

# spirit

LA RIVISTA DI VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



## PORTARE IL PESO DELLA STORIA

MACCHINE VOLVO ALL'AVANGUARDIA ALL'OPERA IN UNA CAVA DI 500 ANNI

**Qui quando piove diluvia:** In Papua Nuova Guinea macchine affidabili permettono di far funzionare le cose

**Primo Piano su Tier IV Final/Stage IV:** Cosa sta facendo Volvo per far quadrare il cerchio delle emissioni

**Applicazioni su Misura:** Soluzioni innovative che vedono il concessionario al centro del processo

**L'Angolo dell'Operatore: Due uomini, un'unica passione: deve essere una macchina Volvo**

**Oltre a:** Volvo si prepara per la crescita economica in Nigeria, e la trasformazione di giovani vite in Brasile





# SEMPRE AL VOSTRO FIANCO

Volvo fornisce una vasta gamma di prodotti e servizi a supporto della proprietà, soluzioni a favore dei proprietari di macchine negli anni successivi all'acquisto iniziale. Volvo fornisce una soluzione totale, indipendentemente dalle esigenze, in grado di soddisfare ogni aspetto della vita produttiva della macchina: dal finanziamento per l'acquisto, alla manutenzione, ai pezzi di ricambio, alla telematica, lungo l'intero ciclo di vita della macchina, fino all'eventuale rimessa a nuovo o alla cessione. Tutti i servizi vengono studiati per ottimizzare prestazioni, produttività, redditività e soprattutto... tranquillità!

Per maggiori informazioni rivolgetevi al concessionario locale, oppure visitate [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)

**VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT**



# indice

- 5 Qui quando piove, diluvia**  
La posa di un gasdotto per gas naturale liquefatto in una zona sperduta della Papua Nuova Guinea; perché le cose funzionino occorrono macchinari Volvo potenti e affidabili.
- 9 Dentro il Progetto**  
SMT – Nigeria. Abbiamo incontrato Pierre Peeters l'uomo che controlla la crescita di Volvo in una delle economie a più rapida crescita del mondo.
- 17 Primo Piano su..**  
Tier IV Final/Stage IV. Il segreto dell'Energia Verde; cosa sta facendo Volvo per far quadrare il cerchio delle emissioni.
- 25 In Giro per il Mondo: Birmania**  
Volvo CE sta affermando la propria posizione di leader di mercato nel settore minerario in questa terra dai grandi misteri che si sta preparando per la crescita economica.
- 33 Dai un pesce a un uomo ...insegnagli a pescare**  
Il distributore Volvo CE in Brasile che continua a trasformare le giovani vite.

## Quando gli opposti si attraggono

Secondo F. Scott Fitzgerald una grande intelligenza consisteva nella capacità di avere in testa due idee opposte nello stesso tempo e di essere in grado di farle funzionare.

Semberebbe difficile credere in due concetti conflittuali contemporaneamente, ma se c'è una cosa chiara in questo nuovo numero di Spirit è che, per Volvo, avere a che fare con degli opposti non è affatto un problema.

In questo numero di Spirit, ci avventuriamo sulle Alpi Apuane, in Italia, per visitare una cava di 500 anni, un tempo usata da Michelangelo e che può vantare il fatto che il suo marmo sia stato impiegato nei palazzi e nelle sculture più rappresentativi del mondo. Da oltre 200 anni la società italiana Henraux gestisce la cava e in questi giorni sta utilizzando un escavatore e una pala gommata Volvo per movimentare gli enormi volumi di marmo che vi vengono estratti.

Il contesto di una vecchia cava fornisce un forte contrasto per la storia che segue, e che parla dei nuovi motori all'avanguardia del marchio Volvo CE, conformi alla normativa Tier IV Final. Grazie alla modernissima tecnologia, i nuovi motori riescono a ridurre le emissioni nocive del 95%.

Spirit si è spinta anche nei remoti altopiani della Papua Nuova Guinea, dove 70 macchine Volvo sono al lavoro per posare un gasdotto di gas naturale liquefatto. Nel caso la desolazione della regione non fosse sufficientemente difficile da gestire, l'area riceve anche oltre 10 metri di piogge all'anno, giusto per rendere le condizioni tra le più insidiose. Ma le macchine Volvo si stanno dando da fare laggiù. Nel frattempo nei climi caldi e aridi del Nuovo Galles del Sud, in Australia, una flotta di pale gommate e di dumper Volvo è impegnata in una cava di sabbia di 300 acri, la più grande del continente.

Con così tante storie che raccontano quanto lavorino sodo le macchine Volvo giorno dopo giorno, nei quattro angoli del mondo, saremmo negligenti se non vi mostrassimo come Volvo sia in grado di darsi da fare. Abbiamo incontrato Guo Xiang, responsabile



dello sviluppo aftermarket di Volvo CE, ed ex marinaio che si è preparato e ha sostenuto un giro di prova a bordo del Team Sanya, uno dei sei partecipanti all'edizione della Volvo Ocean Race 2011-12. Guo ricorda questa esperienza come una delle più dure e indimenticabili della sua vita.

Mi sembra sia vero che gli opposti si attraggono. E Volvo dimostra ancora una volta la propria abilità a gestire entrambi gli estremi ... e tutto ciò che vi si trova in mezzo.

**Klas Magnusson**

**EDITO DA** Volvo Construction Equipment

**DIRETTORE** Klas Magnusson **SEGRETERIA DI REDAZIONE** Klas Magnusson

**PROGETTO EDITORIALE & DESIGN** EMG Communications Ltd

**TRADUZIONE TESTI** Lucia Carretti

**COLLABORATORI** Niall Edworthy, Tony Lawrence, Dan Waddell, Holly Brace, Luiz Carlos Beraldo

**FOTOGRAFIE** Julian Cornish Trestrail, Tania Meinerz, Linck Maquinas

PER LA CORRISPONDENZA POTETE SCRIVERE A VOLVO SPIRIT, VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT, HUNDERENVELD 10 - 1082 BRUXELLES, BELGIO O VIA E-MAIL ALL'INDIRIZZO VOLVO.SPIRIT@VOLVO.COM

TUTTI I DIRITTI RISERVATI È VIETATA LA RIPRODUZIONE, ARCHIVIAZIONE O TRASMISSIONE ANCHE PARZIALE DELLA PRESENTE PUBBLICAZIONE (TESTI, DATI O GRAFICA) SOTTO QUALSIASI FORMA O STRUMENTO SENZA LA PREVIA AUTORIZZAZIONE SCRITTA DI VOLVO CE. VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT NON AVALLA NECESSARIAMENTE L'EFFETTIVA VERIDICITÀ O I FATTI PUBBLICATI NEL PRESENTE NUMERO. RIVISTA TRIMESTRALE, PUBBLICATA SU CARTA ECOLOGICA.

www.volvoce.com/global

Unitevi a noi su:



Volvo Spirit ora è disponibile anche nello store itunes di Apple



TOTAL SOLUTIONS

DEALER NETWORK



# PRODOTTI E SERVIZI VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT A PORTATA DI CLICK

CUSTOMER SERVICE



RELIABILITY



Per trovare il vostro  
concessionario locale cliccate  
all'indirizzo [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)



# Qui quando piove diluvia



**P**osare delle tubature per Gas Naturale Liquefatto nei remoti altopiani della Papua Nuova Guinea presenta alcuni ostacoli alquanto ovvi. Ma avventurarsi in piogge annue superiori a 10 metri, ripidi terreni montuosi e un'infrastruttura limitata, non è che un lavoro come tanti per i potenti e affidabili macchinari di Volvo Construction Equipment per far funzionare le cose.

## IL PRIMO OSTACOLO

Esso Highlands Limited, una consociata della più grande società pubblica al mondo di gas e petrolio, ExxonMobil, ha affidato l'appalto a Spiecapag per la costruzione di un gasdotto da 300km di Gas Naturale Liquefatto (GNL), dai campi di gas naturale di Hides nella PNG orientale a Omati, che si trova sulla costa del Golfo di Papua. Da qui, il gasdotto percorrerà altri 400 km sott'acqua fino a un impianto di trasformazione di GNL nei pressi della capitale del paese: Port Moresby.

Il lavoro è iniziato sul gasdotto in terraferma nel 2010 e comporta la costruzione di una corsia con diritto di accesso (Right of Way) a entrambi i lati del gasdotto; la costruzione di alloggi per i lavoratori e l'estrazione e il trasporto di pietra calcarea per spianare le diverse valli e colline che attraversano il corso del gasdotto. Per questo lavoro, Spiecapag ha acquistato una flotta di 70 macchine Volvo CE composta da 45 dumper articolati A30E, cinque motor grader G940, quattro terne BL71, cinque pale gommate L150F, sette posatubi PL4611 e quattro compattatori SD100.

“Quando Spiecapag si è aggiudicata l'appalto dovevamo muoverci molto in fretta, praticamente non c'era tempo per le trattative,” ci spiega Thomas Stemper, responsabile key customer in Volvo CE. “Nella collaborazione con Spiecapag, Volvo CE ha spedito la flotta via Singapore in soli tre mesi. Si trattava di una grande richiesta, ma ce l'abbiamo fatta, addirittura consegnando le macchine prima della scadenza.”

## POSARE LE BASI

La corsia con diritto di accesso che scorre lungo il gasdotto è un passaggio importante, usato per trasportare lavoratori, cibo, forniture, materiale e carburante durante la fase di costruzione. Le pale gommate Volvo estraggono pietra calcarea dalle cave lungo la rotta del viadotto e i dumper articolati trasportano il materiale estratto e frantumato alla corsia con diritto di accesso. Qui compattatori e motor grader prendono in carico e compattano il materiale costruendo addirittura una strada.

“È molto fangoso,” ci spiega Olivier Balloy, responsabile di progetto di Spiecapag. “Senza le potenti macchine Volvo non avremmo potuto portare avanti il lavoro. Anche durante la cosiddetta stagione secca, in PNG possono cadere oltre 50cm di pioggia al mese. E questo può arrivare a rimuovere il materiale usato per costruire le valli per spianare il terreno, per questo abbiamo bisogno di una fornitura continua di pietre per riempire queste aree.”

In diversi punti lungo la strada con diritto di accesso vi sono pile di tubi pronti per essere posati. I posatubi Volvo vengono usati per caricare dumper articolati appositamente adattati per trasportare le tubature ancora più giù usando grandi rimorchi. “Il terreno ripido e fangoso fa sì che non si possano usare normali camion per trasportare i tubi, ma i dumper Volvo riescono a guidare fuoristrada, rivelandosi la soluzione perfetta,” ci spiega Olivier.

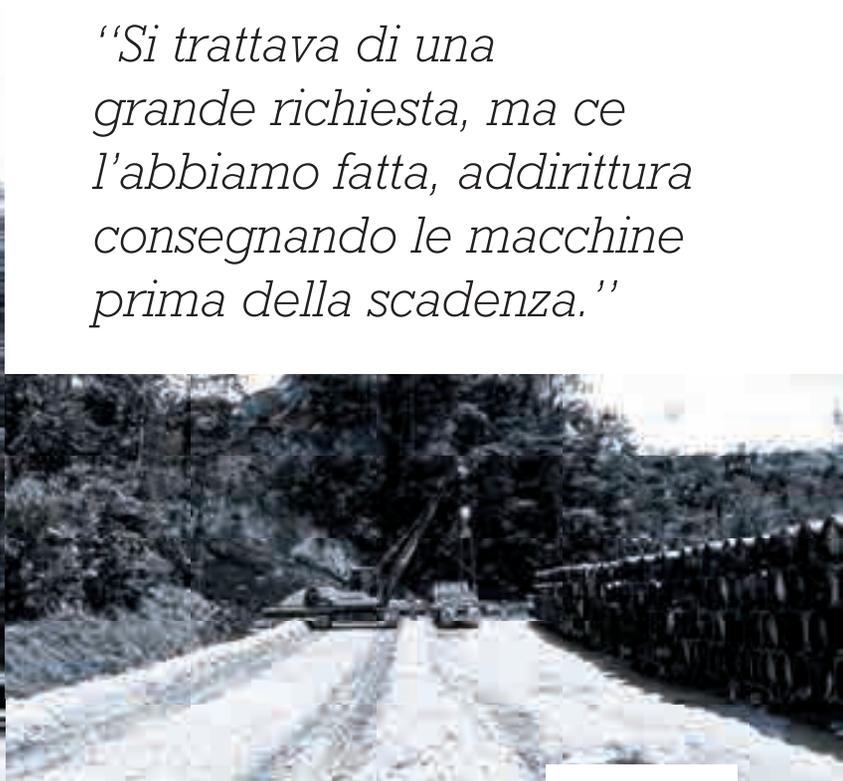
“I dumper arrivano direttamente dalla fabbrica adattati con l'attrezzatura necessaria per poter essere facilmente agganciati al rimorchio,” continua Olivier. “Una volta svolto il lavoro le macchine possono anche essere riconvertite in normali dumper, raddoppiandone il valore.”

