

# spirit

A photograph of two construction workers in the foreground, one in a blue hard hat and the other in a yellow one, both wearing safety vests. They are looking towards a Volvo excavator in the background, which is working on a demolition site filled with rubble. The excavator's arm is raised, and it appears to be holding a piece of debris. The background shows a clear blue sky and some buildings in the distance.

## CONFORMITÀ

Politica di  
conformità di  
Volvo CE

## DECOLLO

Un nuovo aeroporto  
in Australia

## DEMOLIRE E FACILE

con Volvo  
EC480DL ad  
Amsterdam

# KINERJA PRESISI TINGGI



Motor grader G946C dari Volvo Construction Equipment memiliki kendali presisi tinggi dalam segala aplikasi, mulai dari perataan halus hingga pemindahan tanah dan pembersihan salju. Dilengkapi transmisi 11-kecepatan unik khas Volvo, motor grader ini memiliki kecepatan roda gigi yang pas untuk setiap tugas perataan. Dirancang untuk menghasilkan kinerja dan produktivitas optimal – bahkan dalam aplikasi yang paling menantang - G946C adalah platform perataan yang stabil untuk tugas berat. Motor grader Volvo G946C: dirancang untuk kerja presisi tinggi.

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



VIDEO [http://opn.to/a/SP\\_GRA-C\\_A](http://opn.to/a/SP_GRA-C_A)

Volvo Construction Equipment



BENVENUTI



Nuovo Road Institute (Istituto per le strade) di Volvo CE in Brasile



Volvo Construction Equipment è fatta non solo di macchine, ma anche di persone

Le persone che utilizzano i nostri macchinari, così come la loro formazione e sicurezza, sono di fondamentale importanza per Volvo CE, come spiegato nel nostro articolo a pagina 36, dedicato alla tradizione e alla storia della sicurezza all'interno dell'azienda. L'interesse delle persone è al centro anche del nuovo Volvo CE Road Institute (Istituto per le strade) in Brasile, gemello del Road Institute (Istituto per le strade) presente negli Stati Uniti, che quest'anno festeggia il suo 50° anniversario. Il nuovo istituto, descritto a pagina 20, insegnerà agli operatori e ai dipendenti di tutta l'America Latina a utilizzare in modo efficiente, sicuro e conveniente i nostri eccezionali macchinari, in modo da realizzare superfici stradali di qualità superiore.

La sezione Dentro il progetto di *Spirit*, a pagina 6, contiene l'intervista a Zoi Sazaklidou, consulente legale e responsabile della conformità di Volvo CE di Volvo CE, che illustra la politica di conformità dell'azienda. Anche in questo caso, le linee guida adottate hanno lo scopo di assicurare l'interesse, la tranquillità e il benessere delle persone.

Chi invece getta letteralmente al vento ogni cautela sono i coraggiosi equipaggi che parteciperanno alla Volvo Ocean Race, la gara di off-shore intorno al mondo, in partenza il 4 ottobre prossimo. Esistono tuttavia numerose analogie tra questa regata e ciò che noi di Volvo definiamo il "Volvo Way". Volvo CE svolge ogni attività a qualsiasi livello con energia, passione e rispetto reciproco, proprio come faranno i velisti di queste imbarcazioni per i nove mesi che trascorreranno in mare, un tempo davvero infinito per gli standard sportivi. Il nostro articolo periodico di pagina 42, dedicato a questo incredibile evento, fornirà informazioni sempre aggiornate sulla regata. Come sempre, *Spirit* racconta le storie di Volvo CE, del personale e dei prodotti dell'azienda da diverse regioni del mondo, con contenuti aggiuntivi sotto forma di servizi video e fotografici disponibili nel sito Web di *Spirit* e nell'app gratuita *Spirit*.



**THORSTEN POSZWA**  
Global Director  
External Communications  
Volvo Construction Equipment

spirit  
ONLINE

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



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Fotografia principale: © Guadalupe F. Perras/Prata Gelatina; Ritratto di Thorsten Poszwa © Image Photo Professional

# IN QUESTO NUMERO

## 3 LETTERA DI BENVENUTO

Nel mondo Volvo, le persone sono importanti quanto le macchine

## 6 DENTRO IL PROGETTO

Incontro con Zoi Sazaklidou, consulente legale e responsabile della conformità di Volvo CE

## 10 AUSTRALIA

La seconda città più grande dell'entroterra australiano avrà presto un nuovo aeroporto pubblico

## 16 NORVEGIA

Costruzione del tunnel stradale sottomarino più lungo del mondo

## 20 BRASILE

Il nuovo Road Institute (Istituto per le strade) di Volvo CE è il primo del suo genere in America Latina

