



COOL CHAIN ASSOCIATION AL LAVORO PER ELABORARE STANDARD A LIVELLO EUROPEO

Le regole per distribuire i vaccini

Impegnati due italiani al vertice dell'associazione. Ma nel Paese non è ancora entrato nel vivo il confronto fra la struttura del commissario Arcuri e le associazioni del trasporto aereo merci

Nelle stesse ore in cui Moderna annunciava che anche il suo vaccino anti-Covid ha un'efficacia elevata (94,5%), l'associazione mondiale delle compagnie aeree Iata ha subito diffuso un vademecum per governi e operatori della logistica su come predisporre la distribuzione nel mondo. In Italia è stato intavolato un confronto fra Governo, commissario straordinario Domenico Arcuri e le associazioni che rappresentano il cargo aereo (Confetra, Cluster cargo aereo, Assaeroporti e altre) per capire quali siano le criticità da risolvere prima che entri nel vivo la distribuzione.

Il documento di Iata è stato elaborato con la collaborazione di diversi soggetti tra cui Icao (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile), Fiata (Federazione internazionale delle associazioni degli spedizionieri), Ifpma (Federazione internazionale dei produttori e delle associazioni farmaceutiche), Paho (Pan American Health Organization), l'autorità per l'aviazione civile del Regno Unito, la Banca Mondiale, l'Organizzazione mondiale delle dogane e il Wto.

Si tratta di un testo che l'associazione si propone di rivedere periodicamente. Nel documento si affrontano vari temi cruciali per la distribuzione del vaccino, non solo di ordine pratico come la disponibilità di strutture per la conservazione a temperatura controllata, ma anche in merito a ruoli e responsabilità

degli attori che potrebbero essere coinvolti.

Il manuale si articola in tre capitoli, il primo dei quali dedicato a vincoli, presupposti e rischi. Nel primo punto vengono elencate tutte le limitazioni e le sfide, delle fasi di produzione, trasporto e distribuzione, a quelle relative alla catena del freddo, dalla disponibilità di sistemi It integrati alla logistica associata, che include la gestione delle fiale vuote e dei dispositivi medico-sanitari per gli operatori che dovranno somministrare il vaccino. Il testo prosegue con un elenco di informazioni note e che a oggi costituiscono degli assunti, come il fatto che le case farmaceutiche saranno in grado di produrre vaccini in quantità sufficiente a soddisfare il fabbisogno mondiale o che gli enti regolatori saranno in grado di rilasciare autorizzazioni in tempi rapidi. I rischi sono infine suddivisi tra operativi (voli cancellati, scarsità di stiva disponibile e così via), legati alle caratteristiche del prodotto (assenza di stabilità, scarsità di materie prime ecc.), umani (scarsa disponibilità di manodopera), informativi (assenza di istruzioni per la movimentazione ecc.) o esecutivi (blocchi burocratici, impossibilità di ricevere stock di merce in arrivo ecc.).

Nel secondo capitolo, dedicato al coinvolgimento e alla collaborazione, Iata ha evidenziato il ruolo di tutte le organizzazioni partner, riferendo su sforzi e progetti messi in campo da ognuna fi-

nora. La terza parte della guida tratta invece della preparazione del comparto delle spedizioni aeree, e punta l'attenzione sul problema della capacità di stiva, con alcune raccomandazioni per poterla tenere su livelli elevati.

Altri temi su cui si sofferma ancora Iata sono la disponibilità di infrastrutture e di equipment, in quest'ultimo paragrafo passando in rassegna il ruolo di diversi tipi di unità di carico (Uld), dai ramp cool dollies all'equipment passivo. Ulteriori punti affrontati nell'ultima parte sono quelli relativi al passaggio delle frontiere, alla gestione della sicurezza e alla sostenibilità dell'intera catena.

A livello internazionale la Cool Chain Association, di cui è segretario generale l'italiano Nicola Caristo, ha lanciato un'iniziativa che ha lo scopo di aiutare gli aeroporti a preparare con metodo la logistica per la distribuzione del vaccino. Ne è nata una matrice, ribattezzata Covid-19 Distribution Change Management Matrix, che avrà l'obiettivo di mappare elementi come requisiti di temperatura, imballaggi, previsione di quantità, spazi di stoccaggio e così via. Il modello sarà inviato ai membri dell'associazione che saranno tenuti a compilarlo, fornendo così informazioni utili anche a individuare punti critici relativamente a formazione del personale, esigenze di sicurezza e protezione e così via.

«Non miriamo a trovare im-



provvvisamente una soluzione end-to-end, ma ci concentriamo sugli aeroporti, dove sappiamo che ci sono potenziali colli di bottiglia e dove possiamo usare la vasta conoscenza della nostra rete per indicare linee guida praticabili», ha spiegato Caristo (SkyCell). «Sarà essenziale avere il consenso della dogana e di altri legislatori», ha aggiunto Fabrizio Iacobacci, membro del consiglio di amministrazione di Cca e responsabile dello sviluppo del business farmaceutico di Bcube Air Cargo. «Ma sarà anche necessario coinvolgere i caricatori in modo che possano chiedere e ottenere lo status di operatore conosciuto al fine di accelerare il processo». (riproduzione riservata)



Il trasporto aereo di vaccini

Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile