

Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

MOVEO

Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



I fabbisogni logistici delle filiere produttive

5 luglio 2022 | Milano | Stazione Centrale

Primo evento di confronto della fase preliminare

REPORT DI RESTITUZIONE

TAVOLO 3 – CHIMICO E

FARMACEUTICO



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Facilitatrice di Tavolo

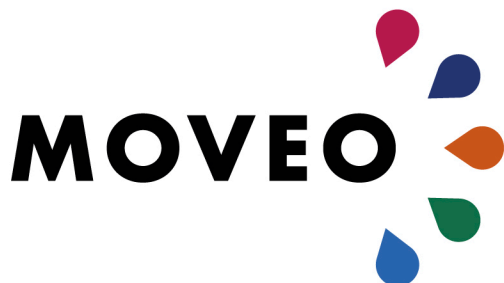
Ilaria Vitellio **Avventura Urbana**

Partecipanti

Daniele	Marazzi	Consorzio DAFNE	<i>Consigliere Delegato</i>
Alessandro	Albertini	ANAMA	<i>Presidente</i>
Francesca	Belinghieri	Federchimica	<i>Responsabile Area Logistica</i>
Francesca	Brandani	Giuliani	<i>Supply Chain, Procurement & Customer Service Director</i>
Michela	Capoccia	Federchimica Sapio	<i>Regulatory & Innovation Energy Transition Manager</i>
Massimiliano	Carnassale	ADF	<i>Direttore Generale</i>
Giovanni	Cortina	CNA FITA Frosinone	<i>Responsabile provinciale</i>
Renato	De Falco	Gruppo Farvima	<i>Vice Presidente Esecutivo</i>
Alberto	Giraudi	Egualia	<i>Vicepresidente</i>
Marianna	Gozzo	Novartis	<i>Regional Affairs Lead</i>
Enrique	Hausermann	Egualia	<i>Presidente</i>
Fabrizio	Magioncalda	VTG	<i>Sales Manager</i>
Nereo	Marcucci	Confetra	<i>Past President</i>
Stefano	Montanari	Boehringer Ingelheim	<i>Head of Commercial Supply Chain & ISEE</i>
Antonello	Paliotta	Eli Lilly	<i>Associate Director - Commercial and Supply Chain Ops</i>
Mario	Paterini	Federchimica Sapio	<i>Amministratore Delegato</i>
Roberto	Porcelli	Comifar	<i>Group General Manager</i>
Pietro	Rambelli	Eurochem	<i>Proprietario</i>
Sebastiano	Renna	SEA Milan Airports	<i>Head of Corporate Social Responsibility</i>
Aldo	Soffientini	Eurodifarm	<i>Amministratore Delegato</i>
Aldo	Sterpone	Farmindustria	<i>Componente Giunta</i>

Esperti

Ennio	Cascetta	Comitato scientifico	<i>Presidente</i>
Alfredo	Baldi	RAM	<i>Ufficio Porti e Logistica</i>
Vittorio	Marzano	Università di Napoli Comitato Scientifico	



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

La discussione si è svolta in un clima molto disteso. Tutti i partecipanti hanno preso parola e animato un contesto di condivisione e collaborazione. I temi di discussione sono stati principalmente sollevati dalla filiera del farmaceutico (i cui referenti erano in netta maggioranza) e sono stati poi integrati o ri-declinati nella filiera della chimica.

Durante i lavori è stato evidenziato dagli stessi partecipanti al tavolo, l'emergere di uno spirito collaborativo e di interazione costruttiva tra attori che normalmente tendono ad instaurare rapporti di tipo competitivo o contrattualistico/commerciale.

Temi Emersi durante la prima sessione di discussione

Domanda di discussione 1: Quale è l'evoluzione attesa della domanda nei prossimi anni e come si modificherà la geografia delle filiere produttive?

Domanda di discussione 2: Quali sono le priorità dal punto di vista infrastrutturale e dei servizi di trasporto?