## 22 CINA

Il centro di ricondizionamento di Shanghai si avvale degli oltre 70 anni di esperienza di Volvo CE nel settore

## 26 TERRITORI BRITANNICI D'OLTREMARE

Un'enorme flotta di macchinari Volvo CE è al lavoro per porre fine all'isolamento di una delle isole più remote del mondo

## 32 STATI UNITI

Ecco come i lettori di Nord America e Messico ricevono la rivista *Spirit*

## 34 STATI UNITI

Nuovo Centro clienti di Volvo CE a Shippensburg, Pennsylvania

## 36 LEZIONI DI STORIA

Evoluzione della sicurezza all'interno del Volvo Group nel corso degli anni

## 40 CINA

Come trasformare i macchinari Volvo rottamati in opere d'arte

## 42 VOLVO OCEAN RACE

Alla conquista dell'Everest del mondo della vela



### IN COPERTINA

Paesi Bassi: Peter Cnossen (a sinistra), Sales Manager della concessionaria Volvo CE Kuiken Construction Equipment, in cantiere con Robert Eerens di Eerens Demolition © Juha Roininen

### 47 L'ANGOLO DELL'OPERATORE

Esperienza di demolizioni ad Amsterdam



16



32



22



26

### VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE

Settembre/Ottobre/Novembre 2014 NUMERO: 52

EDITO DA: **Volvo Construction Equipment SA**

DIRETTORE: **Thorsten Poszwa**

COORDINAMENTO EDITORIALE: **Krista Walsh**

PRODUZIONE EDITORIALE E DESIGN: **CMDR sprl**

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

COLLABORATORI: **Julia Brandon; Wenming Dai; Chloe Doyle; Patricia Kelly;**

**Tony Lawrence; Andrew McMillen; Steve Skinner; Cathy Smith; Stephanie Anderson Witmer**

FOTOGRAFI: **Silvio Aurichio; David Ball; Gorm K. Gaare; Darrin Henry; Natalie Hill;**

**Heinz-Joachim Petrus; Guadalupe F. Presas; Juha Roininen; Sean Simmers;**

**Olho de Vidro; Henry Zhang**



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 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, stampata su carta ecologica.

# CONFORMITÀ CON VOLVO

Un consulente legale di Volvo CE spiega come la politica di conformità consenta ai colleghi di svolgere al meglio il proprio lavoro

di Patricia Kelly

**Z**oi Sazaklidou è un membro del team di tre avvocati che opera presso Volvo CE a Bruxelles, Belgio, e che fornisce supporto ai colleghi di altre sedi. In qualità di consulente legale e responsabile della conformità presso Volvo CE, Sazaklidou spiega che spesso il funzionamento e gli scopi della politica di conformità dell'azienda vengono fraintesi. "L'obiettivo non è impedire alle persone di svolgere le proprie attività, anzi proprio il contrario", dichiara. "Il nostro compito è verificare che tutti possano lavorare in condizioni di sicurezza".

Sazaklidou, nata in Grecia, spiega che, per garantire la propria sicurezza, i dipendenti dell'azienda non devono necessariamente svolgere un minor numero di attività. "Se applicano correttamente le regole di conformità, prendono visione della politica aziendale e si rivolgono ai consulenti legali e ai responsabili della conformità locali, possono svolgere le loro attività come preferiscono, ma senza correre rischi", afferma, e aggiunge che ritiene sia importante contribuire ad alleggerire il carico di lavoro talvolta imposto dalle problematiche in materia di conformità.

"Per alcuni, non avere la certezza di agire nel modo giusto può essere fonte di stress", spiega. "La possibilità di chiedere consigli e assistenza ai consulenti legali e ai responsabili della conformità allevia tale stress. Desideriamo che le persone possano esprimere la propria creatività e concentrarsi sul lavoro, anziché preoccuparsi se lo stanno svolgendo nel modo giusto".

## CONTATTI CONTINUI

Sazaklidou ha lasciato Veria, nel nord della Grecia, all'età di 18 anni per studiare a Londra. "Ho sempre pensato che sarei tornata, ma non l'ho mai fatto", afferma, anche se si reca a trovare i genitori "il più spesso possibile". Una prima laurea in scienze

politiche ha condotto a una seconda in giurisprudenza. "I miei nonni erano contadini e mio padre è medico", spiega. "Sapevo che non sarei mai diventata una dottoressa e che mi sarei dedicata a qualcosa di più teorico. La mia inclinazione verso le materie legali si è manifestata in modo naturale".

Undici anni fa, dopo 11 anni trascorsi a Londra, l'interesse verso il diritto comunitario sulla concorrenza ha condotto Sazaklidou a partecipare a uno stage presso la Commissione europea a Bruxelles, seguito da un impiego in uno studio legale privato, prima di entrare a far parte di Volvo CE. Rispetto alla pratica privata, il lavoro presso Volvo è decisamente più vario ed è proprio questo che entusiasma Sazaklidou.

