



*Ministero della Salute*

# **MANUALE**

**PER LA GESTIONE DEL CONTROLLO**

**DEL BENESSERE DEI PESCI**

**DURANTE**

**IL TRASPORTO SU STRADA**

Nota protocollo N. 2705/2017/436-317CS

---

## **Coordinatore**

**Dott. CARLO SPEZZANI,**  
DVM, Dirigente delle Professionalità Sanitarie,  
UVAC-PIF Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige,  
Ministero della Salute, Direzione Generale della Sanità  
Animale e dei Farmaci Veterinari  
Verona

## **AUTORI**

**Dott. CARLO SPEZZANI,**  
DVM, Dirigente delle Professionalità Sanitarie,  
UVAC-PIF Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige  
Ministero della Salute, Direzione Generale della Sanità Animale  
e dei Farmaci Veterinari, Verona, Italia

**Prof. GIANCARLO RUFFO,**  
DL, PhD, docente di Medicina Legale Veterinaria,  
Legislazione Veterinaria, Protezione Animale e Deontologia  
Dipartimento di Scienze Veterinarie per la Salute,  
la Produzione Animale e la Sicurezza Alimentare  
Università degli Studi di Milano, Milano, Italia

**Dott. ANDREA FABRIS**  
DVM, Direttore Associazione Piscicoltori Italiani A.P.I.,  
Verona, Italia

**Prof./Dott. OLIVIERO MORDENTI**  
Ricercatore in Zooculture,  
Dipartimento di Scienze Mediche Veterinarie  
*Alma Mater Studiorum*, Università di Bologna,  
Ozzano dell'Emilia (Bo), Italia

**Dott. AMEDEO MANFRIN**  
DVM, Aquatic Animal Health and Seafood Safety Unit  
National Reference Centre for Fish,  
Mollusc and Crustacean Diseases  
Istituto Zooprofilattico Sperimentale  
delle Venezie Adria (Ro), Italia

---

**Prof. FULVIO SALATI**

DVM, PhD, Head Fish Disease and Acquaculture Center  
c/o IZS of Sardinia, State Veterinary Institute, Oristano, Italia

**Dott. FRANCO GIORIETTO**

DVM, Dirigente delle Professionalità Sanitarie,  
UVAC-PIF Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige  
Ministero della Salute, Direzione Generale della  
Sanità Animale e dei Farmaci Veterinari  
Udine, Italia

**Dott. CRISTIAN SALOGNI**

DVM, Responsabile laboratorio Ittiopatologia  
Referente specie ittiche per il Centro di Referenza  
Nazionale per il Benessere Animale (CRenBA)  
Istituto Zooprofilattico Sperimentale  
della Lombardia e Emilia Romagna,  
Brescia, Italia

**HANNO COLLABORATO**

**Dott.ssa DOMITILLA PIERUCCI**

DVM, Dirigente delle Professionalità Sanitarie,  
Direzione Generale della Sanità Animale e  
dei Farmaci Veterinari,  
Ufficio 6, Benessere Animale,  
Ministero della Salute  
Roma, Italia

**Dott. GIUSEPPE LOSACCO**

DVM, Dirigente delle Professionalità Sanitarie  
Direzione Generale Igiene degli Alimenti e della  
Sicurezza Alimentare e Nutrizione,  
Ufficio 3, Audit  
Roma, Italia

**Dott. GIANLUCA BERTOJA**

DVM, PhD, Specialista in Diritto e  
Legislazione Veterinaria,  
Direttore UVAC-PIF Veneto,  
Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige  
Verona, Italia

---

**MANUALE**  
**PER LA GESTIONE DEL CONTROLLO**  
**DEL BENESSERE DEI PESCI**  
**DURANTE IL TRASPORTO SU STRADA**

**REGOLAMENTO N. 1/2005 CE DEL CONSIGLIO DEL 22 DICEMBRE 2004**

**“SULLA PROTEZIONE DEGLI ANIMALI**  
**DURANTE IL TRASPORTO**  
**E**  
**LE OPERAZIONI CORRELATE”**



INDICE	
PRESENTAZIONE	1
PREFAZIONE	2
INTRODUZIONE	4
<b>PARTE PRIMA</b>	
<b>LA PROTEZIONE E IL BENESSERE DEI PESCI DURANTE IL TRASPORTO ATTRAVERSO LA SANITA' ANIMALE</b>	<b>7</b>
Il D.Lgs. 4 agosto 2008, n. 148	7
Il Reg. (CE) 9 marzo 2016, n. 2016/429, la "Legislazione di Sanità Animale"	9
Tabella ex art. 5, par. 3 Reg. UE n. 429/2016	10
Tabella ex art. 6, par. 2, Reg. UE n. 429/2016	10
<b>PARTE SECONDA</b>	
<b>LA CAPACITA' DI SOFFERENZA DEI PESCI</b>	<b>14</b>
<b>PARTE TERZA</b>	
<b>IL BENESSERE DEI PESCI DURANTE IL TRASPORTO LINEE GUIDA</b>	<b>16</b>
<b>CAPITOLO 1. CAMPO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI</b>	<b>16</b>
<b>CAPITOLO 2. IDONEITA' AL TRASPORTO DEI PESCI</b>	<b>19</b>
Idoneita' al trasporto dei pesci	19
Obblighi specifici	20
Deroghe per il trasporto di pesci malati o con lesioni	20
Casi particolari di divieto: i pesci sedati	20
<b>CAPITOLO 3. LA RESPONSABILITA' DEGLI OPERATORI</b>	<b>21</b>
Introduzione	21
Allevatori e trasportatori (imprese di trasporto o conducenti in proprio)	21
1. <i>Le autorizzazioni e requisiti</i>	21
2. <i>Parametri in rapporto alle specie trasportata</i>	21
3. <i>Modalità di trasporto</i>	21
4. <i>Acqua e densità degli animali in rapporto alla specie ittica trasportata</i>	22

---

5. Durata del viaggio	22
6. Parametri controllabili durante il viaggio	22
7. Formazione del personale	22
8. Punto di lavaggio	22
9. Trasporto di gas liquidi e spandimento di acque	22
10. Piano di emergenza per trasporti superiori alle otto ore	22
11. Tracciabilità delle movimentazioni (D.Lgs. n. 148/2008)	22
I conducenti	22
Competenza del personale	23
<b>CAPITOLO 4. LA GESTIONE DEL TRASPORTO DEI PESCI</b>	24
Organizzazione del viaggio	24
Preparazione per il trasporto. Pretrattamento prima del carico: il digiuno	24
Digiuno prima del trasporto	25
Carico del pesce alla partenza	25
Il monitoraggio durante il trasporto	26
Fattori di stress dei pesci	27
Trattamento degli animali	28
Mezzi di trasporto	28
<i>Pulizia e disinfezione</i>	28
Contenitori	29
<i>Aperture di accesso</i>	30
Acqua di carico e ossigenazione	30
<i>Contenimento dell'acqua di carico</i>	30
<i>Ossigenazione</i>	30
Illuminazione	31
Mezzo di abbattimento	31
Diciture e contrassegno esterno del mezzo di trasporto su gomma	31
Struttura dei mezzi di trasporto	
per viaggi superiori a 8 ore – “lunghi viaggi”	31
<i>Sistema di aerazione</i>	31
<i>Sistema di controllo della temperatura e dell'ossigeno</i>	31
<i>Acqua di carico</i>	33
<i>Sistema di allarme</i>	33
<i>Sistema di navigazione</i>	33
Densità ottimale prevista per i pesci	33
Scarico	36
Monitoraggio dopo lo scarico	36
<b>CAPITOLO 5. DOCUMENTI E TRACCIABILITA'</b>	38
Introduzione	38
Documentazione prevista per il trasporto	38
'Diario di bordo'	40, 41, 42

---

<b>CAPITOLO 6. AUTORITA' COMPETENTI E CONTROLLI UFFICIALI</b>	43
<b>CAPITOLO 7. PIANO DI EMERGENZA</b>	47
Introduzione	47
Piano di emergenza	47
Controllo del benessere animale durante il trasporto su strada di pesce vivo: la Gestione delle emergenze in caso di inosservanza del Reg. CE n. 1/2005 da parte dei trasportatori	49
<i>Operazioni preliminari</i>	49
Azioni da intraprendere in caso di emergenza ai sensi dell'art. 23 del Reg CE n. 1/2005	50
<i>A.-La restituzione degli animali al punto di partenza   per la via più diretta, o l'autorizzazione a far proseguire   gli animali verso il luogo di destinazione per la via più diretta,   se questo corrisponde maggiormente al benessere degli animali</i>	50
<i>B.-La riparazione temporanea del mezzo di trasporto in modo   da evitare lesioni immediate agli animali</i>	51
<i>C.-Il trasferimento della partita o di parte di essa   su un altro mezzo di trasporto</i>	51
<i>D.-Mortalità di un consistente numero di animali</i>	52
Procedura di macellazione speciale d'urgenza (MSU) per i pesci	53
Procedura di abbattimento d'emergenza	53
Mod. A	54
Mod. B	56
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	58

---

MANUALE  
PER LA GESTIONE DEL CONTROLLO DEL BENESSERE DEI PESCI  
DURANTE IL TRASPORTO SU STRADA

---

**PRESENTAZIONE**

A cura del Ministero della Salute



## PREFAZIONE

L'acquacoltura ha sempre rappresentato un'importante attività di allevamento animale e mai come oggi ha assunto un'importanza crescente dovuta ad una sempre maggior domanda di consumo annuo pro capite di pesce che, tuttavia, ha comportato una contestuale diminuzione dell'apporto della pesca.

La movimentazione di pesce vivo è parte integrante della attività di piscicoltura in tutta Europa.

Negli ultimi decenni in Italia l'allevamento del pesce e di altre specie acquatiche è stato in costante aumento, stabilizzandosi solo negli ultimi anni. Si è registrato un sempre maggiore interesse alle pratiche di acquacoltura utilizzate e ai relativi problemi di benessere dei pesci da parte del legislatore, nel campo della ricerca e da parte dei consumatori.

I dati dimostrano che l'acquacoltura è un settore in crescita: nell'anno 2016 sono stati trasportati e introdotti in Italia oltre 72 milioni di Kg. di pesce vivo (35.5% trote – 14.6% spigole e orate – 4% pesce gatto e anguille) e si prevede che a livello mondiale nel 2030 il 60% del pesce consumato sarà di allevamento.

In Italia le specie più trasportate sono le orate, le spigole nelle fasi giovanili e le trote.

La maggior parte delle specie di pesce che sono allevate vengono spostate almeno una volta durante il loro ciclo produttivo, mentre alcuni animali vengono movimentati più volte.

In acquacoltura sono allevate e trasportate oltre 60 specie diverse di pesci (oltre 30 specie in Europa). Se ne deduce che quantità di animali trasportati e la e la lunghezza durata del viaggio possono variare considerevolmente, in funzione del ciclo produttivo e delle necessità commerciali, che talvolta possono cambiare anche nel corso dello stesso anno.

Il trasporto dei pesci è forse il più difficile e delicato rispetto alle altre specie di vertebrati, per cui ne deriva che un piccolissimo errore nelle varie fasi di trasporto ne comprometterebbe il benessere degli animali nonché una perdita economica nel settore.

L'azione di protezione e di mantenimento delle condizioni di benessere del pesce vivo durante le operazioni di trasporto, che dovrebbe essere un dovere morale dell'allevatore e/o autotrasportatore, è un obbligo sancito dalla legislazione vigente e comporta una responsabilità legale sia degli operatori del settore, sia delle autorità competenti preposte ai controlli, le quali devono avere una alta professionalità e competenza nel corso delle operazioni ispettive e di vigilanza.

Nelle attività di trasporto del pesce, è necessario eseguire le operazioni secondo specifici protocolli operativi, allo scopo di non pregiudicare lo stato di salute e indirettamente anche il valore economico degli animali oggetto di movimentazione.

E' rilevante quindi che gli operatori e il personale addetto siano formati e preparati per garantire ai pesci un trasporto senza stress.

A tal proposito è importante sottolineare l'importanza fondamentale della figura del veterinario, il quale rappresenta oggi la sola figura professionale e con competenze scientifiche a cui la legge attribuisce il compito-dovere di verifica e di controllo delle condizioni degli animali e dei loro prodotti, nello specifico anche del pesce, ivi compresi i provvedimenti a tutela della protezione del benessere dell'animale durante il trasporto e che comportano, inoltre, anche la valutazione delle condizioni di dolore, stress, o sofferenze evitabili nel corso delle operazioni.

Con il presente 'Manuale', vengono riportate una serie di misure specifiche da applicare nella gestione del trasporto su strada del pesce vivo, al fine di definire ed individuare le condizioni ottimali di benessere nel corso delle movimentazioni.

## INTRODUZIONE

La Direttiva 98/58/CE del Consiglio, recepita in Italia dal D.Lgs. 26 marzo 2001, n. 146, ha stabilito le norme minime riguardo alla protezione degli animali negli allevamenti, compresi i pesci.

Alcune organizzazioni internazionali hanno pubblicato raccomandazioni e linee guida in materia di benessere dei pesci.

Nel 2005 il Consiglio d'Europa ha adottato una raccomandazione sul benessere dei pesci di allevamento e nel 2008 l'Organizzazione mondiale per la salute animale (OIE - World Animal Health Organization) ha adottato una serie di linee guida in materia di benessere dei pesci, recentemente aggiornate (Welfare of farmed fish during transport - OIE Aquatic Animal Health Code, Chapter 7.2-10/06/2016), anche durante i trasporti.

Anche gli operatori del settore acquacoltura negli anni hanno adottato codici di condotta finalizzati a salvaguardare lo stato di salute e benessere degli animali durante il trasporto.

Nel parere dell'EFSA del 2004, relativo al benessere di varie specie animali durante il trasporto, gli esperti hanno identificato una serie di pericoli, sottolineando, in particolare, che il pesce andrebbe caricato e scaricato evitando l'esposizione all'aria, che dovrebbe disporre di sufficienti livelli di ossigeno nell'acqua e che andrebbe mantenuta un'adeguata densità di carico.

Con l'entrata in vigore del Reg. (CE) n. 1/2005, sulla protezione degli animali durante il trasporto e delle operazioni correlate, gli operatori di sanità pubblica hanno analizzato la norma comunitaria, al fine di prevedere come potesse ricomprendere nell'ambito di applicazione anche il trasporto di pesci vivi, considerando che nella definizione di "animali" di cui alla lettera a) dell'art. 2 erano compresi tutti gli 'animali vertebrati vivi'. Dal dettato letterale della norma si evince chiaramente che le norme per garantire il benessere si applicano anche al trasporto di pesci vivi.

La legislazione di riferimento consultata, in materia di protezione e di benessere animale, nello specifico dei pesci nel corso del trasporto è la seguente:

-D.Lgs. 26 marzo 2001, n. 146. Attuazione della direttiva 98/58/CE relativa alla protezione degli animali negli allevamenti. (Gazz. Uff. 24 aprile 2001, n. 95.)

-Reg. (CE) n. 1/2005 del 22 dicembre 2004. Regolamento del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97. (G.U.U.E. 5 gennaio 2005, n. L 3.)

-D.Lgs. 25 luglio 2007, n. 151. Disposizioni sanzionatorie per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate.

(Gazz. Uff. 12 settembre 2007, n. 212.)

-D.Lgs. 4 agosto 2008, n. 148. Attuazione della direttiva 2006/88/CE relativa alle condizioni di polizia sanitaria applicabili alle specie animali d'acquacoltura e ai relativi prodotti, nonché alla prevenzione di talune malattie degli animali acquatici e alle misure di lotta contro tali malattie.

(Gazz. Uff. 25 settembre 2008, n. 225, S.O.)

-Reg. (CE) 9 marzo 2016, n. 2016/429. Regolamento del Parlamento Europeo relativo alle malattie animali trasmissibili e che modifica e abroga taluni atti in materia di sanità animale -ANIMAL HEALTH LAW- (G.U.U.E. 31 marzo 2016, n. L 84.)

-Reg. (CE) 15 marzo 2017, n. 2017/625/UE. Regolamento del Parlamento Europeo relativo ai controlli ufficiali e alle altre attività ufficiali effettuati per garantire l'applicazione della legislazione sugli alimenti e sui mangimi, delle norme sulla salute e sul benessere degli animali, sulla sanità delle piante nonché sui prodotti fitosanitari, (...) (G.U.U.E. 7 aprile 2017, n. L 95).