I posatubi Volvo sono stati specificatamente selezionati per la loro capacità di stoccaggio, come ci spiega Olivier: “Il raggio di rotazione di 360° del posatubi da un progetto che si basa su un escavatore significa che le macchine non debbano affatto muoversi durante il carico dei dumper presso il deposito dei tubi, contribuendo a ridurre la quantità di carburante utilizzata.” I tubi sono di diverse misure; i più grandi presentano un diametro di 81cm, fino a 12 metri di lunghezza e un peso di oltre 8 tonnellate. “Questi tubi vengono trasportati fino a 20 km alla volta, per questo i macchinari devono essere robusti,” afferma Olivier.

*“I dumper Volvo riescono a guidare fuoristrada, rivelandosi la soluzione perfetta.”*



*“Si trattava di una grande richiesta, ma ce l’abbiamo fatta, addirittura consegnando le macchine prima della scadenza.”*



Un altro impiego delle macchine movimento terra Volvo consiste nella costruzione dei campi per i dipendenti impegnati nel progetto. “Le terne sono macchine multiuso che possono essere usate per costruire gli alloggi temporanei e in molte altre aree del progetto.”

#### **VALORE AGGIUNTO E ASSISTENZA INEGUAGLIABILE**

“Uno dei motivi principali per cui abbiamo deciso di affiancarci a Volvo CE per questo progetto è per il valore aggiunto che questo apporta,” ci spiega Olivier. “I macchinari sofisticati, ma comunque robusti sono facili da usare e Volvo ha mandato addirittura dei formatori nei cantieri sperduti per mostrare alla forza lavoro locale come usarli. Questi hanno spiegato le funzioni operative oltre a come usare la macchina in modo più efficiente e sicuro.”

Le macchine Volvo vengono dotate di funzioni che ne esaltano la sicurezza, come la maggiore visibilità, telecamere posteriori, comandi ergonomici e un sistema di pesatura a bordo, che Olivier considera fondamentale per il progetto. “Per noi la sicurezza dell'operatore è un grande punto di forza,” ci spiega.

Thomas Stemper di Volvo CE, che è stato determinante nel processo di offerta, sottolinea che avere una flotta di macchine Volvo apporta un valore aggiunto. “La maggior parte delle macchine Volvo utilizza ricambi comuni consentendo di averli a disposizione molto più rapidamente. Attualmente per sostenere il progetto sul cantiere abbiamo circa 2 milioni di

*“Avere il servizio di assistenza in cantiere per noi è di grande importanza perché abbiamo bisogno di macchine che lavorino sempre.”*

di ricambi e la nostra distribuzione e rete di ricambi assicura che questi ultimi vengano spediti in tempo per ottimizzare la disponibilità macchina.”

Una squadra di tecnici Volvo specializzati fa base sul cantiere occupandosi delle riparazioni e della manutenzione. “Il servizio che riceviamo da Volvo è impareggiabile,” ci spiega Olivier. “Avere il servizio di assistenza in cantiere per noi è di grande importanza perché abbiamo bisogno di macchine che lavorino sempre. Il servizio aftermarket di Volvo si rivela un grande vantaggio rispetto ad altri produttori di macchine movimento terra e vediamo un rapporto serio e duraturo con il nostro concessionario locale in Australia: CJD Equipment.” 

Testo: Holly Brace





L'uomo che controlla lo sviluppo di Volvo in una delle economie a più rapida crescita del mondo.

“IL MOTIVO PER CUI IN NIGERIA I CLIENTI LAVORANO CON NOI È PERCHÉ SIAMO PRESENTI E POSSIAMO GARANTIRE LORO ASSISTENZA, INDIPENDENTEMENTE DA DOVE SI TROVINO.”



Cinquanta officine mobili sparse per tutto il Paese.

**S**EMBRA CHE IN NIGERIA TUTTO QUANTO STIA CRESCENDO: DAI RIGOGLIOSI ALBERI VERDI CHE CIRCONDANO LA CAPITALE ABUJA, ALLA VIVACE POPOLAZIONE DEL SUO CENTRO COMMERCIALE: LAGOS. SI TRATTA DI UN PAESE DECISAMENTE IN CRESCITA.

La crescente industria del petrolio, l'infrastruttura in continuo miglioramento, rappresentata dal fantastico e ambizioso progetto di Eko Atlantic a Lagos, e una classe media in continua espansione, ne hanno fatto una delle economie a più rapida crescita del mondo.

Il risultato è che mentre altri mercati del movimento terra si stanno dando da fare per arginare gli effetti della recessione, in Nigeria il mercato è in crescita e SMT-Nigeria, il concessionario Volvo per la Nigeria e molti altri paesi africani, si trova nella posizione ideale per trarne beneficio. E a dimostrazione di tale fiducia questa estate aprirà una nuova concessionaria ad Abuja, una struttura di cui andare giustamente orgogliosi e che darà lavoro a circa 50 persone, ospitando qualcosa come 200 macchine.

#### **MAGGIORE DIMENSIONE**

La capitale del Paese è nata negli anni '80 e continua a crescere in dimensioni, per questo la nuova concessionaria ha sede qui. Prima la sede principale di SMT-Nigeria si trovava a Lagos, con oltre 50 officine mobili sparse per tutto il Paese. Tali officine continueranno il loro fondamentale lavoro, ma la nuova concessionaria consentirà alla società di raggiungere una maggiore dimensione.

“Tutte le grandi aziende edili hanno la sede principale ad Abuja,” ci spiega Pierre Peeters, l'amministratore delegato, il cui compito consiste nel controllare le



La nuova concessionaria ad Abuja darà lavoro a circa 50 persone, ospitando qualcosa come 200 macchine.

“SIAMO ANCHE COLLEGATI CON LE SCUOLE LOCALI PER RECLUTARE STUDENTI E OFFRIRE TIROCINI IN AMBITO DI VENDITE, AMMINISTRAZIONE O TECNICO.”

vendite e l'assistenza in Nigeria. “Per loro è più semplice in quanto il governo nigeriano ha sede qui e si tratta di uno dei principali clienti. Inoltre il fatto che sia centrale consente di muoversi più agevolmente da qui verso altri punti del Paese.”

Pierre, che ha lavorato per SMT-Nigeria in diversi paesi africani e conosce molto bene il mercato, resterà a Lagos. “Qui abbiamo ancora una presenza significativa. Dal punto di vista logistico tutte le macchine arrivano a questo porto, così come la maggior parte delle consegne per via aerea. Il nostro obiettivo futuro è di avere anche a Lagos una struttura come quella di Abuja.”

La concessionaria di Abuja fungerà anche da quartier generale della società, con un centro di formazione che servirà per ovviare alla carenza di specializzazione, che spesso nelle economie emergenti, come la Nigeria, rappresenta un ostacolo. “È un vero problema individuare e ingaggiare tecnici locali qualificati,” ci spiega Pierre. “Per questo stiamo costruendo il centro di formazione. Occorre anche formare gli operatori e per questo ricorremo anche a un simulatore.

#### **ASSISTENZA CLIENTI**

“Siamo anche collegati con le scuole locali per reclutare studenti e offrire tirocini, in ambito di vendite, amministrazione o

tecnico. A tale scopo non è diverso rispetto all'Europa o a qualsiasi altro luogo: occorre costruire una forza lavoro.”

Il Gruppo SMT, o ATC-Nigeria come era conosciuto, iniziò a conquistare la propria posizione nel mercato africano nel 2003. Come azienda di proprietà belga aveva i propri legami storici con la Repubblica Democratica del Congo, il primo Paese dove si era stabilito.

Da allora ha ampliato la propria presenza in buona parte del continente, in paesi quali Benin, Burkina Faso, Burundi, Camerun, Congo, Repubblica Democratica del Congo, Gabon, Ghana, Costa d'Avorio, Liberia, Ruanda e Togo.

Come mai il mercato africano cresce e SMT Nigeria continua a prosperare? “Siamo arrivati con la mentalità di Volvo Customer Service, che per alcuni dei nostri concorrenti potrebbe non valere.”

#### **SUPPORTO VITALE**

“Anche l'evoluzione del prezzo dei beni di consumo e la crescente popolazione hanno creato un'esigenza e una pressione per una crescita più rapida dell'infrastruttura.”

L'Africa è un mercato particolare che presenta le proprie sfide, ma secondo Pierre presenta molte similitudini con altre regioni. “Qui la gente si preoccupa ancora dell'assistenza, forse ancor più che nel mercato europeo. Lì se occorre un pezzo di ricambio si può ottenere senza problemi. Qui se il pezzo non è disponibile sul posto, può richiedere fino a una o due settimane.

“Avere una macchina che funziona e le persone che ne garantiscono l'assistenza è di vitale importanza. Per questo siamo sicuri di esserci per i nostri clienti. Il motivo per cui in Nigeria i clienti lavorano con noi è perché siamo presenti e possiamo garantire loro assistenza, indipendente da dove si trovino.

“Per questo le officine mobili sono così fondamentali. I clienti hanno bisogno di tecnici che possano recarsi presso le loro strutture. Molti dei nostri clienti hanno le proprie officine sul cantiere che sono disseminate perché i loro progetti sono sparsi per il paese. Un progetto di un cantiere o di una strada non può rimuovere i macchinari. Occorre recarsi sul posto.

Quando ad aprile Volvo Spirit ha fatto visita alla nuova concessionaria, era quasi pronta. Alcune delle macchine che



“UN PROGETTO DI UN CANTIERE O DI UNA STRADA NON PUÒ RIMUOVERE I MACCHINARI. OCCORRE RECARSÌ SUL POSTO.”

riempiranno il suo ampio salone erano impegnate in un cantiere di demolizione delle vicinanze. Cinque escavatori EC380 acquistati da ITB Nigeria stavano preparando un muro di protezione intorno a un edificio di calcestruzzo inutilizzato, prima che una scossa elettrica lo riducesse in macerie.

“Sono stati necessari quattro anni per costruirlo e ci vorranno 15 secondi per demolirlo,” secondo Joseph El-Haddar, responsabile del cantiere. Dopodiché una flotta di escavatori Volvo lo sposterà in uno scavo profondo nove metri per preparare le fondamenta del nuovo edificio.

Si tratta quindi di una nuova costruzione ad Abuja e di un nuovo eccitante progetto per SMT-Nigeria e Volvo Construction Equipment al centro. 

Testo: Dan Waddell

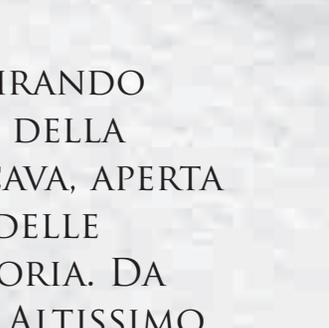
Foto: Julian Cornish Trestrail



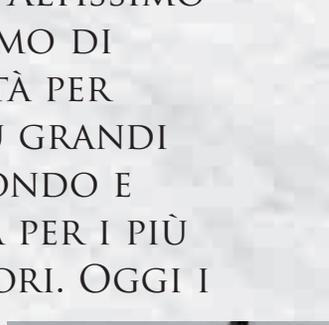
# PORTARE IL PESO DELLA STORIA



LASSÙ SULLE ALPI APUANE, AMMIRANDO DALL'ALTO LE LUSSUOSE SPIAGGE DELLA VERSILIA, SI TROVA UN'ANTICA CAVA, APERTA E AVVIATA 500 ANNI FA DA UNA DELLE FIGURE PIÙ INFLUENTI DELLA STORIA. DA



SECOLI MONTE ALTISSIMO FORNISCE MARMO DI ELEVATA QUALITÀ PER ALCUNI DEI PIÙ GRANDI EDIFICI DEL MONDO E MATERIA PRIMA PER I PIÙ GRANDI SCULTORI. OGGI I



MACCHINARI ALL'AVANGUARDIA DI VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT (VOLVO CE) RICOPRONO UN RUOLO IMPORTANTE NEL PROCESSO DI PRODUZIONE.





I ricchi giacimenti minerari di Monte Altissimo furono scoperti agli inizi del sedicesimo secolo e preparati per l'estrazione da un grande del Rinascimento: Michelangelo. Lo scultore, pittore, architetto e ingegnere impiegò tre anni per gettare le basi della cava di marmo nella zona supervisionando la costruzione di strade e ponti.



In seguito le cave, situate nella parte nord ovest della Toscana, caddero in disuso e vennero abbandonate per oltre un centinaio di anni fino al 1821 quando Marco Borrini di Seravezza, un ricco signore della zona, e il francese Jean-Baptiste Alexandre Henraux le acquisirono riportandole in attività. Da allora sono sempre state operative e oggi sono parte di Henraux S.P.A., società leader nel settore della pietra che produce granito come il marmo estratto dalle numerose cave che si trovano in questa regione spettacolare.

Il noto marmo di Henraux è stato utilizzato nelle opere di maggior rilevanza in tutto il mondo, per citare qualche nome, la Cattedrale di St. Isacco a San Pietroburgo, la sacrestia di San Pietro a Roma, la ricostruzione dell'Abbazia di Monte Cassino, la Grande Moschea di Abu Dhabi e le Emirates Towers di Dubai; oltre a essere stato utilizzato da



*“LA NOSTRA AZIENDA  
LAVORA NELLA CAVA DELLE  
CERVAIOLE SUL MONTE  
ALTISSIMO DA QUASI 200  
ANNI.”*

decine di grandi scultori come Henry Moore, Jean Hans Arp, Hiram Powers, Juan Mirò e Isamu Noguchi.

#### **ALL'AVANGUARDIA**

La cava, che si trova a 1300 metri sopra il livello del mare, sarà sicuramente datata per quanto riguarda le origini, ma lo stesso non si può dire per i macchinari impiegati nelle complesse, e in certi casi pericolose, procedure estrattive e di trasporto di carichi pesanti di marmo. Questi compiti vengono assolti da un escavatore cingolato EC700C e da una pala gommata L350F Volvo.

“La nostra azienda lavora nella cava delle Cervairole sul Monte Altissimo da quasi 200 anni” spiega Paolo Carli, presidente di Henraux. “La tecnologia contemporanea separa il marmo dalla montagna utilizzando motoseghe diamantate o macchine a filo diamantato, per poi trasportarlo a valle in blocchi di varie dimensioni dove viene trasformato in lastre di diversi spessori”.



*“IL SISTEMA CARETRACK E I CONTRATTI DI ASSISTENZA E MANUTENZIONE CI ASSICURANO TRANQUILLITÀ.”*

Le cinque varietà di marmo estratto sono: Cervaiolo arabescato, Altissimo arabescato, Cervaiolo Statuario e Calacatta. Queste varietà vengono utilizzate nei principali progetti in tutto il mondo e in particolar modo in Medio Oriente e negli Stati Uniti.

#### L'ELEVATA QUALITÀ VOLVO

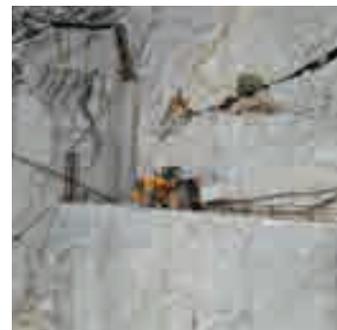
Henraux impiega una vasta flotta di macchinari per gestire il vasto volume di marmo prodotto nella cava e considera l'escavatore cingolato EC700C e la pala gommata L350F Volvo due fra i macchinari più importanti. Carli spiega che l'azienda ha scelto Volvo Construction Equipment per svariate ragioni.

“Quando abbiamo avuto necessità di acquistare nuovi macchinari, ci siamo rivolti a Volvo CE perché forniva il giusto equilibrio tra tecnologia di alta qualità e prezzo. Naturalmente quando si scelgono nuovi macchinari ci sono molti fattori diversi da prendere in considerazione. Non ci limitiamo a confrontare prezzi e caratteristiche. Abbiamo chiesto a colleghi e persone che già si avvalgono di macchinari Volvo CE e abbiamo riscontrato in loro un'opinione molto positiva su Volvo.”

Dopo aver eseguito un'attenta valutazione dei requisiti, Henraux ha acquistato una L350F e un escavatore cingolato EC700C e subito dopo una pala L330E.

“La preoccupazione per l'impatto ambientale, la particolare attenzione

alla sicurezza e alla tecnologia avanzata che Volvo CE fornisce sono state le ragioni che ci hanno convinto e soddisfatto”, aggiunge Carli. “Un altro fattore di eguale importanza è l'eccellente servizio di assistenza tecnica, immediato ed efficiente. Il sistema CareTrack e i contratti di assistenza e manutenzione ci assicurano tranquillità.”



Paolo Carli, presidente di Henraux

*“SOLLEVARE BLOCCHI CHE PESANO 20-30 TONNELLATE RICHIEDE UNA GRANDE POTENZA.”*

#### **MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENZA**

Franco Pierotti, consulente del responsabile dei lavori e custode della storia della cava, spiega come i macchinari di Volvo CE abbiano reso più semplice il loro lavoro.

“La cava è dominata dai macchinari che vengono usati nelle varie fasi dell'estrazione. L'escavatore cingolato EC700C Volvo in particolare è usato per diversi fini. Per cominciare, viene utilizzato per rovesciare la porzione di pietra nota come panca che viene tagliata dalla parte frontale della cava, e quando lavoriamo in zone in cui i movimenti sono limitati usiamo dei connettori idraulici. Una volta che la panca è stata rovesciata, l'escavatore cingolato EC700C la sposta nel luogo in cui viene tagliata.”

“Quando il blocco di marmo è pronto per lasciare la cava, la pala gommata L350F lo trasporta e lo carica sul camion, che lo porterà giù a valle. Grazie a questi veicoli, oggi queste operazioni risultano relativamente semplici, ma richiedono una grande potenza di sollevamento e trasporto per sollevare blocchi che pesano 20-30 tonnellate” aggiunge Pierotti. 





Il segreto dell' 'energia verde': cosa sta facendo Volvo ce per far quadrare il cerchio delle emissioni.

“CONCORDA PIENAMENTE CON LA ‘VOLVO WAY’ DI IMPEGNARSI ANCHE NEI CONFRONTI DELL’AMBIENTE, OLTRE CHE DELLA QUALITÀ.”



I nuovi motori sono conformi a tutte le disposizioni della normativa Stage 4A.

**I**L 1 GENNAIO 2014 ENTRERÀ IN VIGORE L’ULTIMA NORMATIVA SULLE EMISSIONI DELL’INDUSTRIA DEL MOVIMENTO TERRA. TIER IV FINAL (NEGLI USA) O STAGE IV (NELL’UNIONE EUROPEA) PER MOLTI POTREBBE NON SIGNIFICARE NULLA, MA METTIAMOLA DIVERSAMENTE: IL 1 GENNAIO RAPPRESENTA IL PUNTO DI ARRIVO DI UNA FASE STORICA DI SVILUPPO DEL MOTORE, IN CONSEGUENZA DELLA QUALE LE COSE NON SARANNO MAI PIÙ LE STESSA.

Non è ancora abbastanza chiaro? Cosa significa? Abbinati alla fase precedente della normativa questi nuovi standard porteranno le emissioni di NOx (ossidi di azoto prodotti durante la combustione) e di polveri sottili (fuliggine) addirittura a una riduzione del 95%.

Esaminando i livelli di emissioni del settore del movimento terra negli ultimi 15 anni, sembrano addirittura essere usciti dal grafico.

#### **RISULTATI INCREDIBILI**

Si tratta di un risultato decisamente incredibile, degno di essere celebrato. Anche se Volvo Construction Equipment (Volvo CE) è andata oltre. Oltre ad aver ridotto le emissioni la società si è impegnata a fondo per migliorare nel contempo le prestazioni del motore e l’efficienza dei consumi. Al punto che verde sia uguale a potenza. Il cerchio quadra.

Alcuni hanno risposto alle disposizioni delle nuove normative sostenendo che le prestazioni sarebbero inevitabilmente calate. Ma questa non è stata la reazione di Volvo CE.

“Concorda pienamente con la ‘Volvo Way’ di impegnarsi anche nei confronti dell’ambiente, oltre che della qualità,” sostiene Åsa Gabriellson, Director Project Office Technology Platforms. “Ovviamente abbracciare importanti cambiamenti tecnologici, comporta affrontare importanti sfide, ma è insito nell’animo dei nostri ingegneri assicurare, se non addirittura superare, le disposizioni legali, garantendo prestazioni, qualità e rispetto per l’ambiente.”

“Durante il periodo Tier IV Interim ci sono stati alcuni problemi, ma siamo pronti per un lancio di successo a gennaio 2014. I nostri team di progettazione non hanno mai avuto alcun dubbio riguardo al raggiungimento degli obiettivi.”

Infatti, come sostiene Peter Engdahl, Manager Engine Performance, fin dall’inizio l’obiettivo non era solo quello di essere conformi agli ultimi standard sulle emissioni, ma anche di migliorare l’efficienza del motore.

“Più che una sfida l’abbiamo vista come un’opportunità,” ci spiega. “Il nostro obiettivo principale era sempre quello di creare un valore aggiunto per i nostri clienti attraverso migliori prestazioni e minore consumo di carburante. E a onor del vero, siamo riusciti a superare le aspettative.”

#### **UNA SOLUZIONE UNICA**

“Per poter rispondere agli standard sulle emissioni finali, che richiedevano una riduzione dell’80% dei livelli di NOx rispetto ai limiti precedenti, Volvo CE ha messo a punto un nuovo sistema Exhaust After Treatment System (EATS), che utilizza la tecnologia Selective Catalytic Reduction (SCR) in base alla quale un liquido atossico (urea) viene iniettato nel convertitore catalitico per trasformare il NOx in azoto innocuo.

“L’EATS verrà utilizzato sia per i prodotti su strada che fuoristrada, consentendoci di sfruttare l’intenso lavoro realizzato dai nostri colleghi di Volvo Trucks e Buses.”

Nella fase di sviluppo di queste tecnologie, dal 2005 il SCR è stato già ampiamente testato su oltre un milione di camion Volvo e la società stava contemporaneamente cercando di ottenere ulteriori risultati dai suoi motori con tecnologia Volvo V-ACT.

“Dal punto di vista meccanico, si tratta dello stesso concetto di motore di prima,” ci spiega Engdahl. “Ma la Tier IV Interim, oltre a ridurre le emissioni di NOx di oltre l’80% ci ha consentito di ottimizzare la combustione e il software che la controlla. Ciò significa anche che quando presenteremo i nostri prodotti Tier IV Final avremo più di tre anni di esperienza su questi motori da applicare sulle nostre macchine movimento terra.”



Motori diesel Volvo con tecnologia V-Act (Volvo Advanced Combustion Technology)

**“I NOSTRI TEAM DI PROGETTAZIONE NON HANNO MAI AVUTO ALCUN DUBBIO RIGUARDO AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI.”**

#### **MIGLIORIE IN TERMINI DI MANUTENZIONE ED EFFICIENZA**

Sempre secondo Engdahl un’altra importante miglioria ai fini della normativa Tier IV Final/Stage IV consisteva nell’eliminazione del bruciatore di particelle. Mentre questo bruciatore era stato predisposto per essere avviato ogni 10-20 ore, ora la manutenzione è necessaria solo ogni 500 ore, riducendo così al minimo l’impatto per gli operatori.

“Introducendo la tecnologia SCR, l’efficienza del motore diventa più complessa. Normalmente è possibile ridurre drasticamente il consumo di carburante, ma in realtà l’operatore ha bisogno di ricoprire il costo per l’Emissione Fluida di Diesel (Urea). Durante la fase di sviluppo i nostri ingegneri hanno ottimizzato i motori in modo da garantire il minor costo complessivo possibile, di diesel e DEF per i clienti.

“Rispetto alla Tier4 Interim abbiamo misurato le migliorie in termini di efficienza – diesel e DEF – fino al 5%. Ciò porterà a un enorme risparmio nel costo totale di proprietà.”

Peter Österberg, Vice Presidente Technology Platforms è convinto che tutti siano responsabili del successo.

## UNA SFIDA E UN SUCCESSO PER TUTTI

“Per l'intera organizzazione si è trattato di una gara di conoscenze, dall'ufficio acquisti all'officina, alla divisione vendite e aftermarket. Tutti hanno dovuto partecipare a questo passaggio. A tutti sono state richieste cose nuove.

“È stata una grande prodezza economica e tecnica, ma in quanto membri del Gruppo Volvo siamo stati in grado di lavorare insieme alle nostre divisioni camion e bus, con Volvo Penta e con i nostri partner per i motori. Abbiamo lavorato insieme a stretto contatto.”

“Questo ci consente un portafoglio di soluzioni da cui attingere, visto che macchine di dimensioni diverse presentano esigenze diverse. Nessuno dei nostri concorrenti ha qualcosa che noi non abbiamo. E abbiamo un notevole vantaggio rispetto ai produttori più piccoli che non possono contare su tali risorse.”

Gabrielsson è d'accordo: “I progetti di sviluppo sono totalmente incrociati, e riflettono l'intera organizzazione di Volvo CE con un forte coinvolgimento anche delle divisioni produzione, Customer Solutions e Market. Insieme, con tutti i progetti macchina interessati per Volvo CE manufacturing and market prepariamo presentazioni di successo nelle diverse regioni.”

## A VANTAGGIO DEL CLIENTE

Le risorse di Volvo CE fanno sì che i nuovi motori siano stati testati in ogni situazione possibile, dalle temperature sottozero, al caldo estremo e ad altitudini elevate, mentre la loro affidabilità è stata continuamente monitorata da clienti che giorno dopo giorno hanno offerto il loro supporto attraverso squadre di tecnici dedicate. Infatti i motori sono stati sottoposti a oltre 25.000 ore di test su dumper articolati, pale gommate ed escavatori, oltre a banchi di prova sui motori.

Nel 2008-9, si temette che l'industria del movimento terra potesse contestare alcune delle disposizioni richieste dalla nuova normativa sulle emissioni, quale per esempio l'idea di portare l'urea sulle macchine e di creare l'infrastruttura per distribuirle a cantieri lontani. Tali paure non esistono più, a dimostrazione di come l'industria, e Volvo CE, sia arrivata lontano.

“Si è trattato di un duro lavoro e siamo orgogliosi di ciò che abbiamo fatto,” conclude Engdahl. “Dopo tutto abbiamo circa 250 modelli di macchine anche se non tutte devono attenersi alle nuove normative. Negli ultimi sei anni non abbiamo fatto che pensare a questi problemi tutti i giorni. Ma ciò significa anche imparare nuove cose, aspetto questo decisamente interessante. Siamo ben posizionati per gennaio 2014. La prossima sfida sarà quella di assicurare che il nostro successo durante i test si ripeta sul campo, affinché tutti i nostri clienti possano trarne beneficio. 

Testo: Tony Lawrence



## TEST ESTREMI

Da temperature sotto zero ad altitudini elevate e caldo soffocante, lo Stage IV/Tier 4 Final della tecnologia di Volvo CE è passato attraverso i test più severi per garantire che l'ultima generazione di motori Volvo assicuri le massime prestazioni e affidabilità.

Come parte del processo di test e convalida, sono stati spediti verso località sperdute e con climi rigidi, prototipi di dumper articolati, pale gommate ed escavatori attrezzati secondo lo Stage IV/Tier 4f di Volvo. Ogni spedizione coinvolge circa 100 motori e ingegneri meccanici, che insieme hanno svolto centinaia di test durante la spedizione di un mese. I test sono stati ripetuti due volte, una durante la fase di sviluppo e l'altra successivamente durante il processo di verifica.

Volvo CE ha realizzato le spedizioni invernali nel punto più profondo dell'inverno a Kiruna, nell'estremo nord della Svezia, vicino al Circolo Polare Artico dove si registrano temperature ben inferiori ai -30°C. I test sul clima rigido sono stati realizzati presso la miniera Kiruna, la più grande e moderna miniera d'oro sotterranea del mondo. Qui un cliente Volvo che opera nel cantiere di produzione ha inserito nella propria flotta le macchine prototipo. Ciò significa che oltre a poter raccogliere i dati e monitorare le prestazioni in una situazione reale gli ingegneri Volvo potevano capire come veniva percepita la nuova tecnologia dal punto di vista del cliente.

Altri test prevedevano di ripetere cicli di lavoro standard e l'ottimizzazione dell'avviamento a freddo. “Sostenere test a temperature rigide in climi freddi non è che una parte del processo di sviluppo, ma una procedura essenziale per garantire che motore, trattamento dei gas di scarico e tutti i sistemi e sottosistemi possano sopportare queste temperature invernali estreme,” afferma Jan Guthammar, responsabile di progetto per il programma Stage IV/Tier 4f di Volvo CE.

“Passando a un altro estremo, in Spagna abbiamo realizzato dei test su 'test tracks' e monitorato come si comporti la tecnologia con caldo estremo e applicazioni difficili,” continua Jan. “Per esempio abbiamo osservato come si comportasse un dumper articolato Stage IV/Tier 4f utilizzato su una salita difficile a pieno carico, con un caldo soffocante. Le macchine sono state testate anche a 3.500 metri sul livello del mare, durante i test a elevate altitudini a Les Deux Alpes, Francia. Qui l'aria è sottile e la pressione atmosferica è bassa, per questo abbiamo dovuto testare e verificare prestazioni della macchina, consumo di carburante, risposta del motore e accensione in queste condizioni rarefatte.

Quando si lavora ad altitudini elevate, dove nell'aria c'è molto meno ossigeno, vi sarà ovviamente un effetto nocivo su tutti i motori a combustione in quanto l'ossigeno è fondamentale per questo tipo di processo. Tuttavia l'ultima generazione di macchine Volvo avrà prestazioni migliorate in tali condizioni difficili, infatti sia da nostri risultati interni che dal feedback dei clienti, che stanno utilizzando queste macchine, possiamo vedere che la gamma di tutto lo Stage IV/Tier 4f ha migliorato le prestazioni, l'efficienza dei consumi e l'affidabilità.

# UN GIOCO DA RAGAZZI NELLA PIÙ GRANDE CAVA DI SABBIA D'AUSTRALIA



IMMAGINATE DI ANDARE A LAVORARE TUTTI I GIORNI NELLA PIÙ GRANDE CAVA DI RENA DELL'AUSTRALIA. È CIÒ CHE FANNO GLI OPERATORI DI MACKA'S SAND & SOIL SUPPLIES. SITUATA A 2KM NELL'ENTROTERRA DELLE COSTE MOZZAFIATO DEL NUOVO GALLES DEL SUD, IN AUSTRALIA, QUESTA CAVA È DECISAMENTE DIVERSA DA TUTTE LE ALTRE.

**R**obert Mackenzie, o 'Macka', come lo chiamano, non è un imprenditore come tutti gli altri. Sette anni fa, questo signore sposato, padre di tre figli, decise di prendersi una pausa dalla sua fortunata attività di estrazione di sabbia e di portarsi via la famiglia per l'avventura della vita (a parte la figlia più grande, costretta a casa per completare il suo tirocinio come parrucchiera). Il simpatico quarantatreenne australiano Macka, non aveva studiato granché la cartina prima di lasciare la sua casa di Salt Ash, 200 km a nord di Sydney nel Nuovo Galles del Sud, ma il divertimento era proprio questo.

“Volevo vedere la vera Australia e il modo migliore per farlo era insieme alla mia famiglia,” ci spiega Macka. “Non volevamo andare nei luoghi convenzionali dove approdano tutti i turisti, volevamo vedere le cose che nessuno va a vedere, da un'alba su una spiaggia deserta dell'Australia occidentale o la scoperta di nuove culture in Tasmania, abbiamo sfruttato ogni secondo.”

I Mackenzies hanno percorso oltre 26.000 chilometri durante la loro odissea di un anno, in cui i due figli di 10 e 11 anni hanno studiato privatamente durante il percorso. “Per noi il punto forte era incontrare le tribù aborigene che vivevano a oltre 800km da una strada principale, senza negozi né ristoranti. Ci hanno accolti benissimo nella loro comunità, addirittura nelle loro case,” ricorda. “Abbiamo legato in modo particolare con una famiglia che poi abbiamo invitato da noi a Newcastle. Era la prima volta che alcuni di loro prendevano l'aereo, la loro prima volta dal parrucchiere e al cinema, ma nonostante abbiano apprezzato l'esperienza di tutte queste novità, non vedevano l'ora di ritornare alla loro comunità. È stato veramente imbarazzante.”

Del resto anche i Mackenzies erano contenti di tornare alla loro attività presso Macka's Sand & Soil Supplies, fondata dallo stesso Macka nel 1992. Con la sua prima cava quasi esaurita, recentemente Macka ha partecipato e vinto una gara d'appalto per ottenere i diritti per iniziare l'estrazione di un'area di 300 ettari che contiene circa 154 milioni di tonnellate di rena fine. Il terreno è di proprietà dei Worimi (una popolazione di indigeni australiani nativi della regione) che deteneva la proprietà assoluta per l'estrazione di sabbia dal governo statale come parte della garanzia del terreno Worimi per lo Stockton Bight (oggi noto come Worimi Conservation Lands). Grazie a questa

**“È COME INCAPPARE IN UN ALTRO MONDO. LA VISIONE DI TALE VASTA QUANTITÀ DI SABBIA BIANCA E SOTTILE È DECISAMENTE MOZZAFIATO.”**

aggiudicazione, la società continuerà a movimentare circa un milione di tonnellate di sabbia all'anno dal più grande deposito di rena dell'emisfero meridionale.

Arrampicandosi sulle desertiche dune costiere, lontano dalle rotte turistiche è come incappare in un altro mondo. La visione di tale vasta quantità di sabbia bianca e sottile è decisamente mozzafiato.

La sabbia viene impiegata per una vasta serie di applicazioni, compresa la produzione di vetro, fonderie e cemento, e comunque le varietà più fini e più chiare, così difficilmente reperibili in altre parti del mondo, sono molto ricercate. “Siamo i principali fornitori australiani di sabbia per campi da golf,” ci spiega Macka, “e ora stiamo cercando di esportare la nostra sabbia in villaggi vacanze per la sistemazione di spiagge come quelle delle Hawaii. Quest'anno spediremo parecchia della nostra sabbia per il settore delle costruzioni a Sydney e oltre.”

#### **FORTI NELLA SABBIA SOTTILE**

Macka's Sand annovera una flotta di 10 macchine movimento terra di Volvo Construction Equipment (Volvo CE) impegnate fino a 12 ore al giorno, sei giorni a settimana. Macka



Mack's Sand annovera una flotta di 10 macchine movimento terra impegnate fino a 12 ore al giorno, sei giorni a settimana, sei pale gommata e quattro dumper articolati.



possiede sei pale gommate, la più recente delle quali è una L220 della nuova serie G Volvo, oltre a quattro dumper articolati, due A35E e due A40E.

“Lavorare tutto il giorno sulla sabbia sottile può avere un forte impatto sulle macchine, ma le Volvo sono decisamente le migliori per questo tipo di lavoro,” ci spiega Macka. “Nonostante le difficili condizioni del suolo, le macchine Volvo sono durature, aspetto che incrementa il valore dell’usato quando arriva il momento di rivenderle. Aspetto decisamente importante quando si tratta di decidere che macchine comprare.”

L’operatore Ross Lavis, che da 13 anni lavora sulle pale gommate di Macka Sands, afferma: “Ho provato altri marchi, ma sulla sabbia sottile le Volvo si rivelano in assoluto le migliori. La L180E che sto usando ha 23.000 ore e sta funzionando benissimo, il raggio di rotazione e le ruote antiscivolo assicurano ottime prestazioni e una notevole trazione sulla sabbia sciolta. Inoltre non occorre far girare troppo i motori, il che significa maggiore efficienza del carburante e migliore durata del motore.”

Macka’s Sands collabora da anni con CJD Equipment il concessionario Volvo nazionale per l’Australia con il quale ha instaurato uno stretto rapporto commerciale. “Soprattutto negli ultimi anni CJD Equipment ha accolto le nostre richieste aiutandoci a trovare le macchine di cui abbiamo bisogno e a mantenerle,” afferma Macka. “I fermi macchina hanno un forte impatto sulla nostra attività, visto che abbiamo 150 camion e lunghi rimorchi che ogni giorno arrivano per essere caricati, e se una macchina si ferma è difficile rispettare la domanda. CJD ci assicura un servizio rapido e affidabile che è esattamente ciò di cui abbiamo bisogno.”

#### **OPERATORE + COMFORT = PRODUTTIVITÀ: UN'EQUAZIONE SEMPLICE**

Le pale gommate della nuova serie G sono un’evoluzione della generazione precedente che esaltano le caratteristiche dell’operatore e che nel corso degli anni hanno reso così famose le pale Volvo. Con la sicurezza al centro di tutti i prodotti Volvo si tratta di una caratteristica fondamentale del design. Vetri più ampi nella cabina di guida assicurano una visuale strategica nella parte anteriore e ai lati, mentre la telecamera posteriore assicura una visuale a 360° intorno alla macchina. L’ergonomia dei comandi interni della cabina è progettata intorno all’operatore per ottimizzare sicurezza, efficienza e facilità d’uso.

