

IL CARGO AEREO ITALIANO PRONTO ALLA SFIDA DEI VACCINI PER IL COVID 19



 **AIRCARGO ITALY**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicola Capuzzo *Direttore responsabile*

Indice

I.	Introduzione	pag. 3
II.	Vercesi: "Pronti a fare la nostra parte nella logistica del vaccino anti-Covid"	pag. 4
III.	Il documento "Focus vaccini – La sfida logistica" spedito da nove associazioni di categoria	pag. 6
IV.	Come e perchè l'Italia è già pronta a distribuire i vaccini	pag. 7
V.	Per SkyCell un nuovo centro servizi a Roma per la distribuzione dei vaccini	pag. 8
VI.	Come si ottiene la certificazione Ceiv Pharma di Iata	pag. 10
VII.	Malpensa è pronto ad accogliere i vaccini	pag. 12
VIII.	Brescia: "Ormai abbiamo un posto in prima fila nel sistema aeroportuale italiano"	pag. 14
IX.	Fiumicino primo scalo italiano certificato per il pharma	pag. 16
X.	Alitalia dall'anno scorso è certificata Iata Ceiv Pharma	pag. 16
XI.	Tutta l'esperienza nel pharma di Air Logistics in Italia	pag. 18



Redazione & Marketing

Per informazioni, suggerimenti, critiche o proposte di collaborazione con la redazione di AIR CARGO ITALY



Nicola Capuzzo

redazione@aircargoitaly.com

334-7889863

Per informazioni sulle opportunità di marketing, pubblicità e varie forme di visibilità tramite AIR CARGO ITALY



Sabrina Carozzino

marketing@aircargoitaly.com

350-0716304

Introduzione

di Nicola Capuzzo

Direttore responsabile AIR CARGO ITALY

La produzione e la distribuzione di vaccini contro il Covid-19 hanno ormai preso avvio dando inizio a una imponente sfida logistica che nei prossimi dodici mesi terrà costantemente impegnato il mondo del trasporto merci via aerea e via terra. Pfizer Italia ha appena confermato a AIR CARGO ITALY che “utilizzerà sia mezzi di trasporto via terra che via aerea, tramite i principali vettori partner dell’azienda” per fare arrivare il preparato nel nostro Paese. “Ci aspettiamo – aggiungono dal colosso farmaceutico - di essere in grado di consegnare dai nostri siti direttamente ai punti di utilizzo (Pou) entro uno o due giorni negli Stati Uniti ed entro tre giorni a livello globale”.

Oltre a Pfizer (insieme a Biontech), gli altri vaccini che interesseranno l'Italia da un punto di vista logistico saranno di AstraZeneca e di Moderna. Sarà un'impresa distributiva sia in import che in export perché il nostro paese è pur sempre uno dei maggiori esportatori continentali nel business dei prodotti farmaceutici.

Come spesso accade in situazioni come questa, la disinformazione, talvolta alimentata anche dai media, contribuisce a creare confusione su una materia che, in questo caso non è sbagliato dirlo, appare di vitale importanza. Il timore che nelle ultime settimane si è diffuso fra l'opinione pubblica è che l'Italia possa non essere in grado di affrontare questa impresa logistica, che molte rischiano di essere le criticità da affrontare e che le attrezzature e le infrastrutture disponibili siano insufficienti.

In realtà così non è. L'Italia rappresenta, grazie in particolare ad alcuni operatori che nel recente passato hanno investito per crescere nel mercato del pharma, un'eccellenza anche nella distribuzione di vaccini. In condizioni normali si potrebbe dire che si tratta quasi di una spedizione “standard” anche se questa volta, le dimensioni e la portata dell'epidemia in corso, impongono uno studio accurato e coordinato della catena logistica a supporto della strategia distributiva. Strategia che sarà quasi totalmente decisa dalle stesse case farmaceutiche.

L'Italia però è pronta; dispone di aeroporti, magazzini, attrezzature, vettori aerei, spedizionieri e società di autotrasporto organizzati e alcuni di loro certificati per svolgere questa missione in totale sicurezza e con la massima efficacia possibile. Quello che tarda ad arrivare, ma con il “Piano vaccini” che verrà presentata dal Ministero della salute il 2 dicembre potrebbe essere finalmente fornito, è un quadro chiaro e un coordinamento degli attori e degli sforzi da mettere in campo. Nove associazioni di categoria del cargo aereo e dell'industria farmaceutica italiana si sono portate avanti e hanno inviato a Domenico Arcuri, commissario straordinario per l'emergenza Covid-19 e per la distribuzione dei vaccini, al Ministero dei trasporti e al Ministero della salute, un documento nel quale riassumono quanto e come il nostro paese è attrezzato per affrontare questa importante sfida logistica. Questo inserto speciale di AIR CARGO ITALY intende divulgare e fare conoscere all'industria farmaceutica, ai decisori politici e all'opinione pubblica quali sono le aziende italiane con le carte in regola per giocare un ruolo di primissimo piano nel trasporto sicuro dei vaccini a loro destinati.



Nicola Capuzzo

Vercesi: “Pronti a fare la nostra parte nella logistica del vaccino anti-Covid”



Sessant'anni di vita appena compiuti, una specializzazione spinta nel settore pharma e in quello dei trasporti aviocamionati, un magazzino all'avanguardia che sarà operativo tra poche settimane.

Sono queste le carte che Vercesi – gruppo fondato nel novembre 1960, che oggi opera con

due società distinte dedicate rispettivamente al trasporto stradale e alla logistica - intende mettere sul tavolo come contributo alle esigenze nazionali per la distribuzione dei vaccini anti-Covid.

“La nostra specialità è il trasporto di prodotti farmaceutici, ambito in cui rientrano anche i vaccini, e siamo in grado di gestire con le nostre strutture l'intero range di temperatura -30°-+30°” spiega Paola Vercesi, Ceo e Security Manager di Autotrasporti Vercesi Spa, una delle due società che compongono insieme a Logistic Vercesi il gruppo. Che, ancora per poco, ha la sua sede e il magazzino a Vignate, a est di Milano.

“Questa struttura, per nostra fortuna, è diventata troppo piccola per noi e quindi entro la fine di gennaio ci trasferiremo in un nuovo edificio a Pozzuolo Martesana, che abbiamo ribattezzato ‘Green Thermo Park Vercesi’ continua Paola Vercesi.

Affidato per la realizzazione a Prologis, il nuovo magazzino è ormai quasi del tutto ultimato e alla consegna potrà offrire circa 30.000 metri quadrati di superficie coperta. “Lo spazio sarà suddiviso in varie aree di temperatura: una con temperatura 15-25° dotata anche di una cella per prodotti ADR, più un'altra area in grado di stoccare 8.500-9.000 bancali a temperatura +2-+8°, quest'ultima ideale per i vaccini che richiedono temperature standard. All'interno della cella 2-8 gradi è poi stata creata un'ulteriore cella più piccola, da 300-440 bancali, per la gestione di prodotti a -25°”. Il nuovo magazzino pharma di Logistic Vercesi è



dotato di 30 baie di carico e di 250 posti tir (per un totale di 25.000 metri quadrati di aree parcheggio), ed è sorvegliato 24 ore su 24.