Anche il Ministero della Salute, con la nota nr. 4245 del 12 marzo 2008, ribadisce che il trasporto dei pesci vivi rientra nel campo di applicazione del Reg. CE n. 1/2005, in quanto si tratta di trasporto con finalità economiche di animali vertebrati, con alcune limitazioni, e si è ritenuto opportuno elaborare disposizioni particolareggiate per far fronte alle particolari esigenze che emergono in relazione ai vari tipi di trasporto.

Si esclude nel presente manuale il trasporto di uova embrionate, di pesci ornamentali e di crostacei e molluschi in quanto, questi ultimi, invertebrati, non sono ad oggi, contemplati dalla legislazione.

Al fine di garantire il benessere durante il trasporto e realizzare le finalità del Reg. CE n. 1/2005, anche per i pesci vivi si applica il principio secondo il quale gli animali non debbono essere trasportati in condizioni tali da esporli a lesioni o a sofferenze inutili.

Al riguardo, il legislatore ha indicato le seguenti modalità applicative:

- il miglioramento della protezione e del benessere degli animali;
- le azioni di prevenzione dall'insorgenza e dalla propagazione di malattie infettive degli animali;
- la creazione di condizioni più rigorose per evitare dolore e sofferenza, al fine di salvaguardare il benessere e la salute degli animali durante e dopo il trasporto;
- la limitazione nella misura del possibile del trasporto degli animali, nei lunghi viaggi;
- l'attenzione alle operazioni di carico e scarico degli animali, in quanto potrebbe rappresentare una causa di stress;

-prestare attenzione al cambio delle acque, in quanto potrebbero essere fonte di diffusione di malattie infettive;

-la tracciabilità delle operazioni di trasporto per i lunghi viaggi.

La legislazione comunitaria in materia è soggetta a modifica in base a nuove prove scientifiche per le quali si rende necessario l'aggiornamento delle disposizioni particolareggiate e per la prevenzione delle malattie infettive dei pesci le relative azioni sono prese in base alla valutazione del rischio.

Il presente manuale ha indicato una serie di indici e parametri per definire le linee guida per una corretta gestione del trasporto di pesci vivi e in coerenza agli obiettivi di migliorare le condizioni di benessere animale dei pesci e adempiere alle disposizioni del Reg. CE n. 1/2005.

**PARTE PRIMA**

**LA PROTEZIONE E IL BENESSERE DEI PESCI  
DURANTE IL TRASPORTO  
ATTRAVERSO LA SANITA' ANIMALE**

**INTRODUZIONE**

Prima di delineare le misure relative al benessere animale di pesci vivi durante il trasporto, è opportuno riportare alcune disposizioni normative del D. Lgs n. 148/2008 e del Reg. UE n. 429/2016, in materia di Sanità Animale.

**Il D.Lgs. 4 agosto 2008, n. 148**

Il D.Lgs. 4 agosto 2008, n. 148, che attua la Dir. 2006/88/CE, in materia di polizia sanitaria, di prevenzione e di misure di lotta contro le malattie degli animali acquatici, stabilisce, in via generale:

- a) le norme di polizia sanitaria che disciplinano l'immissione sul mercato, l'importazione e il transito degli animali d'acquacoltura e dei relativi prodotti;
- b) le misure preventive minime intese ad accrescere il livello di sensibilizzazione e di preparazione delle autorità sanitarie competenti, dei responsabili delle imprese di acquacoltura e di altri operatori del settore nei confronti delle malattie negli animali d'acquacoltura;
- c) le misure minime di lotta da applicarsi in caso di presenza sospetta o conclamata di un focolaio di talune malattie degli animali acquatici, rinviando all'apposito elenco dell'Allegato IV, parte II che si riporta nella tabella:

§

<b>MALATTIE ESOTICHE</b>	
<b>MALATTIA</b>	<b>SPECIE SENSIBILI</b>
Necrosi ematopoietica epizootica	Trota iridea ( <i>Oncorhynchus mykiss</i> ) pesce persico ( <i>Percha fluviatilis</i> )
<b>MALATTIE NON ESOTICHE</b>	

MANUALE  
PER LA GESTIONE DEL CONTROLLO DEL BENESSERE DEI PESCI  
DURANTE IL TRASPORTO SU STRADA

Setticemia emorragica virale (VHS)	Aringa ( <i>Clupea spp.</i> ), coregoni ( <i>Coregonus sp.</i> ), luccio ( <i>Esox lucius</i> ), eglefino ( <i>Gadus aeglefinus</i> ), merluzzo del Pacifico ( <i>Gadus macrocephalus</i> ), merluzzo bianco ( <i>Gadus morhua</i> ), salmone del Pacifico ( <i>Oncorhynchus spp.</i> ), trota iridea ( <i>Oncorhynchus mykiss</i> ), motella ( <i>Onnos mustelus</i> ), trota fario ( <i>Salmo trutta</i> ), rombo ( <i>Scophthalmus maximus</i> ), spratto ( <i>Sprattus sprattus</i> ), temolo ( <i>Thymallus thymallus</i> ) hirame ( <i>Paralichthys olivaceus</i> )
Necrosi ematopoietica infettiva (IHN)	Salmone keta ( <i>Oncorhynchus keta</i> ), salmone argentato ( <i>O. kisutch</i> ), salmone giapponese ( <i>O. masou</i> ), trota iridea ( <i>O. mykiss</i> ), salmone rosso ( <i>O. nerka</i> ), salmone rosa ( <i>O. rhodurus</i> ), salmone reale ( <i>O. tshawytscha</i> ) salmone atlantico ( <i>Salmo salar</i> )
Virus erpetico (KHV)	Carpa comune carpa koi ( <i>Cyprinus carpio</i> )
Anemia infettiva del salmone (ISA): infezione da genotipo HPR-deleted del genere <i>Isavirus</i> (ISAV)	Trota iridea ( <i>Oncorhynchus mykiss</i> ) salmone atlantico ( <i>Salmo salar</i> ) Trota fario ( <i>Salmo trutta</i> )

*Per le specifiche disposizioni relative al trasporto dei pesci previste dal D.Lgs. n. 148/2008 si rinvia ai capitoli successivi*

**Il Reg. (UE) 9 marzo 2016, n. 2016/429, la “Legislazione di Sanità Animale”**

A decorrere dalla data del 21 aprile 2021, diverrà obbligatorio in tutto il territorio dell’Unione Europea il Reg. (CE) 9 marzo 2016, n. 2016/429, denominato anche ‘Animal Health Law’ (Legislazione di Sanità Animale).

Il legislatore comunitario ha lasciato un tempo intercorrente relativamente lungo tra la data di entrata in vigore e la data di applicazione obbligatoria, per consentire alle Autorità competenti di ogni Stato membro e agli operatori del settore animale di conformarsi alle disposizioni regolamentari, nonché alla Commissione dell’Unione Europea di predisporre provvedimenti sanitari attraverso atti delegati o di esecuzione in relazione alle singole malattie elencate nell’art. 5 e nell’Allegato II al Reg. UE n. 429/2016.

In sostanza, dovranno essere disapplicate tutte le norme precedenti riguardanti la Sanità animale ed in contrasto con il Reg. UE n. 429/2016; altresì non potranno più essere prese in considerazione malattie diverse rispetto a quelle espressamente riportate nell’elenco.

Le disposizioni del Reg. UE n. 429/2016 si applicano alle malattie trasmissibili contenute nell’elenco contemplato dall’art. 5 e riguardano anche i mezzi di trasporto (art. 2, lett. e).

L’art. 4 del Regolamento prevede le seguenti definizioni, che si riportano, nello specifico:

*-animali: animali vertebrati e invertebrati;*

*-animali acquatici: animali delle seguenti specie, in tutte le fasi della vita, compresi uova, spermatozoi e gameti:*

*a) pesci appartenenti alla superclasse Agnatha e alle classi Chondrichthyes, Sarcopterygii e Actinopterygii; (...)*

*-animali detenuti: animali detenuti dall'uomo, compresi, nel caso degli animali acquatici, gli animali di acquacoltura;*

*-acquacoltura: la detenzione di animali acquatici, laddove tali animali rimangono di proprietà di una o più persone fisiche o giuridiche durante tutta la fase di allevamento o di coltura, fino alla raccolta compresa, esclusa la raccolta o la cattura ai fini del consumo umano di animali acquatici selvatici che sono in seguito detenuti temporaneamente senza essere nutriti in attesa di essere abbattuti;*

*-animali di acquacoltura: animali acquatici oggetto di acquacoltura;*

*-malattie elencate: malattie elencate conformemente all'articolo 5, paragrafo 1; (al quale va correlato l'Allegato II);*

*-operatore: qualsiasi persona fisica o giuridica responsabile di animali o prodotti, anche per un periodo limitato, eccetto i detentori di animali da compagnia e i veterinari;*

*-trasportatore: un operatore che trasporta animali per proprio conto o per conto terzi.*

*La biosicurezza, che consiste nell'insieme delle misure gestionali e fisiche finalizzate a ridurre il rischio di introduzione, sviluppo e diffusione delle malattie, ricomprende anche i mezzi di trasporto (lett. b).*

Nell’elenco delle malattie riportate nell’art. 5 e nell’Allegato II, oggetto dei provvedimenti contemplati dalla norma comunitaria e soggette ad obbligo di



notifica secondo le modalità stabilite dall'art. 18, sono comprese le seguenti malattie dei pesci:

- Setticemia emorragica virale (SEV)
- Necrosi ematopoietica infettiva (NEI)
- Necrosi ematopoietica epizootica nei pesci (EHN)
- Sindrome ulcerativa epizootica nei pesci (EUS)\*
- Virus erpetico delle carpe koi (KHV)
- Anemia infettiva del salmone (ISA).

Mentre sono definite 'malattie emergenti', contemplate nell'art. 6, quelle malattie che, seppur non ricomprese nell'elenco dell'art. 5, possono soddisfare i criteri per le malattie di cui al medesimo art. 5 (par. 3, vedi tabella 2a) e rispondano ai seguenti criteri riportati nella tabella 2b:

**Tabella ex art. 5, par. 3 Reg. UE n. 429/2016**

Lett. a)	TUTTI I CRITERI
i)	-i dati scientifici indicano che la malattia è trasmissibile;
ii)	-le specie sono sensibili alla malattia o i vettori e i serbatoi della malattia sono presenti nell'Unione;
iii)	-la malattia ha effetti negativi sulla salute degli animali, o; -presenta un rischio per la salute pubblica a causa del suo carattere zoonotico
iv)	-sono disponibili strumenti diagnostici per la malattia;
<b>E</b>	
Lett. b)	ALMENO UNO DEI SEGUENTI CRITERI
i)	-la malattia ha o può avere effetti negativi rilevanti sulla salute degli animali nell'Unione, o -presenta o potrebbe presentare un rischio significativo per la salute pubblica a causa del suo carattere zoonotico
ii)	-l'agente patogeno ha sviluppato resistenza ai trattamenti, il che rappresenta un rischio notevole per la salute pubblica e/o animale nell'Unione;
iii)	-la malattia ha o può avere rilevanti ripercussioni economiche negative sulla produzione agricola o acquicola dell'Unione;
iv)	-la malattia può generare una crisi o -l'agente patogeno potrebbero essere utilizzato a fini di bioterrorismo;
v)	-la malattia ha o potrebbe avere ripercussioni negative rilevanti sull'ambiente, compreso sulla biodiversità, dell'Unione.

10

**Tabella ex art. 6, par. 2, Reg. UE n. 429/2016**

a)	-la malattia risulti dall'evoluzione o dalla modifica di un agente patogeno esistente
b)	-sia una malattia nota che si diffonde ad una zona geografica, specie o popolazione nuova
c)	-sia diagnosticata per la prima volta nell'Unione; oppure
d)	-sia provocata da un agente patogeno non riconosciuto o non riconosciuto in precedenza

Ogni misura necessaria per la prevenzione e il controllo delle malattie emergenti viene adottata direttamente

con atto di esecuzione della Commissione Europea.

Se una malattia rappresenta un rischio emergente con un impatto molto forte, la Commissione adotta le misure necessarie

mediante atti di esecuzione, motivandone l'urgenza.

L'art. 188 del Reg. UE n. 429/2016, stabilisce l'obbligo, da parte dei trasportatori di animali acquatici destinati agli stabilimenti di acquacoltura o ad essere rilasciati in natura, di conservare e aggiornare la documentazione relativa:

- a) alle categorie, le specie e le quantità (numero, volume o peso) di animali acquatici trasportati;
- b) ai tassi di mortalità, durante il trasporto, degli animali di acquacoltura in questione e degli animali acquatici selvatici, in funzione del tipo di trasporto e delle specie di animali di acquacoltura e di animali acquatici selvatici trasportati;
- c) agli stabilimenti di acquacoltura e agli stabilimenti di alimenti di origine acquatica autorizzati a lottare contro le malattie visitati dai mezzi di trasporto;
- d) ad ogni eventuale ricambio di acqua durante il trasporto, precisando l'origine dell'approvvigionamento e i luoghi di scolo delle acque reflue.
- e) alla pulizia e alla disinfezione del mezzo di trasporto.

E' consentito che la documentazione possa essere conservata e aggiornata in formato cartaceo o elettronico. (par. 1)

Fermo restando la garanzia di tracciabilità, gli Stati membri hanno facoltà di esonerare dall'obbligo di conservare la documentazione per quei trasportatori (di pesce vivo) che presentano un rischio ridotto di diffusione delle malattie elencate nell'art. 5 o emergenti. (par. 2)

Il par. 3 prevede che i trasportatori conservino la documentazione in modo tale che possa essere messa immediatamente a disposizione

dell'autorità competente su richiesta, per un periodo non inferiore a tre anni.

L'art. 191, nell'indicare i requisiti generali relativi ai movimenti di animali acquatici, prevede che gli operatori debbano predisporre misure appropriate per garantire che i movimenti di animali acquatici non compromettano lo stato sanitario nel luogo di destinazione per quanto riguarda:

- a) le malattie elencate di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettera d); per le quali si applicano norme di prevenzione e di controllo al fine di evitare la loro diffusione a causa del loro ingresso nell'Unione o i movimenti tra Stati membri;
- b) le malattie emergenti.

Altresì gli operatori devono predisporre tutte le misure necessarie per garantire che gli animali acquatici, dopo aver lasciato il luogo di origine, siano consegnati direttamente al luogo finale di destinazione. (par. 3)

Le misure di prevenzione delle malattie relative al trasporto sono previste nell'art. 192, e stabiliscono che gli operatori debbano adottare le seguenti misure di garanzia:

- a) non sia messo a rischio lo stato sanitario degli animali acquatici durante il trasporto;
- b) le operazioni di trasporto degli animali acquatici non provochino la diffusione di malattie elencate, per le quali si rendono necessarie misure per evitarne la diffusione a causa del loro ingresso nell'Unione o i movimenti tra Stati membri, all'uomo o agli animali lungo il tragitto e nel luogo di destinazione;
- c) si provveda alla pulizia e alla disinfezione delle attrezzature e dei mezzi di trasporto e si adottino altre

misure appropriate di biosicurezza, in funzione dei rischi connessi alle operazioni di trasporto interessate;

d) eventuali ricambi o scarichi di acqua durante il trasporto di animali acquatici destinati all'acquacoltura o il rilascio in natura avvengano in luoghi e in condizioni tali da non compromettere lo stato sanitario per quanto riguarda le malattie elencate e per le quali sono necessarie misure per evitarne la diffusione a causa del loro ingresso nell'Unione o i movimenti tra Stati membri:

i) degli animali acquatici che sono trasportati;

ii) di eventuali animali acquatici presenti lungo il tragitto verso il luogo di destinazione;

iii) degli animali acquatici nel luogo di destinazione.