Steve Morrison, un operatore che da quattro anni lavora per Macka’s Sands ci confessa: “Quando ho iniziato a lavorare qui, era la prima volta che usavo una Volvo, e rispetto agli altri marchi sono un grande lusso. Volvo presenta una



Da sinistra a destra: Steve Morrison, Robert Mackenzie (Macka), Ross Lavis, Glenn Bowtell.

**“LAVORARE TUTTO IL GIORNO SULLA SABBIA SOTTILE PUÒ AVERE UN FORTE IMPATTO SULLE MACCHINE, MA LE VOLVO SONO DECISAMENTE LE MIGLIORI PER QUESTO TIPO DI LAVORO.”**

grande potenza e nessun punto morto, rendendo più facile l’uso, consentendoci di concentrarci sul lavoro da svolgere e di divertirci! Aria condizionata, una radio, un sedile confortevole e alette parasole sono ulteriori vantaggi che diamo per scontati con le temperature australiane di 40°C.”

Lo stesso Macka è decisamente consapevole dell’importanza del comfort dell’operatore avendo svolto lui stesso questo lavoro prima di fondare la propria attività. “Se gli operatori stanno bene, lavorano più volentieri,” afferma. “Se loro desiderano venire a lavorare ogni giorno ed essere produttivi e contenti, anch’io sono contento.”

Paul Carleton, un operatore di dumper che da 16 anni lavora per Macka’s Sands afferma: “Per quanto riguarda la guida nella sabbia Volvo è decisamente avanti rispetto alla concorrenza. Altri marchi sono troppo pesanti, mentre i dumper A40E sono rapidi e più efficienti dal punto di vista dei consumi. Per non parlare di quanto siano comodi, dopo un turno di 12 ore mi resta ancora energia...” **W**

Testo: Holly Brace



La terra dei grandi misteri e della grande bellezza si prepara per la crescita economica e per uno sguardo aperto sul mondo.



Si dovrebbero costruire migliaia di chilometri di autostrade: la Birmania si trova al centro dell'Asia

**L**A MISTERIOSA BIRMANIA È EMERSA DA ANNI DI ISOLAMENTO E VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT SI TROVA IN OTTIMA POSIZIONE PER SFRUTTARE IL NUOVO SPIRITO DI APERTURA DI QUESTO BELLISSIMO PAESE.

“Decisamente diversa da qualsiasi altra terra che si conosca,” scriveva il famoso scrittore inglese Rudyard Kipling, a proposito della Birmania, precedentemente nota come Burma, riferendosi al suo alone di mistero e alla sua grande bellezza.

Per vari decenni la Birmania è rimasta in disparte, un gioiello da scoprire rispetto alle rotte turistiche più sfruttate. Ma ora si sta aprendo al mondo rivelando le sue bellezze naturali mozzafiato e un'affascinante eredità.

Da Mandalay, il cuore spirituale del Paese, con il suo regale passato e un'architettura mozzafiato, al tranquillo fiume Ayeyarwady che attraversa buona parte del Paese o la spettacolare Pagoda Shwedagon a Yangon, un tempo descritta da un altro scrittore, Somerset Maugham, talmente luccicante del suo oro, come una speranza improvvisa nell'oscura notte dell'anima, la Birmania ha un sacco di cose da offrire.

I suoi 54 milioni di abitanti sono pacifici e socievoli, come si conviene a una nazione la cui storia e cultura siano state forgiate dal buddismo. È anche una terra ricca di gemme, minerali e risorse naturali e ora, con una visione più aperta sul mondo, di un'economia in crescita.



“Costruitelo e arriveranno”, secondo Eberhard è questa la teoria alla base dell'enorme investimento nel paese.

“VOLVO CE HA BISOGNO DI AFFERMARE LA  
PROPRIA POSIZIONE DI MERCATO E DI PENETRARE  
IN SEGMENTI DIVERSI DA QUELLO ESTRATTIVO”

#### **IMPAREGGIABILE**

Il ritmo del cambiamento non ha eguali. Come ha recentemente dichiarato alla Rivista Time il presidente Thein Sein: “Ci troviamo in un periodo di piena transizione senza precedenti: dal governo militare a quello democratico, dal conflitto armato alla pace e da un'economia centralizzata a una nuova economia orientata al mercato.”

Quale parte di tale trasformazione una nuova infrastruttura risulta determinante e il governo è decisamente attivo nella costruzione di strade, aeroporti e porti marini, mentre in molte delle principali città birmane stanno spuntando hotel e nuovi uffici.

Eberhart Wedekind, EVP Sales and Marketing di Volvo Construction Equipment, di recente ha visitato il paese rimanendo incredibilmente stupito dalla cultura e dalla bellezza. Da subito ha anche avuto modo di testare con mano il crescente ottimismo che è alla base della ricrescita del paese.

“In Birmania il settore edile ha un potenziale enorme, con clienti che evidenziano la costruzione di strade e la costruzione in generale come particolarmente promettente. Non è difficile capire perché si dovrebbero costruire migliaia di chilometri di autostrade: la Birmania si trova al centro dell'Asia, con alle porte

India, Cina e Sudest asiatico. Si trova in una posizione ideale per fungere da porta di accesso tra est e ovest e tra nord e sud.”

### AMBIZIONE

Sotto alcuni aspetti l'ambizione del paese è quella di riuscire a reggere la propria crescita. Nel 2005 il governo ha spostato la capitale da Yangon a Naypyidaw, oggi una delle città a più rapida crescita al mondo. Tuttavia durante la sua visita Eberhard ebbe modo di notare che sull'autostrada a 16 corsie costruita per il trasporto dei passeggeri da e per l'aeroporto non c'erano praticamente macchine. “Avevamo un architetto americano,” è stata la laconica spiegazione fornita da H.K. Aliwarga, il principale concessionario Volvo. Il nuovo aeroporto della capitale narra una storia simile: costruito secondo i più alti standard e con una capacità in grado di gestire diversi voli internazionali al giorno, attualmente viene utilizzato solo per pochi piccoli aerei e per una manciata di passeggeri.

“Costruitelo e arriveranno”, secondo Eberhard è questa la teoria alla base di tale investimento”. “Ma per il momento si tratta di un aeroporto fantasma, vuoto quanto le strade a 16 corsie che portano all'ufficio del Presidente e ai Ministeri.”

Arriveranno presto e la Birmania sarà pronta, così come lo sarà il concessionario Volvo, Win Strategic, che nella regione rappresenta anche Volvo Trucks, Bus e Penta. Il loro successo ha fatto sì che Volvo Construction Equipment (Volvo CE) conquistasse una valida posizione di mercato nel Paese.

### OPPORTUNITÀ

“Volvo CE ha bisogno di affermare la propria posizione di mercato e di penetrare in segmenti diversi da quello estrattivo,” aggiunge Eberhard. “In particolare dovrebbe sfruttare la forza della strategia del doppio marchio.”

Si prevede che nel 2013, l'economia del Paese cresca del 5,4% come conseguenza degli investimenti in petrolio, carbone ed energia, oltre alla crescita nel settore delle costruzioni, turismo ed esportazioni. Tuttavia il settore minerario inizia a registrare una lieve flessione, nonostante Volvo CE sia riuscita a mantenere la prima posizione di mercato. Nonostante ciò nei prossimi anni la società non può permettersi di dormire sugli allori.



Eberhard Wedekind, EVP Sales and Marketing di Volvo Construction Equipment

“STIAMO INIZIANDO A CONCENTRARCI  
MAGGIORMENTE SUL SETTORE EDILE PER  
ANTICIPARE IL BOOM CHE DOVREBBE  
REGISTRARSI NEI PROSSIMI ANNI.”

“In passato abbiamo lavorato bene nel segmento minerario, ma non vogliamo vantarci,” afferma Roger Tan, vice presidente del centro del Sudest Asiatico. “Stiamo iniziando a concentrarci maggiormente sul settore edile per anticipare il boom che dovrebbe registrarsi nei prossimi anni.”

“Il Paese si sta aprendo e vi sono delle opportunità,” aggiunge Roger. “La crescita comunque sarà lenta in quanto vi sono svariati aspetti, come il sistema legale e bancario che ancora non hanno acquisito il ritmo necessario. Per Volvo CE il potenziale è enorme, ma dobbiamo trovare delle strade per ampliare la nostra presenza in Birmania nel lungo termine.” 

Testo: Dan Waddell



# APPLICAZIONI SU MISURA

Un'altra soluzione innovativa di Volvo  
CE, che vede il concessionario al  
centro del processo.



**L**e macchine Volvo hanno un'identità e un fascino unici. Ma che dire di quei potenziali clienti che cercano la tecnologia all'avanguardia e la solida affidabilità di una macchina Volvo, ma che non riescono a soddisfare le loro singole esigenze?

Potrebbe essere il caso di coloro che lavorano nel settore forestale, che necessitano di una macchina per la movimentazione di materiale industriale, o per la trivellazione e la palificazione di vibroinfissori. In precedenza se volevano una macchina Volvo come base, l'unica possibilità era di cercare qualcuno che personalizzasse la macchina secondo le loro esigenze, ma senza il supporto di Volvo.

Questo però portava a un rischio: se la macchina subiva un danno o si riscontrava un problema dopo la modifica, il cliente non era coperto dalle stesse garanzie di cui godono le macchine non personalizzate.

Ma la Special Applications Solutions Partnership ha cambiato le cose. Oggi i clienti possono parlare al concessionario delle modifiche di cui hanno bisogno e gli ordini vengono effettuati secondo le severe direttive tecniche di tutte le altre macchine Volvo, garantendo lo stesso standard di assistenza post-vendita per il quale Volvo Construction Equipment (Volvo CE) è rinomata.

***"In caso di eventuali danni a veicoli modificati, il Cliente è tutelato in quanto le modifiche sono state apportate secondo le direttive di Volvo CE, dato che solo i partner autorizzati posso farlo."***

Esbjörn Fritzell, direttore generale Business Development di Volvo CE





**“Siamo lieti di aver incrementato la nostra capacità di fornire soluzioni per applicazioni speciali su scala globale, ma c'è ancora molto da fare.”**

Esbjörn Fritzell, direttore generale Business Development di Volvo CE

## **COLLABORAZIONE**

Per garantire questa qualità, Volvo CE è stata all'altezza della propria reputazione in termini di innovazione creando delle collaborazioni con aziende esperte, come il gruppo svedese CeDe, che è in grado di svolgere il lavoro di personalizzazione agli alti livelli che la società esige.

Esbjörn Fritzell, direttore generale della divisione del Business Development di Volvo CE, spiega perché: «La macchina è solida come se provenisse direttamente da Volvo CE. Quindi, il cliente sa che otterrà tutti i vantaggi di una delle nostre macchine, come la protezione, la sicurezza e la serenità fornite da un prodotto Volvo CE autorizzato.

“In caso di eventuali danni a veicoli modificati, il Cliente è tutelato in quanto le modifiche sono state apportate secondo le direttive di Volvo CE, dato che solo i partner autorizzati possono apportare modifiche. I commercianti non dovranno più effettuare le modifiche a proprio rischio”.

Ci sono anche molteplici benefici per Volvo CE e per il cliente, in quanto incoraggia i concessionari a partecipare in qualità di fornitori di soluzioni offrendo loro una maggiore possibilità di

competere sul mercato. Offrendo queste applicazioni il concessionario Volvo CE potrà anche fornire una vasta gamma di macchine specializzate e farsi strada in mercati in cui tradizionalmente non abbia una grande presenza, quali lavori di demolizione e di riciclaggio.

## **STRUTTURATO**

Un esempio è un'applicazione 'anfibia', che permette a un escavatore con cingoli appositamente adattati di lavorare in acqua, quasi come una barca. Queste macchine vengono utilizzate in tutto il mondo.

Il nuovo approccio strutturato è anche molto più semplice rispetto al passato, in cui erano i vari concessionari in diverse regioni a dover proporre le proprie soluzioni, piuttosto che utilizzare un sistema unificato e globale.

Naturalmente, l'affidabilità dei partner a cui si affida Volvo CE è di assoluta importanza. Il Gruppo CeDe, con sede nel porto di Malmö, in Svezia, è stato il primo ed era in grado di spedire macchine personalizzate ai concessionari di tutto il mondo. Ma, al fine di servire il cliente con maggiore efficienza, riducendo i tempi di consegna, Volvo CE ha esteso il sistema in modo da includere partner in tutta Europa, Nord America e Asia.