“Abbiamo già predisposto il necessario per ottenere la certificazione Gmp. Contiamo al riguardo di inviare la domanda all'Aifa entro l'inizio di dicembre” continua Vercesi. “Detto questo, già anche qui a Vignate siamo dotati di certificazione Gmp e abbiamo una elevata capacità di conservazione”.

Relativamente alle sole aree a temperatura controllata, l'attuale magazzino di Vignate può offrire infatti 7.500 posti pallet con temperatura controllata da 15 a 25°, altri 60 posti pallet nella zona pre-cella con tem-



peratura da 10 a 20°, e infine ulteriori 800 posti pallet nella zona celle con temperatura da 2 a 8°.

“Ma anche per la fase di trasporto siamo ovviamente ben attrezzati” spiega Paola Vercesi, ricordando peraltro che il gruppo vanta anche una esperienza diretta nella consegna di vaccini, dato che si sta occupando anche quest’anno nella distribuzione del preparato antinfluenzale.

Anche dal lato del trasporto, in cui opera con la Autotrasporti Vercesi, la dotazione di mezzi è infatti non solo molto nutrita ma in costante in evoluzione. “Ad oggi abbiamo circa 140 trattori stradali e 150 semirimorchi. Tra questi vi sono mezzi con caratteristiche diverse e specifiche: una parte (circa una quarantina) è a doppio motore, altri sono dotati di una o due paratie che consentono quindi di creare due o tre scomparti a temperature diverse. Una quota ulteriore è composta da semirimorchi dotati di rulli e quindi specifici per il trasporto dagli aeroporti, utili per unità di carico come envirotainer. Chiaramente questi mezzi possono rivelarsi particolarmente utili per il trasporto di vaccini, che arriveranno per via aerea”. Entro dicembre Autotrasporti Vercesi riceverà poi una nuova tipologia di semirimorchi: “5 mezzi dotati di due gruppi frigo separati, che quindi assicurano estrema sicurezza dal punto di vista del mantenimento della catena del freddo”.

“Grazie all’aiuto della società di noleggio Tip Trailer Services Italy SpA, nostro fornitore di fiducia, riusciamo a rinnovare con frequenza il nostro parco mezzi, che comunque andremo anche a incrementare: nel giro di pochi mesi dal nostro gruppo di 150 semirimorchi usciranno 50 unità, che saranno sostituite e integrate da una nuova fornitura di 80 in arrivo”.

Detto di spazi di stoccaggio e flotta di mezzi di trasporto, anche sul fronte degli asset ‘immateriali’ il gruppo Vercesi è però indubbiamente fornito.

“La società Autotrasporti Vercesi, che appunto cura la parte del trasporto stradale, è dotata di certificazione Good Distribution Practice (Gdp), sulle cui linee guida sono anche formati i nostri autisti, così come della Tapa Tsr 1, della Iso 9001:2015” spiega ancora Paola Vercesi. “La Logistic Vercesi, per la gestione del magazzino di Vignate, ha ottenuto le certificazioni Gdp e Gmp (Good Manufacturing Practice)



rilasciata dall’Aifa”. Il magazzino è dotato inoltre di autorizzazioni per lo stoccaggio di medicinali e principi attivi per uso veterinario, per la distribuzione di medicinali per uso umano, di materie prime farmacologicamente attive e di integratori.

“Per la nuova struttura di Pozzuolo ci siamo già mossi, come detto, con la richiesta ad Aifa dell’autorizzazione Gmp ma proseguiremo anche chiedendo autorizzazioni per lo stoccaggio di prodotti stupefacenti, per il rilascio della certificazione Aeo, certificazione 14001, oltre all’autorizzazione per il deposito doganale “. ■



Il documento “Focus vaccini – La sfida logistica” spedito da nove associazioni di categoria

Nove associazioni di categoria a vario titolo coinvolte nel business dei trasporti, della logistica e della distribuzione dei prodotti farmaceutici in Italia hanno elaborato un documento intitolato “Focus vaccini – La sfida logistica” destinato al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, al Ministero della Salute e alla struttura di Domenico Arcuri (Commissario straordinario per l'attuazione e il coordinamento delle misure occorrenti per il contenimento e contrasto dell'emergenza epidemiologica Covid-19). Nonostante gli appelli e gli inviti a convocare a Roma un tavolo di coordinamento per pianificare il lavoro da fare nei prossimi mesi quando i vaccini saranno pronti per la distribuzione da e per l'Italia, dal Governo finora tutto tace e allora il comparto si è mosso per preannunciare a chi di dovere quali potranno essere alcune delle principali criticità da affrontare.

Il documento è firmato da Pharmacom Italia, Assaeroporti, Assohandlers, Assaereo, Anama, Assoram, Ibar e Aicai e ricorda in primis che sono 11

i vaccini per Covid-19 in fase avanzata di lavorazione in centri di sviluppo dislocati tra Stati Uniti, Europa, Cina e Australia.

“Diversi studi – si legge nel documento – ipotizzano che tra dicembre 2020 e gennaio 2021 dovremmo avere le prime dosi di vaccino Covid-19. Per l'Italia si prevede una distribuzione di 20-30 milioni di dosi solo nel primo trimestre del 2021 che richiederanno uno sforzo straordinario in termini di organizzazione e coordinamento di tutti gli operatori vettori aerei, spedizionieri, scali aeroportuali, dogane, hub logistici magazzini distribuzione nazionale per la conservazione, sorveglianza, compagnie assicurative”. Oggetto dell'analisi sono i tre scenari distributivi esistenti (importazione dei vaccini da fuori Europa, dal vecchio continente ed esportazione del carico prezioso dal nostro paese) e la mappatura delle strutture esistenti al servizio della logistica dei vaccini.

Fra le criticità vengono menzionate ad esempio le limitazioni alla quantità di ghiaccio secco che

può trasportare un aereo, la possibilità di settaggio temperature di trasporto a bordo (indicativamente vanno da +2 a +25°C), l'ampiezza dei magazzini pharma esistenti, l'esistenza e la disponibilità di imballi idonei al trasporto richiesto.

Guardando alla catena logistica dei preparati che arriveranno da oltreoceano vengono evidenziate le seguenti possibili problematiche: rischio intasamento degli aeroporti con possibili conseguenze negative sulla tutela del rispetto della catena del freddo, riduzione di capacità per le merci normali e/o per quelle che già viaggiano a temperatura controllata, presenza di magazzini refrigerati nei centri di distribuzione intermedi e end user, quantità di mezzi idonei per la distribuzione del vaccino Covid-19 nel trasporto backbone / lastmile, attenzione agli aspetti di sicurezza e tracciabilità, tutela del prodotto da furti o atti di contraffazione, eventuali picchi di attività ed effetti sulla distribuzione degli altri prodotti healthcare.

Alcune di queste criticità (soprattutto quelle inerenti i magazzini e i mezzi stradali) riguardano anche la logistica dei vaccini intra-europea anche se, viene precisato, “alcune di queste criticità potrebbero essere minori nel caso in cui la temperatura di conservazione dei vaccini Covid-19 non superasse i -20°C”.

Le nove associazioni, sottolineando che “sarebbe utile avere una cabina di regia a livello governativo che possa affrontare le diverse criticità che si dovranno gestire”, sottolineano alcuni aspetti specifici: “Necessità di un urgente recepimento in Italia delle Linee Guida EU GDP in tema di buone pratiche di distribuzione di prodotti medicinali per uso umano”; “A livello di trasporto aereo di prodotti farmaceutici aiuta la certificazione Ceiv Pharma della Iata”; “Necessità di garantire procedure di sdoganamento efficienti e veloci”; “Piena

consapevolezza di A) cosa si dovrà distribuire, B) da quale luogo di fabbricazione a quali luoghi di distribuzione, C) con quale modalità di trasporto”. Fra gli allegati al documento destinato al commissario Arcuri e al Ministero dei Trasporti, ce n'è uno di Assaeroporti che riassume la ricognizione condotta fra 16 scali italiani per capire quale sia la capacità di stoccaggio a temperatura controllata disponibile nel paese.

“Allo stato attuale – si legge – le infrastrutture presenti negli aeroporti nazionali dedicate al trasporto del cargo a temperatura controllata offrono una capacità di stoccaggio di: oltre 2.000 metri cubi per temperature tra +2°C e +8°C e quasi 900 metri cubi per temperature a -20°C. Le spedizioni di merci con temperature significativamente inferiori a -20°C dovranno essere gestite tramite cool box speciali alimentati con ghiaccio secco (eventualmente posizionati nelle celle a -20°). Le infrastrutture disponibili possono essere usate per lo stoccaggio di farmaci e, dunque, potenzialmente utilizzabili anche per i futuri vaccini anti-Covid”. Sui 2.018 metri cubi di magazzini a temperatura controllata esistenti, 1.452 si trovano negli scali del Nord Italia, 531 mc al Centro e 35 mc al Sud. Più o meno le stesse proporzioni riguardano gli spazi a temperatura -20°C.

Se necessario, inoltre, la capacità di stoccaggio disponibile presso gli aeroporti può essere “almeno raddoppiata, nell'immediato, mediante la predisposizione di adeguate strutture di stoccaggio all'interno delle celle +2°C/+8°C che consentano di impilare gli europallet e ulteriormente incrementata, in tempi ragionevoli, attraverso l'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture esistenti, individuando soluzioni ad hoc a valle degli opportuni approfondimenti in sede di tavolo tecnico istituzionale” spiega l'associazione degli aeroporti italiani.



In un documento di Assoram (sempre allegato e indirizzato al commissario Arcuri) si legge inoltre che “per una catena del freddo affidabile e uno stoccaggio corretto dovrebbero essere presenti almeno tre elementi: Personale ben preparato; Affidabile attrezzatura per lo stoccaggio e il monitoraggio della temperatura; Gestione accurata dell’inventario dei vaccini”.

Nelle conclusioni Assoram elenca le seguenti possibili e maggiori criticità:

1. gestire stoccaggio e trasporto a -70°C se fosse confermata questa cold chain per determinati vaccini e in particolari condizioni geografiche;
2. la massima attenzione agli aspetti di sicurezza e alla contraffazione;
3. il picco di attività che necessariamente si creerà a ridosso dell’immissione sul mercato delle scorte;
4. sicurezza del prodotto/furti”. ■

Perché l'Italia è già pronta a distribuire i vaccini?

Dopo gli annunci di Pfizer e BioNTech, AstraZeneca e Moderna sull’efficacia dei test condotti sui propri vaccini elaborati per contrastare il Covid-19 l’attenzione (lentamente anche in Italia) si sta rapidamente spostando verso il prossimo step critico rappresentato dalla distribuzione del preparato in tutto il mondo. Una sfida logistica non banale, visto che in ceti casi (Pfizer) le dosi dovranno mantenere stabilmente una temperatura di -80°C; non una “mission impossible” come molti vorrebbero far credere. Quantomeno non per chi è certificato e attrezzato a farlo, vale a dire quelle aziende che già in passato hanno svolto spedizioni simili e che nei mesi a venire hanno dunque tutte le carte in regola per fare ottimi affari.

Necessario fare chiarezza

I Gruppo Alha, uno dei più importanti player italiani attivi nel business della logistica negli aeroporti e dei trasporti su strada di spedizioni aeree, ha spiegato a [SUPPLY CHAIN ITALY](#) che recentemente si sono diffuse informazioni fuorvianti circa la disponibilità di strutture idonee alla gestione del vaccino nel nostro Paese. In particolare sull’impossibilità di stoccare il prodotto negli aeroporti lombardi. È indispensabile capire come i vaccini vengono trasportati per via aerea,



quali sono gli equipaggiamenti necessari per gestire questa specifica tipologia di prodotto e qual è l’effettivo livello di preparazione degli operatori che gestiscono i principali cargo terminal aeroportuali italiani.

«In nessun aeroporto nel mondo – spiega l’azienda – esistono ad oggi celle a -80°C e nessuna compagnia aerea può garantire trasporto a bordo dei propri aeromobili alla temperatura costante di -80°C. I vaccini affrontano il trasporto all’interno di contenitori refrigeranti certificati, che garantiscono la stabilità della temperatura del prodotto per un tempo sufficiente a coprire l’intera durata della spedizione. Il ricorso a container refrigeranti (contenitori attivi elettrici, contenitori attivi a ghiaccio secco o contenitori ibridi) consente di gestire il trasporto praticamente in qualsiasi condizione ambientale. Questi contenitori non vengono aperti in aeroporto, i vaccini non vengono estratti».

L'Italia è attrezzata

Fortunatamente esistono soluzioni tecnologiche e di packaging in grado di garantire che il vaccino possa essere conservato a temperatura controllata (anche a temperature estremamente basse) durante le fasi di trasporto. Pfizer ha annunciato l’adozione di una soluzione di packaging refrigerante, raffreddato a ghiaccio secco, in grado di conservare le dosi di vaccino per 10 giorni a -70°C prima che si renda necessario un reintegro del ghiaccio secco.

I cargo terminal di Milano Malpensa e Roma Fiumicino sono pienamente strutturati per affrontare la gestione dei vaccini Covid-19 e la cargo community italiana dispone di una solida rete di operatori specializzati e certificati che da anni gestisce operazioni di trasporto di vaccini, anche su larga scala. Da mesi, infatti, sono in corso operazioni di pianificazione, coordinamento e preparazione in vista di quella che Iata (l’associazione mondiale delle compagnie aeree) ha definito la sfida logistica del secolo.

Nel nostro paese, oltre ad Alha, hanno conseguito la certificazione Ceiv Pharma dell’International Air Transport Association anche altre aziende: Alitalia, Florence Shipping, Bcube, DHL Global Forwarding, Kuehne&Nagel, Phse e Aeroporti di Roma.

Infrastrutture e dotazioni

Alha (così come Bcube) opera a Malpensa e Fiumicino con un totale di circa 30.000 metri quadri di cargo terminal aeroportuali, di cui circa 5.000 a temperatura controllata. I pharma centre sono entrambi certificati Iata Ceiv Pharma e offrono possibilità di stoccaggio in tutti i range di temperatura previsti dagli standard di trasporto aereo (+15°C/+25°C, +2°C/+8°C, -20°C).

In aggiunta alle celle refrigerate esistenti, l’azienda ha avviato interventi di ampliamento della capacità, prevedendo l’installazione di celle aggiuntive che possono raggiungere anche temperature ultra-negative. “Queste celle – spiegano – sono da intendersi come soluzione di recovery, cui fare ricorso in caso di necessità qualora per guasti, eventi imprevisti o ritardi nei voli, la tenuta dei contenitori refrigeranti risultasse compromessa”.

Alha dispone inoltre, sia a Malpensa che a Fiumicino, di una flotta di CoolBox (dolly refrigerati per il trasporto sottobordo), che consentono di creare un collegamento protetto tra pharma center e aeromobile. Si tratta di soluzioni avanzate per la gestione dei prodotti farmaceutici e sono disponibili solo negli aeroporti maggiormente strutturati per la gestione di queste spedizioni.

L'importanza dei contenitori refrigeranti

I vaccini affrontano il trasporto all'interno di contenitori refrigeranti certificati, che garantiscono la stabilità della temperatura interna (temperatura del prodotto) per un tempo sufficiente a coprire l'intera durata del trasporto. Il ricorso a contenitori refrigeranti (ad esempio contenitori attivi elettrici, contenitori attivi a ghiaccio secco o contenitori ibridi) consente di gestire il trasporto praticamente in qualsiasi condizione ambientale. I contenitori refrigeranti non vengono aperti in aeroporto e i vaccini non vengono estratti e trasbordati.

I contenitori (alcuni dei provider più attivi sono SkyCell, Envirotainer, e Vaqtech) si differenziano per tecnologie e richiedono interventi diversi a seconda del sistema refrigerante: prevalentemente le operazioni di ricarica comportano integrazioni di ghiaccio secco oppure collegamento alla rete elettrica. Fondamentale nella gestione dei contenitori refrigeranti è la capacità del cargo handling agent di intervenire in caso di necessità.

I terminal aeroportuali stanno potenziando il numero di postazioni di ricarica per i contenitori elettrici e stanno definendo protocolli di approvvigionamento di ghiaccio secco che garantiscano continuità, disponibilità e volumi idonei a soddisfare le esigenze da 'worst case scenario' durante gli attesi picchi operativi.

Il cargo terminal aeroportuale è un punto di transito

I vaccini non devono sostare in aeroporto; l'operatore aeroportuale deve garantire tempi di transito rapidi e minimizzare il tempo di lavorazione tra lo scarico dall'aeromobile e il carico sul camion (per le importazioni) e viceversa, per le esportazioni.

In Italia esistono operatori che già da anni erogano servizi di eccellenza all'industria del pharma. Sarà cruciale il loro coinvolgimento nella gestione dei vaccini Covid-19 perché nella logistica del farmaco a temperatura controllata l'improvvisazione non è ammessa.

Imprescindibile è anche l'efficienza della distribuzione sull'ultimo miglio, per evitare congestioni negli hub intermedi, compreso quello aeroportuale, cui potrebbero conseguire ritardi oltre che possibili danneggiamenti del prodotto.

Parimenti è fondamentale, soprattutto per le importazioni, che tutta la documentazione, le certificazioni del prodotto e le autorizzazioni doganali siano perfettamente predisposte prima della partenza della spedizione dal punto di origine per garantire lo sdoganamento rapido al momento dell'arrivo.

Una filiera di operatori certificati

Ad oggi la filiera del trasporto dei prodotti farmaceutici, e in particolare dei vaccini, è operata secondo protocolli stringenti e su *trade lane* qualificate: spedizioni delicate e di altissimo valore (non soltanto commerciale) come i vaccini, vengono affidate dalle case farmaceutiche esclusivamente a case di spedizioni, compagnie aeree e cargo terminal certificati.

Gli operatori certificati auspicano che questo modello venga adottato anche nella gestione degli attesi picchi di operatività per le operazioni di importazione ed esportazione del vaccino covid-19. Si tratta dello stesso modello adottato per operazioni che già vengono condotte regolarmente presso gli aeroporti italiani, anche con movimentazioni su larga scala, in particolare a Milano Malpensa.

L'esperienza sul campo

Aha, così come altri player di mercato, gestisce da anni spedizioni di vaccini in importazione ed esportazione dall'Italia; in aggiunta ai traffici regolari si affrontano periodicamente operazioni su larga scala, che vedono la movimentazione di quantitativi imponenti di dosi in brevi periodi di tempo.

Per esempio, nel periodo luglio-settembre di quest'anno, il gruppo ha gestito a Malpensa una serie di tre charter cargo operati con aeromobili Boeing 747/8 e 747-400, per un totale di oltre 4,5 milioni di dosi di vaccini per la meningite C trasportati dall'Italia al Brasile.

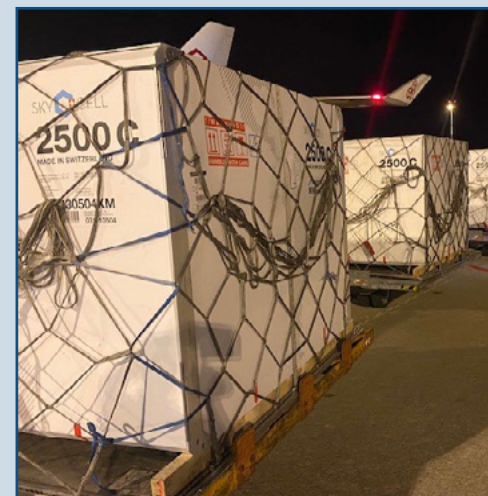
Ciascuna operazione charter ha comportato la gestione di una media di 65 contenitori refrigeranti e ha garantito il perfetto mantenimento della temperatura dei vaccini, trasportati nel range +2°C/+8°C.

Il riscontro operativo raccolto durante la gestione dei voli, gli indicatori di performance registrati, le analisi di rischio svolte in fase di programmazione e i risultati valutati a consuntivo, hanno fornito elementi fondamentali per la pianificazione in vista della futura gestione su larga scala di vaccini Covid-19. ■

Per SkyCell un nuovo centro servizi a Roma per la distribuzione dei vaccini

Sono tre i centri servizi aggiunti negli ultimi mesi al suo network da SkyCell.