In merito allo spostamento di animali acquatici destinati a stabilimenti di acquacoltura o a essere rilasciati in natura, è consentito lo spostamento a condizione che gli animali

-non mostrino sintomi di malattie; e  
-provengano da uno stabilimento di acquacoltura o da un ambiente dove non sono presenti casi anormali di mortalità le cui cause siano indeterminate. (art. 196)

Gli animali di acquacoltura possono essere spostati solo se accompagnati da un certificato sanitario rilasciato dall'autorità competente dello Stato membro di origine. (art. 208)

Gli operatori nel luogo di destinazione (stabilimenti di acquacoltura e stabilimenti di alimenti di origine acquatica autorizzati a lottare contro le malattie, o rilascio in natura), hanno

l'obbligo, prima dello scarico degli animali, di richiedere l'esibizione del certificato sanitario o l'autodichiarazione.

In caso di irregolarità in merito ai documenti o agli animali acquatici ricevuti, gli operatori hanno l'obbligo di informarne l'autorità competente del luogo di destinazione. (art. 194)

Il certificato sanitario deve riportare le seguenti informazioni:

-stabilimento o il luogo di origine,

-stabilimento o il luogo di destinazione e, -se pertinente per la diffusione delle malattie, eventuali stabilimenti o luoghi visitati lungo il tragitto;

-una descrizione, inclusa la specie e la categoria, degli animali acquatici interessati;

-quantità (numero, volume o peso) degli animali acquatici interessati;

-informazioni per dimostrare che gli animali acquatici soddisfano le pertinenti prescrizioni di sanità animale in materia di movimenti. (Art. 212)

Tuttavia se lo spostamento di animali d'acquacoltura avviene tra Stati membri (luogo di origine e luogo di destinazione in UE) ed è previsto che non sussista l'obbligo del certificato sanitario, gli operatori del luogo di origine devono redigere una autodichiarazione, in cui devono essere riportate le seguenti informazioni:

-il luogo di origine e il luogo di destinazione e, se del caso, i luoghi situati lungo il tragitto;

-il mezzo di trasporto;

-una descrizione degli animali di acquacoltura, e delle loro categorie, specie e quantità (numero, volume o peso) in funzione degli animali interessati;

-le informazioni necessarie per dimostrare che gli animali di acquacoltura soddisfano le prescrizioni in materia di movimenti. (art. 218).

## PARTE SECONDA

### LA CAPACITA' DI SOFFERENZA DEI PESCI

Poiché l'acquacoltura è stata introdotta successivamente all'allevamento degli animali terrestri, la fisiologia, l'etologia ed il benessere dei pesci sono stati oggetto di studi più recenti.

Cercare di comparare e applicare indici di benessere dei mammiferi e volatili ai pesci può essere un errore.

Nei pesci il benessere deve essere valutato in maniera differente: ad esempio, i pesci non necessitano di "energia" per mantenere la loro temperatura corporea, pertanto la privazione alimentare non è un fattore così importante per il loro benessere.

Il sistema endocrino dei teleostei è ben sviluppato ed analogo a quello dei mammiferi.

Nonostante i pesci siano privi della neocorteccia, cioè di quella porzione del cervello che negli animali omeotermi genera le esperienze soggettive di sofferenza, la letteratura scientifica ha dimostrato che sono esseri senzienti in grado di provare stress e dolore.

La mancanza di questa struttura non significa che i pesci non abbiano la capacità di provare un qualcosa di simile alla sofferenza. Infatti altre parti del

cervello dei pesci sono ben sviluppate ed usate per sviluppare comportamenti complessi.

È sicuro, che i pesci subiscono lo stress al quale rispondono mediante la secrezione di adrenalina e cortisolo.

Nella trota iridea, per esempio, sono stati identificati nocicettori nel nervo trigemino.

Questo avviene quando sono esposti a cattive condizioni ambientali o quando sono attaccati da predatori ma anche a causa di alcune attività umane, quali, ad esempio i cambiamenti dell'ambiente, l'eccessiva densità di allevamento, la manipolazione, il trasporto, ecc.

Nel corso della movimentazione dei pesci vivi è fondamentale non provocare dolore, ansia o sofferenze evitabili, in conformità alla legislazione vigente in materia e per garantirne le migliori condizioni di vita possibile in questa fase molto delicata.

Le differenti specie di pesci oggetto di trasporto comportano inoltre un approccio specializzato, che prende in considerazione i diversi requisiti fisiologici, le caratteristiche comportamentali e le caratteristiche chimico-fisiche, quali, ad esempio, temperatura, pH, salinità, ossigeno

dell'ambiente acquatico in cui necessariamente devono essere collocati.

L'adrenalina e il cortisolo inducono cambiamenti metabolici:

-a breve termine che permettono al pesce di affrontare lo stimolo (es. manipolazione)

-a lungo termine (stress cronico). Il rilascio continuo di glicocorticoidi, che hanno una spiccata azione immunodepressiva, influisce negativamente sulle difese immunitarie dell'individuo.

Lo stress cronico favorisce così le infezioni, rendendo gli animali meno

resistenti anche a cambiamenti climatici bruschi e predispone all'insorgenza di malattie.

Risulta quindi fondamentale evitare eccitazione, dolore o sofferenze inutili per i pesci trasportati, non solo per il giusto rispetto che si deve a qualunque genere di animale ma anche per le positive ripercussioni sulla salute degli stessi.

## PARTE TERZA

### IL BENESSERE DEI PESCI DURANTE IL TRASPORTO

#### LINEE GUIDA

#### §

#### CAPITOLO 1.

#### CAMPO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Il Reg. CE n. 1/2005 che disciplina il benessere degli animali vertebrati durante il trasporto include anche i pesci, pur tuttavia non fissando dei parametri e degli indicatori specifici come per gli altri animali omeotermi, mentre esclude gli invertebrati, quali i crostacei e i molluschi.

E' importante sottolineare che il Reg. CE n. 1/2005 sul benessere degli animali durante il trasporto deve 'coniugarsi' con tutta la legislazione veterinaria comunitaria in materia.

Sono tuttavia esclusi dall'applicazione del Regolamento i trasporti di pesce vivo, effettuati dagli allevatori/pescatori, con i propri mezzi di trasporto per una distanza inferiore a 65 km dalla propria azienda.

E' comunque necessaria la registrazione presso la AUSL come produttore

primario, anche se non si tratta di animali destinati all'alimentazione umana, tranne nei casi contemplati nell'art. 1, par. 2 del Reg. CE n. 852/2004.

E' altresì esclusa l'applicazione del regolamento al trasporto di animali che non sia legato ad un'attività economica, e al trasporto di animali direttamente verso cliniche o gabinetti veterinari, o in provenienza dagli stessi, in base al parere di un veterinario (art. 1 comma 5).

Il Legislatore comunitario ha consentito agli Stati Membri l'adozione di 'eventuali misure più vincolanti', allo scopo di migliorare (ulteriormente) le condizioni di benessere degli animali *durante i trasporti effettuati interamente sul loro territorio o durante i trasporti marittimi in partenza dal loro territorio.* (art. 1).

In merito alle definizioni contenute nel Reg. CE n. 1/2005, si ritiene opportuno riportare quelle indicate nell'art. 2:

**-animali:** animali vertebrati vivi; sono quindi esclusi gli invertebrati

**-trasportatore:** *persona fisica o giuridica che trasporta animali per proprio conto o per conto terzi;*

**-guardiano:** *persona direttamente incaricata del benessere degli animali che li accompagna durante un viaggio;*

**-detentore:** *persona fisica o giuridica, a esclusione del trasportatore, che ha la responsabilità degli animali o li accudisce su base permanente o temporanea;*

**-organizzatore:**

1. può essere il trasportatore che ha ceduto in subappalto ad almeno un altro trasportatore parte di un viaggio;

2. può essere identificato in una persona fisica o giuridica che ha ingaggiato più di un trasportatore per un viaggio;

3. può identificarsi nella persona che ha firmato la parte del giornale di viaggio riguardante la pianificazione dello stesso;

**-trasporto:** *consiste nel movimento di animali effettuato con uno o più mezzi di trasporto e le operazioni correlate, comprese quelle di carico, scarico, trasferimento e riposo, fino a quando è completato lo scarico degli animali nel luogo di destinazione;*

**-viaggio:** *è l'intera operazione di trasporto dal luogo di partenza al luogo di destinazione, comprese le operazioni di scarico, sistemazione e carico che si effettuano in punti intermedi durante il viaggio;*

**-lungo viaggio:** *viaggio che supera 8 ore, a partire dal momento in cui il primo animale della partita è trasferito;*

**-mezzi di trasporto:** *vengono identificati i veicoli stradali o ferroviari, navi e aeromobili usati per il trasporto di animali; (navi che trasportano animali in contenitori amovibili);*

**-nave traghetto:** *nave marittima strutturata in modo da consentire l'imbarco e lo sbarco di veicoli stradali o ferroviari;*

**-veicolo:** *mezzo di trasporto su ruote dotato di motore o trainato.*

**-sistemi di navigazione:** *infrastrutture satellitari che forniscono servizi globali, continui, precisi e servizi di sincronizzazione e posizionamento garantiti, o qualsiasi tecnologia che fornisca servizi equivalenti ai fini del presente regolamento;*

**-contenitore:** *qualsiasi cassa, box, alloggiamento o altra struttura rigida usato per il trasporto di animali che non sia un mezzo di trasporto;*

**-luogo di partenza:** *il luogo nel quale l'animale è caricato per la prima volta su un mezzo di trasporto a patto che sia stato sistemato in detto luogo almeno 48 ore prima dell'ora di partenza.*

**-luogo di destinazione:** *il luogo in cui un animale è scaricato da un mezzo di trasporto e può essere sistemato per almeno 48 ore prima dell'ora di partenza;*

**-luogo di riposo o trasferimento:** *qualsiasi sosta durante il viaggio che non sia il luogo di destinazione, compreso il luogo in cui gli animali hanno cambiato il mezzo di trasporto, con o senza scaricamento.*

L'art. 3 del Reg. CE n. 1/2005 stabilisce le condizioni generali per il trasporto di animali e il principio che *nessuno è autorizzato a trasportare o far trasportare animali in condizioni tali da esporli a lesioni o sofferenze inutili*. Tale principio è fondamentale in quanto la norma, oltre a sancire il divieto di esporre gli animali trasportati a lesioni e sofferenze inutili da parte degli operatori, individua indirettamente nel veterinario



la persona competente ai fini dell'accertamento (diagnosi) e valutazione delle lesioni o delle sofferenze del pesce trasportato al fine del giudizio sullo stato di benessere degli animali stessi. Il Reg. UE n. 625/2017 conferma espressamente l'esclusività della competenza del veterinario ufficiale nel controllo del benessere animale (art. 1, par. 2, e art. 3, n. 32)

Si ritiene pertanto violata la disposizione quando il controllo evidenzia:

- effettivo malessere degli animali;
- trasporto di animali non idonei al viaggio;
- utilizzo di veicoli non idonei per la specie trasportata o in stato di manutenzione scadente o con spazio d'impianto e altezza insufficienti;
- manualità che causano spavento o sofferenza;
- condizioni di benessere non opportunamente preservate.

Inoltre: *"...al fine di tutelare il livello di benessere degli animali durante il trasporto, si ritiene opportuno che i principi espressi nell'articolo 3 del Reg. CE n. 1/2005 vengano rispettati in tutti i trasporti di animali vivi, indipendentemente dalla finalità economica del viaggio e della specie e categoria animale trasportata (Linee guida Stato-Regioni)"*.

La tipologia di pesce trasportato riguarda:

- avannotti e giovanili (ovellame)
- pesci destinati alla macellazione
- riproduttori,
- pesci per laghetti di pesca sportiva,
- uova embrionate, (*non contemplati nel presente manuale*),
- pesci ornamentali (*non contemplati nel presente manuale*).

## CAPITOLO 2.

### IDONEITA' AL TRASPORTO DEI PESCI

#### **Idoneità al trasporto dei pesci**

Per quanto riguarda l'idoneità degli animali al trasporto il Reg. CE n. 1/2005 sancisce che ***“Non può essere trasportato nessun animale che non sia idoneo al viaggio previsto, né le condizioni di trasporto possono essere tali da esporre l'animale a lesioni o a sofferenze inutili”***. (All. 1, capo I, punto 1)

Non sono idonei al trasporto animali che presentano lesioni o problemi fisiologici ovvero patologie, in particolare se:

-non sono in grado di spostarsi (nuotare) autonomamente senza sofferenza (All I, capo I, punto 2a);

-presentano ferite aperte di natura grave (All. I, capo I, punto 2b);

Lo stato sanitario del pesce trasportato è un criterio fondamentale, in quanto *‘il pesce deve essere trasportato in buona salute’*.

La disposizione combinata dell'art. 16 comma del D. Lgs. n. 148/2008 stabilisce che *“..., gli animali d'acquacoltura immessi sul mercato a scopo di allevamento devono:*

*a) essere clinicamente sani;....(omissis).*

L'art. 14 del D. Lgs. n. 148/2008 stabilisce specifiche *Norme di prevenzione sanitaria nelle operazioni di trasporto*, attribuendo al responsabile del trasporto i seguenti obblighi:

a) applicazione nel corso delle operazioni di trasporto degli animali d'acquacoltura, *delle necessarie misure di profilassi della malattia per non alterare lo stato sanitario degli animali trasportati e ridurre il rischio di propagazione delle malattie;*

b) garantire che *il trasporto degli animali d'acquacoltura avvenga in condizioni tali da non alterare il loro stato sanitario, né compromettere lo stato sanitario del luogo di destinazione e, se del caso, dei luoghi di transito.*

Le disposizioni soprariportate si applicano anche in caso di malattie non riportate nell'allegato IV, parte II ed alle specie ad esse sensibili.

Il co. 3 stabilisce che il responsabile del trasporto provvede affinché il ricambio dell'acqua durante le fasi di trasporto sia effettuato in luoghi ed in condizioni tali da non compromettere lo stato sanitario:

-degli animali d'acquacoltura trasportati;  
-degli animali acquatici presenti nel luogo in cui avviene il ricambio d'acqua;  
-degli animali acquatici presenti nel luogo di destinazione.

Il co. 4 dell'art. 14 del D.Lgs. 4 agosto 2008, n. 148/2008 attribuisce all'Azienda sanitaria locale competente per territorio i compiti di vigilanza al rispetto delle prescrizioni in caso di violazione delle *disposizioni relative agli obblighi di prevenzione sanitaria nelle operazioni di trasporto, previste dai commi 1, 2 e 3 dell'articolo 14.*

In caso di importazione nell'Unione Europea di animali d'acquacoltura provenienti dai Paesi terzi, l'art. 24 prevede unitamente al documento di accompagnamento l'obbligo del certificato sanitario delle partite di animali d'acquacoltura e dei relativi prodotti.

### **Obblighi specifici**

Se il viaggio supera le sedici ore in modo sicuro, un cambiamento completo dell'acqua durante il trasporto dovrebbe essere effettuato, se possibile; in alternativa possono essere previsti dei sistemi di trattamento e ricircolo dell'acqua.

### **Deroghe per il trasporto di pesci malati o con lesioni**

Il Reg. CE n. 1/2005 prevede che possano essere trasportati pesci:

- che presentano lesioni o malattie lievi solo se il loro trasporto non causa sofferenza addizionale; nei casi dubbi occorre il parere favorevole documentato del veterinario (All. I, capo I, punto 3a);
- sotto supervisione veterinaria per o in seguito a trattamento o diagnosi veterinaria (All. I, capo I, punto 3c);
- se la malattia o la lesione sono parte di un programma di ricerca autorizzata (All. I, capo I, punto 3b).

### **Casi particolari di divieto: i pesci sedati**

Non sono idonei al trasporto pesci sotto effetto di sedativi, se non sia strettamente necessario per assicurare il loro benessere e soltanto sotto controllo veterinario (All. I, capo I, punto 5).

## CAPITOLO 3.

### LA RESPONSABILITA' DEGLI OPERATORI

#### Introduzione

Il Reg. CE n. 1/2005 impone a tutti gli operatori e il personale del settore del pesce vivo l'obbligo di garantire il benessere dei pesci in tutte le fasi della filiera, quali l'allevamento – relativamente allo stato di salute dei pesci e alle fasi di carico-, il trasporto e le fasi di scarico degli animali.

#### Allevatori e trasportatori (imprese di trasporto o conducenti in proprio)

La responsabilità degli allevatori e dei trasportatori riguarda la salute e il benessere dei pesci, la loro idoneità alla partenza del viaggio e la pianificazione del viaggio al fine di non pregiudicare la salute e il benessere dei pesci.

