



Hacia una Europa más autónoma en el mercado farmacéutico

La denominada autonomía estratégica se ha convertido en uno de los grandes objetivos de la industria farmacéutica europea. La lección quedó patente hace cinco años en la pandemia por el COVID-19 y vuelve a hacerse presente estos días a propósito de la posible inclusión de los productos médicos en la guerra arancelaria que ha iniciado Estados Unidos.

ÁLVARO GONZÁLEZ-ESCALADA

DIRECTOR GENERAL DE LOGISTA FREIGHT

El contexto geopolítico pone de nuevo sobre la mesa la capacidad de Europa para producir, distribuir y garantizar la disponibilidad de medicamentos sin depender de decisiones externas o de factores que escapan a su control, como las decisiones que puedan tomarse al otro lado del Atlántico. En las últimas semanas, se ha hecho patente el temor de la industria farmacéutica a que la imposición de nuevos aranceles por la Administración de Estados Unidos encarezca sus productos e impacte en la sostenibilidad global del sistema sanitario.

La fortaleza del comercio intracomunitario vuelve a ponerse a prueba y se convierte en el mejor escudo para hacer frente a cualquier turbulencia. Con este objetivo, desde Logista Freight hemos elaborado un informe para

tomar el pulso a la industria farmacéutica y evaluar en profundidad los flujos comerciales del sector en la Unión Europea.

El documento, descargable desde este enlace, analiza la densa red de intercambios comerciales que define al mercado pharma para medir con datos la solidez de la cadena productiva y de suministro europea.

Nuestra intención, como operador logístico especializado en el sector farmacéutico, es proporcionar a laboratorios, distribuidores y el conjunto de actores una guía práctica para comprender las tendencias del sector y tomar decisiones más informadas para optimizar la gestión logística y comercial. Para ello, ofrecemos una fotografía detallada de cómo se mueve el comercio farmacéutico dentro de Europa, qué productos tienen mayor peso en los intercambios, qué modo

de transporte emplean, desde qué lugar y hacia qué destino, y cuáles son las rutas más utilizadas.

Un mercado de 250.000 millones de euros y 3,3 millones de toneladas

Los resultados del estudio confirman a la UE-27 como uno de los centros de producción y distribución farmacéutica más potentes del mundo. En conjunto, el volumen de mercancía farmacéutica representa un valor económico de 250.000 millones de euros y un tráfico logístico de 3,3 millones de toneladas anuales, que sitúan al mercado europeo con un elevado grado de autonomía farmacéutica, produciendo medicamentos suficientes para abastecer a sus ciudadanos y exportar al resto del mundo más productos de los que importa.

Uno de los datos más relevantes que extraemos del informe es la concentración de la actividad en determinados países clave. Alemania, Francia, Bélgica, Italia y los Países Bajos representan el 68% del comercio farmacéutico intracomunitario, gracias a su dilatada tradición industrial, la presencia de grandes laboratorios y una red logística de primer orden.

El análisis de los principales flujos comerciales de productos farmacéuticos dentro de la UE-27 evidencia el dominio de Europa Central. En concreto, Alemania, Bélgica, Países Bajos y Francia aportan 15 de los 20 principales puntos de origen y destino, formando un eje comercial decisivo en su cadena de suministro.

Los medicamentos terminados lideran el comercio pharma en la UE-27

Otro aspecto interesante del documento es el estudio que realizamos a los productos que concentran los flujos comerciales y los datos evidencian la trascendencia de los medicamentos terminados (FPP), que concentran dos de cada tres intercambios en la Unión Europea. Esto subraya la capacidad de la industria europea para añadir alto valor a los productos y abastecer de forma continua las demandas de los países miembros.

Les siguen en importancia los ingredientes farmacéuticos activos (API) y las vacunas, y a continuación los semiacabados (SFP) y los antibióticos, lo que confirma la diversidad de la UE en producción y distribución farmacéutica.