La società elvetica, che realizza container ibridi per il trasporto a temperatura controllata, in particolare di prodotti farmaceutici, ha inaugurato nuovi punti di assistenza a Roma, in Corea e negli Stati Uniti, sfruttando attività di formazione virtuale e digitalizzazione per proseguire nel progetto nonostante l'emergenza. SkyCell, che riferisce di lavorare con "il primo, il terzo e il sesto fornitore di vaccini a livello globale" e di avere ottenuto lo status di 'critical supplier' sia dal governo svizzero che dalla Commissione Europea, con le nuove aperture si propone di creare "hub centrali in regioni chiave per facilitare l'approntamento di una supply chain globale", anche in vista della distribuzione globale del vaccino anti-Covid. In particolare i contenitori realizzati dall'azienda gestiscono i range di temperature +2-+8° e +15-+25°, riducendo, secondo la stessa società, la quota di errore allo 0,1%, da una media dell'industria del 4-12%. ■

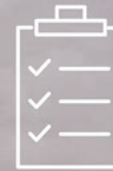




We manage the transportation by Air of temperature sensitive products from start to finish

Temperature controlled product specialists

- Refer truck on Tarmac
- Thermo Blankets
- Centralized Control Tower
- Door to door solutions
- Temperature monitoring throughout transportation



For further details contact our dedicated team:
Francesco.DiMartino@airlogistics.it - Life Science & Healthcare BD Manager Italy
specialtyproduct@airlogistics.it / sales@airlogistics.it

Come si ottiene la certificazione Ceiv Pharma di Iata

Contributo a cura di
Marco Del Giudice Mdg Consulting*

**È uno dei 13 auditor che certificano per conto di Iata
(International Air Transport Association)
compagnie aeree, ground handler, spedizionieri
che chiedono di aderire al programma
CEIV (Center of Excellence for Independent Validators)
e si occupa da molti anni di consulenza
in ambito trasporti farmaceutici*



Il comparto farmaceutico in ambito aereo è cresciuto in modo significativo negli ultimi anni, ma dal 2013 anche la normativa è diventata più stringente e la comunità europea ha emanato le nuove linee guida per la buona pratica di distribuzione del farmaco ad uso umano (Gdp). Queste linee guida fanno sì che tutti gli attori coinvolti nella catena logistica del trasporto farmaceutico si debbano rendere conformi.

Per questa ragione la Iata (International Air Transport Association) ha creato un'apposita certificazione denominata Ceiv Pharma (Center of Excellence for Independent Validators) che applica i principi delle Gdp e le trasforma in requisiti di eccellenza per il trasporto aereo di spedizioni farmaceutiche. Questa certificazione può essere richiesta da vari attori della logistica aerea quali case di spedizioni, compagnie aeree, ground handler oppure da intere comunità logistiche.

La certificazione ha come scopo l'incremento della conoscenza tecnica e la crescita della qualità del trasporto farmaceutico in ambito aereo e si basa sulla formazione e il controllo da parte di validatori esterni alla Iata che hanno il compito di verificare se le aziende lavorano secondo le linee guida Gdp.

L'intero iter di certificazione è composto da una formazione che dura 8 giorni (spedizioni a temperatura controllata 3 giorni e audit e risk management 5 giorni), alla quale segue una gap analysis di 2 giorni effettuata sul posto da un independent validator che ha lo scopo di fare una "fotografia" di come sta lavorando l'azienda.

La Gap analysis tocca tutti i reparti aziendali partendo dalla qualità e arrivando alla operatività, trasporti e personale. Una volta ricevuto il report con tutte le 'non conformità' riscontrate, l'azienda può lavorare per siste-

mare questi gap. Dopo un massimo di 6 mesi deve tornare un secondo independent validator che effettua un vero e proprio audit e verifica che tutte le non conformità siano state chiuse e l'azienda può essere certificata.

La certificazione ha una validità di 3 anni, dopo i quali bisogna ri-certificarsi sottoponendosi a un ulteriore audit di 2 giorni. ■

Le società italiane che dispongono della certificazione Iata Ceiv Pharma

Status	Società	Categoria	Aeroporto/location	Data della certificazione
Attiva	Dhl Global Forwarding	Casa di spedizioni	Milano Malpensa	15/05/2017
Attiva	Dhl Global Forwarding	Casa di spedizioni	Roma Fiumicino	15/05/2017
Attiva	Alha Airport Mxp	Ground handler	Milano Malpensa	15/09/2018
Attiva	Alha Group	Ground handler	Segrate	15/07/2019
Attiva	Alha Airport Fco	Ground handler	Roma Fiumicino	15/07/2019
Attiva	Alha Group	Ground handler	Prato	15/07/2019
Attiva	Bcube - Fle	Ground handler	Roma Fiumicino	15/08/2018
Attiva	Bcube - Mle	Ground handler	Milano Fiumicino	15/11/2018
Attiva	Phse	Casa di spedizioni	Aeroporti di Roma	31/08/2019
Attiva	Florence Shipping	Casa di spedizioni	Roma Fiumicino	30/09/2019
Attiva	Alitalia	Compagnia aerea	Roma Fiumicino	15/11/2019
Attiva	Alitalia	Ground handler	Roma Fiumicino	15/11/2019
Attiva	Kuehne+Nagel International	Casa di spedizioni	Roma Fiumicino	15/02/2020
Attiva	Kuehne+Nagel International	Casa di spedizioni	Milano Malpensa	15/02/2020
Attiva	Kuehne+Nagel International	Casa di spedizioni	Segrate	15/02/2020

Fonte: International Air Transport Association (Iata)

**NEL PRIMO LOCKDOWN ABBIAMO AIUTATO L'ITALIA
COL TRASPORTO DI MASCHERINE E DISPOSITIVI MEDICI.
ORA SIAMO PRONTI PER LA DISTRIBUZIONE DEL VACCINO**

MALPENSA HUB DEL CARGO AEREO PER L'ITALIA E IL SUD EUROPA



Malpensa è pronto ad accogliere i vaccini

Malpensa è il più grande aeroporto merci italiano nonché uno dei principali in Europa. In quest'anno così particolare si è visto il settore del trasporto aereo mondiale pesantemente colpito dalla crisi. Se il traffico passeggeri sta ancora soffrendo per gli effetti della pandemia che impongono ancora oggi divieti e quarantene in molti Paesi, penalizzando soprattutto i voli a lungo raggio, per il traffico merci si racconta una storia diversa: il business del cargo aereo ha subito perdite minori.

Settore farmaceutico

Malpensa essendo una delle principali infrastrutture cargo in tutta Italia, ha tutti i requisiti e le dotazioni per la gestione dei farmaci, dunque anche dei vaccini, durante il loro transito in aeroporto. Nello scalo operano vettori con voli cargo particolarmente attivi nel trasporto di farmaci. I magazzini della cargo city di Malpensa sono tutti attrezzati con aree di stoccaggio dedicate ai farmaci a temperatura controllata da +15 a -20 gradi centigradi per un totale di 3.700 i metri quadrati. Qui operano diversi vettori con voli cargo particolarmente attivi nel trasporto pharma.