Il tavolo ha coinvolto sia referenti della filiera della chimica che della farmaceutica rivelando, fin dalle prime interlocuzioni, come le due filiere, pur condividendo alcuni temi e problemi, adottano dinamiche molto diverse tra loro, se non divergenti.

Dal punto di vista degli scenari futuri della domanda nell'ambito della filiera del farmaceutico si rileva una tendenza a eliminare lo stoccaggio di materiale presso ospedali e farmacie, che avviene ricoperto dai centri di intermediazione che immagazzinano e distribuiscono farmaci.

Al contrario, nella filiera della chimica ancora si è in presenza, e si prospetta in futuro, l'esigenza di avere luoghi di stoccaggio con flussi e tempi di distribuzione differenti, anche in relazione alle difficoltà di approvvigionamento di alcune materie prime.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

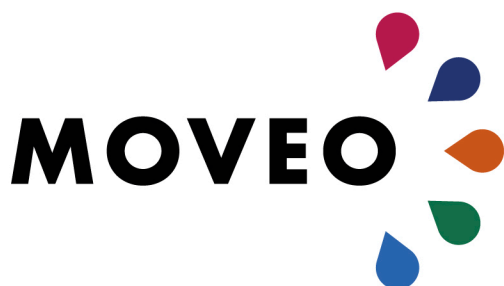
È stato rilevato, da entrambe le filiere, la mancanza in Italia sia di una “cultura della logistica” da parte delle imprese e dei clienti finali, che di una “strategia della logistica” all’interno di una politica nazionale innovativa, in grado di coinvolgere tutti gli attori. La mancanza della “cultura della logistica” - accelerata dal Covid e soprattutto nel settore farmaceutico - ha incrementato le richieste da parte dei clienti di servizi di logistica end-to-end rapidi ed efficienti, con un incremento di richieste giornaliere di approvvigionamento dei farmaci e, conseguentemente, di spedizioni per la distribuzione di ingredienti attivi, medicinali e prodotti biologici.

Per ciò che attiene l’evoluzione della domanda si concorda che mentre a livello europeo si registra - soprattutto sulla filiera della farmaceutica - una tendenza a aderire ad un mercato B2C, con il produttore che si rivolge direttamente al cliente finale, il mercato italiano appare ancorato al modello attuale B2B composto reti e poli di distribuzione e di intermediazione tra domanda e offerta di farmaci.

In particolare l’evoluzione della domanda nel settore healthcare conferma una crescente differenziazione fra il canale ospedaliero e il canale retail (farmacie e parafarmacie), con portafogli prodotti, dinamiche di gestione ed esigenze distributive sempre più distinte. Nel 2021 i due canali hanno pesato ciascuno per circa il 50% dei flussi diretti al mercato nazionale in uscita dall’industria. Ci sono, tuttavia, alcuni elementi comuni e criticità trasversali a entrambi i canali.

Si conferma la tendenza, da parte sia degli ospedali sia delle farmacie (ossia, i punti di dispensazione finale), a minimizzare gli stock con ordini sempre più frequenti (più ordini al giorno verso lo stesso fornitore) e parcellizzati (riduzione delle quantità per singolo ordine). Questo si riflette in frequenze di consegna estremamente elevate. A titolo di esempio, si cita il fatto che le oltre 18.000 farmacie distribuite sul territorio nazionale ricevono mediamente tra le 10 e le 20 consegne al giorno, da parte di 7/10 fornitori diversi (considerando sia i distributori intermedi - una farmacia si serve in media da 3/4 grossisti - sia le consegne dirette da parte dell’industria).

La pandemia ha fatto emergere, in modo evidente, tanto l’efficacia quanto la capacità di adattamento della filiera distributiva, che non si è mai fermata e ha saputo garantire le forniture a ospedali e farmacie senza rallentamenti né ritardi.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Come è stato rilevato questo modello B2B nella filiera della farmaceutica da un lato poggia sulla forte fidelizzazione dei clienti/pazienti alle farmacie e sulla tendenza a incrementare i farmaci a domicilio con la conseguente polverizzazione della domanda, dall'altro è caratterizzato da uno scarso sistema di relazioni di fiducia tra gli attori della filiera e delle catene di distribuzione. In tal senso si evidenzia come circa il 30% dei flussi di distribuzione dei prodotti farmaceutici avviene fuori le catene di distribuzione ufficiali, eludendo tutti i processi volti a garantire la sicurezza e la tracciabilità dei farmaci che deve essere garantita lungo tutta la catena del supply chain.

Nel settore healthcare l'evoluzione della domanda registra un aumento dell'eCommerce per i soli prodotti che il quadro normativo consente di commercializzare tramite questo canale (in Italia, ma non solo, è infatti vietata la vendita online dei farmaci soggetti a prescrizione), ma conferma in modo netto la centralità dei punti di dispensazione di prossimità (ospedali e farmacie). Si prevede, inoltre, un aumento dei volumi di home delivery, anche in coerenza con le politiche sanitarie orientate a ridurre le ospedalizzazioni in favore di una gestione sempre più domiciliare dei pazienti.

Il modello italiano fortemente caratterizzato dal B2B genera impatti sui sistemi di logistica e su quelli di trasporto di prossimità come su quelli relativi alla lunga percorrenza. Le sfide della sostenibilità richiedono di costruire politiche volte a sostenere la transizione verso soluzioni a zero e basse emissioni quali l'elettrico per la logistica di prossimità e l'idrogeno e il biometano per il trasporto su lungo raggio per garantire le autonomie necessarie dei veicoli.

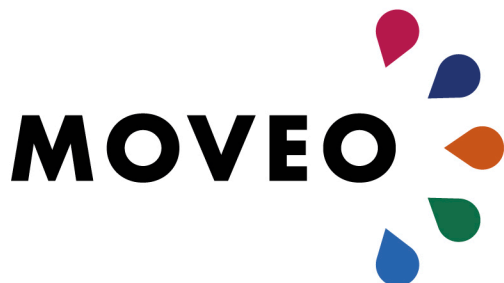
Si prospetta, infine, una domanda crescente di spazi e mezzi refrigerati a fronte dell'evoluzione del portafoglio farmaceutico verso prodotti con esigenze particolarmente stringenti rispetto alle temperature da garantire sia in stoccaggio sia nel trasporto. Questa tendenza comporterà un aumento del fabbisogno energetico, che apre anche all'opportunità di esplorare nuove tecnologie di refrigerazione (es. azoto liquido o altri gas).

A partire dall'evoluzione della domanda e dalle problematiche emerse, durante la discussione si sono individuate e condivise le seguenti priorità, tutte collegate con le sfide della sostenibilità ambientale, economica e sociale:



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

- potenziare il sistema dei trasporti su rotaia, dal punto di vista della logistica, dei tempi e dei costi, attualmente caratterizzati da tempi molto lunghi e costi molto alti e dal punto di vista dei vettori per il trasporto di merce legata alla farmaceutica (catena del freddo) e alla chimica, le quali entrambi attualmente poggiano sul trasporto su gomma;
- concentrare l'attenzione sull'ottimizzazione e l'evoluzione sostenibile del trasporto su gomma (es. nuove fonti di energia, saturazione dei mezzi, riduzione dei viaggi e delle percorrenze), che rappresenta e continuerà a rappresentare la soluzione largamente prevalente per i trasporti healthcare stanti le caratteristiche (es. ridotti volumi movimentati) e i requisiti (es. rapidità di consegna, rispetto della catena del freddo) che la rendono difficilmente compatibile con il trasporto su rotaia anche in prospettiva;
- decarbonizzare il sistema logistico attuale che si svolge prevalentemente su gomma, attraverso una transizione: i) per il trasporto dell'ultimo miglio verso mezzi elettrici a batteria e conversione del sistema di refrigerazione per il trasporto a temperatura controllata con sistema ad azoto liquido e ii) per il trasporto su lungo raggio verso mezzi a biometano e idrogeno, attraverso politiche fiscali nazionali a supporto per raggiungere i target europei (riduzione delle emissioni, utilizzo di fuel rinnovabili e obblighi imposti ai costruttori);
- incoraggiare la transizione ecologica con un approccio pragmatico e strategico attraverso un piano di rinnovo del parco mezzi (con politiche incentivanti per l'acquisto dei mezzi nella fase iniziale del mercato) e lo sviluppo di un'adeguata infrastruttura di stazioni di rifornimento e della supply chain di approvvigionamento (con politiche incentivanti per la produzione di fuel rinnovabili e il sostegno di nuovi sistemi di distribuzione molto più efficienti) con la revisione del quadro regolatorio per superare le criticità esistenti (regola tecnica per le stazioni di rifornimento e semplificazione iter autorizzativi);
- agevolare il reperimento delle risorse umane per i sistemi di trasporto su gomma: l'alto tasso di sostituzione degli autisti (in prevalenza stranieri), la concorrenza con le retribuzioni dei paesi europei e i sistemi di regolamentazione e accreditamento richiedono