In particolare, essi hanno la responsabilità di garantire che:

- il veicolo sia idoneo e in ordine per le modalità del trasporto;
- siano predisposti piani adeguati per affrontare le emergenze;
- venga curata la formazione del personale;
- vengano rispettate le procedure corrette di carico in partenza e di scarico a destinazione;
- venga effettuato il monitoraggio delle condizioni del pesce durante il viaggio.

Ai fini dell'organizzazione e di una programmazione del trasporto di pesci vivi, l'operatore responsabile del trasporto di pesce vivo deve prendere in considerazione:

#### *1. Le autorizzazioni e requisiti*

- del mezzo;
- dei contenitori;
- autocertificazioni;
- automezzi con caratteristiche come prerequisito all'atto delle autorizzazioni;
- strumentazione di controllo;
- rispetto del controllo ogni 4 ore,
- densità dei pesci durante il trasporto;
- omologazione delle vasche/contenitori utilizzati per il trasporto da parte delle Autorità competenti.

#### *2. Parametri in rapporto alle specie trasportata:*

- analisi del rischio;
- digiuno dei pesci prima del carico;
- tipologia del carico;
- per il trasporto del pesce non ci sono limiti d'età;
- trasporto di riproduttori o di specie per le quali è necessario effettuare l'anestesia;

#### *3. Modalità di trasporto:*

- terrestre su gomma;
- terrestre su rotaia;
- navale
- aereo (IATA)

#### **4. Acqua e densità degli animali in rapporto alla specie ittica trasportata**

- Acqua dolce / acqua salata
- Ph
- T°C
- T°C in rapporto alla stagione
- controllo qualità dell'acqua
- densità degli animali in rapporto alla specie ittica trasportata
- modalità di carico
- eventuale ricambio dell'acqua , ricircolo dell'acqua per motivi sanitari
- punti di ricambio dell'acqua (presso i Vigili del Fuoco o in mare previa autorizzazione del Demanio)

#### **5. Durata del viaggio**

- specie specifica, controllo ossigeno: (60-110 saturazione ossigeno/trote) al fine di garantire una adeguata ossigenazione
  - adeguata strumentazione in rapporto alla durata del trasporto
  - variazione dei parametri
- Per il trasporto devono essere presenti sul mezzo attrezzature di ossigenazione adeguate alla durata del trasporto.

#### **6. Parametri controllabili durante il viaggio**

- controllo temperatura: la differenza tra acqua di trasporto e di partenza e/o di destinazione non dovrebbe essere superiore a +/- 5°C
- smaltimento del pesce morto
- controllo ogni 4 ore
- sosta da parte dell'autista ogni 4 ore
- percentuale di mortalità fisiologica %
- registro di trasporto

#### **7. Formazione del personale**

#### **8. Punto di lavaggio**

#### **9. Trasporto di gas liquidi e spandimento di acque**

#### **10. Piano di emergenza per trasporti superiori alle otto ore**

#### **11. Tracciabilità delle movimentazioni (D.Lgs. 148/2008)**

Altri fattori da tenere in considerazione sono relativi alle tabelle dei tempi relativi alla sicurezza del lavoratore del viaggio e le problematiche di forza maggiore e spesso imprevedibili, legate al traffico e alla viabilità del trasporto su gomma.

#### **I conducenti**

I conducenti del mezzo di trasporto hanno l'obbligo di:

- essere a conoscenza della legislazione in materia di benessere degli animali durante il trasporto e aver ricevuto una formazione in merito;
- utilizzare in modo corretto il mezzo di trasporto e le attrezzature per garantire il benessere dei pesci e la loro sicurezza;
- garantire che il veicolo e le attrezzature siano stati opportunamente puliti e/o disinfettati prima del carico;
- essere in possesso della documentazione e in particolare dell'autorizzazione per il trasporto.

I gestori degli impianti del luogo di partenza e di destinazione hanno la responsabilità di:

- fornire equipaggiamento per il carico e lo scarico del pesce adeguato a garantire il rispetto degli standard di benessere dei pesci;
- garantire che lo stato di salute dei pesci sia idoneo per le operazioni di carico e scarico;

- utilizzare personale qualificato e numericamente sufficiente per le operazioni di carico e scarico del pesce con modalità minimizzano stress e lesioni;
- ridurre al minimo il rischio di diffusione di malattie;
- disporre di attrezzature e materiali per il lavaggio e la disinfezione dei veicoli prima del carico e dopo lo scarico;
- garantire che l'abbattimento dei pesci, ove ciò sia richiesto, venga effettuata in conformità alla legislazione europea e nazionale;
- predisporre piani di emergenza, in collaborazione con i trasportatori, se necessario, per affrontare eventuali imprevisti.

- qualità dell'acqua, secondo le esigenze specifiche delle specie;
- metodi di manipolazione del pesce durante il trasporto e le attività connesse come il carico e lo scarico;
- tenuta dei registri e modalità di compilazione.

### **Competenza del personale**

Tutte le persone che manipolano il pesce prima di trasportarlo, nella fase di carico, durante il viaggio e nella fase di scarico nel luogo di destinazione dovrebbero essere competenti e agire in base alle loro responsabilità o essere sotto la diretta supervisione di una persona adeguatamente formata. Competenza e preparazione possono essere acquisite mediante la formazione specifica e/o con l'esperienza pratica.

La formazione del personale dovrebbe basarsi sulle seguenti indicazioni:

- requisiti ambientali ed etologici dei pesci,
- fisiologia e specie, individuazione dei segni generali di malattia,
- riconoscimento degli indicatori di scarso benessere,
- regolamentazione dei trasporti,
- gestione e manutenzione di strumentazioni rilevanti per la salute e il benessere dei pesci;

## CAPITOLO 4

### LA GESTIONE DEL TRASPORTO DEI PESCI

#### Organizzazione del viaggio

Il percorso del viaggio dovrebbe essere pianificato in modo tale da tener conto delle circostanze, modalità e imprevisti del traffico veicolare, se si tratta di viaggio su gomma (ad esempio tangenziali delle grandi città ad alta densità di traffico ad andatura molto lenta e con fermate prolungate dei veicoli), nonché delle condizioni meteorologiche previste.

Conformemente al regolamento comunitario, e in via di principio generale, la durata del trasporto, pianificata prima dell'inizio di ogni viaggio, deve avvenire nel più breve tempo possibile.

Il rifornimento di ossigeno deve essere adeguato alla durata prevista del viaggio, consentendo con il 50% della capacità aggiuntiva di affrontare eventuali ritardi.

La durata deve essere pianificata prima dell'inizio di ogni viaggio.

Nella pianificazione del trasporto del pesce, dovrebbe essere fatta una valutazione del rischio in rapporto al viaggio previsto. Al riguardo è opportuno predisporre un piano di emergenza, in cui devono essere identificati gli eventuali eventi avversi e le problematiche che si possono incontrare durante il viaggio, le procedure per la gestione di ogni evento e l'azione da intraprendere in caso di emergenza.

Per ogni evento, il piano di emergenza dovrebbe documentare le azioni intraprese.

I piani devono indicare anche le azioni da adottare qualora lo scarico del pesce non sia più possibile.

I trasportatori di pesce vivo sono tenuti a compilare un documento di trasporto degli animali, in cui devono essere riportate almeno le seguenti informazioni:

- origine del pesce e la proprietà;
- luogo di partenza;
- luogo di destinazione;
- data e ora di partenza;
- durata prevista del viaggio.

---

24

#### **Preparazione per il trasporto. Pretrattamento prima del carico: il digiuno**

Nella programmazione del trasporto, i pesci devono essere controllati prima del viaggio.

Deve essere effettuata una valutazione del pesce, al fine di poter effettuare le operazioni di carico e consentire il trasporto. Il trasporto deve essere interrotto in caso di:

- mortalità insolita;
- trattamento farmacologico non terminato o mancato rispetto dei tempi di sospensione (stabiliti dal veterinario o calcolati in base all'indice  $500/t^{\circ}C$  dell'acqua);
- manifestazione di malattia;

-qualsiasi cambiamento significativo della qualità dell'acqua del sito di partenza.

Se fosse necessaria una *classificazione* degli animali, per caratteristiche quali la dimensione o la qualità, per cui è prevista una operazione fuori dall'acqua, è necessario assicurare al pesce un adeguato lasso di tempo affinché recuperi per lo stress causato dalle operazioni di selezione.

### **Digiuno prima del trasporto**

E' consigliabile mantenere i pesci a digiuno almeno 24-48 ore (consigliabile 50 gradi/giorno) prima del carico e comunque in funzione della specie, della temperatura dell'acqua e della densità degli animali, per consentire all'intestino dell'animale di svuotarsi prima del viaggio in modo da ridurre il tasso metabolico e l'ossigeno richiesto e diminuire la carica batterica fecale eliminata.

Qualora la temperatura di stabulazione fosse inferiore ai 10°C, il tempo del digiuno potrebbe diventare di 72 ore.

I salmonidi possono essere tenuti a digiuno fino a 5 giorni se sono destinati alla macellazione.

### **Carico del pesce alla partenza**

Le procedure di carico dei pesci sul mezzo di trasporto rappresenta una fase molto delicata, in quanto può essere una fonte potenziale di stress e le operazioni sono fondamentali per garantire il benessere del pesce.

Un fattore significativo è il trauma associato al metodo di trasferimento.

E' stato dimostrato per alcune specie di pesci, che la fase più stressante del trasporto è il trasferimento nelle vasche di trasporto.

Questa operazione provoca variazioni nel comportamento e nello stato fisiologico dei pesci che causano una maggiore mortalità durante il trasporto e aumentano la vulnerabilità alle infezioni. Al fine di evitare inutili stress e lesioni ai pesci è consigliabile:

-il trasferimento dei pesci nei contenitori deve essere effettuato in maniera progressiva ed essere ridotto al minimo, per evitare il sovraffollamento per periodi prolungati; durante l'affollamento i livelli di ossigeno e la qualità dell'acqua devono essere monitorati per assicurare che siano ancora adeguati;

-l'utilizzo di appropriate pompe automatiche di portata adeguata -anche se tale indicazione non vale per tutte le specie-, tubi e raccordi, che consentano ai pesci di attraversarli in modo rapido senza causare lesioni o stress;

-nel caso in cui vengano utilizzate reti per il carico, dovrebbero essere di rete senza nodi e non essere sovraccaricate;

-tenere, se dal caso, i pesci fuori dall'acqua durante il carico per un lasso di tempo compreso tra 30 secondi e un minuto;

-l'acqua per il trasporto dovrebbe essere della migliore qualità disponibile;

-l'aerazione e l'ossigenazione devono essere regolate per mantenere le concentrazioni di ossigeno disciolto adeguate per la specie trasportate.

-l'utilizzo di guadini e mastelli.

In alcuni casi si rende necessaria una leggera sedazione degli animali, che è tuttavia ammessa per i pesci destinati al macello.



L'uso delle pompe per trasferire e caricare il pesce attraverso sistemi di tubazione che utilizzino come mezzo di trasferimento l'acqua è da preferirsi all'uso delle reti. La pelle dei pesci è estremamente delicata, in quanto la barriera osmotica è dovuta a uno strato di epitelio non cheratinizzato sovrapposto alle scaglie.

Pertanto, qualsiasi azione che traumatizzi la superficie, anche senza rimuovere le scaglie, causerà una significativa diminuzione di efficacia della barriera osmotica, creando le condizioni per l'invasione di patogeni.

Qualora l'uso di reti sia inevitabile, queste devono essere morbide, non rivestite, senza nodi, per limitare traumi allo strato superficiale.

Per i trasporti in camion o barca, il monitoraggio di ossigeno deve essere effettuato con frequenza sufficiente (ogni 4 ore) ad assicurare che i livelli siano mantenuti entro i parametri di sicurezza in ogni momento.

I sistemi di controllo dell'ossigeno devono essere tali che le regolazioni possono essere effettuate in modo tempestivo.

L'ossigeno supplementare o di aerazione deve essere disponibile per tutta la durata del viaggio.

La biomassa del pesce in ciascun serbatoio non deve superare i tassi di carico previsti (kg / m<sup>3</sup>) in relazione alla taglia dei pesci e durata del viaggio.

Durante le operazioni di carico devono essere utilizzati metodi per valutare e registrare la biomassa in ciascun serbatoio di trasporto.

Le tubazioni utilizzate per il carico devono essere controllate per accertare che non vi sia l'eventuale presenza di pesci nel sistema di caricamento.

I pesci morti non devono essere caricati per il trasporto.

### **Il monitoraggio durante il trasporto**

La prima ora dopo il carico è un momento particolarmente critico per pesci rispetto alle loro esigenze di ossigeno.

I pesci, essendo in uno stato di eccitazione, richiedono una grande quantità di ossigeno con un breve tempo per la regolazione.

Esistono anche all'interno di famiglie di pesci differenze significative nella domanda di ossigeno.

Come affermato, per esempio, da Uryn (1971), quando la temperatura dell'acqua aumenta (4-14 ° C) durante il trasporto, gli avannotti di *Coregonus lavaretus* consumano 2,4 volte più ossigeno rispetto agli avannotti di *C. albula*.

Anche la taglia è importante. Un grande pesce consuma meno ossigeno per unità di peso di quanto non faccia uno piccolo.

I livelli di ossigeno di acqua per la maggior parte dei pesci d'acqua calda dovrebbe essere superiore a 5 mg./l per condizioni normali. Questo livello di ossigeno dovrebbe impedire di diventare un importante fattore di stress.

Il deficit di ossigeno può verificarsi in casi eccezionali, quando la densità dei pesci è troppo elevata o il trasporto comporta tempi più lunghi.

I pesci morti sono 'in competizione' con quelli che vivono per l'ossigeno: determinano un aumento della moltiplicazione batterica che richiede molto ossigeno, questa moltiplicazione può produrre ulteriori metaboliti tossici.

Le deiezioni prodotte dal pesce sono un altro substrato per la crescita batterica con conseguente diminuzione del tenore

di ossigeno dell'acqua; questo processo si è intensificato quando la temperatura dell'acqua è più alta.

Il monitoraggio dell'ossigeno dovrebbe essere previsto per qualsiasi viaggio superiore alle otto ore.

E' consigliabile che il trasportatore controlli il carico immediatamente prima della partenza per assicurare che i pesci siano stati caricati correttamente.

Ogni carico deve essere controllato di nuovo nelle prime fasi del viaggio e poi regolarmente, attraverso il controllo visivo o se disponibili con apparecchiature (ad esempio telecamere o sonde collegate ad indicatori esterni).

Ove possibile o opportuno, il trasportatore dovrebbe monitorare la qualità dell'acqua ed effettuare le regolazioni necessarie per mantenere le condizioni ottimali di benessere in funzione della temperatura, dei livelli di saturazione di ossigeno, dei livelli di CO<sub>2</sub>, delle variazioni di pH e di azoto ammoniacale.

Nel corso del viaggio i movimenti incontrollati del pesce nelle vasche-contenitori devono essere ridotti al minimo, nei limiti del possibile (curve, tornanti, rotatorie, frenate brusche, ecc.).

In caso di aumento della mortalità durante il viaggio, è opportuno informarne l'operatore del luogo di destinazione, per predisporre dispositivi adeguati ed attuare il piano di emergenza. In caso di impossibilità di scaricare i pesci al termine del trasporto, i trasportatori e il destinatario della partita si attiveranno per adottare le procedure d'emergenza idonee.

Le modalità di gestione dei trasporti dei pesci sono strettamente condizionati da fattori peculiari che vanno tenuti sempre

presenti e valutati per il raggiungimento dell'obiettivo primario di garantire, comunque, il benessere animale durante tutta la fase del viaggio.

La verifica dello stato di benessere del pesce, mediante riscontro dei parametri dovrebbe essere **eseguita** almeno ogni 4 ore, e può corrispondere ai tempi di pausa [obbligatoria] dell'autista.

I pesci devono essere fatti obbligatoriamente riposare almeno 48 ore se gli animali non vanno direttamente al macello come previsto dal Reg. CE n. 1/2005.

### **Fattori di stress dei pesci**

Diversi sono i fattori considerati stressanti e che intervengono durante il trasporto:

- a) accumulo di anidride carbonica in acqua: una eccessiva densità di pesce nelle vasche di trasporto può provocare un aumento di anidride carbonica fino a raggiungere livelli tossici. Questo fenomeno, denominato ipercapnia, diminuisce la capacità del sangue di legare l'ossigeno e aumenta l'acidità del sangue;
- b) repentina variazione di temperatura dell'acqua: una variazione repentina della temperatura può indurre come risposta l'aumento del cortisolo soprattutto nei salmonidi. La mortalità aumenta con l'aumentare della temperatura: l'associazione tra una diminuita solubilità dell'ossigeno in acqua e l'aumento della temperatura, in concomitanza della maggiore domanda di ossigeno delle specie eterotermiche dovuta all'aumento del metabolismo, causano la maggiore mortalità;

c) peggioramento della qualità dell'acqua: alcuni cataboliti, in particolare ammoniaca, anidride carbonica e nitriti, sono pericolosi per i pesci. In acqua l'equilibrio tra forme ionizzate e non ionizzate di ammoniaca ( $\text{NH}_4^+$  e  $\text{NH}_3$ ) dipende dal pH e dalla temperatura. L'aumento del pH e della temperatura dell'acqua aumentano la concentrazione di ammoniaca non ionizzata che è altamente tossica per i pesci; l'anidride carbonica, come si è già visto, è un fattore tossico per i pesci, ma l'alta concentrazione in acqua determina la diminuzione del pH e di conseguenza la tossicità dell'ammoniaca. Nei lunghi viaggi si può verificare produzione di nitriti, dovuta all'ossidazione dell'ammoniaca nel biofiltro.

Durante il trasporto l'aumento del metabolismo determinato dallo stress causerà un ulteriore accumulo di ammoniaca e anidride carbonica che indurranno un ulteriore deterioramento della qualità dell'acqua.

Per ridurre la necessità di ossigeno normalmente associata alle richieste metaboliche legate all'assunzione del cibo, all'assorbimento e all'assimilazione, deve essere sospesa la somministrazione di cibo nei sistemi chiusi da 24 a 72 ore prima del trasporto in base alla temperatura dell'acqua.

Questa pratica permette lo svuotamento dell'apparato digerente e riduce i problemi legati al imbrattamento dall'acqua con materiale fecale.

Pesci provenienti da diversi gruppi non dovrebbero essere immessi in contenitori comuni durante il trasporto sia per ragioni di biosicurezza, che a causa dello stress determinato dalle lotte per ristabilire le gerarchie.

### **Trattamento degli animali**

Come si è già riportato all'inizio, anche per il trasporto è sancito il divieto di trattare gli animali in modo da causare loro dolore o sofferenze inutili.

In particolare, in riferimento anche per i pesci, è vietato

- percuotere gli animali,
- comprimere parti sensibili del corpo,
- usare pungoli o altri strumenti con estremità aguzze,
- usare strumenti che trasmettono scariche elettriche (All. I, capo III, punto 1.9).

### **Mezzi di trasporto**

In riferimento ai mezzi utilizzati per il trasporto dei pesci, il Reg. CE n. 1/2005 ha stabilito che *tutti i mezzi di trasporto devono essere concepiti, costruiti, mantenuti, usati in modo tale da evitare lesioni e sofferenze e assicurare l'incolumità agli animali* (All I, capo II, punto 1.1a). Il mezzo di trasporto dei pesci deve essere dotato di cassoni o vasche chiuse.

### **Pulizia e disinfezione**

I mezzi di trasporto devono:

- proteggere gli animali da intemperie, temperature estreme, variazioni climatiche avverse (All. I, capo II, punto 1.1b);
- essere puliti e disinfettati: (All. I, capo II, punto 1.1c);
- evitare che gli animali fuggano o cadano fuori ed essere in grado di resistere alle sollecitazioni provocate dai movimenti (All. I, capo II, punto 1.1 d).

Il veicolo, serbatoi e gli impianti di trasporto devono essere puliti e disinfettati con un prodotto adatto allo

scopo che fornisce il tempo di contatto sufficiente tra il disinfettante e le superfici per ottenere l'inattivazione di tutti i potenziali patogeni. Risulta di fondamentale importanza una fase di risciacquo adeguata a rimuovere qualsiasi detrito di detergente e/o disinfettante che potrebbe sensibilizzare il pesce.

Il cartello con l'indicazione della dicitura "**MEZZO DISINFETTATO**" deve essere apposto esclusivamente sui veicoli vuoti.

Relativamente alle autorimesse per il lavaggio e la disinfezione degli autoveicoli, si evidenzia che per il trasporto dei pesci in contenitori la normativa vigente non fa specifico riferimento alla necessità di avvalersi di autorimesse per il lavaggio e la pulizia degli automezzi come, invece, esplicitamente previsto per altre specie animali all'art. 37 del Reg. di Polizia Veterinaria, i cui contenuti sono stati trasposti nell'Accordo Stato-Regioni del 21 maggio 2008.

Tuttavia, come già riportato nella nota circolare del Ministero della Salute del 18.05.2008, è opportuno che gli automezzi che trasportano pesci in contenitori garantiscano un adeguato livello di igiene per ridurre al minimo potenziali rischi di contaminazione dei pesci trasportati.

*(Nota del Ministero Salute del 23.09.2008; chiarimenti su Reg. CE n. 1/2005 ed accordo Stato-Regioni del 21 maggio 2008-trasporto animali) (norme di tutela ambientale (D.lgs. 152/2006 e s.m.i.)*

## Contenitori

I mezzi di trasporto devono garantire in ciascun compartimento spazio sufficiente per:

- ossigenazione adeguata;
- il movimento naturale degli animali.

Poiché il trasporto di pesce vivo viene effettuato mediante l'utilizzo di contenitori/cassoni riempiti di acqua, si prevede l'applicazione del capo II dell'Allegato I al Reg. CE n. 1/2005 per le parti applicabili compatibili al trasporto in contenitori.

I contenitori in cui sono trasportati animali devono essere contrassegnati in modo chiaro e visibile per indicare la presenza di animali vivi e qual'è la parte alta/superiore del contenitore.

Durante il trasporto e nella movimentazione i contenitori devono essere sempre tenuti con la parte alta/superiore indicata posizionata in alto e si devono ridurre al minimo gli scossoni o i sobbalzi forti (conduzione del mezzo, fondo stradale dissestato, sconnesso o irregolare, ecc.).

I contenitori sono fissati in modo da evitare che si spostino durante la marcia del mezzo di trasporto.

I contenitori superiori ai 50 kg devono essere dotati di un numero sufficiente di punti di fissaggio adeguatamente progettati, posizionati e mantenuti per consentire che siano saldamente fissati al mezzo di trasporto su cui sono caricati.

I contenitori sono assicurati al mezzo di trasporto prima dell'inizio del viaggio per evitare che siano spostati dai movimenti del mezzo di trasporto.

Per quanto invece attiene il possesso di certificato di idoneità per conducenti e guardiani di cui all'articolo 6 pgf. 5 del Reg. CE n. 1/2005, questo è limitato al

trasporto di equidi domestici, bovini, suini, ovi-caprini e pollame e quindi non è previsto per il trasporto dei pesci vivi.

Infine, per quanto riguarda l'obbligo della formazione la nota sottolinea che il "considerando 14" del regolamento prevede l'obbligo di un'adeguata preparazione professionale per ridurre le carenze sul piano del benessere e tale formazione deve essere resa disponibile anche a coloro che non sono obbligati a conseguire il certificato di idoneità.

#### **Aperture di accesso**

Le vasche-contenitori devono essere progettati in modo che sia possibile ispezionare i pesci durante il viaggio in modo da garantire al conducente di valutarne lo stato di benessere.

Inoltre devono essere dotati di aperture che garantiscano l'accesso agli animali per l'ispezione e la cura ed per evitare la fuga o la caduta degli animali (All. I, capo II, punto 1.1 d).

Le porte di accesso devono essere chiuse con sistema di chiusura adeguato a precluderne l'apertura ad estranei.

#### **Acqua di carico e ossigenazione**

La **quantità** di acqua per il trasporto può essere calcolata sottraendo il volume di pesci da trasportare (1 kg = 1 litro) dal volume totale del serbatoio.

I dati a un valore di temperatura superiore a 15 ° C si riferiscono a pesce a digiuno.

Se i pesci sono 1.000-1.700 g di peso corporeo tale valore può essere aumentato del 10-15%.

Se il peso corporeo è di circa 500-1.000 g,

-il dato può essere diminuito del 20-30%, oppure

-del 30-50% se il peso corporeo è circa 200-500 g e

-del 50-60% se il peso corporeo è circa 100-200 g,

-fino a 60-80% se il peso corporeo è inferiore a 100 g.

(Fonte FAO)

La qualità dell'acqua è in funzione della densità di carico del pesce e della durata del trasporto e deve essere stata testata prima della spedizione di una partita di pesci.

Il livello di pH dell'acqua è un fattore di controllo importante, in quanto le proporzioni di ammoniaca e anidride carbonica, entrambe altamente tossiche, sono in funzione diretta del pH.

Con l'aumentare della durata del trasporto la produzione di CO<sub>2</sub>, attraverso la respirazione del pesce, sposta il pH dell'acqua verso l'acidità (< 7).

Livelli di pH di circa 7-8 sono considerati ottimali.

Tuttavia la soluzione più efficace è il cambiamento dell'acqua.

#### **Contenimento dell'acqua di carico**

E' necessario ridurre al minimo la fuoriuscita di acqua dai contenitori (All. I, capo II, punto 1.1h)

Al fine di ridurre la probabilità di diffusione di agenti patogeni durante un viaggio, veicoli e contenitori devono essere mantenuti in buone condizioni meccaniche e strutturali per consentire la gestione sicura dei pesci morti e un'accurata pulizia e/o disinfezione prima e dopo il viaggio.

#### **Ossigenazione**

Deve essere assicurata l'aerazione/ossigenazione in quantità e

qualità appropriata (All. I, capo II, punto 1.1e):

### **Illuminazione**

Durante il trasporto è consigliabile far viaggiare i pesci al buio al fine di evitare loro stress; (in tal modo si simula il buio delle profondità dell'ambiente acquatico). Tuttavia il conducente del mezzo di trasporto, deve essere fornito di attrezzatura utile che garantisca un'illuminazione sufficiente per l'ispezione e la cura degli animali (All. I, capo II, punto 1.1i).

### **Mezzo di abbattimento**

Il trasportatore deve avere in dotazione sul veicolo adibito al trasporto un mezzo di abbattimento (punto 1.6, Capo II dell'Allegato I al Reg. CE n. 1/2005).

### **Diciture e contrassegno esterno del mezzo di trasporto su gomma**

I mezzi di trasporto devono essere contrassegnati in modo chiaro e visibile con la dicitura **“TRASPORTO PESCI”** o **“ANIMALI VIVI”**

Tale contrassegno del veicolo non è previsto, qualora il trasporto degli animali avvenga in *“... contenitori contrassegnati in conformità del punto 5.1...”,* (lungi viaggi).

### **Struttura dei mezzi di trasporto per viaggi superiori a 8 ore – “lungi viaggi”**

#### ***Sistema di aerazione***

Il sistema di aerazione (ossigenazione) forzata deve essere in grado di funzionare a motore spento del mezzo di trasporto (All. I, capo VI, punto 3.1 – 3.2).

#### ***Sistema di controllo della temperatura e dell'ossigeno***

Il sistema di controllo della temperatura deve essere progettato e mantenuto in modo che in qualsiasi momento del viaggio, con veicolo in sosta o in marcia, mantenga una forcella di temperatura tra 5°C e 30°C all'interno del mezzo, con tolleranza di +/- 5°C, e comunque nel rispetto degli specifici range riportati nella tabella seguente in relazione alle differenti specie ittiche.

Il mezzo di trasporto deve essere dotato di un sistema di controllo della temperatura, con sensori installati nelle parti del veicolo che rischiano di essere esposte alle condizioni climatiche peggiori e di un sistema in grado di registrare i dati rilevati.

*Le registrazioni devono essere rese disponibili a richiesta degli organi di controllo* (All. I, capo VI, punto 3.3).

Il monitoraggio manuale mediante ossimetro deve essere effettuato possibilmente ogni 2-4 ore (vedasi tabelle seguenti).

Nella tabella che segue sono riportate le caratteristiche di temperatura ed ossigenazione durante il trasporto:

SPECIE	TEMPERATURA	SATURAZIONE O2	CONCENTRAZIONE O2
Trota	6-18 °C	> 60 %	5-10 mg/l
Branzino/Orata	10-25 °C	> 60%	> 6 mg/l
Anguilla	10-30 °C	> 40%	> 4 mg/l
Carpa	10-30 °C	> 40%	> 4 mg/l
Carassio	10-30 °C	> 40%	> 4 mg/l
Pesce gatto	10-30 °C	> 40%	> 4 mg/l
Storione	10-18 °C	> 40%	> 4 mg/l
Pesci ornamentali	Variabile	Variabile	Variabile

Nella tabella seguente sono riportati i parametri della Trota iridea:

Parametri	Pratica d'allevamento	Letteratura scientifica
Saturazione O2 %	60 %	Non inferiore al 55%
[O2] minima (mg/l)	5 mg/l	5 mg/l
[NH3] massima mg/l	0,02 mg/l	0,02 mg/l
[CO2] (mg/l)	30-40 mg/l	Oltre 59 mg/l in acque dure/alcaline. Vanno valutate le variazioni repentine di CO2
pH range (in H2O dolce)	6,0-8,5	6,0-9,0
Temperatura ottimale	6-18 °C	Trota iridea può tollerare tra 0-25 °C
Salinità		Da avannotto a trotella di 100g: 4-19 0/00 può essere tollerata; taglie maggiori possono tollerare 32-34 0/00; è fondamentale l'acclimatazione
Sospensione dell'alimentazione	50 °C al giorno	
Densità d'allevamento (kg/m3)	Parametro secondario e vengono assicurati una buona qualità dell'acqua e adeguato ricambio idrico	Vedi articolo citato di Ellis T. et alii, 2002

Si riportano di seguito alcune indicazioni pratiche relative al trasporto delle trote vive:

- contenitori: le vasche devono essere di materiale inerte; devono essere disinfettate e accuratamente risciacquate prima di ogni trasporto;
- densità: i valori indicativi di densità massima possono essere 170-220 kg/m<sup>3</sup>;
- temperatura: poiché le trote sono animali eterotermi, è necessario fissare un'intervallo ottimale di temperatura (8-18°C) e accertarsi che la differenza istantanea di temperatura cui sono sottoposte non superi i 5°C;
- sicurezza: riguarda i sistemi di carico, scarico e chiusura delle vasche;
- digiuno: devono essere rispettate almeno 48 ore di digiuno prima del trasporto; se la temperatura in allevamento è inferiore agli 8 °C il digiuno dovrebbe essere di almeno 72 ore;
- ossigeno: deve essere assicurata un'adeguata concentrazione di ossigeno (saturazione ottimale tra 60-110%);
- acqua: deve essere utilizzata acqua di buona qualità per i pesci; si consiglia di utilizzare l'acqua di provenienza dei pesci o acque simili nelle principali componenti chimico-fisiche (es temperatura, salinità, pH), nonché priva di materiale organico, quali foglie etc.;
- il trasporto a destinazione deve avvenire nel più breve tempo possibile.

#### **Acqua di carico**

Può essere previsto dopo il carico del pesce, un ulteriore cambio e/o rabbocco d'acqua nelle vasche-contenitori.

#### **Sistema di allarme**

*Il sistema di allarme può essere visivo e/o acustico per allertare il conducente quando le temperature raggiungono il massimo ed il minimo consentito (All. I, capo VI, punto 3.4).*

#### **Sistema di navigazione**

Non è contemplato il sistema di navigazione.

#### **Densità ottimale prevista per i pesci**

Il Reg. CE n. 1/2005 non prevede spazi specifici per i pesci trasportati, al contrario di quanto calcolato per altre specie di vertebrati (Allegato I, capo VII al del Regolamento 1/2005).

La quantità di pesce che può essere trasportato in un cassone dipende dall'efficienza del sistema di aerazione/ossigenazione, dalla durata e dal tipo di trasporto, dalla temperatura dell'acqua e dalle dimensioni/taglia degli animali.