Lo scalo di Malpensa è quindi già pronto anche per la distribuzione dei vaccini, nonché può essere un'ottima base logistica per la distribuzione in tutta Italia e per il Sud Europa.

La distribuzione dei vaccini richiede che una grande quantità di prodotti debba essere distribuita nel più breve tempo possibile, così come accadde per le mascherine e gli altri dispositivi anti-Covid, ma secondo una procedura più delicata vista la tipologia dei prodotti. Pertanto, sarà particolarmente strategica la funzione degli hub come Malpensa, come punti di rilancio sul territorio. Qualsiasi richiesta particolare, come la necessità di contenitori frigoriferi o attrezzature speciali per il trasporto o la conservazione di vaccini a temperature inferiori, come ad esempio i -70°C, possono essere soddisfatte a Malpensa proprio nei magazzini presenti in aeroporto. A Malpensa sono presenti i principali player del settore sia a livello internazionale che italiano; mentre Sea gestisce tutte le infrastrutture di volo dell'aeroporto.

Il 2020 dell'aeroporto

Nel 2020 la merce non si è fermata, contrariamente a quanto avvenuto per il trasporto passeggeri. A fine ottobre i volumi di merci di Malpensa hanno segnato un -10,9% rispetto al 2019, mentre la flessione del traffico passeggeri è stata del -72,5%. Il cargo ha mostrato tutta la sua utilità sia nelle fasi più profonde della crisi (aprile-maggio) che nelle fasi della ripartenza.

Si è registrato un dato del mese di ottobre, per la prima volta nell'anno, con un segno più (+1,7%) e l'andamento di novembre lascia ben sperare per un risultato ancor più positivo. Nei primi nove mesi il settore dei corrieri espresso e dei voli dedicati all'e-commerce ha avuto un'ottima performance (+35%). Il segmento dei voli cargo è rimasto pressoché uguale all'anno scorso (+0,3%) non riuscendo a compensare il crollo del traffico belly (-65%).

La difficile situazione ha determinato: il calo della capacità aerea, la riduzione della domanda nel momento in cui molte attività economiche erano sospese, l'aumento vertiginoso dei noli, l'aumento dei voli charter caratterizzati anche da grandi spedizionieri per compensare la carenza di

offerta dei voli di linea e, su talune tratte (ad esempio la Sud Corea), i vettori hanno incrementato il numero delle frequenze settimanali per far fronte alla domanda in/out.

Per far fronte alla minore capacità di trasporto causata dalla cancellazione dei voli passeggeri, molti grandi vettori aerei hanno cominciato a utilizzare i loro aeromobili passeggeri per il solo trasporto merci, riempiendo anche le stive normalmente occupate dai bagagli e caricando, a volte, le merci anche in cabina. Anche a Malpensa si è assistito all'arrivo sul mercato dei cosiddetti "preighters", fenomeno piuttosto consistente che nel mese periodo aprile-ottobre, questo tipo di voli ha effettuato a Malpensa 1.400 movimenti (12% del totale) e nel solo mese di ottobre i preighters sono stati 456 pari al 22% del totale. Un B777 porta 30 tonnellate di merci.

L'incremento del numero dei movimenti all cargo è correlato principalmente all'aumento degli aeromobili di piccole-medie dimensioni (principalmente quelli operati per il traffico e-commerce), mentre il trasporto medio a movimento è influenzato, oltre che dalle dimensioni degli aeromobili, anche dal rapporto peso/volume della merce trasportata e, in molti casi, dalla presenza di merce solo sulla tratta in arrivo. I voli che trasportano dispositivi medici sono caratterizzati da entrambi i fattori.

Voli umanitari

Nel periodo del lockdown abbiamo contato diversi voli umanitari, sia per il trasporto di mascherina e prodotti medicali, sia per il rimpatrio di connazionali che si sono trovati bloccati all'estero. Per quanto riguarda le merci dei voli umanitari, in marzo Malpensa ha avuto 26 voli umanitari, di cui 12 dalla Cina e 8 militari italiani, che hanno trasportato circa 202.000 tonnellate di merce. Sono transitati circa 1 miliardo di mascherine (70% delle importazioni in Italia), oltre 100 milioni di guanti, 1.500.000 litri di disinfettante, oltre 6,5 milioni di visiere e occhiali anti Covid. ■





Safe. Secure. Sustainable.

Contenitori ibridi per il trasporto di farmaci, a tutela del nostro futuro.

- Una media di 8,4 giorni (oltre 200 ore) di performance in completa stabilità
- Fino al 50% di riduzione delle emissioni CO₂ e nessun rifiuto da smaltire a fine spedizione
- Comprovata performance leader di mercato con escursioni termiche inferiori allo 0,1%



La distribuzione del vaccino anti COVID-19: una sfida per il settore

In attesa che i vaccini entrino in produzione, la supply chain dell'industria farmaceutica si prepara per uno dei più grandi lanci di prodotto nella storia, con un volume stimato di oltre 150.000 pallet all'anno. La sfida sarà raggiungere ogni angolo del pianeta, preservando la qualità dei vaccini lungo la catena logistica dal momento in cui lasciano i siti di produzione. Il rispetto dei requisiti di temperatura, umidità e di protezione dagli urti sarà perciò fondamentale per evitare ritardi e danneggiamenti durante il trasporto.

Consegna dei vaccini nella massima sicurezza, in qualsiasi momento

Distribuire il nuovo vaccino anti Covid-19 richiederà un'accurata pianificazione del trasporto a temperatura controllata, che sia in grado di far fronte alle diverse condizioni climatiche e ai diversi tipi di infrastrutture presenti a livello globale. I contenitori ibridi sviluppati da SkyCell gestiscono autonomamente la temperatura interna per oltre 8 giorni, indipendentemente dalle diverse condizioni climatiche che possono incontrare durante il loro viaggio. Non utilizzando energia elettrica, ghiaccio secco né ventilatori di convezione per la ricarica, la tecnologia ibrida getta solide basi per il nostro futuro, creando i presupposti per una supply chain più sostenibile e garantendo al contempo la consegna di vaccini perfettamente funzionanti, atti a debellare efficacemente il virus.

Protezione antiurto per vaccini particolarmente sensibili

Grazie alla base capace di assorbire gli urti, i contenitori ibridi SkyCell proteggono i vaccini trasportati in fiale di vetro dai danni causati dalle vibrazioni dei mezzi di trasporto e dei carrelli elevatori. L'impatto di un tale elemento – solo apparentemente secondario – della soluzione ibrida è notevole, dal momento che anche le più piccole particelle vetrose che migrano nel vaccino possono rivelarsi fatali per il paziente. Nella corsa per poter consegnare il vaccino anti Covid-19 a tutti coloro che ne hanno bisogno,

la soluzione ibrida ci offre quindi tutta la sicurezza necessaria per raggiungere il nostro obiettivo, ossia salvare vite umane.