politiche che agevolano l'ingresso sul mercato di nuovi conducenti con attività di formazione e la semplificazione delle procedure di certificazione;

- valorizzare la copertura capillare dell'intero territorio nazionale assicurata dal sistema che a partire dalle decine di depositi della distribuzione primaria (pressoché la totalità delle aziende healthcare si avvale di partner specializzati per la gestione delle attività logistiche) passa poi attraverso gli oltre 160 magazzini della distribuzione intermedia e raggiunge quindi le oltre 18.000 farmacie, garantendo accesso diffuso e tempestivo a medicinali e prodotti per la salute in tutto il Paese anche grazie all'interconnessione fra tutti questi "nodi" della rete assicurata dagli operatori specializzati nel trasporto healthcare;
- costruire politiche che hanno come obiettivo aggregare i volumi di merce e diminuire le consegne attraverso la condivisione digitale delle informazioni e una sinergia del sistema di reti e nodi dei trasporti che punti a:
 - sfruttare gli asset della rete di distribuzione esistenti, come lo sono ad esempio i poli strategici di distribuzione intermedia dei farmaci presenti in Italia che coprono il sistema di approvvigionamento nazionale di farmacie e ospedali,
 - promuovere e agevolare la territorializzazione dei sistemi di logistica in relazione alle nuove configurazioni dei sistemi sanitari (Case e Ospedali di Comunità) e a una crescente domanda di farmaci a domicilio;
 - istituire "decoupling point" intermedi nella filiera healthcare che raccolgano le spedizioni retail (ossia, verso le farmacie) e gestiscano in modo condiviso la distribuzione di ultimo miglio verso le farmacie;
 - introdurre forme di analisi delle politiche di riordino adottate dalle strutture sanitarie (anche grazie alla presenza di dati elettronici strutturati derivanti dall'obbligo di ordinazione elettronica via NSO in vigore da febbraio 2020) al fine di consolidare i fabbisogni relativi al medesimo fornitore e/o a fornitori che si avvalgono del medesimo partner logistico;



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

- potenziare i nodi della logistica esistenti con stazioni di rifornimento delle energie alternative (elettrico, idrogeno, biometano, etc.) e con stazioni per lo svuotamento di TANK Container che trasportano materiali pericolosi;
- sfruttare l'Urban Air Mobility, in grado di efficientare il sistema complessivo dei trasporti attraverso spostamenti aerei a corto raggio e bassa quota, in ambito urbano ed extra-urbano e garantire un sistema logistico fondato su una rete innovativa di Vertiporti che permette l'utilizzo di vettori elettrici per i sistemi di distribuzione di prossimità (aerotaxi e droni).
- attivare politiche in grado di alimentare e rafforzare le filiere produttive esistenti e arginare la dipendenza da paesi esteri incentivando il reshoring di aziende strategiche come, ad esempio, quelle relative alla produzione di Principi Attivi Intermedi che attualmente sono prodotte in India e Cina e importate in Italia.