Per il trasporto di pesce vivo si suggerisce di rispettare le densità riportate nella tabella sottoriportata, applicando le seguenti modalità di trasporto:

- avviene su gomma (stradale) per una durata media di 4-6 ore;
- sono utilizzate vasche coibentate;
- non vi è alcun ricambio idrico;
- la dotazione di sistemi di ossigenazione dev'essere in grado di garantire un quantitativo di ossigeno in acqua non inferiore al 60% della saturazione;
- la temperatura dell'acqua deve essere adeguata alla specie trasportata; d'estate le densità vanno ridotte almeno del 10%.



Tabella: Densità di carico

SPECIE ITTICHE	DENSITA' KG/m3
Ciprinidi	
-giovani	200-250
-adulti	300-500
Salmonidi	
-giovani	140-200
-adulti	170-240
Specie ittiche marine (branzino/orata)	
-giovani	50-70
-adulti	100-120
Altro	
-anguilla (ragano)	200-300
-anguilla (adulto)	300-500
-pesce gatto	200-300

Dalla letteratura scientifica si può evidenziare che elevate densità di allevamento inficiano il benessere di alcune specie ittiche, quali la trota, il salmone e il branzino (*Ewing and Ewing, 1995; Bazzana et al., 2002*).

Talvolta tali densità elevate migliorano il benessere in altre specie, quali il pesce gatto (*Jorgensen et al., 1993*).

La relazione tra densità e benessere non è lineare.

I pesci devono avere spazio a sufficienza per una certa libertà di movimenti, ma la definizione di “sufficiente” è specie specifica.

Per le specie gregarie, il gruppo è importante ai fini del benessere, ma non sempre per quelle territoriali: è importante conoscere l'etologia della specie.

Un certo grado di complessità ambientale può essere importante per talune specie.

La densità di carico non deve compromettere la possibilità di movimento naturale degli animali e/o

impedire i e/o ostacolare la possibilità della verifica dello stato fisico di tutti gli animali.

Per il trasporto delle trote, indicativamente, il peso massimo ammissibile delle trote in un cassone è direttamente proporzionale alla loro lunghezza. Quindi, se un serbatoio può contenere 50 kg di trote da 5 cm, potrebbe contenere 100 kg di trote da 10 cm, e 150 kg di 15 cm trota (*Piper et al., 1982*).

Tuttavia i dati sulle possibili densità di pesce trasportati in sistemi aperti sono scarsi in letteratura.

Sebbene Leis (1978) abbia descritto un metodo di calcolo del fabbisogno di ossigeno nel trasporto di pesce, la sua metodologia non può essere ampiamente utilizzata nella pratica perché le formule di calcolo sono molto complicate.

Alcuni autori affermano che i pesci consumano solo una piccola parte dell'ossigeno offerto (10 % al massimo, come afferma *Proske, 1982*), ne risulterebbe che i calcoli di richiesta di

ossigeno, in base alla quantità consumata dai pesci, non possono essere considerati affidabili.

Come nei sistemi chiusi, è anche vero che le densità ottimali dei pesci in contenitori di trasporto sono influenzate da una serie di fattori che devono essere valutati dall'esperienza pratica rispetto al puro calcolo teorico.

La maggior parte degli autori raccomandano anche di tener conto della possibilità di ritardo durante il viaggio che può essere fino a 24 ore nei trasporti più lunghi.

Tabella: linee guida relativi ai trasporti di pesce con peso corporeo medio di 1000 g con un adeguato apporto di ossigeno e della durata dalle 5 alle 20 ore

Fish species	Amount of fish (kg) in 1000 liter water at							
	0-5	5-8	8-10	10-15	15-20	20-25	25-28	
Common carp and tench	700	600	450	400	350	280	220	180
Grass carp	750	650	500	450	400	310	250	200
Silver carp	300	250	200	150	100	80	No suggestion	
Bighead carp	700	650	500	450	400	300	220	180
Sheatfish	800	700	600	500	400	320	250	200
Pike-perch	250	200	150	120	100	80	No suggestion	

(*Fonti F.A.O.*)

Il peso espresso in kg di pesce-gatto di canale che può essere trasportato per litro di acqua a 18 °C (*Piper et al., 1982*) corrisponde a 0,5 kg di pesce gatto di 40 cm; il tasso di carico può essere aumentato del 25% per ogni 5 °C di diminuzione della temperatura dell'acqua e ridotto proporzionalmente per un aumento di temperatura.

Col crescere della lunghezza del pesce, il peso del pesce per litro di acqua può

essere aumentato proporzionalmente per un aumento di temperatura.

Ad esempio, un serbatoio di 120 g per pesce siluro di 10 cm, terrà 250 g di 20 cm o 500 g di 40 cm pesci per litro d'acqua.

Se il tempo di trasporto è superiore a 12 ore, il tasso di carico deve essere ridotto del 25 per cento.

Se il tempo di trasporto è superiore a 16 ore, i tassi di carico devono essere diminuiti del 50 per cento oppure deve essere previsto un cambio d'acqua completo durante il tragitto.

In inverno, la temperatura di trasporto dovrebbe essere di 7-10 °C mentre 15-21 °C sono preferibili nei mesi estivi.

Il delta termico tra temperatura dell'acqua di stabulazione e quella del mezzo di trasporto non dovrebbe essere superiore ai  $\pm 5$  °C

Per quanto riguarda le indicazioni relative alla densità, si consiglia inoltre di utilizzare una densità di pesce tenendo in considerazione che il tempo di trasporto può essere prolungato di almeno 1,5 volte per prevenire le conseguenze negative di un eventuale ritardo, come, ad esempio, casi di avaria del mezzo o foratura di uno pneumatico.

### **Scarico**

I principi delle presenti linee guida dei pesci durante il carico, si applicano anche durante lo scarico a destinazione.

I pesci devono essere acclimatati prima dello scarico nel caso in cui la temperatura dell'acqua di destinazione avesse valori significativamente diversi da quella dei contenitori del mezzo di trasporto.

I pesci devono essere scaricati dal veicolo, o nave, appena è possibile dopo l'arrivo a destinazione; tuttavia, dovrebbe essere consentito un tempo sufficiente per lo scarico per garantire che avvenga in maniera uniforme senza causare traumi agli animali.

Lo scarico deve essere controllato da una persona competente che possieda conoscenza ed esperienza delle caratteristiche comportamentali e fisiche

delle specie in fase di scarico e delle apparecchiature in uso.

Pesci moribondi o feriti nel corso del viaggio dovrebbero essere rimossi dal gruppo e smaltiti come sottoprodotti di origine animale ai fini del controllo delle malattie.

Eventuali tubazioni utilizzate per lo scarico devono essere fissate saldamente per evitare perdite di pesce.

I pesci non dovrebbero essere lasciati senza acqua nei serbatoi o tubazioni di trasferimento durante lo scarico.

Lo smaltimento delle acque di trasporto deve essere eseguita secondo le norme di biosicurezza basate sull'analisi del rischio.

In caso di emergenza durante i trasferimenti, possono essere effettuati i ricambi di acqua (ricorrendo ad es: Vigili del fuoco).

Devono essere evitate le consegne che prevedono lo scarico di pesce dalla stessa vasca in più punti lungo il percorso.

### **Monitoraggio dopo lo scarico**

Poiché la salute dei pesci potrebbe essere stata compromessa nel corso del trasporto, al fine di controllarne lo stato di salute, i pesci appena consegnati all'arrivo nel luogo di destinazione dovrebbero, ove possibile, essere attentamente monitorati e le anomalie riscontrate, registrate.

I pesci che presentano segni clinici di malattia a seguito del viaggio devono essere esaminati da un veterinario e, se del caso, devono essere trattati, isolati o eliminati dalla partita, ai sensi della

normativa vigente in materia di Sanità animale.

Tutte le criticità emerse durante il trasporto dovrebbero essere analizzate e valutate allo scopo di ottenere miglioramenti che eliminino

progressivamente lo stress per il successivo trasporto di pesce.

## CAPITOLO 5

### DOCUMENTI E TRACCIABILITA'

#### Introduzione

L'art. 9 del D.Lgs. n. 148/2008, relativo agli 'Obblighi di registrazione e tracciabilità', stabilisce (co. 3) l'obbligo da parte dei trasportatori di animali d'acquacoltura, di riportare in un registro, prima dello scarico di pesci vivi, le seguenti informazioni:

- a) i decessi avvenuti durante il trasporto, in funzione del tipo di trasporto e delle specie trasportate;
- b) le aziende, le zone destinate a molluschicoltura e gli stabilimenti di lavorazione visitati dal mezzo di trasporto;
- c) ogni eventuale ricambio d'acqua effettuato durante il trasporto, precisando in particolare l'origine dell'approvvigionamento e il luogo dello scolo delle acque reflue.

Tale obbligo di registrazione assolve lo scopo di garantire la rintracciabilità del luogo di origine e di quello di destinazione.

#### Documentazione prevista per il trasporto

L'impresa che trasporta animali vivi a fini alimentari deve essere registrata ai sensi del Regolamento n. 852/2004 e garantire un piano di misure igienico-sanitarie al fine di garantire l'idoneità al

consumo dell'alimento, ivi compresi i mezzi per il trasporto degli animali.

Anche la persona fisica proprietaria del mezzo di trasporto di animali destinati alla produzione alimentare deve adempiere agli obblighi di registrazione presso l'ASL competente per territorio.

Si riporta la nota del Ministero della Salute 4245 del 12/03/2008 chiarisce nel dettaglio quali sono le autorizzazioni previste dal Reg. CE n. 1/2005.

1) Autorizzazione per il trasportatore ai sensi dell'art. 6, paragrafo 1, rilasciata sulla base dei requisiti indicati negli articoli 10 (per i viaggi < alle 8 ore/12 ore se nazionali) ed 11 (per i viaggi > alle 8 ore) del regolamento.

I trasporti per conto proprio inferiori ai 65 km possono derogare a quest'obbligo. E' opportuno specificare che per i lunghi viaggi di pesci vivi tra Stati membri e tra Stati Membri e Paesi Terzi non è previsto l'obbligo del giornale di viaggio nè tantomeno l'installazione sui mezzi di trasporto su strada del sistema di navigazione satellitare.

2) Certificato di omologazione dei mezzi di trasporto che effettuano lunghi viaggi (viaggi > alle 8 ore). Il possesso di questo certificato è subordinato al lungo viaggio di qualsiasi specie animale ed il Reg. CE n. 1/2005 prevede che il suo rilascio avvenga sulla base dei requisiti previsti in Allegato I, Capo II e VI.

Sebbene non sia previsto il “giornale di viaggio” o un “diario di bordo” per il trasporto dei pesci, sarebbe opportuno e consigliabile che il conducente, ogni 4 ore, che corrispondono alle pause di sosta obbligatoria per il riposo dello stesso, verifichi i parametri principali e li possa trascrivere su un documento. (si allega fac-simile del documento).

Tale suggerimento consente al conducente e/o guardiano di rilevare e di registrare i parametri al fine di monitorare e controllare lo stato di benessere dei pesci, per verificarne le condizioni durante il trasporto e poter intervenire in caso di eventuali situazioni di emergenza che potrebbero manifestarsi nel corso del viaggio e di ridurre al minimo le probabilità di moria dei pesci.

Nel documento sono riportati:

- l’inizio del carico,
- la partenza,
- il cambio di acqua successivo al carico,
- la verifica attraverso le apparecchiature (manometri, flussometri) dell’erogazione di ossigeno, la temperatura,
- la presenza di pesci morti,
- luogo e ora dove è stato eventualmente effettuato un ulteriore cambio di acqua

Questo documento consente al conducente di opporre le proprie motivazioni ad eventuali contestazioni nel corso di accertamenti da parte delle autorità competenti.

Nella tabella riportata nella pagina successiva si riporta un fac-simile del ‘Diario di bordo’

MANUALE  
PER LA GESTIONE DEL CONTROLLO DEL BENESSERE DEI PESCI  
DURANTE IL TRASPORTO SU STRADA

<b>RILEVAMENTO DI VIAGGIO PER TRASPORTI SUPERIORI ALLE 4 ORE</b>						
<b>LUOGO DI CARICO</b>	<b>DATA CARICO</b>	<b>ORA INIZIO CARICO</b>	<b>ORA FINE CARICO</b>	<b>ORA PARTENZA</b>	<b>LUOGO CAMBIO ACQUA</b>	<b>SEGNALAZIONI</b>
					<b>TEMPO DI CAMBIO</b>	
					<b>T° ACQUA</b>	
<b>LUOGO DI SCARICO</b>	<b>DATA SCARICO</b>	<b>ORA SCARICO</b>	<b>LAVAGGIO E DISINFEZIONE</b>	<b>ORA PARTENZA</b>		
					<b>LUOGO CAMBIO ACQUA</b>	
					<b>TEMPO DI CAMBIO</b>	
					<b>T° ACQUA</b>	
<b>MOTIVI DELLE EVENTUALI DIFFERENZE TRA ITINERARIO EFFETTIVO E PROPOSTO/ALTRE OSSERVAZIONI:</b>						
<b>NUMERO E MOTIVO DI LESIONI E/O DECESSI DI ANIMALI DURANTE IL VIAGGIO</b>						
40						
Il sottoscritto, in qualità di trasportatore, certifica e dichiara di essere consapevole che qualsiasi incidente nel corso del viaggio che abbia comportato la morte degli animali deve essere dichiarato alle autorità competenti						
<b>Data e luogo</b>				<b>Firma del Trasportatore</b>		

40B

MANUALE  
PER LA GESTIONE DEL CONTROLLO DEL BENESSERE DEI PESCI  
DURANTE IL TRASPORTO SU STRADA

--	--

**CONTROLLO PARAMETRI DEL BENESSERE DEI PESCI**

PAG. 1	4° ORA				8° ORA				12° ORA				16° ORA				20° ORA				24° ORA			
VASCA	T°	T° H2O	O2	Ph	T°	T° H2O	O2	Ph	T°	T° H2O	O2	Ph	T°	T° H2O	O2	Ph	T°	T° H2O	O2	Ph	T°	T° H2O	O2	Ph
1																								
2																								
3																								
4																								
5																								413
6																								
7																								
8																								
9																								
10																								
11																								
12																								

Generalità e firma del 1° Conducente

Generalità e firma del 2° Conducente



MANUALE  
PER LA GESTIONE DEL CONTROLLO DEL BENESSERE DEI PESCI  
DURANTE IL TRASPORTO SU STRADA

**CONTROLLO PARAMETRI DEL BENESSERE DEI PESCI**

PAG. 2	28° ORA				32° ORA				36° ORA				40° ORA				44° ORA				48° ORA			
VASCA	T°	T° H2O	O2	Ph	T°	T° H2O	O2	Ph	T°	T° H2O	O2	Ph	T°	T° H2O	O2	Ph	T°	T° H2O	O2	Ph	T°	T° H2O	O2	Ph
1																								
2																								
3																								
4																								
5																								
6																								
7																								
8																								
9																								
10																								
11																								
12																								

423

**Generalità e firma del 1° Conducente**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Generalità e firma del 2° Conducente**

42

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## CAPITOLO 6

### AUTORITA' COMPETENTI E CONTROLLI UFFICIALI

E' obbligo da parte dell'autorità competente di effettuare i controlli ufficiali in base al rischio e con frequenza adeguata, nel rispetto delle indicazioni stabilite nell'art. 67 del Reg. UE n. 625/2017, e nel caso specifico la frequenza adeguata è determinata in rapporto ai rischi per la salute e per il benessere degli animali.

L'art. 22 (par. 2) del Reg. CE n. 1/2005 stabilisce che nessuna partita di animali può essere fermata durante il trasporto a meno che ciò non sia strettamente necessario per il benessere degli animali o per motivi di sicurezza pubblica.

Se il mezzo di trasporto è trattenuto per più di 2 ore, l'autorità competente assicura che siano prese disposizioni appropriate per la cura degli animali e, ove necessario per nutrirli, scaricarli e sistemarli.

