



Roma, 25 marzo 2019 - “Nonostante l’appello rivolto dalla Commissione UE a tutti i Paesi dell’Unione a oggi non c’è ancora un sistema univoco europeo per la gestione dei trasporti in particolare dei prodotti farmaceutici e sanitari in genere: le azioni totalmente diverse dei singoli stati membri e anche dei Paesi extra UE stanno causando numerosi problemi e le auspiccate ‘green lanes’ per il trasporto farmaceutico stanno funzionando a singhiozzi, creando non pochi problemi alle aziende”.

A fare il punto sulle criticità della supply chain del settore è Enrique Häusermann, presidente Assogenerici: “Le nostre aziende - spiega - stanno svolgendo un ruolo cruciale per la salute dei pazienti affetti da Covid-19, riuscendo a produrre e fornire in modo incessante in tutta Italia farmaci salvavita a costi accessibili ai medici delle Regioni impegnate nell’emergenza. E l’Unità di Crisi AIFA - che coopera costantemente con le associazioni industriali di settore - sta garantendo procedure snelle, rapide ed efficaci, come ad esempio l’importazione rapida di prodotti dall’estero, garantendo al contempo tutti i requisiti di qualità dei prodotti. L’importazione di 1,5 milioni di compresse di idrossiclorochina dagli USA, garantito da una delle nostre associate, è solo uno dei tanti esempi”.

A

preoccupare non solo le aziende italiane, bensì tutto il comparto europeo, sono le barriere che ancora ostacolano la circolazione di beni essenziali come quelli afferenti alla filiera della salute.



Dott. Enrique Häusermann

“La

messa a terra delle compagnie aeree e le restrizioni negli aeroporti europei e mondiali - conferma Häusermann - stanno mettendo a dura prova la capacità delle industrie, come anche la nostra che fornisce il 70% dei medicinali utilizzati dai pazienti europei, di continuare a produrre e fornire ai pazienti.

Resistiamo e continuiamo il nostro lavoro ma è urgentemente necessario che sia avviato un coordinamento tra la Commissione europea, i governi, i vettori aerei, gli operatori logistici (spedizionieri) e l'industria per riaprire le rotte della catena di approvvigionamento del trasporto aereo di merci”.

“L'epidemia

COVID-9 ha come è noto determinato una drastica riduzione dei voli passeggeri cui normalmente è affidato il trasporto dei prodotti farmaceutici - conclude Häusermann - e le aziende non sono in grado di trovare autonomamente alternative praticabili per garantire un flusso costante delle merci: La maggior parte delle spedizioni per compagnia (import/ export) non è abbastanza grande da giustificare l'affitto di un intero aereo, anche se le autorità lo hanno autorizzato a volare. Sarebbe auspicabile abilitare la conversione degli aerei passeggeri per il trasporto merci o utilizzare i finanziamenti UE per noleggiare velivoli cargo dedicati che possano essere utilizzati solo per i trasporti di prodotti farmaceutici e sanitari”.

Le criticità del trasporto aereo

Queste in sintesi le principali richieste avanzate dalla nostra industria alla Commissione UE in merito al trasporto aereo:

- mantenere la capacità di trasporto aereo utilizzando aeromobili commerciali disponibili;
- garantire che gli aeroporti Ue ed extra-UE rimangano aperti per il trasporto dei beni essenziali;
- creare rotte aperte o “corsie verdi” tra UE e hub farmaceutici globali (come India, Usa e Cina);
- gestire attentamente la capacità di immagazzinamento e la catena del freddo negli aeroporti in entrata e in uscita;
- prepararsi ad un aumento della domanda di trasporto aereo di prodotti farmaceutici normalmente spediti per rotte marittime;
- impedire che i piloti e l'equipaggio vengano messi in quarantena quando volano da e verso aree a rischio attraverso misure appropriate per evitare la diffusione di Covid-19;
- coordinare il trasporto aereo di medicinali e relative forniture, allineando le importazioni di emergenza con gli spedizionieri e, se necessario, con le compagnie aeree eventualmente anche tramite deroghe al diritto della concorrenza;
- prevedere, in alternativa, l'uso di mezzi militari se le precedenti misure non dovessero essere attuate.

Le criticità alle frontiere e il trasporto su ruote

Per quanto riguarda il trasporto su strada, molte delle aziende di trasporto hanno creato un team italiano dedicato di autisti / trasportatori che assume il controllo dei rimorchi internazionali appena oltre i confini nazionali.

Parzialmente

risolta - ma comunque soggetta a grandi rallentamenti per i controlli di polizia sanitaria - la percorribilità al Brennero, restano numerose criticità legate alle scelte dei singoli Paesi in tema di gestione delle frontiere.

Paesi

come Croazia, Romania, Turchia rifiutano le spedizioni provenienti dall'Italia: in questo e in altri casi le procedure vengono elaborate tramite il Cross-Dock di Genk, in Belgio, con ovvi rallentamenti soprattutto per i camion non a pieno carico.

In

altri casi vengono imposte regole o procedure particolarmente restrittive ai conducenti dei mezzi: in Bielorussia i trasportatori stranieri possono utilizzare solo di aree selezionate per sosta, pasti e rifornimento; in Bulgaria l'operazione di transito e carico/scarico merci deve essere effettuata nelle 24 ore; il confine ungherese-sloveno resta chiuso e le spedizioni vengono reistradate tramite Belgio e Germania.

Le

autorità polacche hanno istituito un punto di unto di attraversamento per il passaggio rapido di camion con medicinali, ma per utilizzare è necessario inviare in anticipo i documenti del camion e dell'autista. La Lituania ridotto i valichi d'accesso sono accettate solo merci di importazione con destinazione Lituania.