo no se encuentran la mayoría de las veces en el mismo sitio, es necesario el transporte de animales y de carne. Por este motivo en la Unión Europea se transportan aproximadamente 1 millón de cabezas de ganado vivo al día.

Entre el 90 y 99 por ciento del transporte animal se realiza por carretera, debido a la flexibilidad que este medio de transporte lleva consigo.

Basándose en el bienestar animal, en las propuestas de la Comisión COM (2003) 425 y en los Reglamentos 3820 y 3821/85 (en materia referida al apartado de control y a los tiempos de conducción y descanso), han de adaptarse los medios de transporte animal y las condiciones en las que se transportan los animales. Esta adaptación necesaria conlleva ciertas repercusiones, una de ellas es la económica que analizaremos en este documento.

Para hacer una aproximación económica se definirán los términos más importantes y se dará una visión del sector cárnico y de los movimientos de animales vivos, centrándose en el sector porcino.

En este documento nos hemos centrado en una primera evaluación económica, para el sector porcino, la ampliación al resto de especies sería objeto de un estudio más amplio y profundo.

La actividad ganadera aporta en España un 39% de la producción final agraria. En el conjunto de la Unión Europea la ganadería tiene un mayor peso relativo que en España. Su aportación a la producción final agraria sobrepasa el 50%.

Nuestro país ocupa la segunda posición en cuanto a efectivos de porcino (después de Alemania), de ovino (después del Reino Unido) y de caprino (después de Grecia), y el sexto de bovino. Asimismo, es el tercer país productor de carne, el cuarto de huevos y el sexto de leche. Por subsectores en la producción nacional, percibimos que respecto a la Unión Europea cogen más importancia el sector porcino (30,45% de la producción ganadera nacional) y el sector ovino / caprino (12,17%). El resto se mantiene con una proporción similar a la europea.

La importancia del sector cárnico español representa por especies en bovino un 7,3% del valor de la producción final ganadera en la Unión Europea. La carne de ovino y caprino un 27,7%, la carne de porcino un 13,4% y la carne de aves un 11,6%.



Se destaca por consecuencia la importancia de nuestros sectores ovino, porcino y aviar.

La ordenación comunitaria no ha reducido el número de industrias, puesto que en 1987 existían 6.052 y en el 2002 eran 8.050, aunque este sector ya había sufrido otras significativas ordenaciones antes de esta operación de ordenación comunitaria.

Con datos del 2002 del total de 1.548 mataderos de mamíferos de los cuales 337 (22%) son de sacrificio de vacuno, 348 (22%) de ovino, 319 (21%) de caprino, 488 (31%) de porcino y 56 (4%) de equino.

En cuanto a los mataderos municipales pequeños la Unión Europea, como al igual que hizo la ordenación española tuvo especial cuidado en que no quedasen zonas con núcleos, pobres de habitantes, sin instalaciones de sacrificio. De esta forma existen 619 mataderos municipales pequeños ajustados a la normativa comunitaria.

Los mataderos municipales presentan una doble misión: transformación de ganado en carne y venta y expedición de la carne. Además cuentan con las herramientas en los circuitos de animales vivos y carne.

En cuanto al porcino se ha producido un desplazamiento del matadero municipal al privado, lo que ha cambiado la comercialización. Se han instalado salas de despiece donde no hay mucho ganado, y en las zonas productoras son los propios mataderos los que despiezan.

Otro análisis de cara a analizar los costes del transporte de animales vivos es la ubicación de los mataderos en zonas de consumo en lugar de las zonas de producción. Los mataderos no están necesariamente en las zonas ganaderas.

La distribución de los mataderos municipales en España quizás ha obedecido a razones sanitarias, sin tener en cuenta las zonas de producción, por ejemplo Galicia, zona excedentaria de vacuno tiene un número escaso de mataderos municipales.

Sería fácil aplicar las recomendaciones dadas por la comisión de que los mataderos han de estar lo más cercano posible a las zonas de producción ganadera, pero a causa de los avances en la refrigeración de canales, mayor economía en el transporte de éstas que de animales vivos y menores costes relativos de personal en las áreas de producción ganadera respecto a las áreas de consumo de las grandes urbes, hasta ahora podemos decir que han prevalecido dos sistemas para situar los mataderos y centros distribución de carnes: por un lado el sistema francés aplicado por España, y que se basa en la ubicación de las plantas de sacrificio en los puntos de consumo, y por otro lado el sistema danés-



holandés, que tiende a construir los mataderos en los centros de producción.

