

La sfida della prevenzione
Vaccini, a Nusco la tecnologia
per tenerli a meno ottanta gradi

IL MATTINO.it

Riccardo Cannavale a pag. 9



Intervista Corrado De Santis «I superfrigo per i vaccini? Abbiamo la tecnologia ora cerchiamo i fornitori»

Riccardo Cannavale

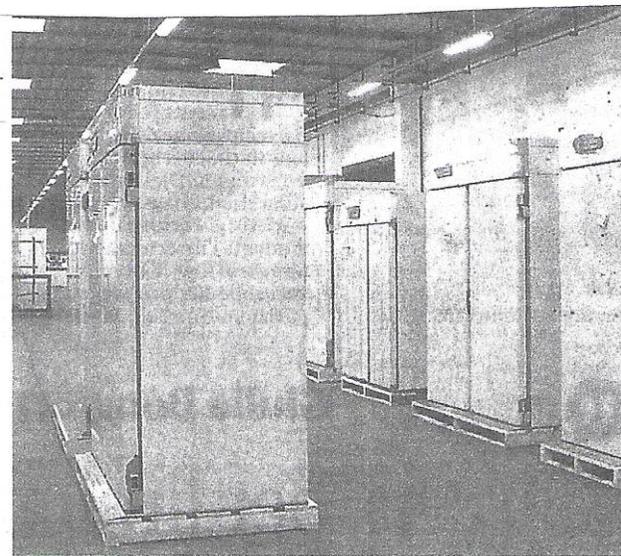
Il nucleo industriale di Nusco è uno dei luoghi simbolo della rinascita del tessuto economico nell'Irpinia post sisma dell'80. Un toponimo ingombrante, ancora oggi. Che dopo 40 anni torna a varcare i confini locali a causa di una nuova emergenza, quella sanitaria. Lo fa grazie ad una eccellenza produttiva, la «Desmon», che qui ha il suo quartier generale e lo stabilimento in cui produce frigoriferi, refrigeratori e congelatori per il food service ed il settore medicale e scientifico. Quando la scorsa estate, dai laboratori newyorkeesi di «Pfizer» sono cominciate ad arrivare richieste di informazioni su come poter garantire il trasporto e lo stoccaggio di migliaia di dosi di vaccini a temperature stabilizzate intorno a -70 gradi, il presidente di «Desmon», Corrado De Santis, ha capito che avrebbe potuto capitalizzare quell'accordo sottoscritto sei anni prima con «The Middleby Corporation», multinazionale americana che aveva voluto l'azienda di Nusco nella propria rete corporate. Dallo scorso mese di luglio, il settore tecnico del-



Corrado De Santis

**MANTENERE COSTANTE
LA TEMPERATURA
È LA NOSTRA SFIDA
MA È PEGGIO
COMBATTERE
CON LA BUROCRAZIA**

la «Desmon» è impegnato a studiare come ottimizzare le performance dei suoi prodotti per immettere sul mercato ultra congelatori in grado di mantenere temperature costanti in un range compreso tra -60 e -86 gradi. Roba non per tutti e che richiede tecnologie avanzate e grandi intuizioni progettuali. Corrado De Santis, cosa sta accadendo a Nusco da qualche mese a questa arte? «Sta accadendo che, dopo aver avuto contatti con enti governativi americani e con la stessa «Pfizer», stiamo studiando la realizzazione di un duplice prodotto. Uno in grado di garantire il trasporto dalla sede di produzione ai diversi continenti dei vaccini, assicurando il mantenimento della catena del freddo, l'altro, di consentire lo stoccaggio, di quantitativi ridotti di vaccini, in aziende ospedaliere, centri di ricerca, farmacie» Quanti ultra congelatori siete in grado di produrre e in quanto tempo? «Dipende dalla supply chain. La nostra capacità produttiva è notevole ma il problema è più legato ai fornitori, a trovare la



NUSCO esemplari dei superfrigoriferi prodotti dalla Desmon

componentistica che ci serve per alimentare il processo nel modo giusto. Lo stiamo verificando proprio in questi giorni. Siamo ancora nella fase di sperimentazione. Considerando la criticità del prodotto, dobbiamo tirar fuori un prodotto perfetto, che richiede test di stress e funzionali specifici. Ma siamo preparati. E con le tecnologie di cui disponiamo possiamo arrivare al miglior risultato in tempi stretti». In questi giorni si è molto discusso dell'assenza di congelatori adeguati alla conservazione dei vaccini. Voi siete tra i primi a lavorare ad un progetto che potrebbe colmare una grossa lacuna. Quali sono le criticità? «La tenuta della temperatura e l'affidabilità. Molti frigoriferi in commercio indicano una temperatura che poi è diversa da quella reale. Noi non ce lo possiamo consentire. Abbiamo

una responsabilità grande». Qualche anno fa, «Desmon» avviò un progetto con il Cnr per sperimentare la tenuta del freddo su lunghi tragitti e lunghi periodi. Una sperimentazione che, in chiave anti-Covid torna di attualità. Sono stati fatti passi in avanti da allora? «Quella sperimentazione ci fa essere in una posizione di vantaggio rispetto ad altri competitor sul trasporto dei vaccini. Che devono mantenere la stessa temperatura dal momento della produzione a quando vengono inoculati nei pazienti. Ora, è facile comprendere che quando la temperatura di conservazione è fino a -20° non è un grosso problema, il discorso cambia, come nel caso del vaccino della «Pfizer», quando arriviamo a -70°: se non si mantiene la stessa temperatura, con scostamento massimo di un grado, si rischia di rendere inefficace il vaccino».

NUSCO Alcuni esemplari dei superfrigo prodotti dalla Desmon

«Cosa state realizzando per far fronte a questo problema? «Insieme ad un'altra azienda irpina, il «Gruppo Bruno» di Grottole (a capo del gruppo c'è Pino Bruno, presidente Confindustria Avellino, ndr), stiamo mettendo a punto dei container al cui interno inglobare i congelatori alimentati con gruppi elettrogeni in grado di mantenere l'energia per lunghi tragitti e consentire il trasporto in ogni angolo del mondo, soprattutto in quei Paesi, penso al continente africano e asiatico, in cui non è agevole arrivare. Anche qui siamo a buon punto». Gli ultra congelatori, prima di essere immessi sul mercato, necessitano di certificazioni legate a protocolli rigidi. Cosa cambia tra America ed Italia? «Le certificazioni negli Usa sono molto complesse, molto più di quelle europee. Ma data la situazione attuale, il governo statunitense ha concesso massima flessibilità alle aziende impegnate per contrastare l'emergenza Covid. La conseguenza? Per chi opera come noi non c'è burocrazia». E da noi, invece, cosa accade? «Non lo sappiamo ancora. Dipende da come il governo approccerà la questione. Al momento non abbiamo avuto alcun confronto. È vero che siamo in una fase di sperimentazione ed il prodotto non è stato ancora assemblato, ma negli Usa, con cui siamo in contatto, hanno già stimato che occorrono 50mila pezzi per far fronte alla domanda. In Italia, una stima simile, non sappiamo se sia stata ancora fatta»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alta Capacità, cantiere Hirpinia dal 2021

► Pubblicata la gara europea per il tracciato che collegherà Valle Ufita e Orsara di Puglia con un tunnel di 28 chilometri ► Avviate le opere da Apice ad Ariano aggiudicate alla Webuild spa a partire dal 2023 prevista l'inaugurazione della linea Napoli-Bari

LA SVOLTA

Nicola Diluiso

Dal prossimo anno sarà operativo anche il cantiere del lotto Hirpinia-Orsara per l'Alta capacità. E dal 2023, con il completamento delle prime tratte (Napoli-Cancello e Cancello-Frasso), partirà il primo collegamento diretto tra Napoli e Bari con successiva estensione dell'itinerario fino a Taranto e, nel Salento, a Lecce.

Ieri il passo decisivo con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del bando di gara per il secondo - ed ultimo - dei lotti che impegnano la provincia di Avellino, a partire dalla Valle dell'Ufita sino al foggiano, by-passando la frana di Montaguto. Come anticipato dalle colonne de «Il Mattino» lo scorso 3 novembre ecco superato l'ultimo varco verso la costruzione del mega tunnel, messo in discussione dai Cinquestelle all'alba del governo Di Maio, contro cui si mobilitò un territorio intero. Un'opera lunga 28 km, quasi tutta in galleria: investimento complessivo di 1,5 miliardi di euro. La più impegnativa - per costo e caratteristiche progettuali - tra le sette trat-

te, più l'anello Bari sud, che caratterizzano il raddoppio della trasversale tirreno-adriatica. «Un grande cantiere - spiega la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli - che si aggiunge agli altri già aperti nel Sud e darà lavoro a tante persone ed imprese». L'ordinanza numero 50 (approvazione in linea economica) di qualche giorno fa a firma di Maurizio Gentile, Ad di Rfi e commissario straordinario per l'Alta capacità, emanata dopo 4 mesi circa dall'approvazione «in linea tecnica» del progetto definitivo, ha rappresentato l'accelerata verso la pubblicazione del bando avvenuta grazie al finanziamento ed alla registrazione presso la Corte dei Conti del Contratto di Programma parte investimenti 2017-2021 tra il Mit

e Rfi. Il lotto Hirpinia-Orsara, rientra nel tratto Apice-Orsara, il cui costo complessivo a vita intera è di 2.315 di milioni di euro. Già avviato il cantiere - aggiudicatario ex Salini Impregilo, oggi Webuild Spa - da Apice a località Santa Sofia di Ariano Irpino, dove sarà costruita la stazione Hirpinia.

Nella nota diffusa ieri da Rfi le caratteristiche salienti della Napoli-Bari: «Un'opera strategica per lo sviluppo economico del Sud e dell'intero Paese che con i

suoi 6,2 miliardi di investimenti produce ricadute economiche importanti su imprese e lavoratori. A regime saranno circa 4000 le persone, tra imprese appaltatrici ed indotto, ad essere impegnate, con significativi benefici per l'economia delle regioni coinvolte. La Napoli - Bari, di cui il Gruppo Fs Italiane attraverso Rfi è committente, è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo Ten-T Scandinavia-Mediterraneo. Nel 2026, alla conclusione dei lavori, sarà possibile andare da Bari a Napoli in 2 ore e da Bari a Roma in 3 ore». In gara: Orsara-Bovino e, da ieri, la Hirpinia-Orsara. Da tre anni è ultimata ed attiva la tratta pugliese Bovino-Cervaro. «Venticinque nuovi viadotti, evidenzia il ministro Paola De Micheli - 9 gallerie e 14 nuove stazioni che sorgeranno in 121 chilometri per unire Napoli e Bari in due ore di treno. Si compie un passo avanti decisivo un'opera fondamentale per collegare meglio il nostro Mezzogiorno e ridurre le distanze, non solo quelle fisiche, ma anche quelle economiche e sociali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA