

# spirit



## COWBOY IN MINIERA

Le miniere del Midwest

**OPERATORI DEL FUTURO**

Simulatori per la formazione

**FIFA WORLD CUP**

Volvo CE va in gol

# LA POTENZA OTTIMALE PER LO SCAVO



VIDEO

Gli escavatori EC380E ed EC480E, prodotti da Volvo Construction Equipment, sono realizzati per offrire forze di scavo e di strappo straordinarie per una produttività ottimale. Dotati di motore Volvo conforme alla normativa Tier 4 Finale/Fase IV e dell'esclusiva modalità ECO di Volvo, questi escavatori abbinano fino ad un ulteriore 9% di riduzione del consumo di carburante a prestazioni all'insegna della massima potenza. Volvo EC380E ed EC480E: il massimo tra le macchine da produzione per impieghi gravosi.

[www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)

[http://opn.to/a/SP\\_EXC-E\\_A](http://opn.to/a/SP_EXC-E_A)

Volvo Construction Equipment



BENVENUTI



## BENVENUTI NEL NOSTRO MONDO

Ogni estate invitiamo clienti e concessionari di tutto il mondo a Eskilstuna, in Svezia, dove ha sede Volvo Construction Equipment. Questo evento, noto come Volvo Days, è una vetrina per la nostra gamma di prodotti e soluzioni e allo stesso tempo un luogo in cui mettere in campo la passione che ci guida.

Anche se quest'anno il protagonista sarà il nuovo motore Stage IV, del cui lancio si parlerà nell'articolo a pagina 24 di questa rivista, i partecipanti avranno l'opportunità di provare una vasta gamma di macchine e di assistere alle spettacolari dimostrazioni, da sempre un evento nell'evento.

Tra le novità in mostra ci sarà l'ultimo frutto dell'ingegno dei designer Volvo, il futuristico escavatore GaiaX, un escavatore compatto completamente elettrico, che ha fatto il suo debutto pubblico all'inizio di quest'anno. Sidney Levy, Acting Design Director, intervistato per la rubrica Dentro il progetto a pagina 6, racconta quale sia la macchina di cui va più orgoglioso da quando è entrato in Volvo CE.

I Volvo Days oltre a offrire uno sguardo al futuro consentono di riscoprire il passato con visite al Museo Munktell, che raccoglie 180 anni di innovazioni Volvo CE. Tra i modelli ancora funzionanti acquistati dal museo c'è anche il motor grader del 1930 di cui si parla a pagina 36.

Sarà inoltre possibile visitare altre strutture di Volvo in Svezia, ad esempio l'impianto di produzione di dumper articolati a Braås, descritto nell'articolo a pagina 38 relativo all'iniziativa di Volvo Construction Climate Challenge, nata per creare un'agenda ambientale nel settore edile.

I Volvo Days rappresentano l'esperienza più intensa che possiamo offrire ai clienti, nonché l'ambiente perfetto per vedere tutte le macchine Volvo in azione, informarsi sui servizi Volvo e incontrare gli esperti. Il nostro mondo, il mondo di Volvo CE, è tutto qui in questa rivista. Non proprio tutto forse: grazie all'app gratuita *Spirit* potrete vedere molti altri video e fotografie inediti (disponibili anche sul sito).



**THORSTEN POSZWA**  
Direttore  
Comunicazioni esterne  
Volvo Construction Equipment

spirit  
ONLINE

[www.volvospiritmagazine.com](http://www.volvospiritmagazine.com)



Spirit - Volvo Construction  
Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Fotografia principale: © Image Photo Professional

# IN QUESTO NUMERO

## 3 LETTERA DI BENVENUTO

Volvo Days all'orizzonte

## 6 DENTRO IL PROGETTO

L'intervista a Sidney Levy, direttore delegato di progettazione di Volvo CE

## 16 STATI UNITI

Riciclaggio di rifiuti a New York

## 20 BRASILE

Rinnovato lo stadio delle finali dei mondiali 2014

## 24 NUOVE TECNOLOGIE

Test e verifiche sui motori diesel di Volvo CE con certificazione Tier 4 Final/Stage IV

## 28 OPERATORI E FORMAZIONE

Simulatori didattici per operatori del settore movimento terra

## 32 CINA

Il Technology Center di Jinan, una delle maggiori strutture di ricerca e sviluppo di Volvo

## 36 LEZIONI DI STORIA

L'evoluzione dei motor grader

## 38 CAMBIAMENTI CLIMATICI

Volvo CE introduce una nuova iniziativa per l'eco-sostenibilità

## 42 ZAMBIA

Un escavatore idraulico Volvo regala nuova linfa a una comunità missionaria

## 44 VOLVO OCEAN RACE

Una squadra con equipaggio al femminile lancia la sfida

## 49 L'ANGOLO DELL'OPERATORE

Il successo del concorso Operator Idol in Cina



### IN COPERTINA

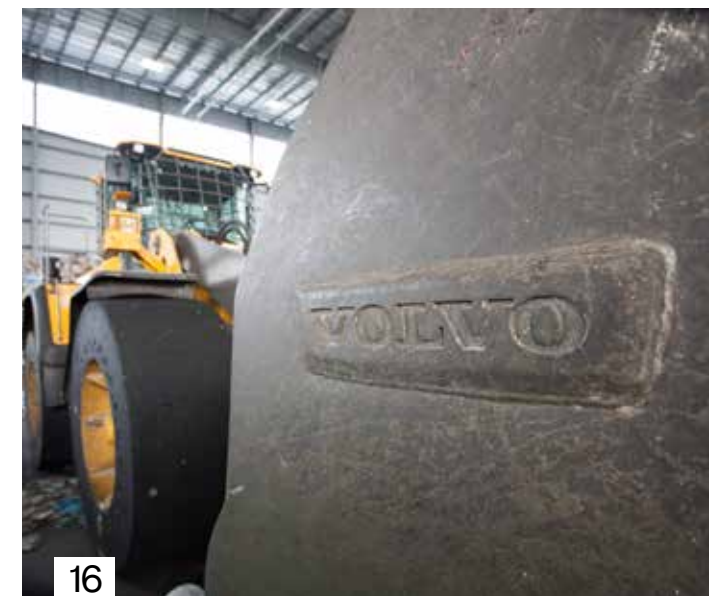
Fotografia dell'operatore Brian Leslie e del suo Volvo A40D  
© Charles Cherney

### 10 STATI UNITI

I dumper articolati Volvo utilizzati nelle cave di calcare nel Midwest degli Stati Uniti



20



16



44



32

### VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE

Giugno/Luglio/Agosto 2014 NUMERO: 51

EDITO DA: Volvo Construction Equipment SA

DIRETTORE: Thorsten Poszwa

COORDINAZIONE EDITORIALE: Krista Walsh

PRODUZIONE EDITORIALE E DESIGN CMDR sprl  
www.cmdrcoms.com

COLLABORATORI: John Bayliss; Julia Brandon; Carol Cassidy; Chi-an Chang; Sam Cowie; Jorgen Försrup; Nigel Griffiths; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Bo Liljestrand; Håkan Ripell  
FOTOGRAFIE: Jennifer Barteluk; Dan Bigelow; Charles Cherney; Natalie Hill; Lianne Milton; Juha Roininen; Steve Skinner; Rick Tomlinson



Per la corrispondenza potete scrivere a Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Bruxelles, Belgio o via e-mail a [volvo.spirit@volvo.com](mailto:volvo.spirit@volvo.com).

Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione, archiviazione o trasmissione anche parziale della presente pubblicazione (testi, dati o grafici) sotto qualsiasi forma o strumento senza la previa autorizzazione scritta di Volvo CE. Volvo Construction Equipment non avalla necessariamente l'effettiva veridicità dei fatti o le opinioni pubblicate negli articoli di questa rivista. Rivista trimestrale, pubblicata su carta ecologica.



Fotografie di Jennifer Barteluk

# IL VALORE AGGIUNTO DEL DESIGN

Il direttore delegato di progettazione di Volvo Construction Equipment Sidney Levy parla di macchine intuitive e di creazione di valore per i clienti

di Patricia Kelly

**F**in da ragazzo, Sidney Levy sognava di progettare automobili. Racconta che fin da quando aveva 12 anni, non ha mai desiderato fare altro, anche se non era capace di disegnare. "A 20 anni disegnavo come un bambino di quattro anni", ammette. Ma dopo 10 anni nella progettazione di automobili, due anni fa è passato alle macchine movimento terra, assunto da Volvo come uno dei responsabili di progettazione. Di recente, infine, è stato promosso a direttore delegato di progettazione, con ruolo di supervisore dell'interno reparto.

Levy ha iniziato la propria carriera nel settore automobilistico con un tirocinio in Opel, in Germania, nella squadra di Martin Smith (ora direttore esecutivo di progettazione Ford in Europa). Il successo è arrivato nella città dell'automobile, Detroit, prima del suo triste epilogo industriale. Levy, come consulente di un piccolo studio di design che annoverava tra i propri clienti Ford, General Motors e Chrysler, lavorò alla progettazione delle nuove Cadillac GM.

Poi un giorno arrivò la proposta di lavorare sulla pluripremiata concept car EcoJet di GM, in collaborazione con il comico e conduttore televisivo Jay Leno, grande collezionista di automobili; si trattava di un veicolo con un motore da elicottero alimentato a biocarburante. Il lunedì gli dissero che doveva trasferirsi in California per lavorare sul progetto. "Martedì ero già lì", racconta Levy, "Non ci ho pensato due volte".

Levy, nato a Strasburgo e per questo dotato di doppio passaporto francese e svizzero, si trasferisce negli Stati Uniti dopo le superiori per approfondire la sua formazione. Dopo un periodo di 4 mesi a New York all'età di 18 anni, si sposta in

California, dove frequenta prima un college a Santa Monica, poi l'Art Center College of Design a Pasadena. A 30 anni, Levy riceve l'MBA dall'importantissima business school IMD di Losanna, in Svizzera.

Di se stesso afferma di essere sempre in cerca di nuove sfide; in effetti c'è stato un breve periodo in cui sembrava che la sua carriera dovesse cambiare direzione: contribuisce a fondare due aziende francesi che avranno grande successo, ma che non hanno niente a che fare con il settore automotive. Una crea materiali di consumo quali batterie, elettrodi e gel per ultrasuoni per il settore cardiologico francese, l'altra offre servizi oftalmici per persone con mobilità ristretta.

## SULLA STRADA

L'industria automobilistica, però è nel suo DNA, e torna a collaborare con Opel e BMW in varie sedi (Parigi, Francoforte, Monaco e Berlino), arrivando a fornire importanti tocchi al design della concept car elettrica i3. Infine, dopo un anno in Volkswagen, passa in Volvo CE.

Ora, a 37 anni, si è stabilizzato a Göteborg, in Svezia, una città "con tutti i vantaggi del piccolo paese e le opportunità della grande città". Volvo lo ha convinto grazie alla sua enorme gamma di macchine e alla serietà e il rispetto che riserva ai propri designer.

"Le macchine progettate da Volvo hanno un design molto più omogeneo e attraente della maggior parte delle altre marche. Per me è una fantastica opportunità per creare nuove forme e per dare vita a soluzioni per il futuro.

"Una delle mie più grandi conquiste in Volvo", prosegue, "è stata la creazione di una famiglia di macchine stradali con una linea molto riconoscibile, ottenuta grazie a una perfetta collaborazione tra il team di progettazione e i nostri partner tecnologici".

Gli sforzi concentrati sul nuovo dumper, già mostrato quest'anno al ConExpo, hanno consentito di rendere la macchina "più intuitiva e comoda", rendendone l'aspetto "più professionale". Anche l'escavatore EC380E, presentato al ConExpo, ha potuto beneficiare di linee più eleganti, che gli sono valse il prestigioso Red Dot Design Award. L'escavatore, dice Levy, dispone di una nuova interfaccia uomo-macchina →



La registrazione dell'intervista a Sidney Levy per l'app Spirit



**VOLVO SA QUALE VALORE AGGIUNTO OFFRE IL DESIGN E NE HA GRANDE RISPETTO**

Sidney Levy con il concept GaiaX, escavatore del futuro

(HMI), molto più intuitiva. "Consente di operare con una precisione eccezionale. È il feeling che conta."

**QUESTIONE DI DNA**

"Quando creiamo delle macchine, vogliamo essere sicuri che si capisca che fanno parte della stessa famiglia, si deve vedere che il loro DNA è Volvo", afferma Levy. "Non vogliamo solo che siano più belle e più performanti, vogliamo che diano le stesse sensazioni di ogni altra macchina Volvo; se un operatore ha bisogno di passare da un veicolo a un altro, deve riconoscere lo stesso identico feeling."

Ma il lavoro dei designer Volvo non si limita alle macchine: quest'anno sono stati premiati con il Red Dot Award un giubbotto da lavoro reversibile e uno zaino. Il reparto design si occupa infine di molto altro ancora, ad esempio progetta il software utilizzato nelle macchine e si tiene in contatto con i clienti, cercando di rispondere al meglio alle loro esigenze, incorporandole nei prodotti Volvo CE.

Il suo reparto riceve sempre la massima collaborazione da altri settori di Volvo. "Il nocciolo duro del team ha sempre molto sostegno; non veniamo mai lasciati da soli in nessuno dei nostri progetti" afferma. "I nostri ingegneri, ad esempio, ci consigliano quali tecnologie adottare e come utilizzarle; lavoriamo anche con



I prodotti disegnati da Volvo CE premiati quest'anno con il Red Dot Award



esperti di CAD. I nostri esperti di prodotto sanno cosa cercano i clienti, noi dobbiamo capire cosa possiamo ottenere con quella piattaforma di prodotti e quali soluzioni abbiano un futuro sul mercato. E grazie all'integrazione consentita dalle tecnologie, offriamo al nostro pubblico ciò che cerca. Il nostro obiettivo è sempre creare valore aggiunto per i clienti."

La macchina di cui Levy è davvero orgoglioso è il concept GaiaX, l'escavatore compatto completamente elettrico che ha debuttato al ConExpo.

Lui ne parla così: "È una vera e propria dichiarazione di intenti, che potrebbe risolvere tutti i problemi del nostro settore. È un prodotto semplice, che garantisce manutenzione limitata e risoluzione dei problemi ridotta all'osso; per l'operatore è una miniera di valore, in termini di efficienza e di sicurezza."

Anche se la struttura di GaiaX è semplice e lineare, la HMI è eccezionalmente avanzata. La maggior parte delle attività possono essere comandate a distanza tramite un tablet a realtà aumentata, quindi per utilizzare la macchina è sufficiente una persona, l'operatore può procedere allo scavo e, contemporaneamente, tenere sotto controllo l'ambiente esterno. Inoltre, in questo modo è possibile utilizzare la macchina anche in situazioni potenzialmente pericolose, mentre l'operatore si mantiene a distanza di sicurezza.

Anche se questo prodotto non è ancora disponibile, chi possiede un tablet può già esplorare il futuro scaricando

l'app GaiaX per scoprirne le caratteristiche e imparare come utilizzare il braccio dell'escavatore.

"In futuro, puntiamo a progettare macchine che siano avanti di 20 o 30 anni rispetto al presente, veicoli che integrano tecnologie sempre nuove e che rendono l'esperienza degli operatori sempre più piacevole."

I valori su cui si basa Volvo, qualità, sicurezza e rispetto dell'ambiente, sono sempre gli ingredienti principali dei processi di progettazione, oggi come in futuro. "Per quanto riguarda l'ambiente, cerchiamo sempre di utilizzare materiali eco-compatibili, quindi o biodegradabili o riciclabili" spiega Levy. "I veicoli che creiamo sono macchine solide e accurate, che integrano diverse funzioni di sicurezza attive e passive, per evitare il verificarsi di situazioni pericolose."

L'arrivo di GaiaX è previsto per il 2030, ma le grandi innovazioni nell'interfaccia HMI, secondo Levy, sono

già all'orizzonte e potrebbero essere incluse nelle macchine Volvo molto prima.

"Volvo sa quale valore aggiunto offre il design e ne ha grande rispetto", afferma Levy. "L'azienda prende il lavoro dei designer molto seriamente; io e i miei colleghi non vediamo l'ora di tirare fuori dal cappello altre innovazioni per il futuro, per consentire a Volvo di diventare partner di fiducia dei magnati dell'edilizia di tutto il mondo."

**CERCHIAMO SEMPRE DI UTILIZZARE MATERIALI ECO-COMPATIBILI, QUINDI O BIODEGRADABILI O RICICLABILI**

Scaricate l'app gratuita per vedere l'intervista integrale di Spirit con Sidney Levy

# COWBOY IN MINIERA

Nel cuore del Midwest statunitense, una squadra di dumper articolati Volvo raccoglie calcare di alta qualità e sostiene gli sforzi di Lafarge North America verso l'eco-sostenibilità →

*di Chi-an Chang*





## IL DUMPER VOLVO A40D È LA MACCHINA PERFETTA PERFETTO PER LE MINIERE SOTTERRANEE



I dumper articolati Volvo, qui all'opera, consentiranno un consistente risparmio di carburante

Lafarge North America è il più grande fornitore globale e diversificato di materiali da costruzione del Nord America. Fa parte del gruppo Lafarge, conosciuto in tutto il mondo per l'impegno all'eco-sostenibilità nei suoi impianti di produzione di cemento e calcestruzzo, nelle sue miniere e nelle sue cave di inerti. Proprio in una di queste cave di inerti, a South Elgin in Illinois, l'azienda utilizza quattro dumper articolati Volvo A40D, grazie ai quali vengono risparmiate grandi quantità di carburante e viene ridotto l'impatto del lavoro sotterraneo sull'ambiente. Grazie a una capacità di carico di 37.000 kg e un peso operativo di 68.270 kg, il modello A40D dispone di un motore da 12 litri a 313 kW (426 hp) e una trasmissione a planetari completamente automatica controllata elettronicamente con 6 velocità e 2 retromarce. È in grado di trasportare i blocchi più grandi e pesanti di calcare della cava verso il sito di lavorazione e di screening. "I dumper che usavamo una volta consumavano tra i 34 e i 37 litri di carburante all'ora, i dumper articolati di Volvo che usiamo ora consumano solo circa 30 litri per ogni ora di utilizzo" racconta Ahmed Hamadi, responsabile operativo di Midwest Aggregates, Lafarge US. Al momento, Lafarge US è impegnata nello scavo di oltre 469.000 m<sup>2</sup> della Fox River Quarry (116 acri), che contiene una

riserva di calcare che durerà 60 anni. Durante la bella stagione, vengono estratti oltre 11.000 kg di calcare ogni giorno.

### MACCHINE INARRESTABILI

La Fox River Quarry, con una profondità di 91 metri, sembra una vera e propria città sotterranea, dove gli scavi creano vere e proprie strade, sufficientemente larghe per accogliere i dumper Volvo in entrata e in uscita dal sito. Le rampe per entrare nella cava raggiungono anche pendenze del 15-17%, quindi è molto importante poter contare su dumper stabili e in grado di arrampicarsi sulle rampe a pieno carico, giorno dopo giorno, con qualsiasi condizione meteorologica.

Hamadi, infatti, spiega: "I veicoli Volvo sono molto flessibili; sono stati progettati in modo che anche se il corpo è inclinato, la cabina si mantiene perfettamente in verticale. "Il dumper Volvo A40D, oggi come oggi, è secondo me la macchina perfetta per le miniere sotterranee e questo grazie alla sua flessibilità, all'affidabilità e ai bassi consumi."

Hamadi, che gestisce la Fox River Quarry e altre cave sotterranee di Lafarge US nel Midwest, dice che in tutti i suoi cantieri si usano macchine Volvo. →



Il calcare scavato viene trasportato per circa 40 km (25 miglia) fino a destinazione

"Sono macchine eccezionali, i dumper Volvo sopportano i carichi più pesanti e i turni più massacranti."

Lafarge US, inoltre sostituisce la flotta di macchine presso la Fox River Quarry ogni due anni, per garantire la miglior qualità dell'aria e limitare le emissioni di diesel e particolati.

"Di solito cerchiamo di rinnovare le macchine che usiamo sottoterra più spesso di quelle in superficie, così possiamo sfruttare le tecnologie più recenti per mantenere la qualità dell'aria più alta possibile", racconta Sean Hawley, vicepresidente e direttore generale di Midwest Aggregates, Lafarge US.

### GLOBALE MA LOCALE

Un altro metodo utilizzato dal gruppo Lafarge per ridurre le emissioni di gas serra è l'impiego dei materiali sui cantieri a chilometro zero. Per esempio, la destinazione finale del calcare estratto dalla Fox River Quarry dista meno di 40 km dalla cava.

"Il nostro prodotto consente a numerosi appaltatori di soddisfare le direttive sul riciclo di materiali del dipartimento dei trasporti e del servizio autostradale dell'Illinois", spiega Joëlle Lipski-Rockwood, direttore comunicazioni di Lafarge US.


## SONO MACCHINE ECCEZIONALI, I DUMPER VOLVO SOPPORTANO I CARICHI PIÙ PESANTI E I TURNI PIÙ MASSACRANTI

"La qualità del prodotto estratto da Fox River è così alta che le imprese edili possono aggiungere una quantità maggiore di materiali riciclati nella miscela dell'asfalto, riducendo in questo modo il petrolio utilizzato e i costi per i contribuenti, senza contare i benefici per l'ambiente."

Il calcare della cava è stato usato anche per la manutenzione di diverse grandi strade in Illinois, tra cui la sezione della Interstate 90 che attraversa il Midwest, la statale più lunga degli Stati Uniti, lunga ben 4.990 km che collega le due coste, da Boston a Seattle.

### IL TOP DELLA CATEGORIA

Nel 2013 Lafarge Group e Volvo Group sono stati entrambi inclusi nel programma Climate Savers del WWF, grazie ai loro risultati nella riduzione delle emissioni

di gas serra. Dai dati in possesso del WWF, risalenti a maggio 2012, risulta che i membri del programma Climate Savers hanno ridotto le loro emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) di oltre 100 milioni di tonnellate da quando il programma è nato, nel 1999. Equivale al doppio delle emissioni annuali di CO<sub>2</sub> della Svizzera. 



Il dumper A40D consuma circa otto galloni (30 litri) di carburante per ora di utilizzo



# LA BELLA È LA BESTIA

Una pala gommata Volvo lavora instancabilmente per alimentare un sistema di riciclaggio dei rifiuti all'avanguardia →

*di Carol Cassidy*



La pala gommata L150G di Volvo all'opera per riciclare i rifiuti di New York

*Fotografie di Dan Bigelow*

**F**in dal primo colpo d'occhio, ogni newyorchese si rende conto dell'enorme differenza che passa tra il nuovo impianto di riciclaggio dei rifiuti e i terrapieni che ingoiavano la plastica, il metallo e il vetro buttati via dalla città.

L'impianto di riciclaggio dei rifiuti di New York è stato progettato da architetti noti ai più per gallerie e grandi centri culturali. Il progetto è stato sviluppato in partnership con la città di New York e la Sims Municipal Recycling, una controllata di Sims Metal Management, la più grande azienda di raccolta e riciclaggio di rifiuti metallici ed elettronici del mondo.

Questo impianto è un concentrato di eco-sostenibilità: è stato costruito con acciaio riciclato, sfrutta l'energia solare e contiene anche un sistema per la gestione dell'acqua piovana. Si trova sulle rive del fiume, quindi è raggiungibile tramite chiatte; se così non fosse, i camion per il trasporto dei rifiuti occuperebbero un quarto di milione di miglia di strade (più di 400.000 km), causando traffico, inquinamento ed enormi spese di carburante.

## UN BALZO NEL FUTURO

Thomas Outerbridge è il direttore generale di Sims Municipal Recycling. "In alcuni paesi europei, probabilmente, ci sono impianti di riciclaggio altrettanto notevoli, visto che hanno cominciato vent'anni prima di noi", dice Outerbridge. "Per New York, invece, è stato un balzo incredibile verso il futuro, in quantità e in qualità."

Questo gioiello è anche una bestia eccezionalmente vorace.

Ogni mese riceve 20.000 tonnellate di metallo, vetro e plastica, il che ne fa il più grande impianto di differenziazione dei rifiuti negli Stati Uniti.

Ci sono voluti dieci anni e un investimento di 110 milioni di dollari (80 milioni di euro) per crearlo. Volvo CE ha preso parte a questo progetto quasi dall'inizio.

"Abbiamo un ottimo rapporto con Sims, iniziato quasi sette anni fa, quando erano alla ricerca di una soluzione che garantisse uniformità di utilizzo negli oltre 130 siti sparsi per gli Stati Uniti", dice Pat Reilly, direttore degli account nazionali per Volvo CE. "Ci hanno contattato appena hanno avviato lo sviluppo dello stabilimento di New York. Li abbiamo aiutati a prendere

una decisione importante, quella di utilizzare una macchina più piccola di quella che avevano in mente. In questo modo avrebbero risparmiato in carburante e altre spese operative."

## LA DIFFERENZIATA INIZIA CASA PER CASA

Sims e la città hanno fatto una grossa scommessa su questo nuovo impianto; ora la palla passa ai cittadini, che devono iniziare a fare la differenziata in tutte le cucine. "Speriamo che questa operazione crei un po' di entusiasmo nei cittadini", dice Outerbridge.

"Successo o fallimento, in questo caso, dipendono in gran parte dalla partecipazione del pubblico alla raccolta differenziata."

Outerbridge stima che al momento la percentuale di riciclata sia al 50%, ma tutti i cittadini di New York sono obbligati per legge a separare i rifiuti indifferenziati e a raccogliere i

## SUCCESSO O FALLIMENTO DIPENDONO DALLA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI ALLA RACCOLTA DIFFERENZIATA

## IL RISPETTO PER L'AMBIENTE È UNO DEI TRE VALORI SU CUI SI BASA VOLVO, INSIEME A QUALITÀ E SICUREZZA

contenitori vuoti di metallo, plastica e vetro in sacchetti o cassonetti da posizionare sul marciapiede.

Quando tutti i camion e le chiatte rilasciano i rifiuti nel deposito di rifiuti, entra in azione la pala gommata L150G di Volvo.

"I rifiuti arrivano 24 ore al giorno, sei o sette giorni a settimana", spiega Outerbridge. "La pala gommata raccoglie i materiali in grosse pile, liberando spazio per consentire le manovre di camion e altre macchine."

La pala gommata raccoglie vetro, metallo e plastica per immetterli nel sistema di separazione, 70 tonnellate all'ora. Outerbridge prosegue: "La pala gommata deve alimentare il sistema in modo continuo, perché quella è la materia prima con cui opera lo stabilimento."

Gli enormi ingranaggi interni del sistema di lavorazione sono così incredibili che Sims organizza visite per le scolaresche che possono osservare il tutto da un'apposita piattaforma di osservazione.

## UNA MACCHINA DA SOLDI

I macchinari analizzano e dividono i materiali a seconda di dimensioni, forma, proprietà magnetiche e altre qualità, tramite vibrazione, gravità, magneti e riflettori luminosi. Outerbridge afferma che "Tutto il sistema è stato ideato in modo che i rifiuti caricati dalla pala gommata vengano convertiti in materiali pronti per la vendita."

La differenziata è un'alchimia che consente di trasformare la spazzatura in oro. Le lattine di alluminio, per esempio,

emergono sotto forma di balle dal peso di 680 kg, che si vendono per circa 1.000 dollari a pezzo (730 euro).

Le macchine di Volvo CE forniscono un grande contributo alla mission di Sims, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi di eco-sostenibilità. "Le normative cittadine impongono agli appaltatori la conformità a standard di qualità dell'aria molto severi", afferma Outerbridge. "I nuovi modelli Volvo ci permettono di essere conformi a queste normative."

"Il rispetto per l'ambiente è uno dei tre valori su cui si basa Volvo", afferma Reilly, "insieme a qualità e sicurezza. Sono tre punti fermi essenziali nello sviluppo di tutti i nostri prodotti e nel nostro rapporto con i clienti."

Outerbridge prevede che le macchine Volvo CE aiuteranno a traghettare Sims verso il futuro: "Negli ultimi mesi riceveremo enormi quantità di carta da riciclare, e l'elemento fondamentale per la gestione di questo materiale aggiuntivo è la pala gommata."

"Abbiamo fatto sapere a Sims che vogliamo essere loro partner in modo permanente", dice Reilly. "Sono molto attivi ed efficienti, sia nel loro lavoro sia come partner. Vogliamo essere di sostegno a Sims con le nostre macchine e le nostre soluzioni di assistenza, tramite la nostra rete di concessionari."

Outerbridge dice che New York sarà solo l'inizio. "Pensiamo che quello che abbiamo ottenuto in questa città ci consentirà di competere per gli appalti di molte altre città. E così faremo." ❧

Per vedere i video relativi a questo articolo, andate sul sito [www.volvospiritmagazine.com](http://www.volvospiritmagazine.com)



Thomas Outerbridge, direttore generale di Sims Municipal Recycling.



Pat Reilly, Volvo CE, visita Sims Municipal Recycling a New York

La finale dei mondiali di calcio  
2014 si terrà al Maracanã di  
Rio de Janeiro

# VOLVO CE AL FISCHIO D'INIZIO

In occasione della Coppa del Mondo FIFA 2014, gli occhi sono puntati sul Brasile e in particolare sulla sua ex capitale, Rio de Janeiro, sede dell'iconico stadio Maracanã, appena rinnovato per il torneo →

*di Sam Cowie*



Lo stadio Maracanã è la seconda attrazione turistica più visitata della città



Silvio Vilarim Ramos Junior, responsabile attrezzature della filiale di Rio di Odebrecht, ha supervisionato i lavori sul Maracanã

Quest'anno, i brasiliani saranno costretti a sperare che il passato non si ripeta. Il Maracanã, nome completo Estádio Jornalista Mário Filho, è stato costruito nel 1950, l'ultima volta che il Brasile ha ospitato la coppa del mondo. La squadra di casa perse 2-1 in finale, proprio nel Maracanã, contro l'Uruguay, in una delle più spettacolari delusioni sportive della storia.

Lo stadio sarà nuovamente al centro dell'attenzione durante Brasile 2014, quando ospiterà sette partite in tutto, compresa naturalmente la finale del 13 luglio.

In previsione dei mondiali, è stato portato avanti un enorme lavoro di ammodernamento, soprattutto per farlo rientrare nei severi requisiti della FIFA. A conquistare l'appalto per i lavori del Maracanã è stato il gigante brasiliano delle costruzioni Odebrecht, che può annoverare tra i propri successi l'Aeroporto Internazionale di Miami e la diga di Seven Oaks in California.

Odebrecht lavora con le macchine pesanti di Volvo da 7 anni, da quando Volvo Construction Equipment ha aperto il suo primo stabilimento in Brasile. Silvio Vilarim Ramos Junior, responsabile attrezzature della filiale di Rio di Odebrecht, ha supervisionato i lavori sul Maracanã utilizzando

complessivamente sette veicoli Volvo: sei escavatori Volvo EC210B e una pala multifunzione MC90.

### STRATEGIA VINCENTE

Se gli si chiede qual è la differenza tra Volvo e gli altri produttori di macchine pesanti, Ramos risponde: "Prezzo competitivo, affidabilità, grande produttività, duttilità meccanica e bassi consumi di carburante. Raggiungi gli stessi obiettivi, ma con meno spese."

Una volta il Maracanã poteva ospitare fino a 200.000 persone e anche se oggi non è più lo stadio più grande del mondo non è sceso più di tanto in classifica.

La ristrutturazione ha cercato di rispettare il più possibile il layout originale dello stadio; è stato demolito l'anello più basso, ricostruito per migliorarne la visibilità, sono stati sostituiti tutti i

seggolini e sono state aggiunte rampe di accesso per consentire l'evacuazione completa in 8 minuti.

"In particolare, le macchine Volvo sono state essenziali nella rimozione dei detriti e negli scavi per i posti a sedere. Gli escavatori EC210B hanno fatto un lavoro eccezionale" dice Ramos.

## SAPEVAMO CHE LA SFIDA PIÙ GRANDE ERA MANTENERE L'ICONICA FACCIATA DELLO STADIO

È stato inoltre costruito un nuovo tetto, dotato di sistema di raccolta dell'acqua piovana. La facciata, invece, protetta dall'Istituto del Patrimonio Storico e Artistico Nazionale, rimarrà intatta.

"Quando abbiamo iniziato i lavori, sapevamo che la sfida più grande era mantenere l'iconica facciata dello stadio", spiega Ramos. "Per questo avevamo bisogno di macchine in grado di compiere eccezionali sforzi di sollevamento per trasportare le attrezzature."

Il Maracanã è l'attrazione turistica più visitata della città dopo il Cristo Redentore e ha continuato ad attirare tifosi di calcio di tutto il mondo anche durante la ristrutturazione. I turisti che hanno visitato lo stadio hanno potuto ispezionare l'andamento dei lavori dalla Torre de Vidro (Torre di vetro), costruita appositamente per l'occasione, e hanno ricevuto come souvenir un pezzo del vecchio stadio.

I lavori sono stati sovvenzionati anche da un grande investimento pubblico (1 milione di Real, circa 310 milioni di Euro) e la sostenibilità della nuova struttura è stata analizzata

nei minimi particolari. Ramos racconta che per ottenere un alto livello di sostenibilità, Odebrecht ha seguito le linee guida del LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).

### VOLVO VA IN GOL

"Nella nuova costruzione abbiamo riutilizzato buona parte dei detriti rimossi dallo stadio, evitando di sprecare risorse naturali ed energia e abbassando i costi", prosegue.

Il nuovo Maracanã ha riaperto i cancelli per un'amichevole tra Inghilterra e Brasile, preludio alla Confederations Cup di giugno 2013. Ramos è convinto che Volvo CE abbia avuto un ruolo decisivo nel successo della ristrutturazione.

"Abbiamo avuto diverse difficoltà in loco, anche macchine che si

rompono, è inevitabile. Ma con Volvo gli interventi in assistenza o le sostituzioni sono sempre semplici e veloci, il che vuol dire che non abbiamo perso tempo. Non è un caso, è sintomo dell'impegno di Volvo verso i propri clienti, ed è per questo che il marchio è così affermato tra utenti e operatori." ▯

## LE MACCHINE VOLVO SONO STATE ESSENZIALI NELLA RIMOZIONE DEI DETRITI E NEGLI SCAVI PER I POSTI A SEDERE

# CONTO ALLA ROVESCIA

I test ambientali estremi sul motore Tier 4 Final da 11-16 litri degli ultimi anni danno i loro frutti

di Tony Lawrence

**J**an Guthammar, responsabile capo di progetto del programma sul motore Tier 4 Final/Stage IV di Volvo CE, ha passato gli ultimi quattro anni a dirigere test e verifiche per far sì che tutto fosse perfetto per il lancio al ConExpo 2014. Ha lavorato in segreto su una nuova, avanzatissima tecnologia, sostenuto da un team di esperti appositamente selezionati.

I nuovi dumper articolati, pale gommate ed escavatori di Volvo CE, dotati di motore Tier 4 Final a norma di legge, sono stati testati in condizioni proibitive: a -40 °C nel nord della Svezia a due passi dal Circolo Polare Artico, a 50 °C nella soffocante calura spagnola, a oltre 3.500 m sul livello del mare, sulle Alpi francesi...

## AVVENTURA

"È stato un esercizio di logistica fuori dal comune", racconta Guthammar, che supervisiona la piattaforma di sviluppo del motore Tier 4f a 11-16 litri. "Il nostro team ha girato il mondo con i prototipi, seguito da un gruppo di tecnici specializzati, e già così sarebbe stata un'avventura.

"Ogni spedizione, poi, ha richiesto circa 4 mesi di pianificazione ed è durata un mese. È stato tutto programmato al minuto: il team aveva predisposto una rotazione del personale, in modo da poter lavorare per 16 ore al giorno, sette giorni su sette. Abbiamo effettuato test su ogni elemento, fino all'ultima vite, nelle condizioni operative più estreme."

I motori diesel D4, D6, D8, D11, D13 e D16 di Volvo CE con certificazione Tier 4 Final/Stage IV migliorano l'efficienza energetica del 5% rispetto ai modelli precedenti, a sostegno della riduzione dei costi operativi. Tutti i motori includono la selezione selettiva catalitica (SCR), che permette di ridurre i livelli di ossidi di azoto dell'80%. La tecnologia SCR inietta una soluzione di gasolio esausto (conosciuta come DEF negli Stati Uniti o AdBlue® in Europa) nel gas di scarico per convertire gli ossidi di azoto in nitrati innocui e acqua. Volvo usa la riduzione selettiva catalitica sui propri mezzi dal 2005. Volvo CE ha saputo capitalizzare l'enorme esperienza di Volvo Group e i milioni di ore di test reali già effettuati sulla sua tecnologia. Il filtro diesel antiparticolato (DPF) completamente automatico è stato riprogettato e consente di ridurre i particolati senza interrompere il funzionamento della macchina o diminuirne la produttività. Grazie alla rigenerazione passiva, che avviene con regolarità a basse temperature di scarico, i particolati vengono ossidati in automatico. Con meno frequenza, i particolati vengono anche inceneriti ad alte temperature. In nessuno dei due processi è richiesto l'intervento di un operatore e i commenti dei clienti che hanno provato le nuove macchine sono entusiasti.

"Produrre un motore ancora più eco-sostenibile e integrarlo nelle nostre macchine era già di per sé una sfida molto difficile, ma il nostro obiettivo andava oltre. Volevamo infatti ridurre i consumi, potenziare il motore, rendere →



Jan Guthammar

Fotografie di Steve Skinner



La fase di testing si è svolta in condizioni atmosferiche estreme

più semplice la manutenzione e migliorare le prestazioni", spiega Guthammar.

### CONDIZIONI ESTREME

In termini di investimento, Tier 4 Final rappresenta il progetto di sviluppo più avanzato mai realizzato dall'azienda.

Qual è stata la tappa più dura? "Le Alpi" dichiara senza esitazioni Guthammar, ingegnere di grande esperienza che ha lavorato per IBM, General Electric e Bombardier. Il team è dovuto salire fino a 2.200 metri sul livello del mare, pernottare in edifici isolati normalmente utilizzati dai lavoratori del settore sciistico e guidare le macchine fino a 3.000 metri su una strada a una corsia. Se guidi un dumper A40, hai 30 cm di margine da entrambi i lati. Quando nevicava, la visibilità era ridotta a pochi metri.

"Però si è creato un legame eccezionale tra i membri del team, tutti specialisti, provenienti da tutto il mondo: Svezia, Germania, Corea, Stati Uniti e Sudamerica. Si è creato un gruppo molto unito."

E tutto questo è stato fatto in modo molto riservato, lontano da occhi indiscreti o dagli obiettivi delle telecamere, spiega Guthammar.

Il processo di verifica, aggiunge, ha avuto un "valore incalcolabile" ed è stato un vero successo, perché ha evidenziato alcuni problemi e anche qualche piacevole sorpresa: "Nella maggior parte delle situazioni, in effetti, le macchine si sono comportate meglio del previsto."

"I motori e le macchine sono stati testati in condizioni di lavoro, in camere climatiche e in situ per più di 100.000 ore di lavoro, ed è stato sorprendente vedere come, anche nelle condizioni più estreme, riuscivi a far loro percorrere salite molto ripide a pieno carico senza il minimo problema. Quando succede che i motori reagiscano ancora meglio di quanto programmato e il consumo di carburante è minore del previsto,



Volvo D-16: dettaglio

## ABBIAMO EFFETTUATO TEST SU OGNI ELEMENTO, FINO ALL'ULTIMA VITE, NELLE CONDIZIONI OPERATIVE PIÙ ESTREME

finisci la giornata con un sorriso stampato in faccia. Da questo punto di vista, queste spedizioni sono state davvero preziose."

Adesso Guthammar potrebbe anche riposarsi e giocare a golf o andare a sciare, ma non è quello che farà. "Questo è il momento più importante, quello del lancio delle nuove macchine. È adesso che conta davvero esserci. Quello che succederà conferisce significato a tutto quello che abbiamo fatto negli ultimi anni. Non mi rilasserò proprio ora." ❧



Con gli Accordi Assistenza Clienti, potrete lavorare in cava e costruire strade sempre con la massima disponibilità operativa, avvalendovi delle conoscenze dei nostri esperti e di una produttività ottimizzata. Potrete inoltre lavorare sulle infrastrutture di città, paesi e stati in tutto il mondo con il massimo supporto della vostra concessionaria Volvo.

Per saperne di più, visita il sito [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)





Gli istruttori Phil Sporne e Joshua Bennett all'interno del primo cantiere edile virtuale al mondo, sviluppato dalla Civil Contractors Federation ad Adelaide, in Australia



Formazione al simulatore con Odebrecht in Brasile

# OPERATORI DEL FUTURO

Una nuova generazione di simulatori sta facendo fare passi da gigante alla formazione degli operatori nel settore del movimento terra, che acquisiscono esperienza su una gamma completa di macchinari pesanti senza sottoporsi a rischi inutili e senza inquinare l'ambiente

di John Bayliss

Sviluppati in partnership con l'azienda svedese Oryx Simulations, i simulatori per la formazione Volvo combinano grafica 3D estremamente avanzata con una piattaforma full-motion controllata elettronicamente. Per poter offrire agli operatori un'esperienza più realistica possibile, i simulatori Volvo elaborano dati reali provenienti da escavatori, pale gommate, dumper articolati e altre macchine Volvo, a seconda del tipo di formazione richiesta.

Questo metodo basato su esercitazioni al simulatore sta già mostrando i propri benefici, come avviene da tempo nel settore aeronautico: gli studenti con meno esperienza corrono meno rischi, i costi si abbassano, la didattica è più efficiente e i veicoli non sprecano tempo operativo prezioso.

Abraham Acosta, istruttore EcoOperator per la concessionaria di macchinari agricoli e da costruzione Comercial de Motores

a Panama, conosce bene questi benefici. "Non importa quanti sensori, sistemi e tecnologie siano impiegati nei macchinari, senza un'adeguata formazione i clienti non saranno mai in grado di sfruttarli al meglio. Per questo i nostri corsi sono basati sull'uso del simulatore."

## COME UN VIDEOGIOCO

I videogiochi sono ormai entrati nell'immaginario comune; questo simulatore, da molti punti di vista, sfrutta la familiarità diffusa con questo genere di ambiente. Di conseguenza è più semplice, per gli operatori tirocinanti, abituarsi alle macchine movimento terra prima di utilizzarle in scenari reali e potenzialmente pericolosi.

Gli studenti vengono calati in un ambiente simulato che consente loro di imparare dai propri errori senza conseguenze negative sui veicoli, sull'ambiente o su loro stessi. A completare il quadro, un apposito strumento integrato fornisce una valutazione sulle abilità acquisite dall'operatore.

I simulatori possono avere dimensioni e proporzioni differenti. Si tratta comunque di unità singole e indipendenti, composte da uno

schermo ad alta definizione e una piattaforma di movimento che fornisce all'operatore un feedback motorio delle proprie azioni. Questi dispositivi possono essere trasportati da un centro di formazione all'altro, per ricevere tirocinanti provenienti da altre aziende e regioni. In questo modo è possibile fare formazione senza interrompere l'operatività dei cantieri edili e trasferire in un secondo momento le unità in un'area differente, a seconda delle esigenze.

## TRASPORTABILITÀ

In Europa, dove le reti stradale, ferroviaria e aeroportuale sono molto capillari, la facilità di trasporto rende il simulatore una risorsa didattica molto flessibile. Tuttavia in Brasile, la più estesa nazione del Sudamerica, le sfide logistiche e le grandi distanze tra i vari centri hanno dato al concetto di trasportabilità un nuovo orizzonte. Tracel SA, azienda brasiliana che fornisce macchine per il movimento terra e per i settori agricolo e silvicolo da 45 anni, ha caricato i simulatori di Volvo CE su rimorchi che vengono trasportati in tutto il paese.

Su questi rimorchi modificati, l'operatore siede in una cabina simile a quella della macchina originale e osserva il proprio →



Operatori durante la formazione sui simulatori Volvo, Civil Contractors Federation, Australia Meridionale



Il responsabile della formazione di Odebrecht Edivaldo Freitas



Il CEO di Tracbel Group Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira



Phil Sutherland, CEO, Civil Contractors Federation, Australia Meridionale



Studenti che partecipano al progetto di formazione Projeto Profissionalizar, Brasile

lavoro su uno schermo LED da 140 cm. L'azienda dichiara che con 100 ore di simulazione, 12 operatori senza esperienza possono raggiungere il livello di operatore certificato. Il CEO di Tracbel, Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira, dice: "I nostri avanzatissimi simulatori Volvo sono così realistici che offrono un'esperienza comparabile alla formazione sul campo."

### COSTI E BENEFICI

Anche Odebrecht opera in Brasile (pagina 20); ha una vasta esperienza in grandi infrastrutture, quali strade, ferrovie, aeroporti e cantieri edili. L'azienda ha compiuto un'analisi costi-benefici mettendo a confronto l'uso dei simulatori con la formazione tradizionale sul campo. Il responsabile della formazione di Odebrecht, Edivaldo Freitas, ha stimato che, in un lasso di tempo di 100 ore, il consumo di carburante è ridotto del 10%, la produttività è aumentata del 5% e i costi didattici

diminuiscono addirittura del 62%, senza contare i benefici sull'ambiente e sulla sicurezza.

Volvo Construction Equipment da sempre sostiene non solo gli interessi dei propri clienti e soggetti coinvolti, ma anche le comunità in cui l'azienda opera. Ciò è quanto mai vero in Brasile, dove Volvo CE fornisce sostegno finanziario al progetto di formazione *Projeto Profissionalizar*.

Ideato 13 anni fa, *Projeto Profissionalizar* fornisce corsi gratuiti nei più disparati ambiti professionali per i giovani che vivono in ambienti socialmente vulnerabili. Il progetto è iniziato nello stato brasiliano di Minas Geras, e ha già fornito supporto a 450 studenti. A partire dal 2014, gli studenti potranno ricevere formazione nei simulatori Volvo di pala gommata e di escavatore.

In Australia Meridionale, dove le aziende edili devono affrontare sfide logistiche simili a quelle del Brasile, le iniziative prevedono la presenza di un centro di formazione permanente

## LA FORMAZIONE AVVIENE SENZA INTERRUPTURE L'OPERATIVITÀ DEI SITI DI COSTRUZIONE

e di unità mobili. La Civil Contractors Federation (CCF) ha sviluppato un centro di eccellenza in un sito di 4.000 m<sup>2</sup> situato a soli 5 km dalla city di Adelaide e a 10 minuti di automobile dall'aeroporto della città.

### REALTÀ VIRTUALE


Il centro ospita il primo cantiere edile virtuale al mondo, dotato di un'intera flotta di simulatori mobili. Fulcro del centro è l'assortimento completo di simulatori di macchine Volvo, tra cui diverse unità con movimento su 4 assi e due simulatori con movimento su 6 assi. CCF offre più di 20 brevi corsi e stage formativi riconosciuti a livello nazionale, con oltre 20.000 studenti all'anno.

Phil Sutherland, CEO di CCF, sostiene che il centro di Adelaide offre un'esperienza di formazione all'avanguardia a migliaia di nuovi operatori e a operatori che vogliono ampliare

le loro competenze. "I simulatori ci garantiscono un vantaggio inarrivabile rispetto alla concorrenza. Volvo è un marchio di qualità riconosciuto e i nostri simulatori Volvo sono senz'altro all'altezza del nome."

## GLI STUDENTI IMPARANO DAI PROPRI ERRORI SENZA CONSEGUENZE NEGATIVE SUI VEICOLI, SULL'AMBIENTE O SU LORO STESSI

Gli enormi vantaggi di questo genere di formazione sono riconosciuti in tutto il mondo, spinti anche dalla partnership tra Volvo CE e Oryx per rafforzare la presenza in questo segmento di mercato. Phil Sutherland racconta: "Una didattica fondata sulle simulazioni offre molti vantaggi, riduce i rischi e i costi associati alla formazione sul campo. Quando i nostri studenti dimostrano un determinato livello di competenza al simulatore, vengono trasferiti a un cantiere edile

reale. Siamo molto soddisfatti della nostra collaborazione con Volvo." 

Visitate [www.volvospiritmagazine.com](http://www.volvospiritmagazine.com) per collegamenti a video dei simulatori Volvo



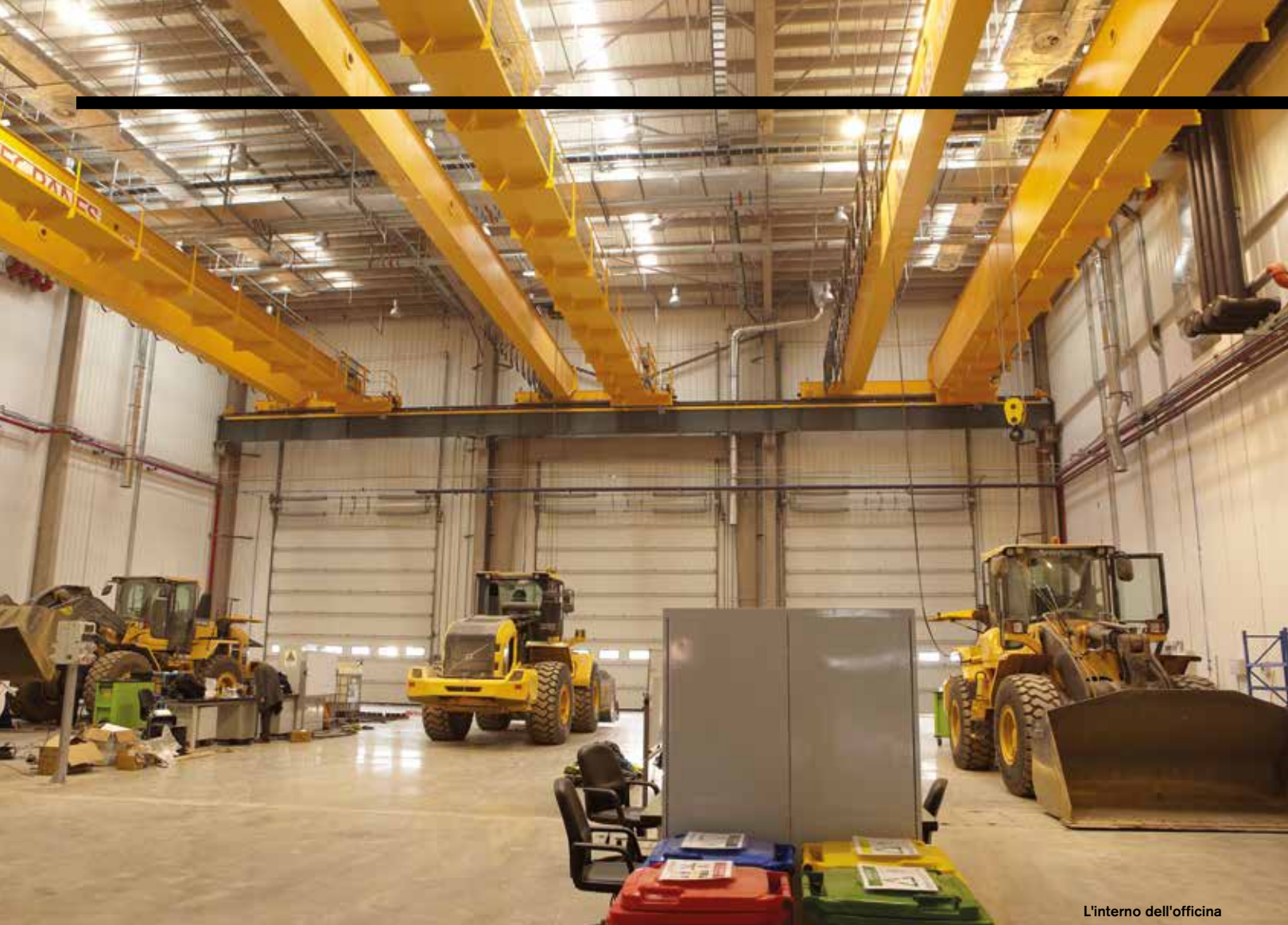


Veduta aerea del Technology Center di Jinan

# CRESCITA COSTANTE

Gli investimenti di Volvo e il suo impegno verso i mercati emergenti

**L**a nuova struttura di ricerca e sviluppo costruita da Volvo CE a Jinan, nella provincia cinese orientale di Shandong, rimarca l'impegno a lungo termine dell'azienda nei confronti del settore di movimento terra in Cina. L'investimento di 270 milioni del Corone svedesi (30,3 milioni di Euro) nei 50.000 m<sup>2</sup> del Technology Center di Jinan è il punto di partenza della spinta di Volvo a sviluppare prodotti e →



L'interno dell'officina



L'entrata



La reception



Il personale si prepara per la giornata di lavoro



Anders P. Larsson, Volvo CE

componenti per la clientela dei mercati emergenti, che costituiscono più di metà del business globale di Volvo CE. Tra questi mercati, quello cinese è sicuramente il più grande e il più importante.

Il centro costruito a Jinan consentirà a Volvo CE di creare macchine su misura per le esigenze di questi nuovi mercati e di consegnarle a tempo record, un vantaggio significativo nel mercato globale.

"In Volvo sappiamo che è vitale avere una presenza concreta nei paesi in cui le nostre macchine vengono utilizzate; questo vale sia per la progettazione sia per la produzione. Ci permette di comprendere meglio le aspettative dei clienti e di mettere a frutto i talenti locali" spiega Mats Sköldberg, presidente di Volvo CE Technology, Cina. "Il Technology Center di Jinan è cruciale non solo per il successo di Volvo CE in Cina, ma anche in una prospettiva più globale."

## LE ESIGENZE DEL MERCATO

Situata a 350 km da Pechino, Jinan sorge in un'area strategica dal punto di vista accademico. Le diverse grandi università e college tecnologici presenti in città rappresentano una fonte inestimabile di talenti per Volvo CE. Il Technology Center di Jinan, da solo, ospita un circuito di prova, gli uffici tecnici



di progettazione e due edifici composti da laboratori per il montaggio dei prototipi e aree per il testing funzionale e prestazionale dei modelli.

Ancora prima che il centro venisse completato, gli ingegneri avevano a disposizione un'area temporanea dove hanno raggiunto risultati molto positivi per lo sviluppo della pala gommata L105, il primo veicolo Volvo prodotto specificamente per i mercati emergenti, sviluppato in 25 mesi e lanciato a fine 2012.

Il programma del centro è molto vasto, per quanto riguarda lo sviluppo di prodotti e i progetti futuri; in particolare si punta alla progettazione di pale gommate e altri veicoli mirati ai mercati emergenti. Gli ingegneri del centro di Jinan progettano e sviluppano anche le ultime versioni dei veicoli Volvo per questi mercati.

"L'apertura di un Technology Center in Cina gioca un ruolo fondamentale nelle ambizioni di crescita di Volvo CE", spiega Anders P. Larsson, vicepresidente esecutivo della divisione Tecnologia di Volvo

CE. Il Technology Center di Jinan ci consentirà di sviluppare ed espandere il portafoglio globale di prodotti Volvo CE.

**È VITALE AVERE UNA PRESENZA CONCRETA NEI PAESI IN CUI LE NOSTRE MACCHINE VENGONO UTILIZZATE, SIA PER LA PROGETTAZIONE SIA PER LA PRODUZIONE**

## RETE GLOBALE

Nel nuovo centro di Volvo CE, al momento, lavorano oltre 160 dipendenti. Sono parte di un team molto più grande, composto dalle centinaia di ingegneri sparsi in 11 sedi Volvo in tutto il mondo, costantemente all'opera per sviluppare nuovi veicoli e tecnologie futuristiche che consentiranno alle macchine movimento terra Volvo di diventare sempre più efficienti, produttive e sicure.

Il Technology Center di Jinan è diventato una delle maggiori strutture di ricerca e sviluppo di Volvo; il numero di dipendenti è destinato a crescere, dato che può ospitare fino a 450 persone. Uno degli obiettivi aziendali di Volvo è creare una presenza industriale globale

e il centro avrà sicuramente un ruolo critico nel raggiungimento di tale scopo. ▯



**I MOTOR GRADER, IN ORIGINE, ERANO PRODOTTI A PARTIRE DA UN'UNITÀ DI POTENZA BASATA SU UN TRATTORE**

L'evoluzione delle livellatrici motorizzate è iniziata dopo la Prima Guerra Mondiale

# LA LUNGA STRADA DEI MOTOR GRADER

Da entrambe le sponde dell'Atlantico l'evoluzione delle infrastrutture è andata di pari passo con quella delle macchine che consentono di creare strade.

La American Road Champion, la prima livellatrice trainata da cavalli negli Stati Uniti, è stata costruita dall'azienda della famiglia Pennock da un proprio brevetto nel 1875. Più tardi l'azienda divenne la American Road Machinery Company, con una controllata in Goderich, Canada, nel 1892. Ha cambiato nuovamente nome nel 1977, quando è diventata Champion Road Machinery per essere poi acquisita da Volvo nel 1997. Nel 1928 ha prodotto la sua prima livellatrice motorizzata, che aveva un'area coperta per l'operatore.

Dall'altra parte dell'Oceano Atlantico, in Svezia, veniva introdotta la prima livellatrice motorizzata nel 1923, in

conseguenza dell'enorme aumento di automobili successivo alla Prima Guerra Mondiale e alla risultante necessità di infrastrutture stradali. Munktell, antenata di Volvo, riteneva che una livellatrice alimentata da un motore a combustione incorporato sarebbe stata una macchina efficiente.

Come la maggior parte delle macchine da lavoro che produceva, i motor grader di Munktell, in origine, erano realizzati a partire da un'unità di potenza basata su un trattore. Il primo motor grader, conosciuto come Model 24, è stato lanciato nel 1923 e aveva la stessa trasmissione del terzo modello di trattore di Munktell, Type 22, commercializzato nel 1921. Pesava 5.000 kg, molto poco rispetto ai mostri da 17.470 kg di oggi, ed era alimentato da un motore a "testa calda" a due tempi da due cilindri e con 22 hp di potenza.

## IL MIGLIORE DELLA CATEGORIA

Model 24 è stata la prima livellatrice stradale prodotta in Svezia. Le consegne iniziarono nel 1924, anche se la prima apparizione pubblica risale alla fiera svedese dell'agricoltura di Göteborg nel 1923, dove ricevette anche dei premi. Le livellatrici Model 24 sono rimaste in funzione sulle strade svedesi fino agli anni '50.

Il modello in mostra al Munktell Museum di Volvo a Eskilstuna, numero di serie 5579, è stato completato il 31 marzo 1930, quindi venduto a un magazzino di manutenzione stradale a Kälarne in Jämtland (sempre in Svezia) e inviato al proprietario il 7 maggio 1931. Il museo ha acquistato questo grader nel 1986, grazie all'allora direttore Sven Arnegård che, insieme a un collega, lo guidò per oltre 100 km fino alla sua nuova collocazione.

Tra il 1932 e il 1944, Model 24 è stato seguito da Model 30 e C1, in cui furono introdotte lame livellatrici a funzionamento idraulico e meccanico.

Nei primi anni '50 il Consiglio Reale svedese per il trasporto pubblico e le strutture idriche indisse una richiesta di offerte per diversi produttori di livellatrici. Già prima di allora Munktell aveva stabilito un accordo di fusione con Bolinder, secondo il quale tutti i veicoli sarebbero stati progettati e prodotti a nome Bolinder-Munktell.

## IL SALTO DI QUALITÀ

Nel 1950, AB Volvo acquistò l'azienda e i suoi prodotti; il brand divenne BM-Volvo. Nel 1973 l'azienda ha cambiato il proprio nome in Volvo BM AB e i prodotti sono divenuti Volvo BM. Lanciato nel 1954 e dotato di trasmissione meccanica, il motor grader VHK 55 fu il primo di quella serie. È stato seguito da diversi modelli, tra cui il noto VHK 115, la cui produzione è continuata fino al 1965. Quindi venne il modello VHK 310, la prima livellatrice con trasmissione idraulica e cambio Powershift, seguito dal VHK 312 nel 1970.

L'ultima generazione di motor grader Volvo BM, le serie 3200-3700, è stata prodotta tra il 1977 e il 1982. Nello stesso



Un Volvo G946C in mostra al ConExpo 2014



Volvo ha acquisito la Champion Road Machinery nel 1997

periodo anche Champion Road Machinery aveva potenziato le proprie linee di produzione e ampliato il proprio mercato. Grazie a una serie di novità e brevetti, alla fine degli anni '90 era diventata il secondo produttore mondiale ed era presente in oltre 100 paesi.

Nel 1958 era stato adottato il sistema di controllo della lama; nel 1989 fu introdotto il brevetto sul Duramide, che ha prolungato significativamente la durata di componenti critici soggetti a usura. Nel 1999 l'azienda ha aggiunto una modalità di marcia lenta sui modelli AWD, con circuiti frenanti incrociati per una maggiore sicurezza.

Volvo ha introdotto nel 2006 la trasmissione a 11 velocità con il lancio dei motor grader serie 900. Il modello più recente, il motor grader G946C, usa un motore con certificazione Tier 4 Final/Stage IV ed è impareggiabile per prestazioni e precisione. La tecnologia che impiega non poteva nemmeno essere sognata il secolo scorso. 🏆



Lo stabilimento che produce dumper articolati a Braås, nel sud della Svezia, si affida completamente a fonti di energia rinnovabile



Lo stabilimento da 45.000 m<sup>2</sup> a zero emissioni di Volvo CE a Braås, nel sud della Svezia



Martin Weissburg, presidente Volvo CE

# LA SFIDA DEL SETTORE EDILE

Una nuova iniziativa promuove l'agenda dell'eco-sostenibilità

di Tony Lawrence

**D**opo aver completato la sua sfida più ambiziosa e di maggiore portata, in special modo dal punto di vista ambientale, ovvero aver aggiornato l'intero portafoglio di motori e veicoli per adempiere alla legislazione europea e statunitense Tier 4, Volvo CE ora si sta adoperando per dare vita alla prima agenda di sostenibilità ambientale del settore.

Da sempre sostenitrice della necessità di rispettare l'ambiente, Volvo renderà pubblica la sua nuova iniziativa, il Construction Climate Challenge, nella speranza di dare un impulso all'agenda ambientale.

"Ormai è da diversi anni che ci impegniamo a ridurre le emissioni e finora è stato un successo. Però non possiamo affrontare il problema dei cambiamenti climatici da soli" dice Martin Weissburg, presidente di Volvo CE.

"L'idea è di contribuire a portare la sfida a un nuovo livello" afferma Niklas Nillroth, vicepresidente del gruppo responsabile della gestione dei valori chiave e della responsabilità sociale. "Sì, vogliamo allargare il dibattito, ma il vero obiettivo è collaborare con altre aziende interessate, con i nostri clienti, con i clienti dei nostri clienti e con i nostri fornitori, e trasformare le chiacchiere in fatti. È evidente che se agiamo tutti insieme possiamo ottenere molto di più."

Il piano è organizzare un summit nel 2015, con sede provvisoria a Göteborg, in Svezia, che consentirà ad aziende ed enti accademici e governativi di incontrarsi, per concentrarsi su progetti e iniziative condivisi. A questo summit saranno presentati anche studi e ricerche già discussi in eventi specifici dedicati alla ricerca e organizzati da Volvo CE alcuni partner invitati.

"La preoccupazione per l'ambiente è uno dei valori su cui si basa Volvo, insieme a qualità e sicurezza", dice Nillroth. "Sostiene la nostra identità e tutto ciò che facciamo. I nostri progettisti e ingegneri, ad esempio, continuano a migliorare le

prestazioni e diminuire il consumo di carburante dei nostri veicoli, per ridurre l'impatto sull'ambiente. Per lo stesso motivo tutti i nostri prodotti sono riciclabili almeno al 95%.

"Ma noi vogliamo andare oltre, al di fuori del nostro campo, per lavorare insieme a tutti gli altri attori della catena di fornitura del settore, a partire dall'estrazione dei materiali nelle miniere fino alla costruzione di palazzi e di strade.

"Crediamo di poter fare davvero la differenza, soprattutto invitando allo stesso tavolo questi attori e consentendo loro di riprogrammare il modo in cui collaborano tra loro."

Il Construction Climate Challenge non si rivolgerebbe solo ai processi di produzione o alle tecnologie, ma promuoverebbe nuovi comportamenti e nuovi metodi, aggiunge Nillroth.

"Significherebbe guardare a modelli nuovi e più sostenibili da una parte e a modalità operative e cooperative da applicare individualmente dall'altra."

## UNA NECESSITÀ VINCENTE

Questo genere di idee può coinvolgere iniziative come il programma di Volvo CE per eco-operatori, grazie al quale, in seguito a un corso specialistico, operatori di macchine movimento terra sono stati in grado di diminuire il proprio consumo di carburante del 20%.

Oggi molte importanti aziende, tra cui il gruppo multinazionale Skanska e il gigante dei materiali da costruzione Lafarge, condividono un approccio molto simile a quello di Volvo. La sostenibilità è una necessità dal punto di vista ecologico da cui non si può che trarre giovamento commerciale, in particolare nel momento in cui le autorità locali stabiliscono parametri ambientali sempre più stringenti quando redigono contratti per infrastrutture o servizi. →



Lo stabilimento di Braås produce energia eolica, idroelettrica e da biomassa

**L'IDEA È DI  
CONTRIBUIRE A  
PORTARE LA SFIDA A  
UN NUOVO LIVELLO**



Niklas Nillroth,  
Volvo CE

L'idea del Challenge, nata all'interno di Volvo CE, ha destato grande interesse in tutto il Volvo Group. Intanto si sta ancora studiando quali iniziative potrebbero essere intraprese per pubblicizzare il summit del 2015 con sufficiente anticipo, ad esempio promuovendo anteprime di prodotti presso meeting di settore e università di ricerca, oppure addirittura organizzando appositi stopover alla Volvo Ocean Race che salperà le ancore a ottobre.

Il Volvo Group ha una lunga tradizione di iniziative portate avanti attivamente; le sue prime politiche ambientali sono datate 1972, quando il presidente e CEO Pehr G. Gyllenhammar firmò i principi aziendali dichiarando "Siamo parte del problema, ma siamo anche parte della soluzione."

**UN'AGENDA AMBIZIOSA**

In pochi anni, Volvo ha sviluppato il convertitore catalitico a tre vie controllato da sensori di ossigeno, determinando un nuovo trend. Più di recente, il prestigioso Volvo Environmental Prize ha aggiunto tre premi Nobel alla sua schiera di premiati a partire dal 1990, mentre nel 2011 Volvo è stata nominata come una delle aziende più eco-sostenibili al mondo dal Dow Jones Sustainability World Index.

Nel 2012 Volvo CE è diventata la prima azienda di movimento terra a partecipare al programma Climate Savers

del WWF, risultando tra i firmatari della più ambiziosa agenda di riduzione delle emissioni mai applicata nel settore.

In conformità a questo programma, Volvo CE e il Volvo Group si sono impegnati a ridurre le emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) del 12% rispetto ai livelli del 2008 dai propri impianti di produzione. Alla fine del 2013, Volvo CE ha annunciato che lo stabilimento di produzione dei dumper articolati a Braås, nel sud della Svezia, che vanta una superficie di 45.000 m<sup>2</sup>, si affida completamente a fonti di energia rinnovabile, tra cui biomassa, energia eolica ed energia idroelettrica.

"È un risultato molto importante, per noi, in termini di sostenibilità ambientale: è il primo impianto di questo genere nel nostro settore", afferma Nillroth.

"Nel suo complesso, il Construction Climate Challenge non potrà che far realizzare moltissime buone idee. È un progetto impegnativo, perché le parti coinvolte sono tante e provengono da aree diverse; si parla di clienti, fornitori, istituzioni accademiche di tutta Europa, oltre a governi locali e nazionali.

"Il segreto per farlo funzionare sarà agire veramente e non fare solo teoria. Vogliamo promuovere il cambiamento attraverso la ricerca. È una sfida per tutti noi. Il nostro ruolo sarà semplicemente quello di ospitare le discussioni, ma saremo felici di dare l'esempio, perché vogliamo che questa iniziativa diventi parte integrante di Volvo CE in futuro." ▣

Fotografia di Martin Weissburg. © Juha Roininen



**VINCI UN GIUBBOTTO DI DESIGN**

La vostra occasione per ricevere il giubbotto da lavoro reversibile di Volvo CE premiato con il Red Dot Award è arrivata! Saranno estratti solo 3 fortunati lettori. Scaricate l'app *Spirit* per iPad e leggete i dettagli. I vincitori saranno estratti a sorte

Termine concorso: 31 luglio 2014



# MOVIMENTO TERRA... E CIELO

Grazie alla donazione di un escavatore Volvo EC290BLC di seconda mano a un centro di formazione agricola in Zambia, gli studenti possono sperare in un futuro migliore

*di John Bayliss*



L'escavatore ricomposto



Le suore della fattoria Jacaranda

**TRASPORTARE IL VEICOLO DAL  
SUD-EST ASIATICO ALL'AFRICA È STATA  
LA PRIMA DI UNA SERIE DI SFIDE**

Nel 1996 un gruppo di suore dell'Ordine delle Missionarie Francescane si è recato in Zambia per diffondere i servizi di istruzione e assistere la popolazione nella lotta contro AIDS e altre malattie. Negli anni successivi i loro progetti si sono moltiplicati fino ad aprire il Centro di Formazione Agricola Jacaranda, 200 ettari di terra a un'ora di macchina dalla seconda città dello Zambia, Kitwe.

Gli studenti di questo centro provengono da famiglie bisognose soprattutto delle comunità rurali; dopo una selezione, passano due anni nella fattoria per ricevere strumenti e competenze da applicare nelle piccole coltivazioni. Coloro che riescono a completare con successo la propria formazione nel centro hanno maggiori prospettive di occupazione e saranno in grado di occupazione maggiori e sarà in grado di contribuire all'indipendenza economica della propria famiglia.

Sono molti i terreni, vicino alla fattoria Jacaranda, che hanno un potenziale agricolo di grande valore, ma sfortunatamente sono coperti da boschi e costellati di formicai. Dissodare tali terreni con utensili manuali, come è sempre stato fatto, è un lavoro estenuante e complesso. Ma qualcosa sta cambiando.

## IL MIRACOLO DELLE DONAZIONI

Raccogliere fondi per lo sviluppo della fattoria è una sfida continua. Ora, grazie al sostegno di un sacerdote diocesano della Corea del Sud, la fattoria Jacaranda è orgogliosa proprietaria di un escavatore Volvo EC290BLC di seconda mano. Le donazioni per l'acquisto sono state gestite da padre Hwang Changyong, che sapeva quanto sarebbe stato utile per gli studenti e le suore in Zambia.

Trasportare il veicolo dal Sud-est asiatico all'Africa è stata la prima di una serie di sfide: l'escavatore ha un peso operativo di quasi 29.000 kg e, dopo averlo smontato, i componenti sono stati spediti in 2 container lunghi 20 metri che sono arrivati in Zambia a distanza di due settimane l'uno dall'altro.

Infine è arrivato il momento di rimontare l'EC290BLC e assicurarsi che fosse pronto all'utilizzo. Padre Hwang ha raccolto altre donazioni per inviare alla fattoria Jacaranda una squadra di tre tecnici dalla Corea del Sud. Per rendere nuovamente operativo l'escavatore hanno impiegato tre giorni di lavoro, con l'aiuto della popolazione locale.

Dopo tanti anni di lavoro completamente manuale, l'escavatore Volvo porterà cambiamenti radicali all'interno della fattoria. Suor Emmanuella Kim, direttrice del centro, racconta che il suo sogno, condiviso da tutte le sue consorelle, non è cambiato ma si è solo arricchito di nuove prospettive. "Ci saranno tanti miglioramenti: una scuola, un pollaio, un porcile e qualche coltivazione." Suor Emmanuella è certa che, grazie alla donazione dell'escavatore e alle risorse che ne ricaverà la fattoria Jacaranda, "i giovani della scuola possono sognare un futuro ancora migliore".



# IN PERFETTO EQUILIBRIO

Un equipaggio tutto al femminile parteciperà  
alla Volvo Ocean Race 2014-2015 →

*di Julia Brandon*

## PRIMA DI TUTTO SIAMO UNA SQUADRA DI VELA, POI SIAMO DONNE



Il team SCA si prende una meritata pausa a Lanzarote

La Volvo Ocean Race è la più impegnativa regata velica intorno al mondo. Dura nove lunghissimi mesi e quest'anno sette squadre si contenderanno la vittoria sulle nove tappe. In media, ogni tratto della gara dura circa 20 giorni, mentre gli stopover durano tra i 6 e i 18 giorni.

Completarla non è un'impresa da poco: per percorrere tutti i 76.745 km della gara servono forza e resistenza eccezionali. Non è una sorpresa, quindi, che quest'anno i riflettori dei media siano puntati su Team SCA, la squadra con un equipaggio interamente al femminile.

Tra le veliste, tra cui vi sono atlete provenienti da Stati Uniti, Regno Unito, Australia, Svizzera e Olanda, la trepidazione per la grande sfida che si apprestano ad affrontare è alle stelle. "Il Team SCA non è un progetto alternativo, ma un progetto serio e con un grande potenziale a cui partecipano delle vere professioniste" dichiara Carolijn Brouwer, elemento dell'equipaggio già velista olimpica; Abby Ehler, non nuova alla Volvo Ocean Race, aggiunge: "Non ci sono scuse: abbiamo tutti gli strumenti e il supporto necessari per fare risultato."

### SOLO PER DONNE VERE

Il Team SCA non è il primo equipaggio interamente femminile ad aver partecipato alla Volvo Ocean Race; l'onore spetta

al Team Maiden, nel 1988-89. Tuttavia, si tratta del primo equipaggio composto solo da donne che potrà competere alla pari contro gli equipaggi maschili. Non si tratta di una trovata pubblicitaria né di una novità; il messaggio dietro a questa iniziativa è a sostegno della parità di genere.

SCA è un'azienda globale leader di settore che sviluppa prodotti per l'igiene personale e prodotti forestali eco-sostenibili. L'80% dei suoi clienti sono donne e tramite i suoi prodotti sostiene la libertà del genere femminile di partecipare senza alcuna limitazione alla società. Esiste perciò una sintonia di intenti tra lo sponsor e le necessità dell'equipaggio, come evidenziato da Victoria Low, responsabile comunicazione del Team SCA.

"L'ultima partecipazione di un equipaggio completamente femminile è stata 12 anni fa; c'è un gap enorme tra l'esperienza velistica maturata dalle donne e quella a disposizione degli uomini. Abbiamo bisogno di questa Volvo Ocean Race per stabilire in cosa le veliste donna debbano ancora migliorare; questa gara sarà importante sia dal punto di vista velistico, sia per il brand SCA.

"Il nostro scopo è fare meglio di tutti gli altri equipaggi interamente femminili nella storia della Volvo Ocean Race", aggiunge. "Ma ci piace dire che siamo l'equipaggio di una gara velistica che il caso ha voluto essere composto solo da donne.

Prima di tutto siamo una squadra di vela, poi siamo donne." Ovviamente nessuno slancio di equità tra i sessi può negare che gli uomini abbiano un vantaggio fisico sulle donne: le squadre maschili non solo dispongono di una forza fisica superiore, ma anche di un maggior peso che aiuta a stabilizzare l'imbarcazione.

### ALLA PARI

Quest'anno, per consentire a tutte le squadre di competere sullo stesso piano, è stata aggiunta una regola che consente agli equipaggi femminili di avere 11 membri, mentre gli equipaggi maschili sono limitati a 8 membri.

"È una grande opportunità per il mondo velistico femminile: il cambio di regolamento della Volvo Ocean Race non poteva capitare in un momento migliore" racconta Sam Davies, velista britannica in solitaria di grande esperienza. "La struttura di coaching e il team tecnico sono di alto livello e ci aiuteranno a scalare la ripida curva di apprendimento che ci aspetta; però sono sicura che avremo l'opportunità di raccogliere risultati incredibili."

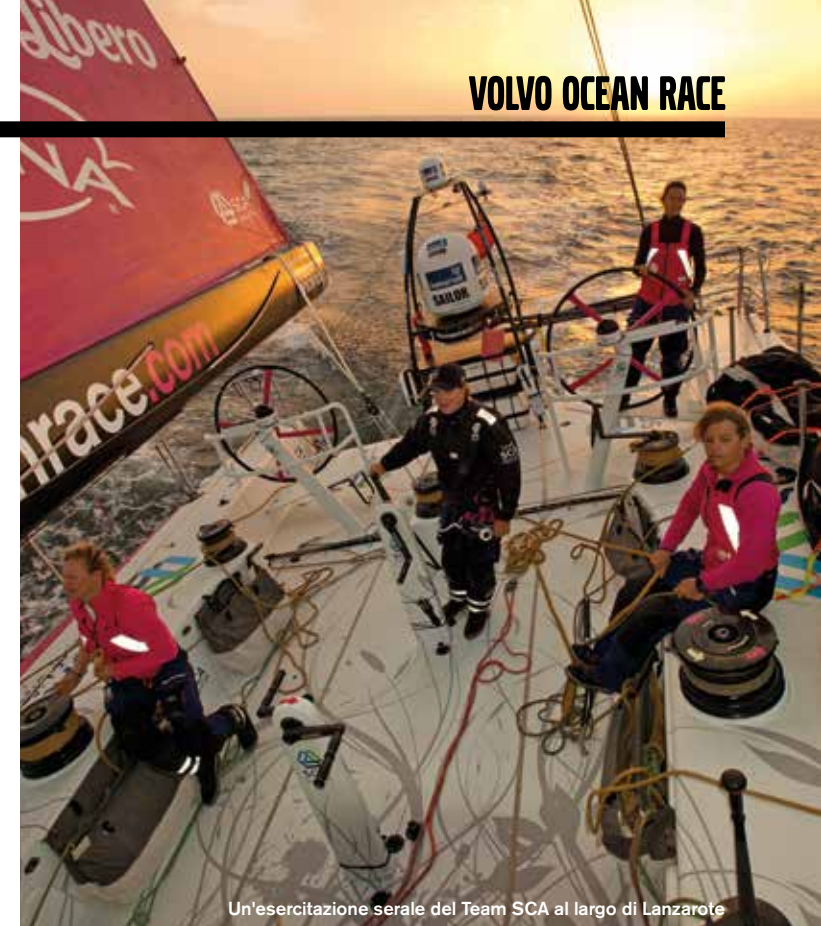
Anche lo scafo, il Volvo Ocean 65, progettato da zero per assicurare massima sicurezza e stabilità, contribuisce a livellare le differenze tra le squadre: il loro valore dipenderà esclusivamente dalla somma delle abilità dei loro membri, membri; tuttavia non dimentichiamo che a bordo vi sono circa 3 tonnellate di materiale da spostare pressoché in tempo reale. La preparazione, perciò, non si concentra solo su meccanismi e abilità legati al controllo dell'imbarcazione o sul potenziamento fisico, ma include un addestramento specifico che consenta all'equipaggio di spostare rapidamente i pesi secondo necessità.

"Sarà mentalmente e fisicamente estenuante e gli equipaggi maschili hanno il vantaggio dell'esperienza" sostiene Low. "Team SCA ha membri di grande esperienza, c'è chi ha già partecipato alla Volvo Ocean Race nel 2001-2002 e chi ha partecipato alle Olimpiadi", ma per essere una squadra ci vogliono competenze ben assortite.

L'equipaggio, durante la gara, potrà contare solo sui propri mezzi: per questo è necessaria la presenza di varie professionalità, tra cui una dottoressa, un tecnico, una meteorologa, una stratega, una navigatrice, una tattica, ecc. "Stiamo scegliendo nuovi membri in modo da coprire più competenze possibili; in questo modo quando saranno in oceano aperto sapranno come smontare un verricello mentre si è colpiti dalle onde, oppure come abbassare la vela maestra per rattopparla durante la notte", aggiunge Low.

### PRONTE PER L'INFERNO

A marzo di quest'anno il team ha già coperto 10.000 miglia di duri allenamenti, in un periodo di cinque settimane. La giornata prevede sveglia alle 6.30 del mattino, palestra, quindi sette ore di mare, sei giorni a settimana. In questo momento stanno



Un'esercitazione serale del Team SCA al largo di Lanzarote

## DOVRANNO AFFRONTARE MESI DI LOGORAMENTO FISICO

facendo esercitazioni di 48-72 ore in mare aperto per fare pratica sul sistema di turni di guardia: 4 ore di guardia e 4 ore di riposo. Inoltre, prevedono allenamenti in percorsi transatlantici, per simulare le reali condizioni di regata.

Secondo Low, lo scopo degli allenamenti non è tanto testare le loro abilità o creare un gruppo affiatato, quanto "prepararle per l'inferno che si scatenerà quando saranno là fuori".

A ottobre, quando inizierà la gara ad Alicante, in Spagna, all'orizzonte vedranno mesi di logoramento fisico e di condizioni meteo intollerabili, nonché la navigazione nei più grandi canali navigabili del mondo (è stato di recente annunciato il pit-stop a L'Aia). Ma nonostante questo, l'entusiasmo per la loro impresa è palpabile.

Sally Barkow, membro americano dell'equipaggio, ha gareggiato per il suo paese alle Olimpiadi di Pechino 2008 e ha ricevuto nel 2005 il Rolex Yachtswoman of the Year, premio statunitense come migliore velista dell'anno. Sally ha dichiarato: "È un'opportunità eccezionale di fare una regata intorno al mondo. Rientra nella nostra natura il desiderio di spingersi oltre i limiti."

Anche se non sarà sulla barca con loro, Low condivide il suo entusiasmo. "Questa sarà la mia quinta Volvo Ocean Race, la terza in un team di sole donne. Sono orgogliosa degli obiettivi che si sono poste, ed è bellissimo far parte di un team che sta adottando un approccio totalmente femminile allo sport. L'equipaggio si è impegnato al massimo per esserci, se al termine della regata avremo ispirato altre donne a impegnarsi per superare i propri limiti, avremo raggiunto il nostro obiettivo." ☞

Per vedere altre foto e video relativi a questo articolo, andate sul sito [www.volvospiritmagazine.com](http://www.volvospiritmagazine.com)



# LASCIA IL SEGNO

Scopri la collezione Identity



Vinci il nuovo zaino Identity!

Per scoprire come riceverlo, andate sul sito [identity.volvomerchandise.com](http://identity.volvomerchandise.com) e sfogliate la nuova collezione Volvo Construction Equipment

[VOLVOMERCHANDISE.COM](http://VOLVOMERCHANDISE.COM)

Volvo Merchandise Corporation



L'ANGOLO DELL'OPERATORE

Feng Yi si è posizionato al secondo posto dell'Operator Idol



# CONCORSO DI SUCCESSO IN CINA

Migliaia di operatori provenienti da tutta la Cina parteciperanno a Operator Idol 2014, il concorso nazionale per eco-operatori di Volvo CE →

di Nigel Griffiths

Lanciato nel 2011, Operator Idol è il primo concorso di questo genere in Cina e il più grande evento di formazione sul risparmio di carburante al mondo. Questa rassegna si rivolge a oltre un milione di operatori cinesi di escavatori e non solo incoraggia un consumo più misurato del carburante, ma promuove il marchio Volvo CE e i valori su cui si basa, ovvero qualità, sicurezza e rispetto per l'ambiente.

"Il sogno della nostra epoca è un futuro più verde. Gli approcci creativi che abbiamo proposto nel tempo in Cina ci pongono all'avanguardia", ha commentato April Li, vice presidente marketing di Volvo CE, Cina.

Data l'enorme partecipazione, l'attenzione del pubblico e la visibilità guadagnata del marchio Volvo CE, l'azienda ha deciso di rinnovare l'evento per altri tre anni, con la finale per il 2014 prevista a novembre.

La rassegna si svolge in diverse località ed è organizzata da Volvo CE insieme ai suoi concessionari e alla CCMA (China Construction Machinery Association), con il sostegno del Dipartimento per la Conservazione e l'Utilizzo delle Risorse e del Ministero dell'Industria e dell'Informatica cinesi. Dietro le quinte, l'allestimento del concorso occupa oltre 1.000 persone.

## IN TUTTA LA NAZIONE

In tre anni, il concorso ha attirato oltre 410.000 partecipanti, il 40% degli operatori di escavatori sul territorio nazionale. Il numero di concorrenti è aumentato anno dopo anno.

Nel 2013 l'evento è durato oltre sei mesi e ha raggiunto tutti gli angoli della Cina, dalle fasi preliminari in 30 province e regioni alla finale di Shanghai, dove 24 operatori si sono misurati per ottenere i 3 titoli nazionali di Operator Idol, con in palio un anno di utilizzo gratuito di un escavatore Volvo ciascuno.

Quest'anno gli organizzatori prevedono di estendere i corsi di formazione sul risparmio di carburante e sperano di offrire una maggiore varietà di premi.

La pubblicità che ha raccolto il concorso del 2013 è stata impressionante: oltre 3.500 citazioni sui media e 100 milioni di visitatori unici sul sito Web di Operator Idol. Il progetto ha attirato 150.000 fan su Weibo, il sito di micro-blogging cinese che corrisponde al nostro Facebook e Twitter, ottenendo un'enorme visibilità da parte di operatori, concessionari, dall'intero settore e dalla società cinese.

Il primo vincitore, Liu Fang Jie, era alla sua seconda partecipazione a Operator Idol: "Vorrei ringraziare Volvo per avermi consentito di realizzare il mio sogno di possedere un escavatore tutto mio, dopo 10 anni di duro lavoro nel settore", ha dichiarato.

In seconda posizione si è classificato Feng Yi, che ha commentato: "Grazie a questo concorso, ora ho più rispetto per l'ambiente e sto imparando molte nozioni e competenze utili per diminuire il consumo di carburante". E aggiunge: "Ora che ho un mio



Da sinistra a destra: Qi Jun, presidente di CCMA, Feng Yi (secondo classificato), Liu Fang Jie (vincitore), Gong Xue Feng (terzo classificato), Lawrence Luo, presidente di Volvo CE, Cina

escavatore, applicherò al mio lavoro ciò che ho imparato qui, cercando anche di persuadere i miei colleghi."

## OPERATORI RESPONSABILI

Nel corso degli anni il concorso ha formato migliaia di giovani operatori, ora esperti nella riduzione dei consumi dei veicoli da lavoro. Il programma prevede stage di formazione online e offline sul consumo responsabile di carburante a tutti gli operatori registrati; i partecipanti ricevono inoltre un certificato per i risultati raggiunti durante il corso.

Nella finale, gli operatori affrontano una serie di sfide in cui viene simulato l'ambiente di lavoro; devono dare dimostrazione della flessibilità e delle competenze sul risparmio di carburante che hanno conseguito.

"Gli operatori che prendono parte al concorso sono molto giovani, ma rappresentano il cuore del futuro del settore", ha spiegato Jennifer He, direttore marketing e comunicazione

di Volvo CE, Cina. "L'evento si è rivelato un modo eccellente per entrare in contatto con migliaia di operatori e fornire loro competenze di eco-operatori", ha aggiunto.

"Ci ha permesso di gettare un ponte verso gli operatori tramite il quale far conoscere il marchio Volvo CE e i suoi prodotti: durante il progetto abbiamo raccolto un enorme database di oltre 200.000 nomi. Questi contatti saranno estremamente utili in futuro, perché in Cina spesso gli operatori possono influenzare l'azienda per cui lavorano nell'acquisto di macchinari." ❏

# SPIRIT È GRATIS



Leggete l'intera rivista gratuitamente sul vostro iPad con foto aggiuntive e video esclusivi: scaricate *Spirit* dall'App store: è gratis



# PRODUTTIVITÀ E PRATICITÀ, INSIEME



VIDEO

Semplificate le vostre operazioni di pavimentazione e raggiungete livelli superiori con una maggiore produttività. Gestirete con facilità l'intero processo di pavimentazione grazie alla tecnologia di ultima generazione delle nostre pavimentatrici ABG. Le pavimentazioni saranno sempre perfette e senza fatica, grazie al nostro sistema di gestione elettronico EPM II, leader del settore, e alla nostra imbattibile gamma di banchi di comprovata efficacia. Per comprendere appieno tutti i vantaggi di un manto stradale della massima qualità, vi mostreremo come realizzarlo risparmiando tempo e ottenendo una maggiore redditività.

[www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)

[http://opn.to/a/SP\\_PAT-C\\_A](http://opn.to/a/SP_PAT-C_A)

Volvo Construction Equipment

