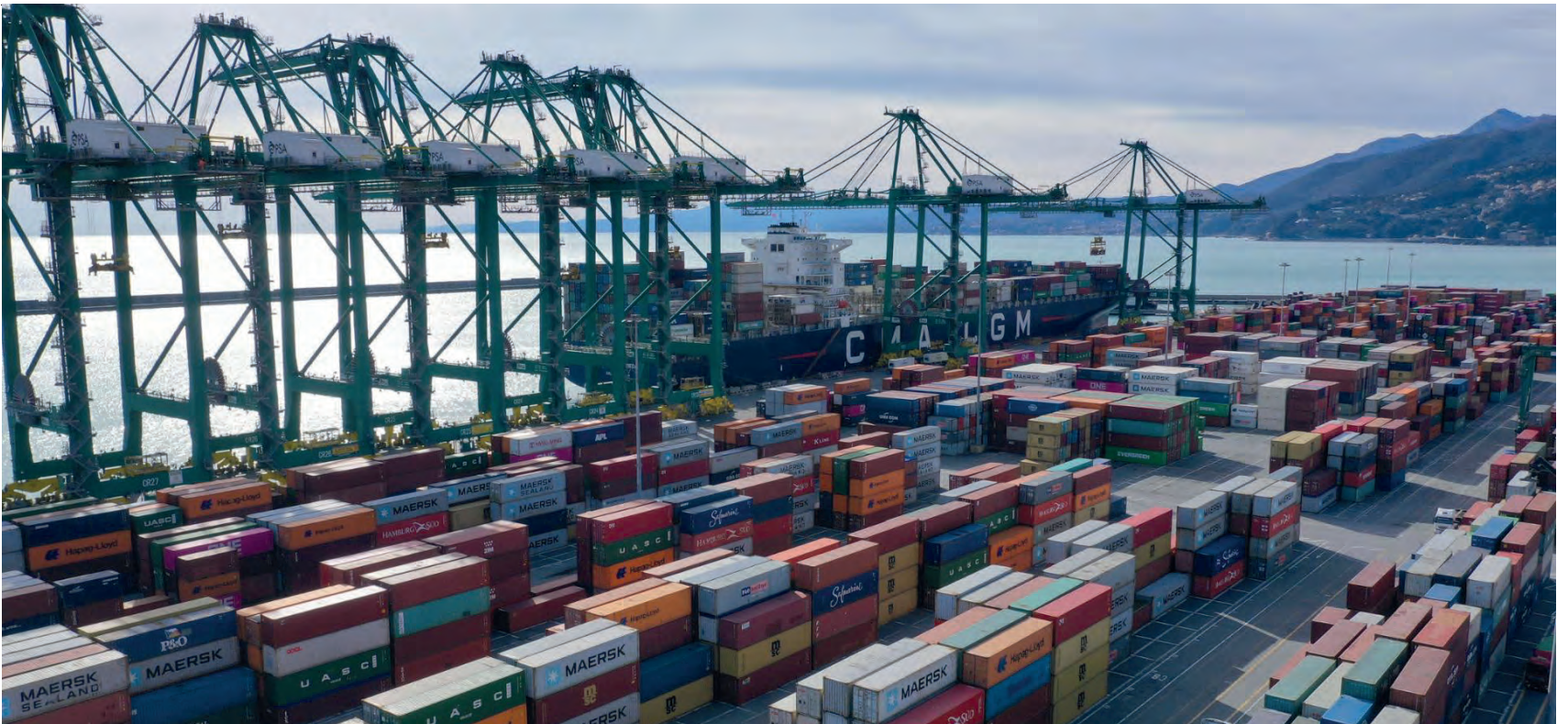


MANAGEMENT / Sea cargo: nuove rotte per il pharma



di Nicoletta Ferrini

UN MARE DI OPPORTUNITÀ

IL TRASPORTO MARITTIMO RAPPRESENTA UNA POSSIBILITÀ CON UN POTENZIALE ANCORA DA ESPRIMERE IN TERMINI DI EFFICIENZA E SOSTENIBILITÀ PER LA FILIERA FARMACEUTICA, UN MERCATO IN GRANDE ESPANSIONE. PHARMACOMITALIA HA ORGANIZZATO UN MOMENTO DI CONFRONTO PER ESPLORARE LE OPPORTUNITÀ CHE SI PROSPETTANO E PARLARE DI QUANTO GIÀ SI STA FACENDO

Nel mare c'è una preziosa opportunità logistica che il settore farmaceutico può e deve cogliere: è questo in estrema sintesi il messaggio lanciato nel corso della prima edizione del "Workshop & Psa Genova Pra' Terminal Working Tour – Logistics flow of the pharmaceutical products by ocean" tenutosi a Palazzo San Giorgio, sede della Port Authority di Genova. L'iniziativa, promossa da PharmacomItalia – associazione

impegnata nella formazione dei professionisti della logistica del farmaco – mirava dichiaratamente a illustrare le principali fasi portuali del trasporto del farmaco via mare per evidenziarne criticità e potenzialità e avvicinare l'industria del settore pharma e la logistica marittima ai più elevati standard di qualità del processo operativo. Ma l'evento è stato anche, e forse soprattutto, un'occasione di incontro e confronto tra

le due parti. "L'industria sa davvero cosa accade nella filiera logistica? E viceversa la logistica sa cosa accade nella produzione?" – ha domandato provocatoriamente il Presidente di PharmacomItalia Fabrizio Iacobacci in apertura dei lavori –. Il dialogo è fondamentale: contribuisce a trovare punti di contatto, a semplificare la filiera, a garantire qualità". "Vogliamo ascoltare il punto di vista dell'industria per capirne sempre meglio le

esigenze e quindi sviluppare nuovi servizi", ha confermato da parte sua Roberto Ferrari, CEO di PSA Italy, società di PSA International, gruppo specializzato nella gestione di terminal container, tra i partner tecnici dell'evento.

Pharma: una logistica da gestire con cura

Partiamo da un'informazione essenziale: quello del farmaco è un

mercato in espansione a livello globale. Per questo il suo bisogno di una logistica accurata e per certi versi dedicata appare impellente e sempre meno trascurabile. “Tra il 2002 e il 2022, il mercato farmaceutico è cresciuto secondo pressoché tutti i parametri di analisi: domanda, offerta, volumi movimentati e così via - ha confermato Gerry Famà, Vice Presidente Europa di PSA-BDP, presentando l’analisi Ocean Market Outlook -. È quindi corretto interrogarsi rispetto a come la merce pharma viene trasportata e chiedersi quali possono essere le modalità più corrette, efficaci ed efficienti”. Questa evidenza porta l’attenzione sul mare, via che in termini di commercio internazionale viene percorsa da circa il 70% delle merci, e sul Mediterraneo, dove transita il 27% delle rotte strategiche mondiali. Il mare ha un ruolo cruciale anche per gli scambi commerciali tra Italia ed estero: nel 2022, è passato per i nostri porti il 39% dell’import-export nazionale per un valore di oltre 376 miliardi di euro. In questo, i prodotti chimici sono stati tra le cinque principali merci scambiate via mare, rappresentando il 10% delle importazioni e il 13% delle esportazioni. (Fonte: SRM & Assoportori - Port Infographics 2023 - elaborazione su dati Istat). Lo sviluppo del mercato farmaceutico, in Italia come in Europa, non può dunque prescindere da una riflessione che contempli l’utilizzo della via marittima per i propri flussi logistici, nonché un più consistente ricorso all’intermodalità. Tuttavia, “molti ne parlano, ma relativamente pochi la applicano”, ha ammesso Famà. Inoltre, sulle tratte lunghe la via aerea è ancora spesso preferita



39%
**LA QUOTA
 DI IMPORT-EXPORT
 NAZIONALE
 TRANSITATA
 PER I PORTI ITALIANI
 PER UN VALORE
 DI OLTRE 376
 MILIARDI DI EURO**

dalle aziende del farmaco. “Eppure le spedizioni via mare, pur con tempi innegabilmente più lunghi, hanno un costo inferiore dell’80% circa e minori emissioni di CO2. Il tutto potendo contare su tecnologie avanzate che garantiscono totale tracciabilità e tenuta della temperatura per tutto il viaggio”.

Dalla teoria alla pratica

L’opportunità teorica può essere colta nella pratica a patto che il sistema portuale nazionale sia in grado di rispondere. E qui entra in scena il porto di Genova che per posizione e caratteristiche si candida a essere uno scalo di riferimento anche per questa tipologia di flussi.

Ottavo nella top 15 dei porti Med stilata Port Liner Connectivity Index Q4 2022 Gioia Tauro, secondo porto italiano dopo Gioia Tauro (Fonte: SRM & Assoportori - Port Infographics 2023), lo scalo ligure non è infatti solo un nodo centrale del sistema portuale e della rete infrastrutturale italiana, ma anche “una realtà meravigliosamente intermodale seppure complessa”, come indicato da Paolo Piacenza, Commissario Straordinario dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. I dati non lo smentiscono: nel solo 2022, i quattro scali di Genova, Savona, Prà e Vado Ligure hanno complessivamente movimentato oltre 66 milioni di tonnellate di merce (+4,2% rispetto al



**puntiamo
 al futuro
 della logistica
 e del pianeta**





2021). La crescita ha riguardato non solo le merci convenzionali (+4,9% vs.2021), ma anche i container (+3,5% vs. 2021). Il buon andamento per quel che riguarda la merce containerizzata si conferma nelle unità di carico movimentate: 2,8 milioni di TEU (+0,6%), di cui buona parte proprio

nel porto di Genova [Fonte: Ports of Genoa - Report Traffici Q4 2022]. "A Genova è possibile trovare le migliori competenze per il trasporto e una "via breve" per il Far East", ha affermato Luigi Attanasio, Presidente della Camera di Commercio di Genova, il quale ha anche confer-

mato gli sforzi "titanici" profusi per migliorare l'accessibilità di merci e persone alla città in generale e al suo porto in particolare. Attanasio ha annunciato oltre 7 miliardi di euro per investimenti in opere programmate che contribuiranno a migliorare l'accessibilità alla città. Poco meno della metà saranno impegnate per il potenziamento delle infrastrutture di accesso allo scalo, l'ampliamento delle banchine e il miglioramento dei livelli di sicurezza nell'area portuale. "Ce la metteremo tutta per diventare, in qualche anno, competitivi come i porti del Nord Europa - ha detto Attanasio -. Abbiamo però bisogno dell'aiuto dei partner per opere strategiche come il raddoppio delle linee ferroviarie e le connessioni con le reti di trasporto".

L'invito a un impegno collettivo e all'assunzione di una responsabilità condivisa è arrivato anche dal Presidente di Spediporto Andrea Giaccheo: "Dobbiamo attivare una collaborazione di rete e ragionare come Sistema Paese per recuperare i volumi di traffico persi a cause delle carenze delle nostre infrastrutture fisiche e digitali e riguadagnare competitività".

Per un sistema più sano e competitivo

"Il sistema del trasporto dei farmaci via mare si sta evolvendo. Abbiamo riscontrato una forte sensibilità istituzionale e politica rivolta alla valorizzazione dell'altissimo potenziale intermodale del porto di Genova - ha

13%

LA QUOTA EXPORT
DI PRODOTTI
CHIMICI
TRASPORTATI
VIA NAVE

detto Iacobacci a conclusione dell'evento -. La sfida di PharmacomItalia è interpretare questi dati dal punto di vista pratico.

Abbiamo avvertito una forte necessità di programmi di formazione, ampliamento e miglioramento delle competenze degli operatori per arrivare a una loro integrazione anche attraverso il dialogo e lo scambio di esperienze con le associazioni spedizioniere di settore. I punti tecnici in comune con le altre modalità di trasporto sono numerosi.

Per questo riteniamo che sia possibile e auspicabile arrivare alla definizione di una base di conformità logistica degli standard operativi e qualitativi applicati alla farma-logistica. Il tutto - ha concluso Iacobacci - per fare in modo che la nostra capacità di esportazione di farmaci sia ancora più forte e competitiva".

L'impegno di PharmacomItalia

Nata nel 2018 per volontà di alcuni professionisti del mondo farmaceutico e di quello della logistica, dal 2019 è un'associazione no-profit, veste che le consente di operare secondo le regole di trasparenza, imparzialità e professionalità che sin dall'inizio si sono imposti i soci fondatori e sostenitori. La missione di PharmacomItalia è integrare la produzione farmaceutica nazionale con i fornitori di servizi logistici specializzati per assicurare al paziente di essere curato con farmaci gestiti e trasportati con assoluta garanzia di integrità ovunque nel mondo. Durante l'evento genovese sono stati presentati i risultati delle analisi condotte dall'Ocean Pillar Technical Committee dell'associazione. Il gruppo di lavoro, qualificato ed eterogeneo, è composto da 14 persone provenienti da diversi ambienti - produttori farmaceutici, spedizionieri, autotrasportatori, compagnie marittime, assicurazioni, società di consulenza, broker, gestori di porto - "portatori sani" di conoscenze e competenze acquisite in specifici contesti logistici.

Unendo quindi le singole esperienze ai dati di scenario e alle informazioni di contesto acquisiti, il comitato tecnico ha ricostruito il flusso completo della logistica del farmaco via mare, identificandone i principali nodi.