**“A volte il cliente vorrebbe cambiare alcuni dettagli, quindi è possibile visitare la fabbrica dove la macchina è in fase di costruzione.”**

Knut Grepperud, Sales Manager Riciclaggio /Demolizione, in Volvo Maskin AS,



## POTENZIALE

Tra i nuovi partner sono presenti: HTMC in Corea, specializzata in attrezzature forestali e per demolizione, Young Corp. negli Stati Uniti, che opera nel settore della movimentazione industriale, TSA in Indonesia (forestale), EIK in Malesia, BECO in Olanda e Fliegl in Germania.

“Siamo lieti di aver incrementato la nostra capacità di fornire soluzioni per applicazioni speciali su scala globale, ma c'è ancora molto da fare. Attualmente siamo in trattativa con un nuovo potenziale partner in Cina e stiamo anche cercando di incrementare la nostra presenza in Sudamerica “ aggiunge Esbjörn. “Facendo strada a nuove idee e trovare soluzioni innovative ogni giorno - il futuro di Special Applications Solutions Partnership non è mai stato più luminoso.”

Knut Grepperud, sales manager riciclaggio/demolizione di Volvo Maskin AS, un concessionario norvegese che conosce molto bene i vantaggi del programma Special Applications

Solutions Partnership. Molti dei suoi clienti hanno bisogno di una macchina personalizzata che sia in grado di svolgere il lavoro in modo rapido ed efficiente.

“Il cliente è coinvolto fin dall'inizio. Parliamo con loro e mostriamo le diverse soluzioni nel segmento personalizzato, e guardiamo i loro disegni e progetti. A volte il cliente vorrebbe cambiare alcuni dettagli, quindi è possibile visitare la fabbrica dove la macchina è in fase di costruzione.

“Lavoriamo a stretto contatto e, se necessario, possiamo apportare modifiche alla soluzione . È raro che ci sia un cliente insoddisfatto in quanto coinvolto dall'inizio del processo fino al prodotto finito - anche se naturalmente poi abbiamo bisogno di continuare con il servizio e con le soluzioni di post-vendita che costituiscono la chiave per garantire la soddisfazione del cliente.” 

Testo: Dan Waddell

'Dai un  
pesce a  
un uomo,  
insegnagli  
a pescare ...'





Quando Linck Máquinas, il distributore di Volvo Construction Equipment in Brasile, lanciò il 'Projeto Pescar' (Progetto Pesca) l'idea era semplice. Offrire qualifiche professionali e opportunità a giovani disagiati provenienti da famiglie a basso reddito. Il risultato circa 40 anni dopo? Una serie di premi internazionali e migliaia di vite trasformate.

Nel 1976, Geraldo Tollens Linck, uomo d'affari e imprenditore brasiliano rimase scioccato dopo essere stato testimone di una rapina da parte di un gruppo di giovani ai danni di un uomo indifeso.

"Come me molte persone videro tutto, ma tutti quanti rimanemmo pietrificati dalla violenza e non sapevamo che fare. Quindi arrivò la polizia e me ne andai letteralmente a pezzi," ricorda.

A quel punto Linck, fondatore e presidente di Linck Máquinas S.A., concessionario Volvo Construction Equipment (Volvo CE) negli Stati del Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, capì immediatamente che il suo stato di shock

doveva trasformarsi presto in determinazione ad agire.

Quando il giorno dopo raccontò l'accaduto a un gruppo di colleghi chiedendosi cosa avrebbero potuto fare per risolvere il problema, qualcuno rispose di non disporre dei mezzi per poter risolvere problemi sociali. Tuttavia dietro sua insistenza - "Inutile dire che il problema consiste nel fatto che il governo non faccia nulla in merito," - un'altra persona suggerì: "Beh potremmo insegnare a questi bambini a fare i meccanici. Una cosa che conosciamo molto bene."

Questo avveniva 37 anni fa. A maggio 2013, "Projeto Pescar" come è nota l'iniziativa, ha aiutato qualcosa come 21.747



Geraldo Tollens Linck



Luiz Carlos Matte, presidente del Consiglio di Amministrazione di Linck

studenti a diplomarsi attraverso vari corsi. Oltre 3.500 volontari aiutano a coordinare il progetto insieme a 36 dipendenti. Undici aziende, tra le quali Volvo, hanno costituito la fondazione, che è attiva con 142 filiali in Brasile, 27 in Argentina, una in Paraguay e una in Angola.

#### **TENERE UNITA LA COMUNITÀ LOCALE**

L'aspetto più incredibile è che circa l'80% degli studenti trovi lavoro subito dopo aver completato gli studi.

Comunque il progetto rischiò di non partire. Nel 1976, un gruppo di dipendenti del concessionario Volvo si incontrava ogni mattina alle 7 prima di andare al lavoro, per cercare delle soluzioni per sensibilizzare la comunità locale in merito a questa idea. Quasi subito trovarono Sorella Maria José Trevisan, che li avrebbe aiutati a reclutare il primo gruppo di studenti, mentre le altre persone erano meno collaborative.

Luiz Carlos Matte, attuale presidente del Consiglio di Amministrazione di Linck ricorda: "Abbiamo contattato una serie

di agenzie pubbliche per chiedere aiuto e consulenza per creare un'azione sociale mirata ad aiutare i giovani disadattati e che possibilmente vivessero nei pressi della nostra azienda.

"Il nostro obiettivo era di offrire un'occasione ad alcuni di questi giovani, garantendo loro una professione e quindi, indirizzarli al mercato del lavoro, per cercare di evitare che diventassero dei criminali."

"Purtroppo era alquanto scoraggiante, considerata la totale mancanza di interesse da parte delle persone contattate e i numerosi ostacoli burocratici, al punto che stavamo per arrenderci. Invece decidemmo di agire da soli, senza la partecipazione o l'aiuto di agenzie di governo".

#### **IL SUCCESSO GRAZIE AL PASSAPAROLA**

La prima lezione della Linck Technical School si tenne la mattina dell'8 marzo 1976 e vi parteciparono 15 ragazzi con l'insegnante Jair Fick. A dicembre dello stesso anno ottennero un diploma tecnico.

Le voci si sparse in fretta. Gli studenti ne parlarono ai loro amici, e le famiglie con quelle vicine. Il numero di studenti passò presto da 15 a 30. Poco tempo dopo il numero raddoppiò ulteriormente, arrivando a 60. Oggi per un posto nel corso vi sono circa 200 candidati.

Nel frattempo Linck e i suoi colleghi suggerivano con entusiasmo l'idea ai loro contatti commerciali, nonché alla concorrenza, offrendo aiuto e consulenza nel caso decidessero di sostenere un progetto simile.

Nel frattempo il piano formativo si è evoluto. Oltre alla meccanica gli studenti iniziarono a usufruire di lezioni di lingua e grammatica portoghese, nonché di corsi in gruppo e di leadership. Come nelle scuole ufficiali il giorno dei diplomi si è trasformato in una cerimonia molto importante, a cui partecipano ospiti e familiari.

Nel 1991, "Projeto Pescar" ricevette il "Premio Eco - Categoria Istruzione" da



Ogni anno la fondazione attira 3100 studenti.

parte dell'Associazione Nazionale delle Camere di Commercio di San Paolo, ispirando la nascita di nuove scuole.

#### UNA SERIE DI RICONOSCIMENTI

“Dopo l'apertura di tre scuole, abbiamo deciso di creare la Fondazione Projecto Pescar, con lo scopo specifico di promuovere la creazione di nuove scuole da parte di imprenditori da ogni parte del Paese, offrendo assistenza permanente e continua a quelle esistenti,” racconta Luiz Carlos Matte.

“Il nome si è ispirato al proverbio cinese: ‘Dai un pesce a un uomo e lo nutrirai per un giorno. Insegnagli a pescare e lo nutrirai per tutta la vita.’”

Quindi sono arrivati altri riconoscimenti dalla Banca Mondiale e dalla Fondazione Getulio Vargas, l'UNESCO (\*) Institutional Seal, il “Child Award” dalla Fondazione Abrinq (\*\*), e i premi “Top Human Being” e “Citizenship Award”.

Geraldo Tollens Linck morì nel 1998, lasciando come eredità “quella che

probabilmente è stata la miglior opera della sua vita, che lo ha reso molto orgoglioso e che gli ha dato un sacco di soddisfazione,” secondo il suo socio e amico Luiz Carlos Matte.

Oggi la fondazione, fondata ufficialmente nel 2000 come un'entità indipendente, attira ogni anno circa 3100 nuovi studenti. O come ci spiega Matte: “Il lavoro della Fondazione era, e continua a essere, brillante. Il risultato è stato fantastico e molto gratificante per tutti coloro che partecipano o hanno partecipato a questa iniziativa.”

Anche dopo aver trasferito la supervisione del programma a una fondazione indipendente, Linck Maquinas continua a ricoprire un ruolo importante in Projecto Pescar.

Matte, oltre ad essere uno dei principali responsabili di Linck Maquinas, è alla guida della fondazione Projecto Pescar, ma Linck continua tuttora a supportare il programma con il suo bene più importante: l'esperienza di vita. Tre locali di Linck sono

la sede delle lezioni di Projecto Pescar. Queste classi, che si trovano presso le filiali di Eldorado do Sul, Palhoça e Curitiba, ogni anno ‘sfornano’ 20 meccanici freschi freschi.

L'unità di Curitiba, Paraná, è la più recente tra le sedi di Projecto Pescar, ed è entrata in funzione solo quest'anno come parte del progetto di espansione della filiale del distributore. La nuova aula è luminosa e arieggiata. Attraverso i pannelli di vetro della classe gli studenti possono osservare le attività della filiale mentre portano avanti gli studi, consentendo loro di capire come lavora veramente un distributore Volvo Construction Equipment. 

Testo: Luiz Carlos Beraldo & Tony Lawrence  
Foto: Tania Meinerz & Linck Maquinas

(\*) United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization <http://www.unesco.org>  
(\*\*) Fundação Abrinq pelos Direitos da Criança e do Adolescente / Save the Children



Ottima forma, dure sfide, ambientalista: l'uomo Volvo rappresenta il Pacchetto Completo!

“IL GIRO DI PROVA È STATO L'ESPERIENZA PIÙ INDIMENTICABILE DELLA MIA VITA.”



Guo ha trascorso sei mesi di duro addestramento nel Regno Unito.

**G**UO XIANG HA TRASCORSO OTTO ANNI IN MARE SU UNA NAVE MERCANTILE. MA ANCHE UNO COME LUI CHE HA SOLCATO MOLTE MIGLIA SULLE ONDE RIMANE STUPITO DALL'IMMENZA SFIDA CHE SI TROVA AD AFFRONTARE CHIUNQUE PARTECIPI ALLA VOLVO OCEAN RACE.

Quando gli si presentò l'occasione di provare a formare un equipaggio che partecipasse alla regata 2011/12, Guo, oggi senior manager nello sviluppo aftermarket di Volvo Construction Equipment China, con sede a Shanghai, la colse al volo. Venne scelto come membro dell'equipaggio del Team Sanya, grazie alla sua esperienza a bordo di una nave mercantile, alla sua forma perfetta e alla capacità di collaborare all'interno di un team a così stretto contatto.

Guo è un campione di nuoto, che ha vinto diverse gare, quindi assolutamente in grado di affrontare il rigore fisico della preparazione per una regata oceanica. Per circa due settimane si è allenato ad Hamble, nel Regno Unito, prima di salpare per un giro di prova da Hamble a Dublino come membro del Team Sanya.

Per lui si trattava della prima esperienza su una barca a vela e immediatamente accolta da velocità di 25 nodi per il suo viaggio in Irlanda di 38 ore. Nonostante si sia trovato nelle acque più profonde, Guo se la cavò in modo egregio, ma si sentì sollevato a Dublino dove ebbe modo di provare un'altra prima e meritatissima pinta di Guinness alla spina con i suoi compagni di equipaggio!



La Volvo Ocean Race è considerata la regata più difficile del mondo.

“GUO VENNE SCELTO GRAZIE ALLA SUA  
ESPERIENZA A BORDO DI UNA NAVE MERCANTILE,  
ALLA PERFETTA FORMA FISICA E ALLA CAPACITÀ  
DI COLLABORARE ALL'INTERNO DI UN TEAM.”

#### INDIMENTICABILE

“È stata l'esperienza più indimenticabile della mia vita,” racconta. “Abbiamo dovuto affrontare venti violenti e gelide acque, è stata dura, ma molto piacevole.” Guo non venne scelto per la formazione finale per la scarsa esperienza velistica, ma ricorda con piacere ogni secondo. “È stata un'esperienza molto interessante che ha cambiato il mio modo di vedere. L'allenamento è duro, e senza di quello nessuno può sopravvivere a una gara così tosta. Si tratta della regata più difficile al mondo. Il mio sogno è quello di poter partecipare all'edizione della Volvo Ocean Race 2014-2015.”

Nel frattempo Guo è decisamente presissimo sulla terraferma per Volvo Construction Equipment (Volvo CE). È entrato in azienda nel 2004 come responsabile manutenzione, per poi diventare responsabile assistenza regionale, mentre ora si occupa dello sviluppo di software e hardware per l'aftermarket. Egli stesso ci spiega che: “oltre a essere la società per cui lavora Volvo CE è la famiglia che adoro.”

“Sono stato attratto fin dall'inizio dalla cultura di Volvo. Adoro il blu: il blu dell'acqua di mare, il blu del logo Volvo; può darsi che anche il mio sangue sia blu! Sono veramente orgoglioso di lavorare per Volvo e di lavorare con la mia squadra in Volvo CE Regione Cina.”

## ORGOGGIO

Per Guo il principale motivo di orgoglio è la nuova 400Plus Hotline, progettata appositamente per il mercato cinese. I clienti di tutto il paese possono chiamare 24 ore su 24, sette giorni su sette per prenotare un tagliando, ordinare pezzi di ricambio e controllare lo status di una consegna. Il servizio offre anche un servizio SMS di aggiornamento in tempo reale: il cliente riceve un sms che lo aggiorna sul tempo stimato di arrivo del tecnico, o sulla disponibilità dei pezzi di ricambio nelle diverse province.

Come è nata questa idea? “In Cina può capitare che il cliente e le macchine a volte si trasferiscano da uno stato all’altro se c’è un’opportunità di lavoro,” risponde Guo. “Un cliente si era lamentato di non essere riuscito a contattare il concessionario locale in una nuova sede perché non conosceva il numero di telefono. Allora è nata l’idea, “Perché non creare una piattaforma a livello nazionale con un unico numero verde per i nostri clienti, indipendentemente da dove si trovino?”

“Dopo aver avuto l’approvazione e il supporto del management cinese, l’abbiamo realizzato in soli sei mesi, dal progetto alla fortunata applicazione.”

Questo si è tradotto in una incredibile riduzione dei problemi per i clienti cinesi, che a volte si chiedevano quanto tempo ci volesse per poter disporre della macchina. Inoltre rivitalizza l’intero processo di assistenza in modo che tutti quanti, dal cliente, ai tecnici, allo staff del concessionario, sappiano esattamente dove siano le cose in un determinato momento.

## INTEGRATO

“Il servizio post vendita ha un ruolo molto importante nella soddisfazione e fedeltà del cliente, ed è alla base della fidelizzazione,” sostiene Guo. “Soddisfare se non addirittura superare le aspettative dei clienti in un mercato emergente e vasto come quello cinese non è cosa da poco. 400Plus Hotline consiste in un servizio post vendita integrato che differenzia Volvo dalla concorrenza. Si può decisamente definire ‘Un pacchetto completo.’



“IL SERVIZIO POST VENDITA HA UN RUOLO MOLTO IMPORTANTE NELLA SODDISFAZIONE E FEDELITÀ DEL CLIENTE, ED È ALLA BASE DELLA FIDELIZZAZIONE.”

Ora che 400Plus Hotline è pronto e in funzione Guo è pronto per affrontare le nuove sfide. Infatti entrerà a far parte del Project Management Team in servizio presso il Service Leadership Project, per migliorare la competitività e il rendimento aftermarket dei concessionari Volvo in Cina.

Al di fuori del lavoro, quando non è in piscina, Guo ama stare con la figlioletta e in famiglia, a cucinare e sorseggiare te Tieguanyn. È anche un ambientalista convinto che si reca al lavoro in bicicletta anziché in macchina, e che evita di bere acqua in bottiglia. **W**

Testo: Dan Waddell



## LA VOLVO OCEAN RACE AFFRONTA I QUARANTA RUGGENTI

Da 40 anni la Volvo Ocean Race sta coniano eroi e leggende su una pista che coinvolge il mondo. Per celebrare questo importantissimo avvenimento andiamo a rivedere una gara che resta una sfida unica e la più grande prova di carattere nel mondo dello sport.





**“La sicurezza, il benessere dell’equipaggio e l’integrità della barca per noi sono fondamentali.”**

Quando l'8 settembre 1973 17 barche con a bordo 167 coraggiosi pionieri lasciarono il porto di Portsmouth era l'inizio di una grande avventura sotto svariati punti di vista. Le immagini televisive di quella gara oggi risultano abbastanza incredibili e mostrano grandi barche di legno cariche di birra e vino, di freezer colmi di carne e con interni spaziosi. Alcuni equipaggi addirittura avevano un cuoco a bordo!

Ma se alcuni partecipanti pensavano di essersi imbarcati per una crociera di piacere, dovettero ricredersi presto non appena le barche si dirigevano verso il gelido Oceano del Sud. “Non si può avere paura di ciò che non si conosce,” affermava Grant Dalton, che avrebbe poi partecipato la prima volta nel 1981-82 con il Flyer. “Non potevano avere alcuna idea di quanto freddo avrebbero sofferto e di quanto si sarebbero bagnati.”

Nessuno aveva la certezza che la gara si sarebbe mai ripetuta, ma il supporto continuo di Whitbread per la stagione 1977-78 e il miglioramento delle misure di sicurezza resero possibile la realizzazione di un'altra grande flotta e con essa assicurarono un futuro alla gara stessa.

Tra i partecipanti della seconda edizione ci furono grandi nomi quali Peter Blake, Robin Knox-Johnston, Skip Novak, Pierre Fehlmann, Clare Francis e Alain Gabbay oltre al nuovo arrivato Conny van Rietschoten, il velista olandese che portò la gara a un più alto livello professionale. La gara cambiò rapidamente. Nell'edizione successiva a soli 29 anni Lionel Péan assicurò la vittoria alla Francia e nell'edizione 1989-90 si presentò il primo equipaggio tutto al femminile, capitanato da Tracy Edwards, che culminò con la vittoria di Peter Blake, che con Steinlager 2 sbaragliò la concorrenza.

Quattro anni dopo fu il turno di Grant Dalton che sfruttò l'ultimo successo della vecchia guardia, prima che la nuova generazione di Whitbread 60/Volvo Ocean 60 prendesse il via, quando gli americani Paul Cayard e John Kostecki si unirono alla lista degli skipper vincenti.

La vittoria di Kostecki del 2001-02 a bordo di Illbruck Challenge fu la prima sotto il nuovo titolare e da allora la Volvo

Ocean Race continua a rinnovarsi. L'era dei Volvo Open 70 registrò velocità incredibili nelle barche che per parecchi a bordo sembravano spaventosamente eccessive, con Mike Sanderson su ABN Amro One e Torben Grael su Ericsson 4 aggiudicandosi vittorie schiaccianti prima che Franck Cammas emergesse aggiudicandosi la vittoria con Groupama 4 nell'edizione più recente del 2001-12, la finale più avvincente nella storia della Whitbread/Volvo Ocean Race.

A prima vista sembra che negli ultimi 40 anni sia cambiato tutto, dal design delle barche alla professionalità degli skipper, ai cibi surgelati e disidratati, ai sistemi di comunicazione di bordo. Ma mentre all'apparenza la gara sembra molto diversa, l'essenza è sempre la stessa e nessuno sottovaluta quanto sia dura per coloro che vi partecipano.

Per le prossime due edizioni gli organizzatori hanno introdotto la nuova Volvo Ocean 65 One Design, un passo che oltre a ridurre i costi per le squadre partecipanti, sposta l'attenzione dall'obiettivo di rendere le barche il più leggere e veloci possibili, a quello di renderle più robuste e meno esposte a danni all'albero, e allo stesso tempo è stata resa obbligatoria la botola di fuga nel quadro di poppa.

“Il nostro primo pensiero sono la sicurezza, il benessere dell'equipaggio e l'integrità della barca,” ha affermato recentemente Jack Lloyd, Race Director.

Quando il 4 ottobre dell'anno prossimo salperà da Alicante l'edizione 2014-15, per settimane gli skipper dovranno combattere contro tutto ciò a cui gli oceani li esporranno. Dovranno affrontare temperature rigidissime e caldo terribile, saranno a volte spaventati, altre stanchi fino allo stremo, e tutto ciò per un semplice obiettivo: far parte della squadra più veloce del mondo.

Vincere il Trofeo della Volvo Ocean Race non ha prezzo, semplicemente l'onore di entrare a far parte della rosa di grandi velisti che hanno dato tutti se stessi, a volte fino all'ossessione, per assicurarsi la vittoria nella più importante avventura sportiva. 

## EVOLUZIONE DEI RECORD:

Whitbread 60, Volvo Ocean 60 e Volvo Open: 70 barche che hanno infranto il record mondiale di velocità della vela per la massima distanza coperta con un monoscafo in un periodo di 24 ore, nelle edizioni precedenti della Whitbread e della Volvo Ocean Race sono:



**1994** Intrum Justitia, 64ft, Lawrie Smith (GBR) - 428 miglia nautiche a una media di 17,83 nodi



**1997** Toshiba 64ft, Dennis Connor (USA) - 434,4 miglia nautiche a una media di 18,1 nodi



**1997** Silk Cut, 64ft, Lawrie Smith (GBR) - 449,1 miglia nautiche a una media di 18,71 nodi



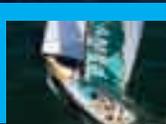
**2002** Illbruck, 64ft, John Kostecky (USA) - 484 miglia nautiche a una media di 20,16 nodi



**2005** Movistar 70ft, Bouwe Bekking (NED) - 530,19 miglia nautiche a una media di 22,09 nodi



**2005** ABN AMRO ONE, 70ft, Mike Sanderson (NZL) - 546,14 miglia nautiche a una media di 22,75 nodi



**2006** ABN AMRO TWO, 70ft, Sébastien Josse (FRA) - 562,96 miglia nautiche a una media di 23,45 nodi



**2008** Ericsson 4 70ft, Torben Grael (BRA) - 596,6 miglia nautiche a una media di 24,85 nodi

## DISTANZE DELLA REGATA IN MIGLIA NAUTICHE

1973-74: 27,000  
1977-78: 26,780  
1981-82: 26,095  
1985-86: 26,740  
1989-90: 32,018  
1993-94: 31,975

1997-98: 31,600  
2001-02: 32,250  
2005-06: 31,250  
2008-09: 37,000  
2011-12: 39,270  
2014-15: 39,895

## VINCITORI:



**1973-74**  
Barca: Sayula II  
Skipper: Ramón Carlin (MEX)



**1977-78**  
Barca: Flyer  
Skipper: Conny van Rietschoten (NED)



**1981-82**  
Barca: Flyer  
Skipper: Conny van Rietschoten (NED)



**1985-86**  
Barca: L'Esprit d'Equipe  
Skipper: Lionel Péan (FRA)



**1989-90**  
Barca: Steinlager 2  
Skipper: Peter Blake (NZL)



**1993-94**  
Barca: New Zealand Endeavour (Maxi class)  
Skipper: Grant Dalton (NZL)



**1993-94**  
Barca: Yamaha (Whitbread 60 class)  
Skipper: Ross Field (NZL)



**1997-98**  
Barca: EF Language  
Skipper: Paul Cayard (USA)



**2001-02**  
Barca: Illbruck  
Skipper: John Kostecky (USA)



**2005-06**  
Barca: ABN AMRO ONE  
Skipper: Mike Sanderson (NZL)



**2008-09**  
Barca: Ericsson 4  
Skipper: Torben Grael (BRA)



**2011-12**  
Barca: Groupama 4  
Skipper: Franck Cammas (FRA)



**“Forse il Miglior  
Camion da Cantiere  
del Mondo”**



**Il nuovo camion Volvo FMX è stato presentato quest'anno alla Fiera Bauma, stabilendo un nuovo standard in termini di robustezza, manovrabilità e comfort di guida. Claes Nilsson, Presidente di Volvo Trucks, lo ha definito 'forse il migliore e più robusto camion da cantiere del mondo.**

Il lancio di questo nuovo modello rafforza ulteriormente l'offerta di Volvo Trucks nel segmento delle macchine movimento terra pesanti. Il primo Volvo FMX è stato lanciato nel 2010 e ora questa nuova generazione si presenta con un interno cabina totalmente ridisegnato, un nuovo sistema di sospensioni, una migliore luce da terra e il Volvo Dynamic Steering (Sterzata dinamica Volvo), una novità mondiale progettata per migliorare in modo significativo la manovrabilità. "Abbiamo migliorato ogni dettaglio del camion, piccolo e grande, fondamentale per garantire la robustezza e la manovrabilità nelle condizioni più difficili," ci spiega Nilsson.