L'art. 21 del Reg. UE n. 625/2017 stabilisce le norme specifiche sui controlli ufficiali e per le azioni intraprese dalle autorità competenti in merito alle prescrizioni in materia di benessere degli animali, che devono essere effettuati in tutte le fasi pertinenti di produzione, trasformazione e distribuzione nella filiera agroalimentare dell'Unione.

In caso di lunghi viaggi tra Stati membri, e in paesi terzi, i controlli ufficiali devono essere effettuati eseguiti prima

del carico per verificare l'idoneità degli animali al trasporto.

Nei posti di controllo frontaliere e nei punti di uscita, il controllo deve riguardare l'idoneità degli animali ad essere trasportati, nonché la conformità dei mezzi di trasporto stessi al Reg. CE n. 1/2005.

Inoltre in tali posti di controllo e di uscita, devono essere effettuati i controlli al fine di verificare che i trasportatori:

-rispettino gli accordi internazionali applicabili,

-siano in possesso delle autorizzazioni come trasportatori

-siano in possesso di certificati di idoneità per i conducenti e i guardiani.

L'art. 21, par. 3, per evitare che gli animali non soffrano ulteriormente rispetto alla situazione di stress che può rappresentare un viaggio, stabilisce che le autorità competenti, nell'effettuare i controlli ufficiali e le altre attività ufficiali, predispongano le misure necessarie per prevenire o ridurre al minimo i ritardi tra il carico degli animali e la loro partenza o durante il trasporto.

Altresì, è fatto obbligo alle autorità di non trattenere gli animali durante il trasporto a meno che ciò non sia strettamente necessario per il benessere degli animali o per motivi di salute umana o animale.

Qualora durante il trasporto, le autorità dovessero trattenere gli animali per più di due ore, devono assicurare che siano adottate disposizioni appropriate per la

loro cura e, ove necessario, per nutrirlı, scaricarli e alloggiarli.

Il par. 3 dell'art. 21 è rilevante in merito agli specifici compiti che le autorità competenti devono effettuare nel corso dei controlli.

Si rileva che anche nel corso dei controlli ufficiali deve prevalere la salvaguardia dello stato di salute e di benessere dei pesci, al fine di ridurre eventuali stati di stress, sofferenze e angoscia che una sosta prolungata comporterebbe. E' evidente che i controlli ufficiali in materia di benessere anche dei pesci vivi debbano essere effettuati dall'Autorità sanitaria competente, e nello specifico, relativamente alle misure che devono essere intraprese in relazione alle tempistiche delle operazioni di controllo, alle misure necessarie per salvaguardare il benessere degli animali nonché alle disposizioni appropriate per la cura degli stessi, è di fondamentale la presenza del Veterinario ufficiale, in quanto è l'unico che deve prendere decisioni in merito e a seguito dell'esame obiettivo generale delle condizioni dei pesci trasportati.

Risulta evidente che, se l'accertamento consiste in una attività in cui la conformità alla norma è subordinata ad una valutazione e ad un giudizio di natura scientifica, come può essere un esame obiettivo generale sullo stato di salute degli animali -sanità, lesioni, stress, sofferenze- o un giudizio di idoneità al consumo -valutazione della carenza delle misure igienico sanitarie tali da compromettere la salubrità dell'alimento di origine animale-, la competenza per l'accertamento è compito esclusivo del veterinario ufficiale preposto ai controlli, non solo in quanto possiede i requisiti professionali

previsti e richiesti dalla legge, ma in quanto la normativa stessa attribuisce al veterinario tali funzioni e competenze di controllo e di valutazione.

Mancando specifiche disposizioni sul trasporto di pesci vivi, non può essere applicata la disposizione contemplata nel par. 4, per la quale è previsto che l'autorità competente ha facoltà di negare l'autorizzazione al viaggio se, accertata una non conformità prima del lungo viaggio, l'organizzatore non adempia alla misura correttiva stabilita dalla stessa.

Nel caso in cui nei posti di controllo frontaliere si accerti che nel corso del trasporto, gli animali non sono idonei a completare il viaggio, viene ordinato lo scarico, l'alimentazione e il riposo degli animali fino a quando gli stessi siano in grado di continuare il viaggio.

Nel caso in cui l'autorità competente del posto di controllo frontaliere sospetti una non conformità che riguarda animali in ingresso nell'Unione, o, a livello territoriale, le autorità competenti, nel corso dei controlli ufficiali periodici (ispezioni) sospettino una non conformità, dispongono il blocco ufficiale della partita di animali, in attesa degli esiti finali del controllo. Nel corso di tale periodo, le partite di animali che sono state sottoposte al blocco ufficiale devono essere messe in quarantena, se del caso, nonché devono essere disposte misure relative al riparo/protezione degli animali, alla loro alimentazione e alla loro custodia, se necessario.

Tali partite devono essere sottoposte, se del caso, a isolamento o quarantena e si provvede affinché gli animali siano riparati, abbeverati, nutriti e, se necessario, accuditi in attesa degli esiti dei controlli ufficiali.

In merito alle definizioni riguardanti l'autorità competente e i preposti ai controlli, si fa direttamente rinvio al Regolamento UE n. 625/2017 relativo ai controlli ufficiali:

**-Autorità competente:**

a) *le autorità centrali di uno Stato membro responsabili di organizzare controlli ufficiali e altre attività ufficiali, in conformità al presente regolamento e alle norme di cui all'articolo 1, paragrafo 2; (lett. f, le prescrizioni in materia di benessere degli animali);*

b) *qualsiasi altra autorità cui è stata conferita tale competenza;*

c) *secondo i casi, le autorità corrispondenti di un paese terzo.*

Ai fini dell'individuazione dell'Autorità competente a livello nazionale, la disposizione contenuta nel par. 3, art. 5 del Reg. UE n. 625/2017 va letta in combinato disposto con l'art. 2 del D.Lgs. n. 151/2007 (*Disposizioni sanzionatorie per la violazione delle disposizioni del Reg. CE n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate*), che indica come organi competenti:

1-il Ministero della salute,

2-le Regioni e le Province autonome, negli ambiti di rispettiva competenza.

(co. 1).

Il D.Lgs. n. 151/2007 è più generico in relazione agli atti di accertamento delle violazioni, in quanto la norma (co. 2) rinvia la competenza a "tutti gli organi" di cui all'art. 13 della L. n. 689/1981;

**-veterinario ufficiale:** *un veterinario designato dalle autorità competenti quale membro del personale o con altro inquadramento e adeguatamente qualificato a svolgere controlli ufficiali e altre attività ufficiali in conformità del presente regolamento e della normativa*

*pertinente di cui all'articolo 1, paragrafo 2, in cui alla lett. f) sono incluse le prescrizioni in materia di benessere degli animali;*

**-posto di controllo frontaliere:** *un luogo, nonché le strutture ad esso pertinenti, designato da uno Stato membro per l'esecuzione dei controlli ufficiali su ciascuna partita di animali e merci di primo ingresso nell'Unione Europea;*

*[-posti di controllo»: i posti di controllo di cui al Regolamento (CE) n. 1255/97; ]*

**-punto di uscita:** *un posto di controllo frontaliere, o qualsiasi altro luogo designato da uno Stato membro, attraverso il quale gli animali di cui al Regolamento (CE) n. 1/2005 escono dal territorio doganale dell'Unione;*

**-controllo documentale:** *la verifica dei certificati ufficiali, degli attestati ufficiali e degli altri documenti, compresi i documenti di natura commerciale, che devono accompagnare la partita;*

**-controllo di identità:** *esame visivo per verificare che il contenuto e l'etichettatura di una partita, inclusi marchi sugli animali, sigilli e mezzi di trasporto, corrispondano alle informazioni contenute nei certificati ufficiali, negli attestati e negli altri documenti ufficiali di accompagnamento;*

**-controllo fisico:** *controllo di animali o merci e, se del caso, controlli degli imballaggi, dei mezzi di trasporto, dell'etichettatura e della temperatura, campionamento a fini di analisi, prova e diagnosi e qualsiasi altro controllo necessario a verificare la conformità alla normativa;*

**-blocco ufficiale:** *procedura mediante la quale le autorità competenti predispongono che gli animali e le merci soggetti a controlli ufficiali non vengano*

rimossi o manomessi in attesa di una decisione sulla loro destinazione; il blocco ufficiale consiste nel magazzinaggio delle merci o nella custodia degli animali ordinata agli operatori (trasportatori) nel rispetto delle istruzioni e sotto il controllo delle autorità competenti.

*ad opera delle autorità competenti, in merito alla frequenza delle ispezioni, eseguite anche per altre finalità.*

A completamento del presente capitolo, in particolare sugli adempimenti delle Autorità competenti, si fa presente che il Reg. UE n. 625/2017 verrà applicato a decorrere dalla data del 14 dicembre 2019, (art. 167), mentre l'art. 154 (par. 1, punto 2) stabilisce che le seguenti norme del Reg. CE n. 1/2005 rimarranno in vigore fino alla data del 14 dicembre 2022 o salvo diversa disposizione emanata dalla Commissione Europea con specifici atti delegati:

-art. 14, *Controlli e altre misure relative ai giornali di viaggio da adottarsi ad opera dell'autorità competente prima di lunghi viaggi; 2022*

-art. 15, *Controlli da effettuarsi ad opera dell'autorità competente in qualsiasi momento del lungo viaggio;*

-art. 16, *Formazione del personale e attrezzatura dell'autorità competente;*

-art. 21, *Controlli ai punti di uscita e ai posti d'ispezione frontaliere;*

-art. 22, *Ritardi nel trasporto, par. 2;*

-art. 23, *Azioni d'emergenza in caso di inosservanza del presente regolamento da parte dei trasportatori;*

-art. 24, *Assistenza reciproca e scambio di informazioni;*

-art. 26, *Violazioni e notifica di violazioni.*

Con decorrenza dal 14 dicembre 2019 è abrogato totalmente l'art. 28, titolato *Controlli in loco*, effettuati dagli esperti veterinari della Commissione, e il par. 1 dell'art. 27, *Ispezioni e relazioni annuali*

## CAPITOLO 7.

### PIANO DI EMERGENZA

#### Introduzione

Nel presente capitolo si illustra il *PIANO DI EMERGENZA*, che deve essere adottato nei casi in cui vi sia il rischio di compromissione del benessere dei pesci trasportati.

**Piano di emergenza ai sensi art. 11 comma 1 lett. b, punto iv) del Reg. CE n° 1/2005 per trasporto di pesci vivi superiore alle 8 ore.**

Azienda.....  
Sede.....  
Automezzo.....  
Targa.....  
Immatricolazione/Omologazione  
.....

Il presente **Piano di Emergenza** identifica le maggiori avversità che si possono incontrare durante il trasporto, le procedure per la gestione di ogni evento e le azioni da intraprendere in tale evento allo scopo di minimizzare gli effetti negativi sul benessere del pesce trasportato; vengono inoltre elencate le responsabilità di tutte le parti interessate e le modalità di tenuta dei registri.

Allegati:

- Fac-simile registro di trasporto
- Raccomandazione relativa alla protezione dei pesci negli allevamenti adottata dal Consiglio d'Europa di Strasburgo

§

	EVENTO	MISURE DA ADOTTARE	DOCUMENTAZIONE E REGISTRAZIONE	RESPONSABILITA'
<b>A</b>	<b>Incidente stradale in cui è stato coinvolto il mezzo di trasporto:</b>	1.-Comunicazione immediata alla Polizia Stradale, con segnalazione della tipologia di trasporto; -Comunicazione immediata ai Servizi Veterinari competenti per territorio di transito del mezzo, dell'azienda speditrice e di destinazione; -eseguire una verifica visiva dello stato di benessere dei pesci. 2. Valutazione sulla possibilità di poter	-Registro dei trasporti ai sensi del D.Lgs. n. 148/2008 -Eventuali verbali dei Servizi Veterinari	-Autista del mezzo di trasporto -Addetto/i alla custodia degli animali

MANUALE  
PER LA GESTIONE DEL CONTROLLO DEL BENESSERE DEI PESCI  
DURANTE IL TRASPORTO SU STRADA

	<p><b>-con sversamento dell'acqua dei pesci</b> <b>-impossibilità del mezzo alla prosecuzione del viaggio</b></p>	<p>effettuare una sostituzione rapida del mezzo di trasporto.</p> <p>3. Se le condizioni lo consentono, effettuare il rabbocco dell'acqua, contattando i Vigili del Fuoco e accertare l'idoneità dell'acqua stessa.</p> <p>4. Qualora non fosse possibile applicare i punti 2 e 3, previa indicazioni dei Servizi Veterinari territorialmente competenti dove transita il mezzo, valutare l'opportunità di scaricare i pesci in una struttura idonea.</p> <p>5. In caso di impossibilità di applicare i punti 2, 3 e 4, è necessario attivare le procedure di abbattimento di emergenza, per evitare ulteriori sofferenze ai pesci.</p> <p>6. Provvedere, al più presto, alla rimozione dei pesci morti e al loro smaltimento ai sensi del Reg. CE n. 1069/2009</p>	<p>interventuti</p> <p>-Eventuali certificati di avvenuto smaltimento ai sensi del Reg. CE n. 1069/2009</p>	<p>-Responsabile aziendale dei trasporti</p>
<b>B</b>	<p><b>Il mezzo è bloccato a causa del traffico congestionato</b></p>	<p>1. Comunicazione alla Polizia Stradale, con segnalazione della tipologia di trasporto.</p> <p>2. Effettuare la verifica visiva dello stato di benessere dei pesci vivi, presso la prima area di sosta utile, se possibile (<u>stazione di servizio, non aree di emergenza</u>).</p> <p>3. Ricerca di percorsi alternativi, se possibile.</p> <p>4. Qualora le condizioni dello stato dei pesci lo richiedano, rabboccare l'acqua, da effettuarsi previa comunicazione con i Vigili del Fuoco e accertarsi dell'idoneità dell'acqua; provvedere alla ricarica dell'O2 liquido.</p>	<p>-Registro dei trasporti ai sensi del D.Lgs. n. 148/2008</p>	<p>-Autista del mezzo di trasporto -Addetto/i alla custodia degli animali</p>
<b>C</b>	<p><b>Mortalità improvvisa di un numero elevato di pesci</b></p>	<p>1. Eseguire una verifica visiva dello stato di benessere dei pesci e del tasso di mortalità.</p> <p>2. Comunicazione immediata ai Servizi Veterinari competenti per territorio di transito del mezzo, dell'azienda speditrice e di destinazione.</p> <p>3. Rimozione dei pesci morti e loro smaltimento ai sensi del Reg. CE n.</p>	<p>-Registro dei trasporti ai sensi del D.Lgs. n. 148/2008</p> <p>-Eventuali verbali dei Servizi Veterinari intervenuti</p> <p>-Eventuali certificati di</p>	<p>-Autista del mezzo di trasporto -Addetto/i alla custodia degli animali -Responsabile aziendale dei trasporti</p>

	<p>1069/2009 appena giunti a destinazione.</p> <p>4. I pesci vivi rimanenti, qualora fosse possibile recuperarli per l'alimentazione umana, devono essere inviati al più presto al macello disponibile più vicino.</p> <p>5. Qualora non fosse possibile applicare la misura al punto 4 è necessario attivare le procedure di abbattimento di emergenza nel rispetto del benessere animale; gli ulteriori pesci morti devono essere rimossi e smaltiti ai sensi del Reg. CE n. 1069/2009.</p>	<p>avvenuto smaltimento ai sensi del Reg. CE n. 1069/2009</p>	
--	---	---	--

**Controllo del benessere animale durante il trasporto su strada di pesce vivo: la Gestione delle emergenze in caso di inosservanza del regolamento 1/2005 da parte dei trasportatori**

L'autorità competente, quando riscontra che una qualsiasi disposizione del Reg. CE n. 1/2005 non è stata rispettata, impone alla persona responsabile degli animali di intraprendere tutte le azioni necessarie per salvaguardare il benessere degli animali.

Dette azioni non devono essere tali da causare sofferenze inutili o addizionali agli animali e sono proporzionate alla gravità dei rischi in questione. L'autorità competente recupera i costi di dette azioni nel modo appropriato.

