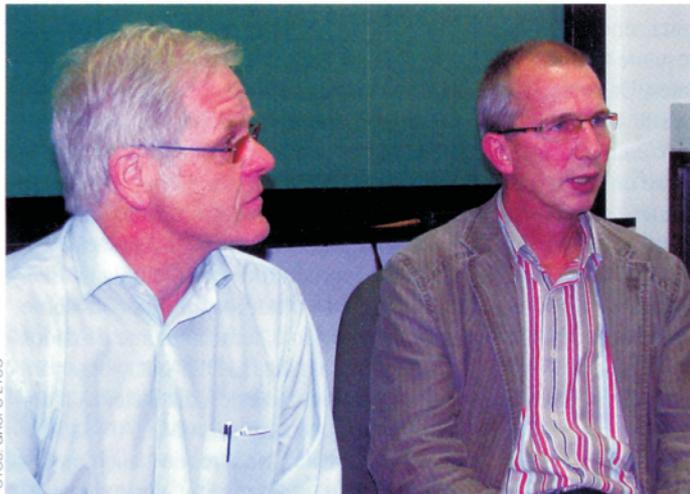


O plano de ação de bem-estar animal 2006-2010 da União Europeia prevê adoção de padrões mais rígidos e isonomia no tratamento entre produtores locais e estrangeiros



FOTOS: GRUPO ETCO

W. Baltussen e B. Lambooi:
avaliação do transporte e abate.

Bem-estar, a nova barreira comercial.

■ FLÁVIA TONIN

O Parlamento Europeu reviu em novembro o plano de ação de bem-estar animal 2006/2010 que substituirá o atual. Em linhas gerais, o plano, centrado na proteção dos animais de produção, contempla melhorias nos padrões, mantém o incentivo a pesquisas e define indicadores para orientar profissionais e consumidores. Decidiu-se também que os produtores de países de fora da União Europeia deverão atender os mesmos padrões exigidos na produção interna, para evitar distorções na competitividade entre produtores locais e estrangeiros.

O bem-estar animal ainda não se converteu em barreira comercial, a impedir a entrada do produto na Europa, mas é certo que a legislação vai tornar-se mais rigorosa, e os preparativos para a sua implementação estão a caminho.

É em atendimento à nova realidade que autoridades holandesas solicitaram a dois pesquisadores da Wageningen UR (universidade e entidade de pesquisa para sanidade e ciência animal da Holanda), Bert Lambooij (à dir. na foto), especializado em bem-estar, e o economista Willy Baltussen, uma avaliação das condições de confinamento, abate e transporte de animais no Brasil. Eles

desembarcaram no País na segunda semana de novembro, para uma visita a dois frigoríficos e a uma instalação de confinamento em São Paulo. O interesse dos holandeses pelo bem-estar animal, em especial no transporte, deve-se à importância do transporte de mercadorias dentro da Europa para a economia da Holanda. Além disso, há o interesse de que a carne ou animais importados por países da União Européia tenham como entrada os portos holandeses.

Os visitantes participaram do 1º workshop sobre os transportes, realizado na Unesp de Jaboticabal, em 12 de novembro, pelo Etco - Grupo de Estudos e Pesquisas em Etologia e Ecologia Animal. Em entrevista à repórter Flávia Tonin, eles comentam sobre o resultado de suas avaliações e as expectativas do mercado europeu.

REVISTA DBO - Qual é a visão que os srs. tinham, antes da visita, sobre as práticas de bem-estar animal no Brasil?

WILLY BALTUSSEN - Outros colegas já visitaram o Brasil e tínhamos boas referências sobre o bem-estar animal. Há um ano, mantemos contato com o grupo de estudos Etco, que nos informa. Na visita, nosso objetivo foi identificar alguns

pontos para avaliação, em especial o transporte e o abate.

BERT LAMBOOIJ - Nossa embaixada acredita que no Brasil há muito problema de carne DFD (*Dark, Firm and Dry*). Essa é uma classificação para a carne que tem pH alto e uma aparência escura e seca, o que demonstra perda de qualidade causada principalmente por contusões. Como existe interesse no produto brasileiro, a embaixada nos contactou para verificar o manejo, pois se acredita em que o percentual de DFD é alto.

