Molto asfalto, poco orizzonte



Alberto Bartolini, coordinatore
Area Supply Chain e Innovazione AFI

In questo numero parleremo di trasporti, una componente fondamentale del complicato processo di gestione della Supply Chain del farmaco. Ne analizzeremo aspetti significativi, nonché le modalità utilizzate via terra, cielo e mare.
Nei quattro articoli dedicati non mancheranno spunti, che desidero condividere con voi. Nel primo contributo (p. 32), si parte con il ricordare che l'Unione Europea spinge verso la riduzione dei gas climalteranti con target ambiziosi al 2030 e 2040, sostenendo veicoli a basse emissioni e carburanti alternativi. I numeri sono impietosi: parlando di emissioni, apprendiamo che in Italia il 92,6% sono dovute al trasporto su gomma e che il 90% utilizza carburanti derivati da combustibili fossili (fonti ISPRA). Nel secondo articolo (p. 40), abbiamo l'opportunità di sentire direttamente la voce di uno dei principali attori del trasporto di farmaci in Italia.
A fronte di una dichiarazione di intenti, emergono però le criticità legate al come e al quando poter operare. Il target è il 2050: gli argomenti citati sono tutti assolutamente comprensibili, ma credo che chi in Italia si occupa (lato politico) di questi temi dovrebbe affrontarli frontalmente nella consapevolezza che il rendere *green* il trasporto su gomma non è solo un problema del trasporto dei farmaci, ma di tutto quanto il sistema circolante su gomma che impatta pesantemente sulla salvaguardia del pianeta. Il terzo contributo (p. 46) pone l'attenzione su come, utilizzando tecnologie 4.0 quali l'AI e la digitalizzazione dei processi e dei documenti di trasporto, sia possibile migliorare la visione in tempo reale delle informazioni, la precisione, la velocità, l'efficienza e la sicurezza dei prodotti lungo l'intera Supply Chain (interessante l'infografica di p. 48). Altrettanto importante è il richiamo alla Cold Chain, in funzione della sempre maggiore presenza di farmaci che richiedono non solo il rispetto di questa t°, ma anche la documentazione in logica di "*data integrity*" per rispettare i parametri di temperatura prefissati per tutta la durata del trasporto. L'ultimo contributo (p. 52), infine, ci propone un punto di vista non credo noto a tutti, ovvero quella del servizio di intermediazione tra mittente (azienda farmaceutica) e filiera distributiva. La prospettiva proposta ha un ambito internazionale e prende in considerazione fattori critici che possono mutare di giorno in giorno, quali ad esempio le attuali guerre in Medio Oriente e i minacciati dazi statunitensi, incidendo quindi pesantemente su tempi e costi dei servizi. Per concludere, ricordando che il rapporto percentuale tra trasporto su acqua e gomma è praticamente inesistente (4,5%), non posso non rammentare che nel 1482 venne commissionato a Leonardo da Vinci uno studio sulla canalizzazione della parte alta della Lombardia e che corsi d'acqua navigabili in Italia ne esistono da sempre (dal Po a scalare), ma non sono mai stati considerati come vere opportunità. Dall'inizio degli anni '50 abbiamo sdoganato l'utilizzo della strada come unica via di trasporto senza guardare al futuro e quindi non considerando strategie e politiche differenti. Credo che non sia tardi per valutare alternative marittime e fluviali a situazioni di traffico pesante che invadono le autostrade diventando, specie per i tratti a due corsie, un potenziale pericolo anche per i mezzi leggeri.