A seconda delle circostanze del caso, tali azioni possono comprendere:

- a) la riparazione temporanea del mezzo di trasporto;
- b) il trasferimento della partita o di parte di essa su un altro mezzo di trasporto;
- c) la restituzione degli animali al punto di partenza per la via più diretta, o l'autorizzazione a far proseguire gli

animali verso il luogo di destinazione per la via più diretta, se questo corrisponde maggiormente al benessere degli animali; Qualora non vi siano altri mezzi per salvaguardare il benessere degli animali, questi sono abbattuti o sono sottoposti a eutanasia.

L'autorità competente si adopera senza indugio affinché siano intraprese le azioni necessarie nel caso in cui la persona responsabile di detti animali non possa essere contattata o non si attenga alle istruzioni.

Le decisioni prese dalle autorità competenti e i motivi di tali decisioni sono notificati quanto prima al trasportatore o al suo rappresentante e all'autorità competente che ha rilasciato l'autorizzazione. Ove necessario, le autorità competenti forniscono assistenza al trasportatore per agevolare la realizzazione delle azioni d'emergenza rese necessarie.

***Operazioni preliminari***

Quando si giunge sul luogo del controllo la prima cosa da fare è valutare, in base alle condizioni ambientali, se spostare il mezzo di trasporto in zona d'ombra



Chiedere se presente un piano di emergenza ai sensi dell'art. 11 comma 1 lettera b) del Reg. 1/2005.

Se il piano non è presente o vi sono delle condizioni che ne ostacolano l'applicazione è facoltà dell'Autorità competente intraprendere o imporre alla persona responsabile degli animali tutte le azioni necessarie per salvaguardare il benessere degli animali.

**AZIONI DA INTRAPRENDERE IN CASO DI EMERGENZA AI SENSI DELL'ART. 23 DEL REG CE N. 1/2005**

*A.-La restituzione degli animali al punto di partenza per la via più diretta, o l'autorizzazione a far proseguire gli animali verso il luogo di destinazione per la via più diretta, se questo corrisponde maggiormente al benessere degli animali*

Qualora si debbano intraprendere azioni a causa dell'inosservanza del Reg. CE n. 1/2005 e sia necessario trasportare gli animali in violazione di alcune delle disposizioni del regolamento stesso, l'Autorità (sanitaria) competente rilascia un'autorizzazione per il trasporto di tali animali.

L'autorizzazione identifica gli animali in questione e stabilisce le condizioni alle quali essi possono essere trasportati fino a che non si realizzi il pieno rispetto del Reg. CE n. 1/2005. Tale autorizzazione deve accompagnare gli animali.

Tale provvedimento potrebbe rendersi necessario anche in caso di inosservanza di altre norme (es. codice della strada) per salvaguardare il benessere degli animali trasportati e in considerazione della difficoltà e complessità nell'attuare una procedura di trasbordo di pesce vivo su strada rispetto a tutte le altre specie di vertebrati.

<b>COME AGIRE</b>	
<b>Caso</b>	<b>Azione</b>
1) Se il luogo di origine risulta essere più vicino come tempi di percorrenza al luogo di destinazione dopo aver accertato e contestato la violazione (All 5 D.Lvo 151-07):	-si dispone la restituzione della partita (Mod A)
2) Se il luogo di destinazione risulta essere più vicino come tempi di percorrenza al luogo di origine, dopo aver accertato e contestato la violazione (All 5 D.Lvo 151-07)	-si dispone l'inoltro della partita (Mod A)

<p>3) Se il veicolo è immatricolato all'estero e il trasgressore non si avvale del pagamento della sanzione in misura ridotta, dovendo applicare il fermo amministrativo, considerata la peculiarità del trasporto e per corrispondere maggiormente al benessere degli animali,</p>	<p>-si disporrà il proseguimento degli animali verso il luogo di destinazione italiano per la via più diretta (Mod A) e successivo fermo amministrativo a destino da parte delle forze dell'ordine dopo lo scarico</p>
---	--

***B.-La riparazione temporanea del mezzo di trasporto in modo da evitare lesioni immediate agli animali***

COME AGIRE	
Caso	Azione
<p>Nell'eventualità che si verifichi la necessità di effettuare una riparazione del mezzo di trasporto dobbiamo assicurarci che le operazioni necessarie avvengano il più rapidamente possibile e se le condizioni ambientali lo esigono in un ambiente ombreggiato</p>	<p>1-l'Autorità (sanitaria) competente assicura che siano prese disposizioni appropriate per la cura degli animali se una partita di animali dev'essere trattenuta durante il trasporto per più di due ore (art. 22, par. 2, Reg. CE n. 1/2005);</p> <p>2-Eventuale trasbordo se il mezzo è irriparabile (Mod B) <i>(si rinvia al successivo punto C)</i></p>

***C.-Il trasferimento della partita o di parte di essa su un altro mezzo di trasporto***

Il proseguimento del viaggio impone il trasbordo della partita e quindi non è possibile l'autorizzazione a far proseguire gli animali verso il luogo di destinazione per la via più diretta dal luogo dove è avvenuto il controllo.

Questa operazione può essere necessaria a causa dell'avaria o di un guasto del mezzo di trasporto o perché siano state accertate gravi inosservanze del Codice

della strada dagli organi preposti a tali controlli.

Nei casi in cui il mezzo di trasporto sia in grado di proseguire, allo scopo di salvaguardare il benessere degli animali trasportati e in considerazione della difficoltà e complessità nell'attuare una procedura di trasbordo di pesce vivo su strada rispetto a tutte le altre specie di vertebrati, è necessario adottare in via prioritaria quanto disposto nel precedente punto A), *La restituzione degli animali al punto di partenza per la via più diretta, o l'autorizzazione a far proseguire gli animali verso il luogo di destinazione per la via più diretta, se questo corrisponde*

*maggiormente al benessere degli animali.*

Questa procedura va concordata, se del caso, con le forze dell'ordine preposte al

controllo degli automezzi per il Codice della strada.

<b>COME AGIRE</b>	
<b>Caso</b>	<b>Azione</b>
Trasferimento della partita o di parte di essa su un altro mezzo di trasporto, causa avaria o guasto del mezzo di trasporto o accertamento di gravi inosservanze del Codice della strada	Assicurarsi che l'operazione avvenga in un luogo idoneo in condizioni di sicurezza per le persone e gli animali e sempre in presenza del Veterinario Ufficiale responsabile per territorio e delle Forze dell'ordine. (Mod. B)

***D.-Mortalità di un consistente numero di animali***

Il conducente deve sempre richiedere sempre l'intervento dei Servizi Veterinari (ASL) competenti per territorio, nonché

contattare sempre il trasportatore e il proprietario degli animali per informarli delle decisioni che l'Autorità sanitaria dovrà adottare.

<b>COME AGIRE</b>	
<b>Caso</b>	<b>Azione</b>
Mortalità di un consistente numero di animali	<p>I Servizi Veterinari valuteranno nel rispetto degli obblighi previsti dalla Direttiva 2006/88/CE l'applicazione delle procedure previste nel punto A) precedente:</p> <p>1-restituzione degli animali al punto di partenza per la via più diretta,</p> <p>2-autorizzazione a far proseguire gli animali verso il luogo di destinazione se è la via più diretta</p> <p>3-procedura di macellazione speciale d'urgenza (MSU) oppure di abbattimento di emergenza (eutanasia), qualora non vi siano altri mezzi per salvaguardare il benessere degli animali</p> <p>4-rimozione al più presto alla rimozione dei pesci morti e al loro smaltimento ai sensi del Reg. CE n. 1069/2009</p>

### **Procedura di macellazione speciale d'urgenza (MSU) per i pesci**

Per quanto riguarda i pesci il Reg. CE n. 1099/2009, relativo alla protezione degli animali durante l'abbattimento, si applica solo all'art. 3, par., che recita: *“Durante l'abbattimento e le operazioni correlate sono risparmiati agli animali dolori, ansia o sofferenze evitabili”*.

I pesci presentano, infatti, differenze fisiologiche sostanziali rispetto agli animali terrestri e i pesci d'allevamento sono macellati e abbattuti in un contesto molto diverso, in particolare per quanto riguarda il processo di ispezione.

Inoltre, la ricerca sullo stordimento dei pesci è molto meno avanzata rispetto a quella su altre specie di animali d'allevamento.

È opportuno stabilire norme distinte sulla protezione dei pesci durante l'abbattimento.

Le disposizioni applicabili ai pesci dovrebbero pertanto limitarsi, per il momento, ai principi fondamentali.

Ulteriori iniziative a livello comunitario dovrebbero essere adottate sulla base della valutazione scientifica del rischio effettuata dall'EFSA per quanto attiene alla macellazione e all'abbattimento dei pesci, tenendo conto anche delle implicazioni sociali, economiche e amministrative.

### **Procedura di abbattimento d'emergenza**

La Raccomandazione adottata dal Consiglio d'Europa di Strasburgo all'Art. 19 prevede che se i pesci sono malati o feriti in misura tale da rendere

qualunque trattamento di cura impraticabile e per evitare che il trasporto provochi ulteriori sofferenze, essi devono essere abbattuti in loco e senza indugio da una persona con adeguata formazione ed esperta nelle tecniche di abbattimento, salvo in caso di un'emergenza in cui tale persona non sia immediatamente disponibile.

La scelta del metodo di abbattimento di emergenza da utilizzare dipende da vari fattori, quali il sistema di allevamento, la specie, le dimensioni e il numero dei pesci da abbattere; deve altresì essere presa in considerazione la necessità di abbattimento rapido di grandi lotti di pesci ai fini del controllo delle malattie.

In ogni caso il metodo utilizzato deve provocare la morte immediata, oppure rendere il pesce rapidamente insensibile finché non sopraggiunga la morte, oppure provocare la morte di un pesce che sia anestetizzato o efficacemente stordito.

Per quanto riguarda i pesci già morti all'interno dei cassoni è necessario rimuoverli al più presto e smaltirli come sottoprodotti di origine animale ai sensi del Reg. CE n. 1069/2009.

Mod. A

Prot. n°.

**Al Ministero della Salute UVAC di .....**

**Al responsabile Servizio Veterinario ASL .....**

**Oggetto: Autorizzazione per il trasporto ai sensi dell'Art. 23 comma 3 del Reg 1/2005.  
Vincolo sanitario della partita composta da n° ..... di .....  
proveniente da .....**

- *Reg. (CE) n°. 1/2005 del 22 dicembre 2004 "sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97"*
- *Decreto Legislativo 25 luglio 2007 n°. 151 "Disposizioni sanzionatorie per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate"*
- *Decreto Legislativo 30 gennaio 1993, n. 28 "attuazione delle direttive 89/662/CEE e 90/425/CEE relative ai controlli veterinari e zootecnici di taluni animali vivi e su prodotti di origine animale applicabili negli scambi intracomunitari"*
- *Decreto Legislativo 30 gennaio 1993, n. 27 "attuazione della direttiva 89/608/CEE relativa alla mutua assistenza tra autorità amministrative per assicurare la corretta applicazione della legislazione veterinaria e zootecnica"*
- *Decreto Legislativo 4 agosto 2008, n. 148 "Attuazione della direttiva 2006/88/CE relativa alle condizioni di polizia sanitaria applicabili alle specie animali d'acquacoltura e ai relativi prodotti, nonché alla prevenzione di talune malattie degli animali acquatici e alle misure di lotta contro tali malattie"*

54

### SI DISPONE

#### Il vincolo sanitario della partita di

Specie animale..... numero capi ..... categoria .....

Certificato sanitario n. .... rilasciato a ..... il .....

Per il seguente motivo .....

.....

.....

.....

Firma responsabile del trasporto

Il Veterinario

N.B. Si **chiede alle autorità di controllo in indirizzo di dare informazione sulla conclusione del procedimento.**

Il mancato rispetto delle disposizioni impartite dall'Autorità Competente a carico del trasportatore sarà perseguito con la sanzione amministrativa da Euro 2000.00 a Euro 6000.00 ai sensi dell'articolo 10 comma 4 D.lgs. 151/07.

Mod. B

FATTO a .....  
Data .....

## DISPOSIZIONE DI TRASBORDO SU ALTRO MEZZO

VISTO:

- *Reg. (CE) n°. 1/2005 del 22 dicembre 2004 "sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97"*
- *Decreto Legislativo 25 luglio 2007 n°. 151 "Disposizioni sanzionatorie per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate"*
- *Decreto Legislativo 30 marzo 2001 n°. 165 "norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche"*
- *Decreto Legislativo 30 gennaio 1993, n. 28 "attuazione delle direttive 89/662/CEE e 90/425/CEE relative ai controlli veterinari e zootecnici di taluni animali vivi e su prodotti di origine animale applicabili negli scambi intracomunitari"*
- *Decreto Legislativo 30 gennaio 1993, n. 27 "attuazione della direttiva 89/608/CEE relativa alla mutua assistenza tra autorità amministrative per assicurare la corretta applicazione della legislazione veterinaria e zootecnica"*
- *Decreto Legislativo 4 agosto 2008, n. 148 "Attuazione della direttiva 2006/88/CE relativa alle condizioni di polizia sanitaria applicabili alle specie animali d'acquacoltura e ai relativi prodotti, nonché alla prevenzione di talune malattie degli animali acquatici e alle misure di lotta contro tali malattie"*

Considerato che all'atto del controllo eseguito a

.....

sulla partita di ..... provenienti da

.....

Si è riscontrato

©.....

.....

.....  
.....

**ha disposto lo scarico parziale / totale dal mezzo**

Motrice targa ..... di numero ..... animali

Rimorchio targa ..... di numero ..... animali

Al mezzo

Motrice targa ..... di numero ..... animali

Rimorchio targa ..... di numero ..... animali

Gli animali sono scortati dalla fotocopia del certificato sanitario n°

Responsabile del trasporto trasporto
---

IL VETERINARIO DIRIGENTE
--------------------------



## BIBLIOGRAFIA

Accordo, ai sensi dell'art.4 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, tra il Governo, le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano concernente "Prime disposizioni per l'autorizzazione al trasporto di animali vivi".

D.Lgs. 4 agosto 2008, n. 148. Attuazione della direttiva 2006/88/CE relativa alle condizioni di polizia sanitaria applicabili alle specie animali d'acquacoltura e ai relativi prodotti, nonché alla prevenzione di talune malattie degli animali acquatici e alle misure di lotta contro tali malattie. (Gazz. Uff. 25 settembre 2008, n. 225, S.O.)

D.Lgs. 25 luglio 2007, n. 151. Disposizioni sanzionatorie per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate. (Gazz. Uff. 12 settembre 2007, n. 212.)

D.Lgs. 26 marzo 2001, n. 146. Attuazione della direttiva 98/58/CE relativa alla protezione degli animali negli allevamenti. (Gazz. Uff. 24 aprile 2001, n. 95.)

Food and Agriculture Organization of the United Nations (F.A.O.) – Fisheries and

Acquaculture Department – "The transport of live fish. A review." (1986)

Nota del Ministero della Salute  
"Chiarimenti su regolamento (CE) n. 1/2005 ed accordo Stato-Regioni del 21 maggio 2008 – trasporto animali" Prot. 0018896-P-23/09/2008  
DGSA del 23.09.2008

Nota del Ministero della Salute: "Regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto - Applicazione al comparto dell'acquacoltura" 0004245-P-12/03/2008  
DGSA

OIE Aquatic Animal Health Standards Commission (documento del 2006).  
OIE Working Group on Animal Welfare (documento di giugno/luglio 2009).

Pareri EFSA (European Food Safety Authority) del 2009

-Reg. (CE) n. 1/2005 del 22 dicembre 2004. Regolamento del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97.

(G.U.U.E. 5 gennaio 2005, n. L 3.)

-Reg. (CE) 9 marzo 2016, n. 2016/429. Regolamento del Parlamento Europeo relativo alle malattie animali trasmissibili e che modifica e abroga taluni atti in materia di sanità animale -ANIMAL HEALTH LAW- (G.U.U.E. 31 marzo 2016, n. L 84.)

-Reg. (CE) 15 marzo 2017, n. 2017/625/UE. Regolamento del Parlamento Europeo relativo ai controlli ufficiali e alle altre attività ufficiali effettuati per garantire l'applicazione della legislazione sugli alimenti e sui mangimi, delle norme sulla salute e sul benessere degli animali, sulla sanità delle piante nonché sui prodotti fitosanitari, (...) (G.U.U.E. 7 aprile 2017, n. L 95).