

Transporte ecológico de medicamentos como contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: caso Perú

ÁLVAREZ-RISCO A¹, WONG SALGADO P², DEL-ÁGUILA-ARCENTALES S^{3,4}, DÍAZ-RISCO S⁵

1 Facultad de Ciencias Administrativas y Recursos Humanos. Universidad de San Martín de Porres. Lima (Perú)

2 Novafarma. Lima (Perú)

3 Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau". Lima (Perú)

4 Universidad Nacional de la Amazonía Peruana. Iquitos (Perú)

5 Centro de Fertilidad de Cajamarca. Cajamarca (Perú)

Fecha de recepción: 26/12/2018 - Fecha de aceptación: 29/12/2019

Señor Director:

Cuando en el 2015 se plantean los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)¹, los países firmantes y específicamente sus empresas asumen un reto muy grande ya que deben cambiar su dinámica de trabajo, pasando a cambiar planes estratégicos, planes operativos y políticas empresariales hasta generar inversión en optimización de procesos y cambio de materiales, con el fin de lograr que sus actividades contribuyan con el desarrollo sostenible nacional y finalmente del mundo. En ese escenario, en el empresariado farmacéutico se presenta también la oportunidad de contribuir con los ODS para lo cual desde las farmacias comunitarias se tienen diversas actividades que pueden convertirse en eco-amigables o ecológicas.

Cuando las diversas agencias regulatorias farmacéuticas plantean las Buenas Prácticas de Distribución como el caso de OMS², Europa³, Japón⁴ y Perú⁵, todas contemplan distintos lineamientos estrictos para el traslado de los medicamentos desde los almacenes de los laboratorios farmacéuticos hacia los almacenes de los hospitales y farmacias comunitarias. Sin embargo, cuando se revisan las mencionadas normativas no se puntualizan aspectos vinculados con la distribución ecológica. ¿Existe una oportunidad desde las farmacias comunitarias para contribuir, a través de sus diversas actividades, con los ODS?

Cuando se revisan los ODS, se puede pensar inicialmente que los farmacéuticos solo tenemos oportunidad de contribuir al ODS 3: Salud y Bienestar que en su enunciado completo señala que se debe "Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades". Sin embargo, existen otros modos de contribuir y es el caso de una empresa farmacéutica peruana llamada Novafarma quien implementó en el año 2014 la distribución de medicamentos desde sus locales a la casa de los pacientes mediante el uso de bicicletas.

Impacto del uso de la bicicleta para distribuir medicamentos respecto a los ODS

ODS 3: Salud y Bienestar¹

- Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.

Meta 3.4: Para 2030, reducir en un tercio la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles mediante la prevención y el tratamiento y promover la salud mental y el bienestar.

El personal que usa la bicicleta para la distribución de los medicamentos se beneficia del ejercicio diario que realiza, lo cual impactará en la prevención de enfermedades no transmisibles como es el caso de la hipertensión arterial, diabetes mellitus y dislipidemia.

Meta 3.9: Para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo.

Mediante el uso de la bicicleta no existe la contaminación del aire que sí se generaría con el uso de cualquier vehículo que consume gas o gasolina.

ODS 7: Energía asequible y no contaminante¹

- Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos.

Meta 7.2: De aquí a 2030, aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas.

La distribución de medicamentos permite el uso de energía asequible ya que no se depende de un proveedor de esa energía ni de la especulación de su precio. Es segura porque no existen riesgos de manipulación de dicha energía. Es sostenible porque se cuenta con ella y se podrá seguir accediendo con facilidad en el futuro. Es moderna porque ofrece una alternativa distinta para los pacientes.

ODS 9: Industria, innovación e infraestructura¹

- Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

Meta 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

El aumento de la tendencia de la distribución de medicamentos con la bicicleta generará más inversión para la infraestructura necesaria. Se podrán tomar de referencia las normativas y desarrollo de las ciudades líderes en el uso de bicicletas por parte de sus ciudadanos así como las investigaciones que ya se vienen realizando en la cual, por ejemplo, se ha encontrado que el costo del transporte al usar bicicleta es la sexta parte del costo del transporte mediante el uso de carro en Copenhague⁶.

ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles¹

- Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Meta 11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Claramente esta meta se puede ir alcanzando mediante la expansión del uso de la bicicleta en combinación con el transporte público tal como ya se describe como experiencias en distintas ciudades⁷ e incluso describiendo claramente el impacto en la salud de la población⁸.

Existe otro impacto esperado con el uso de bicicleta para la distribución de medicamentos: que los pacientes puedan sumarse a distintas campañas de uso de bicicleta que se organizan desde la farmacia, como ya se vienen realizando desde hace años desde otras instituciones. Se aguarda que las normativas vigentes y las próximas a ser creadas promuevan el aumento del uso de bicicletas y que más farmacias comunitarias se sumen a esta iniciativa de gran impacto ambiental y salud de la población.

Conflicto de intereses: Los autores declaran no tener conflicto de intereses.

BIBLIOGRAFÍA

1. ONU. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Disponible en <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>.
2. WHO. Guideline for Good Storage Practices, Good Distribution Practice, and Pharmaceutical Product Recall. First Edition, September 2015 - Ethiopia. Disponible en <http://apps.who.int/medicinedocs/documents/s23059en/s23059en.pdf>.
3. European Commission. Good Distribution Practice of active substances for medicinal products for human use. Disponible en [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015XC0321\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015XC0321(01)&from=EN).
4. IPEC Japan. Guidelines on Good Distribution Practice of Medicinal Products for Human Use http://www.jpec.gr.jp/document/48914aec5c73b0656256_a82fb6ecc348ec5a8904.pdf.
5. DIGEMID. Manual de Buenas Prácticas de Distribución y Transporte de Productos Farmacéuticos, Dispositivos Médicos y Productos Sanitarios. Disponible en http://www.digemid.minsa.gob.pe/Upload/Uploaded/PDF/Normatividad/2015/RM_833-2015-Modificatoria.pdf.
6. Gössling S, Choi AS. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics*, 2015, vol. 113, p. 106-113.
7. Chataway ES, et al. Safety perceptions and reported behavior related to cycling in mixed traffic: A comparison between Brisbane and Copenhagen. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 2014, vol. 23, p. 32-43.
8. Mueller N, et al. Health impact assessment of cycling networks of seven, diverse European cities: Application of the PASTA model. *En ISEE Conference Abstracts*. 2016.