Para nós, há uma relação muito próxima entre bem-estar animal e qualidade da carne. Esse é um tema que precisa ser discutido também no Brasil. Com o aumento das exigências de bem-estar animal na Europa, acreditamos em que os exportadores precisam cercar-se dos mesmos cuidados, para que possam ser nossos fornecedores.

Após a visita, qual a avaliação que os srs. fizeram do manejo na fazenda, no transporte e no abate?

BL - Visitamos uma fazenda nova, que tem boas práticas de embarque animal e instalações que contemplam o bem-estar. Está em nível elevado. Como a fazenda dista apenas meia hora do frigorífico, não registramos problemas de transporte. O

“Boa parte da carne brasileira tem um pH alto e uma aparência escura e seca, o que demonstra perda de qualidade causada principalmente por contusões”.



Usa-se o choque elétrico em excesso na condução dos animais para o abate. Na Europa, o choque é proibido, pois reduz a qualidade da carne e o bem-estar animal.”

que nos surpreendeu foi o tempo de espera no frigorífico. Pela legislação brasileira, os animais precisam permanecer 12 horas nos currais antes do abate. Devido à movimentação, os animais ficam agitados e andando em círculos. Imaginávamos que, por estar a fazenda localizada nas proximidades da indústria, seria possível o abate imediato. Do ponto de vista do bem-estar animal, é a melhor opção.

Como ponto positivo, vimos que a planta de abate dispõe de boas instalações e ferramentas para controlar a temperatura e reduzir o calor (*spray* de água). Como ponto negativo, observado também em outros países, registramos a ocorrência de problemas na condução dos animais para o abate. No processo de abate, a empresa precisa de volume, e isso compromete a calma necessária no manejo. Utiliza-se o choque em excesso para forçar a entrada dos animais. Nessa hora, é preciso ter ciência de que os animais, por serem conduzidos para um ambiente novo, precisam ser manejados com calma. Na Europa o choque é proibido, porque compromete a qualidade da carne e o bem-estar animal.

Na apresentação que fizeram durante o workshop, os srs. mencionaram a inexistência de uma legislação brasileira sobre o bem-estar animal. Quanto isso é importante para o Brasil e para os países compradores de nosso produto?

WB – A legislação precisa contemplar quesitos mínimos sobre bem-estar. Fazendas que estejam em níveis superiores podem buscar certificação para padrões adicionais. Essas certificações dependerão de relações comerciais entre vendedores e compradores, que podem exigir menos ou mais. O mínimo deve estar contemplado na legislação, pois entendemos que no Brasil há muita variação. Existem fazendas, caminhões e frigoríficos de diversos tamanhos e sistemas. Será impossível a todos dar ao mesmo tempo um grande passo, mas é possível ter regras mínimas. Por exemplo, evitar o choque elétrico, o que não é difícil e depende de educação.

É possível estabelecer padrões mínimos?

BL – Isso é muito difícil e amplo. Mas o que hoje parece muita coisa para ser implementada amanhã poderá consistir no nível básico para se ter acesso a determinado mercado. É uma questão de tempo. Na verdade, muito ainda está em discussão em

Evento discute propostas para o transporte de cargas vivas

Com a participação de técnicos da União Européia, o Etco - Grupo de Estudos e Pesquisa em Etologia e Ecologia Animal organizou o primeiro workshop sobre a situação do transporte e bem-estar de bovinos no Brasil. Realizado no dia 12 de novembro, em Jaboticabal, SP, no evento foram debatidas as principais dificuldades do setor e as medidas oficiais em discussão no governo. De acordo com a coordenadora da comissão técnica permanente de bem-estar animal do Ministério da Agricultura, Andréa Parrila, 95% do transporte animal é rodoviário. Tramita uma legislação que define os procedimentos de bem-estar para importação e exportação. Há também intenção de se regulamentar o transporte interno. Uma proposta em discussão no Sest-Serviço Social do Transporte, do Mato Grosso do Sul, defende a capacitação dos motoristas de cargas vivas; há também sugestões para se alterar a estrutura das carrocerias dos caminhões.

O zootecnista Stavros Tseimazides, do grupo Marfrig, apresentou dados sobre o impacto do treinamento dos condutores na redução de contusões nas carcaças. Em Goiás, em uma das unidades do Marfrig, registrou-se uma redução de 15% no número de carcaças desclassificadas após a adoção do monitoramento. A empresa conta com pelo menos um inspetor em cada planta para orientar a equipe sobre o manejo adequado. O resultado das discussões será divulgado proposta para melhorar o bem-estar no Brasil.

eventos e na pesquisa. Por exemplo, na Holanda, temos discutido a forma como são identificados os suínos. Há o corte da cauda, a marca e o picote na orelha. Estamos empenhados em banir uma das etapas que cause dor e discutindo o que seria mais dolorido. Para mim, a marca é o pior, mas ainda não temos as respostas.

Entre Brasil e Europa há diferenças, principalmente quanto ao sistema de criação. É possível que a Europa passe a aceitar adaptações e padrões brasileiros?

WB – Não há como seguir as mesmas regras. Há muitas diferenças na forma de criação. Esse tipo de discussão é complexa, pois pode envolver outras questões.

BL – Sim, é possível desenvolver padrões, mas deve estar muito claro para ambas as partes o que é aceito e o que não é aceito. Com frequência, quando vamos exportar na Holanda observamos que os importadores exigem níveis de qualidade tão altos que nem eles mesmo praticam. Em muitos casos, isso se torna uma questão política.

O consumidor Europeu está ciente e preocupado com a questão?

BL – Eles ainda não estão interessados em bem-estar. Creio que, em uma ordem de valores, o bem-estar vem em quarto lugar. O primeiro é o preço, depois saúde e qualidade; em terceiro, a praticidade no preparo do alimento. Bem-estar e meio ambiente estão em quarto lugar. Porém, o assunto está na mídia. Existem organizações que fazem campanhas agressivas na tv mostrando maus tratos.

O que é feito pelo setor na Holanda para rebater essas críticas?

BL – Atualmente não se faz nada. As questões são levadas ao ministro e ele as repassa para a pesquisa antes de dar uma resposta. Estamos estudando muito em busca de respostas. Por exemplo, se identificou que havia um problema recorrente com animais feridos no lombo. Sugeriu-se que a altura da carroceria dos caminhões deveria ser aumentada em 30 cm, o que retiraria de circulação os caminhões de dois andares utilizados na Europa. A



A fiscalização, que é da responsabilidade do governo, está sendo transferida para a indústria.



decisão foi adiada, o que não é ruim, pois precisamos de mais pesquisas para dar uma resposta correta. O problema é quando se aprova uma regulamentação que não há como implantar. Por exemplo, há recomendação para que o pé direito da carroceria supere em 20 cm a altura da cabeça dos animais; como, porém, existem dife-

renças de estatura entre os animais, como fazer para implantar norma?

Em que ponto da cadeia está mais avançada a implementação das novas regras?

BL – O momento é de transição, e se parte da análise dos pontos críticos. Está começando nos frigoríficos. A fiscalização, que é da responsabilidade do governo, está sendo transferida para a indústria. Os inspetores irão às casas de abate indagar sobre como estão se adequando à legislação. Depois dos frigoríficos, virá o setor de transporte. Os responsáveis pelo transporte terão de mostrar como o bem-estar é respeitado.

WB – Temos de colocar as responsabilidades nos lugares certos para que a lei seja cumprida. Até 2013, a análise de pontos críticos e a definição de responsáveis deverá estar implantada em toda a Europa. ■

Um brasileiro na FAO

Um dos precursores da pesquisa sobre bem-estar no Brasil e fundador do Etco, o zootecnista Mateus José Paranhos da Costa foi convidado pela FAO-Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação a coordenar projetos nessa área. Nos próximos seis meses, o pesquisador da Unesp de Jaboticabal terá a tarefa de transferir para os países interessados a experiência sobre a elaboração de manuais de boas práticas em bem-estar animal. Foi sob a coordenação de Paranhos da Costa que o Etco publicou cinco manuais sobre bem-estar no embarque, nascimento, vacinação, identificação e ordenha.