El traslado de los mataderos a las comarcas ganaderas requeriría previamente una transformación de los sistemas imperantes actualmente en el comercio de ganado y en la estructura productiva de nuestro país. Son muchos los ejemplos de ganaderos y agrupaciones que han fracasado al instalar mataderos en sus zonas de producción; son dos tecnologías diferentes: producir ganado y venderlo; producir carne y venderla.

Definiciones de los términos principales:

A efecto del Reglamento COM(2003) 425 final, se entenderá por:

<< animales >>

los animales vertebrados vivos;

<< punto de salida >>

un punto de inspección fronterizo, o cualquier otro lugar designado por un Estado Miembro, por el que los animales salen del territorio aduanero de la Comunidad;

<< viaje >>

la operación de transporte completa, desde el lugar de partida hasta el lugar de destino, incluidos la descarga, el alojamiento y la carga en los puntos intermedios de viaje;

<< viaje de larga distancia >>

un viaje cuya duración supere las nueve horas a partir del momento en que se traslada al primer animal de la remesa con ayuda de un medio de transporte, con exclusión de los 45 minutos de descanso del conductor en el caso del transporte por carretera;

<< transporte >>

el desplazamiento de animales efectuado en uno o varios medios de transporte, así como las operaciones conexas, incluidos la carga, el trasbordo y el descanso, así como la descarga final de los animales en el lugar de destino;

<< vehículo >>

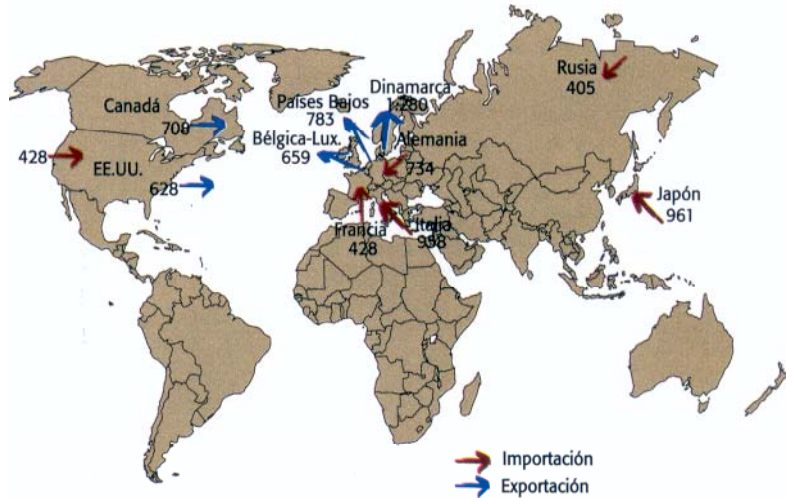
un medio de transporte sobre ruedas, propulsado o remolcado.



2. Movimiento de animales porcinos en el Mundo, Europa y en España.

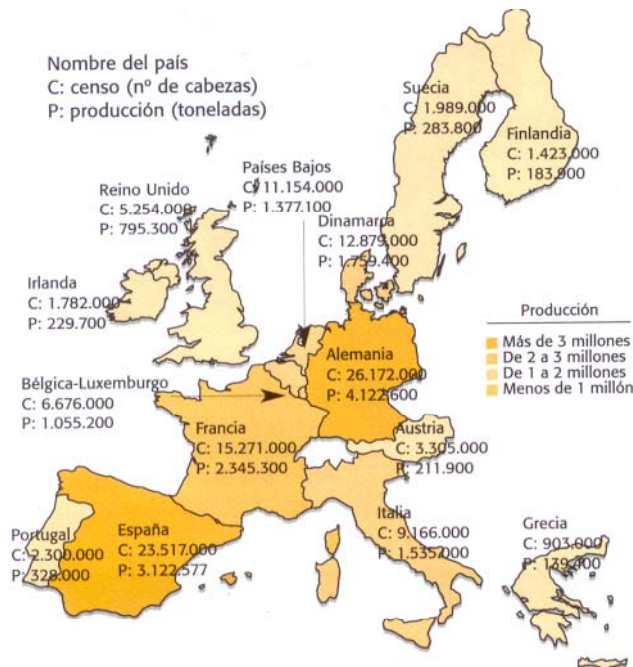
La carne de cerdo es la que tiene una mayor producción a nivel mundial. De toda la carne producida en 2002 (245.046.734 t) el 38 % correspondía a este tipo. Después de un estancamiento en los años 90, el sector ha sufrido en el 2002 un incremento del 3,09% a nivel mundial. Debido principalmente al aumento registrado en China, Vietnam y Filipinas.

Ilustración 1: Exportación de ganado porcino de los principales productores mundiales (miles de t)



Fuente: EUROCARNE, 2003

Ilustración 2: Censo de ganado porcino y producción en la Unión Europea en 2002

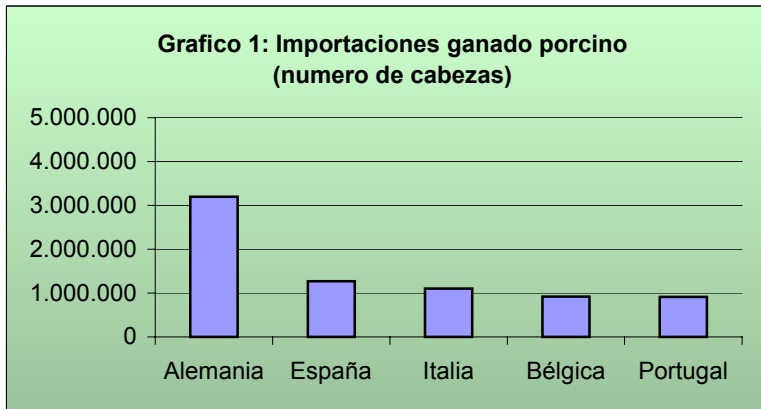


Fuente: EUROSTAT, 2002

La producción Europea también ha crecido pese a las regulaciones medioambientales que se han impuesto en algunos países nórdicos como Alemania y Países Bajos. El crecimiento en Europa se explica en parte por los procesos de concentración vertical que ha vivido el sector porcino en nuestro continente. El principal exportador mundial es Dinamarca, con 1,28 millones de toneladas es el país que mas carne de cerdo exporta. Otros países que también exportan una gran cantidad de su producción son los Países Bajos, Bélgica y Luxemburgo. Los mayores productores son Alemania seguida de España.

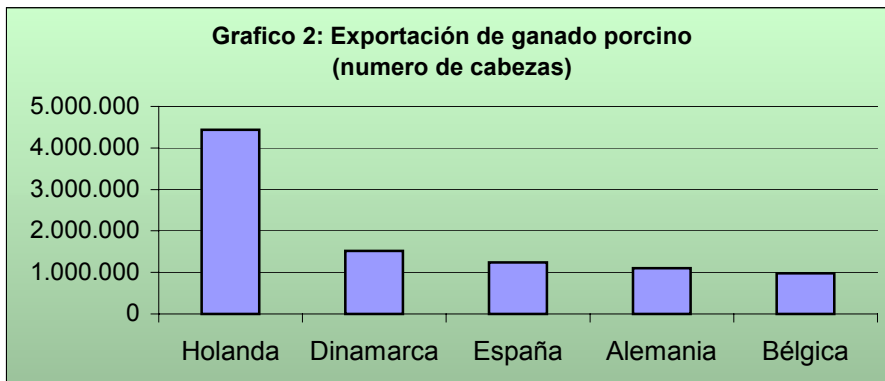


El siguiente gráfico muestran las importaciones de ganado porcino (*animales vivos*). Dentro de la Unión Europea los principales importadores de ganado porcino en vivo son Alemania, España e Italia.