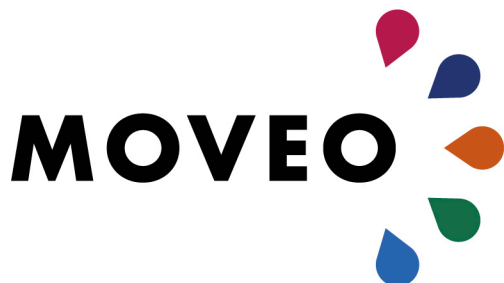
Temi emersi durante la seconda sessione di discussione

Domanda di discussione 1: Quali opportunità e minacce derivano da una crescente attenzione alla sostenibilità ambientale anche nella logistica?

Domanda di discussione 2: Come modificare gli attuali termini di resa e ampliare la catena del valore?

Domanda di discussione 3: Quali sono gli effetti dei maggiori costi del trasporto?

La discussione, nella seconda sessione dei lavori, si è concentrata prioritariamente sui temi relativi alla sostenibilità ritenuta come opportunità di evoluzione innovativa del sistema e come sfida prioritaria da affrontare nel prossimo decennio e tralasciando le domande successive.



Focalizzando l'attenzione sulla sostenibilità, infatti, le principali sfide riguardano la distribuzione di ultimo miglio.

Per la filiera healthcare tale sfida emerge per entrambi i segmenti di mercato (ospedali e farmacie) e tanto in ambito urbano quanto in contesti rurali, seppur naturalmente con declinazioni e opportunità d'azione diverse. Le criticità sono acuite dai termini di resa richiesti da farmacie (es. molteplici consegne al giorno per ordini a singole confezioni) e ospedali (es. consegne urgenti anche per medicinali e dispositivi che consentirebbero politiche di riordino più strutturate; ordini polverizzati generati da singoli reparti che si traducono in consegne multiple presso uno stesso sito fisico) e dai crescenti costi di trasporto che rendono ancor più evidente l'insostenibilità di una proliferazione di viaggi con indici di saturazione largamente subottimali

I partecipanti alla sessione hanno condiviso e concordato la costruzione di politiche rivolte a:

- ridurre l'impronta carbonica dei sistemi di trasporto attraverso l'adozione di nuove tecnologie e/o l'integrazione tra più tecnologie, quali l'elettrico a batteria per il trasporto dell'ultimo miglio, il biometano e l'idrogeno per i trasporti a lungo raggio, e il correlato sviluppo dell'infrastruttura di rifornimento e della supply chain di approvvigionamento dei gas rinnovabili, supportando la creazione di una filiera nazionale e l'adeguamento della normativa tecnica, oltre alla previsione di piani pluriennali per il rinnovo del parco circolante e politiche fiscali a sostegno della transizione;
- regolamentare o incentivare l'aggregazione della domanda di rifornimento di farmaci da parte di Ospedali (che tendono a non fare richieste concentrate, ma a far richieste di approvvigionamento dai singoli dipartimenti dell'ospedale) e di farmacie al fine di scoraggiare le richieste orarie/giornaliere di approvvigionamento;
- incentivare l'istituzione (es. da parte della singola Amministrazione Comunale, in ambito urbano, oppure da associazioni di Comuni nelle aree rurali) di cosiddetti "decoupling point": hub fisici nella filiera healthcare in cui far convergere tutte le consegne destinate ai punti di dispensazione finale (farmacie in primis, ma anche le abitazioni dei cittadini/pazienti nel caso delle consegne domiciliari e potenzialmente anche presidi ospedalieri) al fine di governare la distribuzione di ultimo miglio, riducendo sensibilmente il numero di consegne



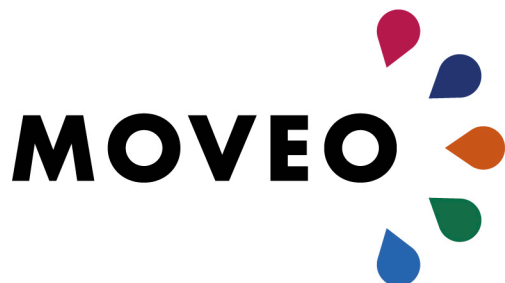
giornaliere per singolo punto di dispensazione. L'obiettivo è di passare dalle attuali 10/20 consegne ricevute quotidianamente dalle farmacie cittadine a sole 4/5 non produrrebbe impatti percepibili sul livello di servizio all'utente finale (il paziente). Il consolidamento dei volumi e alla relativa "stabilità" dei percorsi, potrebbe ottimizzare gli investimenti tanto nei mezzi di trasporto alimentati da energie alternative quanto nelle infrastrutture di ricarica relative. Questi "decoupling point" potrebbero ospitare anche dei "vertiporti", per integrare le potenzialità prospettiche delle innovative soluzioni di "urban air mobility" per il trasporto merci tramite droni (es. consegne urgenti o prodotti speciali).