El transporte por carretera mueve a la industria pharma

El documento dedica también mucha atención a la recopilación de datos sobre el medio de transporte utilizado para el movimiento de la mercancía pharma y los resultados son muy concluyentes: un 93% de los envíos intracomunitarios de medicamentos se efectúa por carretera.

El análisis que hemos llevado a cabo no solo confirma la relevancia del camión como columna vertebral de la logística farmacéutica, sino que permite desglosar las razones de su predominio. Uno de los aspectos más valorados es la flexibilidad que ofrece: un vehículo por carretera puede llegar a casi cualquier punto de la geografía europea, desde grandes núcleos urbanos hasta zonas remotas, adaptando la ruta y el

Principales flujos comerciales del sector pharma en Europa (en millones de euros)

En millones de euros	
 Irlanda	→  Bélgica: 12.309,26
 Alemania	→  Países Bajos: 10.215,82
 Países Bajos	→  Alemania: 9.602,03
 Bélgica	→  Alemania: 9.160,36
 Irlanda	→  Países Bajos: 8.754,50
 Irlanda	→  Alemania: 7.876,31
 Alemania	→  Italia: 7.876,31
 Italia	→  Bélgica: 6.804,63
 Alemania	→  Bélgica: 6.180,59
 Alemania	→  Francia: 5.828,20

tipo de vehículo según las necesidades de cada envío.

Gracias a esta capilaridad, los operadores logísticos pueden diseñar rutas personalizadas y reaccionar con rapidez ante requerimientos urgentes, como el suministro de medicamentos sensibles que exigen tiempos de tránsito mínimos. Además, la amplia variedad de flota disponible hace posible gestionar volúmenes de carga muy distintos, desde pequeños lotes hasta envíos de gran tamaño, lo que repercute en una mayor eficiencia para el cliente.

Otro factor de competitividad del camión frente a otros modos de transporte es su adaptación a las rutas comerciales de la industria. Las distancias más habituales dentro de la Unión Europea se sitúan entre 500 y 1.000 kilómetros y esta distancia resulta idónea para el camión: en muchos casos, optar por el ferrocarril o el transporte aéreo no ofrece ventajas significativas en tiempo o coste, mientras que el camión asegura mayor flexibilidad y un control logístico más sencillo.

Carga completa y grupaje: soluciones para cada necesidad

Para responder a las exigencias de un mercado tan dinámico, el transporte por carretera dispone de dos modelos principales de servicio: el transporte de carga completa y el

grupaje. Ambos ofrecen ventajas diferentes y, combinados, permiten una gestión logística más flexible.

¿Qué ventajas aporta la carga completa a la industria farmacéutica?

Este modelo ofrece un nivel de servicio muy personalizado al destinar por completo el vehículo a un único envío. Al no mezclar mercancía con otros clientes, se reducen las paradas intermedias y se optimizan los tiempos de tránsito, lo que encaja perfectamente con necesidades urgentes o con productos extremadamente sensibles a la temperatura y a la humedad.

Hay que tener en cuenta que esta opción elimina la exposición a posibles contaminaciones cruzadas y facilita un control más exhaustivo de las condiciones de la carga, resultando especialmente ventajosa cuando se trata de grandes lotes de fármacos de alto valor o situaciones de emergencia. Su planteamiento está muy orientado a laboratorios y distribuidores que deben mover grandes volúmenes de mercancía, o que precisan de protocolos estrictos de seguridad y fiabilidad.

¿Qué beneficios representa el grupaje en la logística pharma?