"Il nuovo FMX basa la propria personalità sull'immagine onesta e abile. Ciò che si vede corrisponde esattamente a ciò che offre. Un mezzo totalmente attrezzato, assolutamente pronto per svolgere il duro lavoro. Questo camion si può paragonare a un vero eroe d'azione: appare ancora meglio dopo aver svolto un duro lavoro," ci spiega Rikard Orell, Design Director.

#### **MIGLIORI VISIBILITÀ, POSIZIONE DI GUIDA E COMANDI**

La bassa posizione della cabina rispetto al telaio assicura comodi accesso e uscita, oltre a una migliore visuale da vicino, consentendo di ridurre il rischio di danneggiare il veicolo e migliorare la sicurezza delle persone che si trovano nelle vicinanze.

"Anche la manutenzione è stata semplificata grazie al fatto che tutti i fari e gli indicatori, nonché le luci di posizione che presentano una forma inclinata, sono costruiti nello stesso alloggiamento," ci spiega Rikard Orell. "Il cliente può anche migliorare ulteriormente le prestazioni delle luci con specifiche luci Bi-Xenon."

L'interno della cabina del nuovo Volvo FMX è stato completamente ridisegnato, con particolare attenzione al comfort dell'operatore e una postazione di lavoro ergonomica. Rispetto al modello precedente la cabina assicura più spazio per



***“Le sospensioni pneumatiche posteriori garantiscono notevole comfort e agilità sia a camion carico che vuoto.”***

il conducente e più vani portaoggetti e il conducente può contare su una migliore interfaccia di guida e una maggiore regolazione del sedile.

Scaricando la nuova applicazione per cellulare “My Truck” è possibile migliorare la possibilità del conducente di controllare e usare alcune delle funzioni del camion a distanza. L'applicazione comprende anche telecomando a distanza per azionare il riscaldamento oltre alla possibilità di controllare l'allarme, la chiusura delle portiere e il livello dei liquidi.

#### **MIGLIORE MANOVRABILITÀ I IN TUTTE LE CONDIZIONI**

Le numerose novità migliorano l'efficienza e la capacità fuoristrada. Il conducente può sterzare il camion a pieno carico senza il minimo sforzo grazie alla nuova tecnologia: Volvo Dynamic Steering.

La migliore innovazione tecnologica consiste in un motore elettrico controllato elettronicamente, applicato al cambio. Il motore elettrico lavora insieme allo sterzo elettrico e viene regolato migliaia di volte al secondo grazie all'unità a controllo elettronico.

“A bassi giri il motore elettrico sostituisce la forza del conducente, consentendogli di rilassarsi e di sterzare senza sforzi ne fatica,” ci spiega Rikard.

#### **NUOVE SOSPENSIONI PNEUMATICHE POSTERIORI**

Carrozzeria e trasmissione sono state progettate per migliorare la produttività del camion.

“Per i nostri clienti del settore edile questo rappresenta una importante priorità. Le nuove sospensioni ad aria sono

realizzate appositamente per il lavoro edile senza dover scendere a compromessi, ci spiega Peter Frleta, chassis expert in Volvo Trucks. E aggiunge: “Le sospensioni pneumatiche posteriori garantiscono notevole comfort e agilità sia a camion carico che vuoto.”

Il sistema delle sospensioni presenta un controllo automatico dell'altezza con luce da terra di 300 millimetri, con un'ottima capacità di agilità.

#### **I-SHIFT ABBINATO ALLA TRAZIONE INTEGRALE**

L'esclusiva trasmissione I-Shift di Volvo si rivela particolarmente efficiente durante le manovre a bassa velocità e può anche essere abbinata a un assale anteriore. Un'altra caratteristica del cambio I-Shift consiste negli intervalli di cambio olio più lunghi (450.000 km).

La trazione anteriore è stata ulteriormente perfezionata per garantire migliori durata e capacità fuoristrada.

Il nuovo Volvo FMX è disponibile con motori Euro 6 a scelta tra 11 e 13 litri. Il motore D13 ha una potenza che va dai 380 ai 540 cavalli, mentre il D11 va dai 330 ai 450 cavalli. Per i mercati diversi dall'Europa, saranno disponibili motori adattati per Euro 3, Euro 4 ed Euro 5.

Per essere conforme alle direttive Euro 6 il motore è stato attrezzato con un sistema di Valvola EGR (di ricircolo dei gas di scarico) non raffreddata, ottimizzando così la temperatura dei gas di scarico e i livelli di NOx per un trattamento più efficiente.

Probabilmente Claes Nilsson ha ragione, con tutte queste migliorie il nuovo Volvo FMX può vantare il proprio posto tra i migliori camion del mondo. 



**300 chilometri, due uomini, una passione.**

“HO GUIDATO ALTRI DUMPER ARTICOLATI, MA NON SONO PER NIENTE LA STESSA COSA.”



A volte il fango era profondissimo!

**A**L PRIMO IMPATTO, THIERRY QUINTARD E MICHAEL MARTIAL NON SEMBRANO AVERE MOLTO IN COMUNE. APPARTENGONO A GENERAZIONI DIVERSE. VENGONO DA DUE REGIONI DIVERSE DELLA FRANCIA. NON FANNO LO STESSO LAVORO. E UNO DI LORO HA UN'ESPERIENZA LAVORATIVA DIECI VOLTE MAGGIORE RISPETTO ALL' ALTRO.

Uno è appassionato di calcio. L'altro preferirebbe andare a caccia di cervi e cinghiali con i suoi amici. È dunque difficile immaginarli seduti a intavolare una conversazione.

A eccezione del fatto che condividono lo stesso cantiere, vicino a Poitiers nella Francia centro-occidentale hanno anche una passione in comune. Una passione grande, gialla e che porta il marchio Volvo.

Michel Martial è inequivocabile: “È solo un parere personale, ma penso che Volvo Construction Equipment sia il massimo,” dice. “E penso anche che tutti i miei colleghi siano d'accordo con me. Ho guidato altri dumper articolati, ma non sono per niente la stessa cosa.”

**“DOVENDOLO FARE RUBEREI UNA VOLVO!”**

“Non abbiamo scelto noi quale marca di macchina avremmo usato qui, ma se non mi avessero dato nient'altro, mentre nessuno mi guardava avrei rubato una delle macchine Volvo.”



Le macchine Volvo sono impegnate in condizioni molto difficili e si stanno comportando benissimo.

“NON ABBIAMO SCELTO NOI QUALE MARCA DI MACCHINA AVREMMO USATO QUI, MA SE NON MI AVESSERO DATO NIENT’ALTRO, MENTRE NESSUNO MI GUARDAVA AVREI RUBATO UNA DELLE MACCHINE VOLVO!”

Quintard - un operatore di escavatori di 53 anni, e Martial, di 25, lavorano entrambi in quello che è considerato il più grande cantiere d'Europa: il collegamento ferroviario ad alta velocità The South Europe Atlantic (SEA), che si estenderà per poco più di 300 chilometri tra le città di Tours e Bordeaux.

Il collegamento ferroviario ospiterà il francese TGV - “train Grande Vitesse”, o “treno ad alta velocità” - che può raggiungere una velocità di crociera di circa 320 chilometri all'ora.

Il progetto di due anni e mezzo di ingegneria civile vanta una lunga lista di statistiche notevoli. Costerà circa 7 miliardi di euro, creerà migliaia di posti di lavoro e porterà alla rimozione di 46 milioni di metri cubi di terreno (dei quali 30 milioni verranno riutilizzati). Vi saranno 415 nuovi ponti, e anche 10.000 metri di viadotti.

Il progetto deve anche rispettare una scadenza stretta, con i lavori di costruzione che dovrebbero essere ultimati entro settembre 2014, in tempo prima della posa dei binari da effettuare prima di approfonditi test.

#### **NESSUN PROBLEMA PER VOLVO**

All'inizio del 2013 neve e pioggia non hanno affatto facilitato il lavoro. Appena fuori Poitiers, una flotta di escavatori

ha scavato dalla terra un tunnel ferroviario. A tal fine è stato necessario deviare un'autostrada. Al termine dei lavori, l'autostrada sarà ripristinata e passerà direttamente sopra la nuova galleria.

Mentre scriviamo, il cantiere è in effetti poco più di una profonda voragine fatta di fango smosso e argilla. Sarebbe impossibile camminarvi – in alcuni punti il fango arriverebbe fino alle cosce. La A40E di Martial, però, non ha di questi problemi.

«Sono molto potenti,» dice. «Possono entrare e uscire in aree piene di fango, melma e acqua molto meglio di altre macchine. L'altro grande vantaggio per me è che è più comodo. I dossi si sentono molto meno quando si scende nel cratere.

«È questo è importante visto che con questo tipo di lavoro è facile ritrovarsi con un bel mal di schiena.»

#### **“UN GIOIELLO DI MACCHINA”**

E nonostante lavori nel settore da 25 anni, Quintard si è convertito di recente. Il suo EC300D da 30 tonnellate, con motore Volvo D8H, conforme alla direttiva Tier 4i (Stage IIIB) che rilascia l'11% di potenza in più e il 18% in più di coppia rispetto ai suoi predecessori, è stato una rivelazione.

«Non avevo mai usato una Volvo prima di questo lavoro. Per me è un gioiello, mi piace molto. È molto più reattiva e più facile da controllare rispetto alle altre che ho provato. E' molto potente, in grado di estrarre da qualsiasi tipo di terreno o roccia.

«Prima ho lavorato molto nel settore stradale e dei servizi pubblici, nell'edilizia residenziale e nei cantieri, ma mai per un lavoro su vasta scala come questo e mi sto davvero gustando l'esperienza. Ogni giorno imparo qualcosa di nuovo.

Qui ci sono molte macchine in un'area limitata, quindi la visibilità è una grande cosa. La visibilità sulla macchina Volvo è molto buona, il che è importante quando si devono avere gli occhi anche dietro! «



“LA VISIBILITÀ SULLA MACCHINA VOLVO È MOLTO BUONA, IL CHE È IMPORTANTE QUANDO SI DEVONO AVERE GLI OCCHI ANCHE DIETRO!”

Quintard e Martial hanno davanti a loro due anni di lavoro sicuro. Quintard ne è particolarmente grato. La vita non è stata facile per lui negli ultimi anni, prima di ottenere il suo attuale contratto è stato senza lavoro per un po' . “È stato fantastico per me,» dice.

Martial ammette che, in un mondo perfetto, avrebbe giocato come professionista nel Real Madrid. Detto questo, a un certo punto stava anche pensando di diventare ragioniere.

Uscire all'aperto e guidare dumper articolati – “dumper articolati Volvo,» sottolinea di nuova – significa aver trovato la via giusta! 

Testo: Tony Lawrence

Foto: Julian Cornish Trestrail

# RESTATE IN CONTATTO RIMANETE INFORMATI

Venite a visitare la versione web di Volvo  
Spirit all'indirizzo:  
[www.volvocespiritmagazine.com](http://www.volvocespiritmagazine.com)



Seguiteci su Twitter, Facebook oppure scaricate  
la nostra applicazione gratuita di Spirit per iPad  
per articoli e video esclusivi e altro ancora...



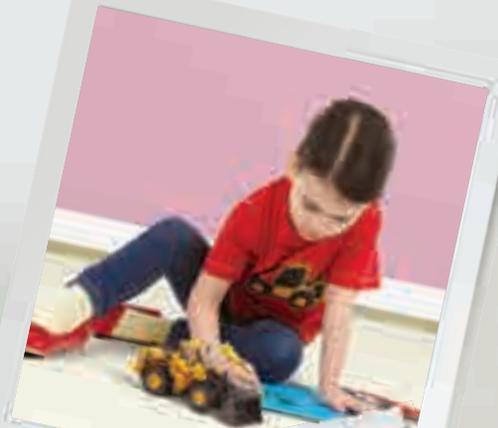
Official Volvo Merchandise

**VOLVO**

# LA PRATICA PORTA ALLA PERFEZIONE

La passione per la perfezione inizia presto

Andate a scoprire la collezione di prodotti con  
l'Etichetta Gialla: [www.volvomerchandise.com](http://www.volvomerchandise.com)



**OFFICIAL VOLVO MERCHANDISE**

**VOLVO**

Volvo Merchandise Corporation