- sfruttare il patrimonio informativo costituito, con specifico riferimento al segmento ospedaliero, dalla disponibilità della totalità degli ordini di acquisto emessi dagli Enti del Servizio Sanitario Nazionale in formato elettronico strutturato standard via NSO a partire da febbraio 2020 in accordo con il mandato normativo. La disponibilità di questa base dati dovrebbe consentire di far emergere tanto i casi virtuosi quanto quelli meno strutturati, permettendo di introdurre logiche premiali (o meccanismi bonus/malus) per incentivare l'adozione di modelli di gestione e politiche di riordino che tengano conto anche degli impatti logistici. Per esempio, aggregare i fabbisogni di più reparti all'interno di una stessa struttura o di più strutture "limitrofe" consentirebbe, tra le altre cose, di ottimizzare le spedizioni in uscita dai depositi, aumentando la saturazione dei mezzi e riducendo il numero di viaggi: non mancano esempi che confermano la possibilità concreta di cogliere questi vantaggi, anche tra gli Enti del SSN;
- promuovere l'aggregazione delle filiere a livello nazionale attraverso la costruzione di processi condivisi e collaborativi, tenendo conto della sperimentazione innovativa in corso a livello regionale, come ad es. il processo di costruzione del polo farmaceutico regionale toscano;
- incentivare l'adozione di certificazioni di sostenibilità delle imprese che coinvolga tutti gli attori delle filiere produttive, e agisca secondo logiche di premialità (es. accesso a bandi) e di defiscalizzazione;



- integrare la valutazione di impatto VIA delle infrastrutture logistiche con il Rapporto di Sostenibilità previsto nei progetti PNRR soprattutto per quelle infrastrutture strategiche non finanziate dal piano e in corso di realizzazione (come, ad esempio, gli ampliamenti degli aeroporti in corso);
- “valorizzare” la sostenibilità dei trasporti, inteso come dare un valore in termini di risparmio o costo ai trasporti sostenibili e non sostenibili in grado di misurare gli impatti e comunicarli ai clienti finali promuovendo politiche estese di sensibilizzazione alle sfide dello sviluppo sostenibile;
- favorire l’aggregazione dei sistemi di trasporto di merci, pianificando tempi e orari di trasporto e scarico merci, incrementando le tasse ai varchi, etc.

È stata infine sottolineato come il rientro nel Paese di produzioni strategiche (farmaci, dispositivi di protezione individuale, complex medical devices) sarebbe facilitato da una politica nazionale che integrasse in progetti GLOCAL, le potenzialità offerte dalle Zone Economiche Speciali e da quelle Logistiche Semplificate nelle quali, per normativa, sono presenti porti, aeroporti e connessioni ferroviarie. Seguendo l’indicazione perviene dal Parlamento Europeo Marzo 2021 “Post Covid -19 value chains, options for reshoring production back to Europe in a globalised economy. Le Autorità di Sistema portuale ai sensi della L. 156/2021 potrebbero svolgere un ruolo pro-attivo destinandovi aree brownfield dismesse. Un esempio, sebbene in aree greenfield, è dato dall’iniziativa logistico-digitale presso l’Interporto Amerigo Vespucci promosso dalla Regione Toscana in corso di realizzazione da parte di un pool di aziende farmaceutiche, linee di navigazione marittima ed area. L’indicazione perviene dal Parlamento Europeo Marzo 2021 “Post Covid -19 value chains, options for reshoring production back to Europe in a globalised economy.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