Creato per la distribuzione di vaccini su larga scala

Gestire la distribuzione di un vaccino a livello mondiale richiede che le spedizioni abbiano visibilità a livello globale, soprattutto perché i dati di stabilità disponibili al momento dell'introduzione del nuovo vaccino potrebbero essere limitati. I sensori IoT integrati nei contenitori ibridi SkyCell, garantiscono la tracciabilità di tutti i prodotti in ogni fase del trasporto, con report di rilevazione della temperatura altamente precisi. Il nostro pool globale di dati consente inoltre di effettuare simulazioni di tipo avanzato al fine di individuare di volta in volta il percorso ottimale della singola spedizione. Alimentato da quasi un miliardo di punti dati, questo strumento consente di trasportare i vaccini alla destinazione richiesta evitandone il danneggiamento con un approccio data-driven nella gestione del rischio, anche a fronte delle difficoltà date dai lockdown e dai possibili ritardi dei voli, creando i migliori presupposti per la consegna dei futuri vaccini per il Covid-19.

Per maggiori informazioni

Si prega di contattare sales@skycell.ch o visitare il sito www.skycell.ch.

Brescia: “Ormai abbiamo un posto in prima fila nel sistema aeroportuale italiano”

Forte di una performance che non ha eguali tra gli scali italiani (e probabilmente nemmeno tra quelli esteri), l'aeroporto cargo-only di Brescia Montichiari ha conquistato quest'anno il terzo posto per movimentazioni complessive di merci, collocandosi nell'ultimo trimestre dopo Malpensa e Fiumicino nella classifica nazionale grazie a una crescita record, ed è ora pronto a offrire un contributo importante alla logistica nazionale anche per la distribuzione dei vaccini anti-Covid.

“Prevediamo di chiudere il 2020 con un aumento del 25-27% dei traffici, grazie allo sviluppo portato dai nostri clienti, in buona parte legato all'e-commerce” spiega Massimo Roccasecca, cargo manager del Gruppo Save.

“Non vogliamo paragonarci a Malpensa o a Fiumicino, tanto meno metterci in competizione con loro e il loro ruolo di hub. Ma anche il nostro Aeroporto ed il nostro Gruppo hanno molto da offrire al sistema Paese - perché noi continuiamo a pensare che sia il sistema Paese a dover guidare le scelte strategiche della nostra industria - tra cui la gestione 'su misura' che possiamo garantire alle merci in arrivo e in partenza dal nostro aeroporto, specializzato nel cargo”.

Per dare un'idea del ruolo in totale controtendenza di Montichiari, basti ricordare che a fine ottobre (dati di Assaeroporti) risultava aver movimentato complessivamente merci per 30.519 tonnellate, il 30,5% in più rispetto ai primi 10 mesi del 2019, a fronte di un calo medio degli scali nazionali del 26,4%. “Per assecondare questa crescita - continua Roccasecca - a luglio abbiamo incrementato del 50% la nostra forza lavoro, oggi pari a 120 FTE (Full time equivalent) ovvero a circa 150 addetti”.

Ad oggi i principali clienti dello scalo bresciano sono Poste Italiane, che a Montichiari ha stabilito il suo hub per l'e-commerce, e DHL, che pure ha recentemente innalzato il ruolo dell'aeroporto nel suo network da centro di back up a gateway. Entrambe le società, spiega il manager, hanno rinnovato i loro contratti per i prossimi anni e la loro intenzione è di proseguire nella collaborazione anche oltre. In aggiunta, stanno proseguendo le trattative con altri potenziali clienti che potrebbero atterrare a



Brescia a breve. “Anche per il 2021 lavoriamo per una crescita che possa essere simile a quella di quest'anno, o comunque intorno al 20%” spiega Roccasecca. Per accompagnare questo sviluppo anche negli anni a venire, ricorda il manager, Brescia ha da tempo avviato un piano di investimenti infrastrutturali del valore di circa 100 milioni, già in itinere. Dato che però ai progetti mancano ancora alcuni passaggi autorizzativi, la società nel frattempo sta anche approntando ‘soluzioni ponte’, che permetteranno di incrementare gli spazi di stoccaggio già nei prossimi mesi in attesa che nel frattempo la burocrazia si sblocchi.

Spazi, spiega Roccasecca, che potranno essere utili anche per approntare una logistica della distribuzione dei vaccini anti-Covid. “Siamo stati coinvolti, come altri, dalle nove associazioni di categoria Pharmacom Italia, Assaeroporti, Assohandlers, Asaereo, Anama, Assoram, Ibar e Aicai, nella stesura del documento “Focus vaccini - La sfida logistica” che è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e alla struttura del Commissario straordinario all'emergenza Domenico Arcu-

ri, dato che il nostro scalo è uno dei siti che hanno le capacità infrastrutturali per la gestione dei vaccini”.

Più nel dettaglio, continua il cargo manager, Brescia può contare su un'area dedicata al pharma con spazi di stoccaggio di 207 metri quadrati per il range 2°-8°, più ulteriori 261 metri quadrati dedicati al -20°.

“Chiaramente non si può poi dimenticare che il nostro scalo fa parte del gruppo Save, che ha tra i suoi aeroporti anche Venezia”. Nello sforzo logistico per la distribuzione del vaccino anche il Marco Polo potrà dire la sua, mettendo a disposizione ampi spazi a temperatura controllata, e nello specifico una superficie di 42 metri quadrati nell'intervallo 15-25°, un'area da 157 metri quadrati dedicati al range 2-8° e infine ulteriori 20 metri quadrati per il -20°.

“Malpensa e Fiumicino avranno senza dubbio un ruolo di hub. Ma siamo convinti che, anche per via della loro collocazione territoriale, gli aeroporti di Brescia e di Venezia potranno essere due nodi strategici per la distribuzione del vaccino sul territorio con una efficiente gestione della catena del freddo”. ■



I container frigo ArcticStore, di nuovissima generazione, sono il prodotto ideale per il magazzino statico di merce a temperatura controllata: equipaggiati con apparato frigo **Thermo King Magnum Plus** (range di temperatura - 40°C / + 45°C) con porte facilmente apribili grazie ad un collaudato sistema di apertura (anche dall'interno), pavimento liscio di facile pulizia, rampa di accesso per trans pallet, illuminazione a led, pulsante di allarme interno (da utilizzare nel caso un operatore si trovi in difficoltà all'interno del container), con tende di plastica in grado di rallentare le variazioni di temperatura all'apertura delle porte e con sistema [SmartArctic](#) per monitoraggio di funzionamento da remoto 24 ore su 24.

Di facile utilizzo e recentissima produzione, età media tre anni, nelle dimensioni 10' (3 metri), 20' (6 metri), 40' HC (12 metri) i nostri container frigo sono disponibili per noleggi a breve, medio e lungo termine, comprensivi dei servizi di assistenza tecnica e manutenzione programmata.

STAR SERVICE, azienda regolarmente certificata F. Gas, è agente in esclusiva per l'Italia di **TITAN CONTAINERS**, dispone di tecnici qualificati ed è presente sul territorio nazionale con depositi a **Rivalta Scrivia (AL), Padova, Roma, Bari, Catania, Trapani**. Curiamo il trasporto fino a destino occupandoci anche dello scarico e del corretto posizionamento a terra dei container frigo. Per progetti a lungo termine con esigenze di spazi a temperatura controllata di grandi dimensioni possiamo fornire soluzioni modulari tipo [SuperStore](#).

Attualmente sono in fase avanzata di test in Cina container speciali tipo **UltraFreezer** con temperatura di esercizio fino a - 70°C (disponibili da fine Dicembre 2020) e - 80°C (disponibili da Marzo 2021).

Per ulteriori informazioni non esitate a contattarci!

STAR SERVICE
CONTAINER SOLUTIONS

Via De Marini 53 - 16149 Genova

Per info:

Tel. 010 4695304

info@starservicegoa.it

www.starservicegoa.it



Fiumicino primo scalo italiano certificato per il pharma

A giugno del 2019 l'aeroporto di Roma Fiumicino ha ottenuto – primo in Italia – la certificazione Iata Ceiv (Center of Excellence for Independent Validators) Pharma che testimonia la conformità dello scalo ai più elevati standard per il trasporto di prodotti farmaceutici per via aerea, in ottemperanza alla normativa nazionale e internazionale. Un riconoscimento che premia l'intero cluster aeroportuale del Leonardo da Vinci, meritevole di aver avuto nell'iter un approccio “da comunità”, sotto la guida di Aeroporti di Roma e Alitalia Cargo che hanno fatto da capofila nel percorso per ottenere questo “bollino di qualità”.

La certificazione – si legge in una nota di Aeroporti di Roma – è stata introdotta per prevenire le problematiche dovute agli sbalzi di temperatura durante la catena del trasporto, con l'obiettivo ultimo di garantire il massimo livello di sicurezza ai pazienti, ma anche di evitare le perdite di merci causate da questioni logistiche. “Il distretto farmaceutico del Lazio, il secondo in Italia e tra i maggiori in Europa, è in crescita costante. Di conseguenza, lo sviluppo di Fiumicino come hub per il traffico di merci è un fattore trainante per l'economia del territorio e l'intero paese” ha commentato Fausto Palombelli, direttore commerciale di AdR. Quello dei prodotti farmaceutici è uno dei segmenti più importanti del traffico cargo movimentato nello scalo laziale, che già nel 2018 aveva superato complessivamente le 200mila tonnellate, con una progressione dell'11% sul 2017. ■

Alitalia dall'anno scorso è certificata Iata Ceiv Pharma

A fine 2019 Alitalia ha ottenuto per la prima volta la certificazione Iata Ceiv Pharma, attestato di durata triennale che ne testimonia “la conformità ai più elevati standard per il trasporto di prodotti farmaceutici”.

La stessa certificazione è stata rilasciata anche alla società che si occupa a Fiumicino delle attività di ground handling per la compagnia e per altri vettori attivi sullo scalo romano.

“L'Italia è il primo produttore di farmaci in Europa e, pertanto, la certificazione Ceiv Pharma ottenuta dalla Iata ci permetterà di competere al meglio in un settore altamente specializzato come quello del trasporto di medicinali nelle stive degli aerei” aveva dichiarato Fabio Maria Lazzerini, Chief Business Officer della compagnia.

“Questo risultato - aveva aggiunto - valorizza ulteriormente la decisione di tornare a gestire direttamente le attività commerciali relative al trasporto delle merci.

Una scelta che ci ha permesso di rilanciare il brand Alitalia Cargo, migliorando la redditività di un business così importante nel trasporto aereo”.

Lazzerini aveva poi sottolineato che questo riconoscimento spingerà Alitalia a compiere “ulteriori investimenti in formazione del personale e nel miglioramento dei processi al fine di assicurare un servizio di trasporto dei prodotti farmaceutici sempre più efficiente e sicuro”. ■





Verona  Brescia
Garda Airports

Venezia Airport



Tutta l'esperienza nel pharma di Air Logistics in Italia

I Gssa Air Logistics Group fa parte di un gruppo internazionale presente in ben 48 paesi nel mondo, ha una esperienza consolidata di oltre 25 anni nel settore logistico prevalentemente via aerea, presente in Italia con una sede a Milano Segrate e due sedi nei maggiori aeroporti italiani di Milano Malpensa e Roma Fiumicino. "Tra le maggiori compagnie aeree rappresentate in Italia può vantare All Nippon Airways, Amerijet, China Cargo, Latam Airlines e United Cargo" spiega Marianna Quarticelli, direttore Italia della società. Francesco Di Martino, Life Science & Health Care BD Manager, ha aggiunto: "Negli ultimi 12 anni Air Logistics Group ha investito focalizzandosi e specializzandosi sempre più sui prodotti speciali, che richiedono tempi di transito ridotti ed al contempo un corretto mante-



Francesco Di Martino



Marianna Quarticelli

nimento delle temperature durante tutte le fasi della logistica, quali possono essere farmaceutici, vaccini e farmaci salvavita. L'attenzione sempre maggiore verso queste tipologie di prodotti si è poi tradotta in una necessaria riorganizzazione: abbiamo messo a disposizione un team dedicato in grado di rispondere alle necessità dei nostri clienti, passando attraverso una comunicazione mirata e di qualità ma anche cercando di semplificare i processi e le procedure".

"Abbiamo poi introdotto implementazioni innovative, alcune di esse esclusive su tutto il territorio nazionale, con l'obiettivo di ridurre e azzerare eventuali escursioni termiche durante le fasi di trasporto dai magazzini aeroportuali fino al carico delle spe-

dizioni sugli aeromobili come l'utilizzo di coperte termiche a protezione delle merci ma soprattutto quella dell'utilizzo del *Refeer truck on tarmac* sia a Fiumicino che a Malpensa" ha aggiunto ancora Di Martino.

Non meno importanti sono stati sia l'introduzione di alcuni servizi aggiuntivi come il Door to Door che il monitoraggio della temperatura durante tutte le fasi della catena logistica, soluzioni tese ad ampliare l'offerta mantenendo inalterata la catena del freddo. "Pensiamo - ha concluso - che l'utente finale abbia tutto il diritto di poter contare su una gestione logistica all'altezza, in grado di preservare la qualità dei prodotti speciali che ci vengono affidati". ■





UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl

Piazza Duca degli Abruzzi 11/11
16167 Genova P.I./C.F. 02499470991

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo

cell: + 393347889863

redazione@aircargoitaly.com

capuzzo.nicola@gmail.com

SALES & MARKETING

Sabrina Carozzino

Cell.: + 39 350 0716304

marketing@aircargoitaly.com