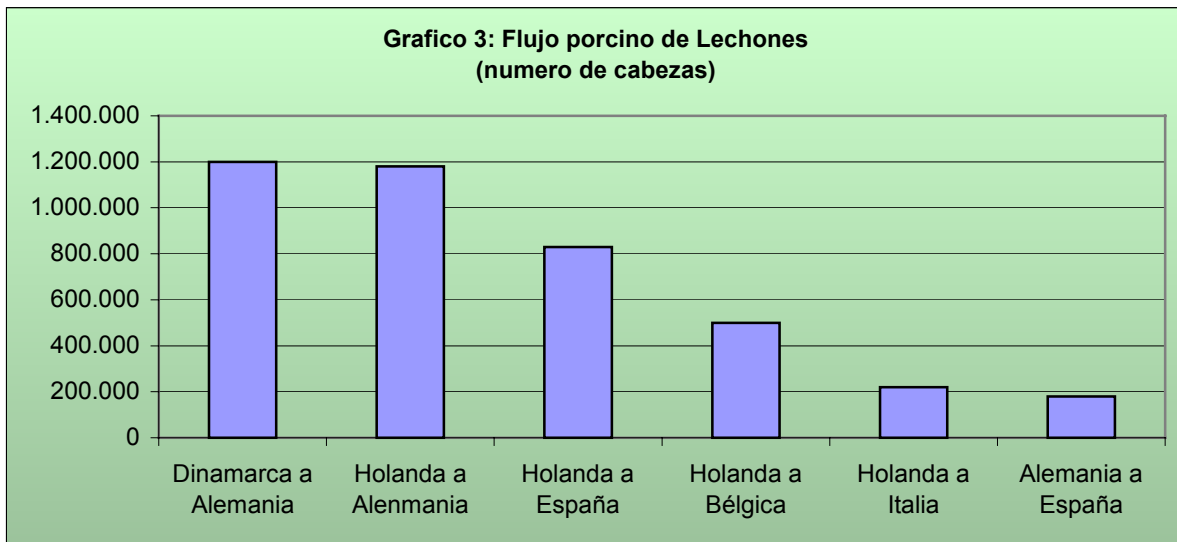
Fuente: EUROSTAT 2000

El principal exportador de ganado de porcino en vivo es Holanda.



Fuente: EUROSTAT, 2000

La principal entrada de animales vivos en el sector porcino son los lechones.



Fuente: EUROSTAT, 2000

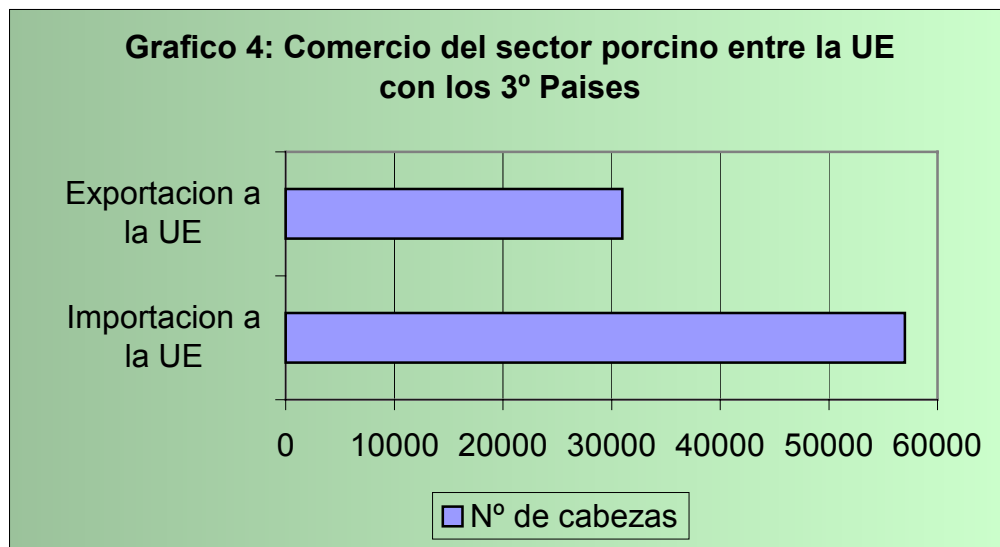


Entre enero y junio de este año se han importado un total de 630.500 cabezas de animales vivos en el sector porcino (mayoritariamente lechones).

2.1. Movimiento animales porcinos entre la Unión Europea y los terceros países

El comercio de animales vivos es amplio y diferenciado, este documento solo muestra el comercio del sector porcino. El comercio entre la Unión Europea y los terceros países es en el sector bovino es mayor que en el sector porcino.

El grafico número 4 muestra el comercio entre la Unión Europea y los terceros Países. La importación de animales vivos de los terceros Países a la Unión Europea fue en el 2000 de 57.000 animales porcinos. La exportación de animales porcinos a terceros países fue de 31.000 cabezas.



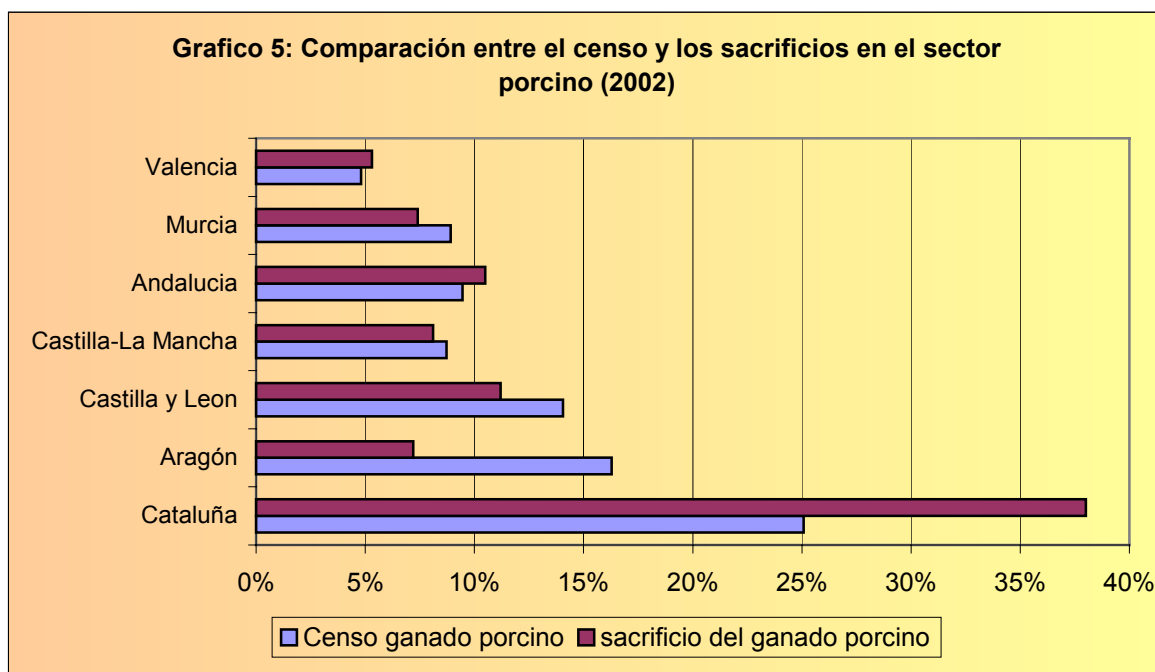
Fuente: EUROSTAT, 2000



2.2. España

España es el segundo país de la Unión Europea tanto en el censo de porcino (23.517.232 cabezas) como en la producción de este tipo de carne (3.122.577 toneladas). La distribución del censo porcino se concentra con un 55,4 % en las provincias de Cataluña, Aragón y Castilla-León.

Si se compara el censo de ganado porcino de las principales comunidades autónomas con los sacrificios de cerdos (excepto lechones), se aprecia que en Cataluña se sacrifican muchos más animales de los que producen (*grafico 5*). Por otra parte provincias como Aragón y Castilla-León sacrifican en sus provincias muchos menos animales de los que producen. Se deduce que los mataderos de Cataluña reciben abundantes partidas procedentes de otras provincias españolas.



Fuente: ANCOPORC, 2003



3. Incidencia económica de las propuestas del documento COM 425/2003 en el transporte de animales vivos (sector porcino)

Modificaciones que aporta el Reglamento COM 425/2003 en comparación al Real Decreto 1041/1997 (B.O.E. del 9/7/97) y la directiva 91/ 628/ CEE y reglamentos 1255/1997, 411/19989 y 615/1998 y que conlleva un aumento de costes del transporte animal por carretera son principalmente los siguientes:

➤ **Densidad de carga:**

Para el transporte con una duración inferior a 9 horas las normas relativas a la densidad según la nueva propuesta de la comisión permanecerían sin cambios. Para el transporte de mas de 9 horas y un animal de aproximadamente 100 Kg., debe aumentarse la superficie por cerdo transportado de 0,42 m² en transportes de corta distancia a 0,599 m² en transportes de larga distancia, es decir un aumento de la superficie disponible para cada animal del **43 %**. El aumento del coste del transporte seria del mismo porcentaje.

Propuesta	Incremento de coste
Peso medio 100 Kg. Superficie /Animal: 0,420 m² Superficie /Animal Transp. Largo: 0,599 m²	43 %

Si realizamos el siguiente ejemplo:

Partimos de un semirremolque de 2,5 m de ancho por 13,60 m de largo y tres pisos de alto , para viajes entre 1.500 Km. – 2.000 Km. con una duración de mas de 9h el incremento de costes quedaría como sigue:

Tipo animal	Nº de animales/ NORMATIVA actual	Nº de animales/ PROPUESTA	Incremento % Costes
Porcino	237	170	40,61 %

El numero de animales de un lote que se transporta depende del peso de los animales, según la propuesta, de este modo la superficie por animal varia desde 0,143 (para animales de 20 Kg. en transportes que no son de larga distancia) hasta 1.047 m² (para animales de 230 Kg. en transportes de larga distancia)



➤ **Secuencia del transporte en el sector porcino (duración del viaje):**

En la actualidad, las obligaciones para el transporte de ganado porcino prevén una secuencia continua de 24 horas de transporte, siempre que los animales puedan abrevar de forma continua. Los científicos recomiendan dos secuencias de transporte de 8 horas, separadas por una parada de 6 horas, y seguidas de un descanso de 24 horas durante el cual los animales permanezcan en el interior del vehículo. La propuesta actual es más radical en este aspecto y propone 9 horas de transporte mas 12 horas de descanso para transportes de larga distancia.

Normativa actual	Propuestas	Incremento de coste
24 h de viaje seguidas (con abrevado continuo) + 24 h de descanso en punto de parada	Propuesta 1: 8 h viaje + 6 h descanso	50 %
	Propuesta 2: 8 h viaje + 24 h descanso	50 %
	Propuesta 3: 9 h viaje + 12 descanso	50 %

➤ **Altura de pisos y ventilación**

Este apartado se basa en la diferenciación que hace la propuesta entre vehículos con ventilación artificial, y ventilación pasiva o natural.

Propuesta	Incremento de coste
Vehículos con ventilación artificial: altura 15 cm por encima del animal	5 %
Vehículos con ventilación pasiva: altura 30 cm por encima del animal	vehículos de 3 pisos no se pueden utilizar

Ejemplo altura exigida: cerdos de 100 Kg./peso vivo

- 77 cm. + 15 cm. Para un vehículo dotado de sistemas de ventilación artificial.
- 77 cm. + 30 cm. Para un vehículo con ventilación natural.

Con esta propuesta si un transportista quiere transportar cerdos para sacrificio tiene que modificar su vehículo poniendo una ventilación forzada, de otro modo no podrían utilizar los vehículos de 3 pisos. Puesto que en España el transporte de animales vivos se ha especializado, aquellos que transportan ganado porcino tienen en un 90 % vehículos de 3 pisos, los cuales son fijos en su altura.



➤ **Alimentación**

Los vehículos han de que equiparse con abrevadores automáticos.

Propuesta	Incremento de coste
El medio de transporte deberá transportar una cantidad suficiente de alimentos adecuados para cubrir las necesidades de los animales durante el viaje.	
Equipar el vehículo con bebederos:	3.57 %
Equipar el vehículo con comederos:	12.86 %

4. Conclusiones

El siguiente cuadro muestra un resumen del los posibles incrementos de coste:

RESUMEN DE COSTES: POR LA IMPLANTACIÓN DE LAS NUEVAS PROPUESTAS	
MODIFICACIONES	INCREMENTO COSTES
VENTILACIÓN:	
VENTILACIÓN FORZADA	+5 %
REGISTRO DE TEMPERATURAS	+17.14 %
DENSIDADES:	
PORCINO	+43%
BOVINO	+9,10%
OVINO	+33,31%
SECUENCIAS DE TRANSPORTE	+50%
ALIMENTACIÓN	
BEBEDEROS	3.57 %
COMEDEROS	12.86 %

Si se suman los diferentes incrementos de coste en los transportes de animales vivos del sector porcino, supondría **128,57 %** de aumento de costes.

La reducción de la densidad de animales por metro cuadrado en el transporte de animales supone un aumento de viajes para transportar el mismo numero de animales. Esto significaría en el aspecto medioambiental un aumento de las emisiones de CO₂.



Además cabe destacar que la regla de oro dice que el transporte animal ha de ser lo mas corto posible (por el bienestar animal). Esta regla expuesta en la propuesta COM (2003) 425 final, Art. 3 a. es contradictoria a las propuestas de duración del viaje.