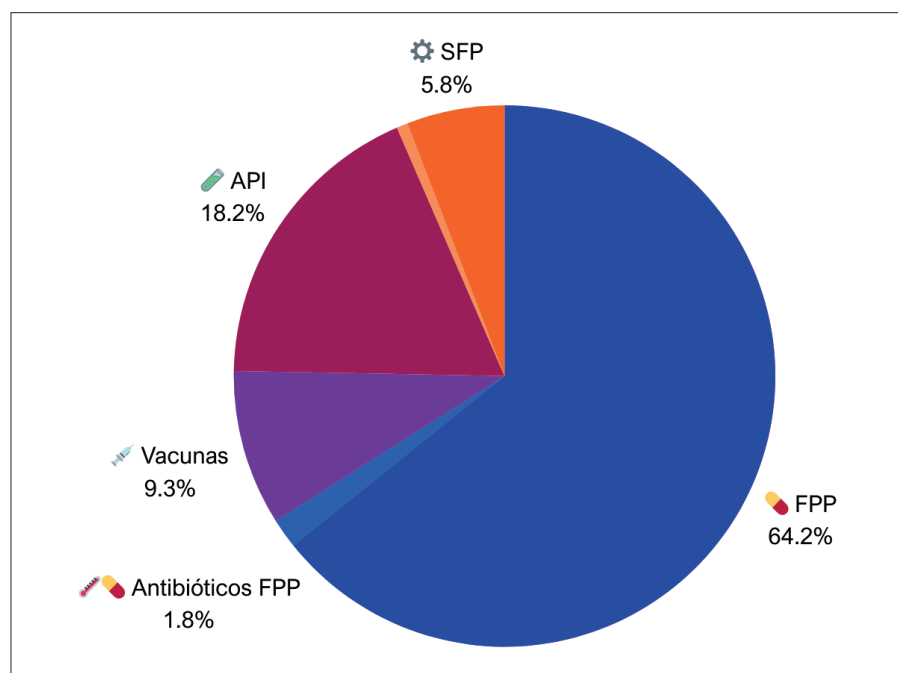
Permite a varias empresas compartir espacio en un mismo vehículo, reduciendo costes y



optimizando recursos. Resulta muy útil para servicios que no llenan un camión completo pero necesitan un servicio fiable. Al compartir la ruta, los gastos de transporte se reparten

entre varios cargadores, lo que puede incidir también en la reducción de la huella de carbono.

¿Qué productos son los más exportados en la UE-25 (en valor económico)?



Además, el grupaje posibilita a empresas de menor tamaño que puedan acceder a una cadena de suministro compleja, igualando las posibilidades competitivas con empresas de mayor dimensión. De este modo, se reduce el impacto de los costes logísticos en el precio final de los medicamentos y se fomenta un sector más competitivo, sostenible y accesible para todos los agentes que integran la cadena de valor.

La logística como factor crítico de competitividad

Todas estas dinámicas confirman la importancia de la logística, y particularmente del transporte por carretera, como pilar estratégico de la industria farmacéutica. La capacidad de entregar el medicamento adecuado, en el lugar y momento preciso, bajo condiciones óptimas, no solo marca la competitividad de las empresas del sector, sino que afecta directamente al servicio que se brinda al paciente.

Desde Logista Freight nos ponemos a disposición de todos los actores del mercado pharma para trabajar en el objetivo de reforzar la autonomía estratégica de la Unión Europea con una cadena de suministro más eficiente, más resiliente y más sostenible ●

17 - 18 SEPTIEMBRE 2025 IFEMA MADRID

Cannabisforum

Foro del cannabis medicinal



¿En qué consiste?

**Zona de exposición,
conferencias, talleres,
Networking y
reuniones con posibles
inversores.**

Con la experiencia y los
contactos de
Farmaforum
abordaremos en este
congreso los siguientes
condicionantes desde
varios ángulos;
Investigación, plantación,
instalaciones,
producción, fabricación,
trasporte, regulación,
actualidad internacional
y posibilidades de
negocio y futuro.

cannabisforum.es

¿Cuándo y dónde?

MADRID, 17-18 SEPTIEMBRE 2025. IFEMA.

Carácter: Profesional, Internacional.

Precio: Gratuito para visitantes profesionales.

Cannabis Investors Days

Permite a los profesionales del sector del
cannabis medicinal presentar sus proyectos a
potenciales inversores.

PATROCINADORES

AGROPharm

U DEVEcan
The legal cannabis experts

CONTACTO

☎ +34 91 630 85 91 / +34 672 050 625 ✉ info@cannabisforum.es / comercial@farmaforum.es