"La mia attuale attività è molto più nelle mie corde", spiega. "Questo lavoro favorisce i rapporti sociali. Non sono infatti costretta a stare da sola a leggere in ufficio, come spesso accade negli studi privati. Qui devo relazionarmi e fornire assistenza non ad aziende, ma ad altre persone, seguendo dinamiche completamente diverse".

## UN CANTO IN ONORE DI VOLVO

Sazaklidou spiega che uno dei motivi che l'hanno convinta ad accettare il lavoro presso Volvo era il fatto che l'azienda cercasse una persona dotata di integrità morale. "Nei colloqui a cui avevo partecipato non era mai stato indicato questo requisito. Ricordo di aver pensato che si trattasse solo di un modo per mettersi in mostra, ma ora comprendo che l'etica e la moralità di un'azienda sono importanti per le persone che vi lavorano e rappresentano principi su cui non si transige, nemmeno per scopi personali".

In virtù del suo coinvolgimento in attività relative non solo alla conformità, ma anche alla responsabilità sociale di Volvo CE, →

**L'OBIETTIVO NON È IMPEDIRE  
ALLE PERSONE DI SVOLGERE  
LE PROPRIE ATTIVITÀ, ANZI  
PROPRIO IL CONTRARIO**



Nel tempo libero Zoi Sazaklidou canta con il suo gruppo, i Fildisi

Sazaklidou afferma che nell'azienda tutti, e non solo i dirigenti, "attribuiscono grande importanza a questo aspetto e ne sono fieri".

Lavorare in Volvo significava restare a Bruxelles: "Qui si vive bene pur essendo stranieri", afferma. Dopo diversi anni, Sazaklidou ha deciso di imparare a suonare uno strumento musicale e ha scoperto invece di avere una splendida voce. È così che ha iniziato a cantare brani del genere "rebetiko" insieme a un gruppo. Questo tipo di musica greca, che è nato in sordina e si è sviluppato con il trascorrere del tempo, come il blues, il flamenco, il fado e il tango in altre culture, racconta storie, sia allegre che tristi, di vita reale.

"Adoro questo genere", dichiara. "Sono cresciuta ascoltando questa musica che per me è ormai familiare, una vera e propria compagna di vita".

Con il suo gruppo, i Fildisi, partecipa a vari eventi benefici, soprattutto quelli a sostegno delle vittime della crisi in Grecia, organizzati da enti che forniscono beni di prima necessità, quali cibo e medicinali.

"Abbiamo tutti un lavoro e a volte è difficile trovare il tempo per provare, ma per ora riusciamo a procedere senza grandi

difficoltà e stiamo iniziando a diventare famosi... oltre a divertirci".

Quando torna in ufficio a svolgere un ruolo globale che prevede il supporto a vendite e acquisti, Sazaklidou deve affrontare svariate questioni legali, tra cui contratti con concessionarie, controversie, assistenza agli acquirenti di beni di consumo nella negoziazione di accordi e spiegazione degli emendamenti apportati alle leggi. "Da quando lavoro per Volvo, i miei orizzonti si sono ampliati", spiega. "Vivendo a Bruxelles, prima dedicavo maggiore attenzione all'Europa. Adesso, invece, esistono anche Cina, Indonesia, Brasile e così via".

E continua: "Il mio compito è assistere persone prive di competenze specifiche quando si trovano ad affrontare questioni legali. A volte, naturalmente, mi accade di dover dire a qualcuno che il problema non è risolvibile e penso che, in questi casi, sia opportuno spiegarne i motivi. Cerco sempre di trovare metodi alternativi per compiere le stesse azioni o raggiungere risultati analoghi. Penso che, in generale, le persone me ne siano grate e apprezzino il supporto che fornisco".

## DA QUANDO LAVORO PER VOLVO, I MIEI ORIZZONTI SI SONO AMPLIATI

Il video dell'intervista è disponibile nel sito Web o nell'app di Spirit

# PRONTI AL DECOLLO

La seconda città più grande dell'entroterra australiano avrà presto un proprio aeroporto pubblico, nella cui realizzazione Volvo CE svolge un ruolo essenziale →

*di Andrew McMillen*

*Fotografie di David Ball*





Verranno spostate dieci milioni di tonnellate di terra e roccia

Costruire un aeroporto "ex novo" in un luogo incolto rappresenta un'impresa colossale sotto ogni punto di vista, ma la sfida è ancora più complessa se i responsabili decidono di autoimporre una data di scadenza non certo comoda. "L'obiettivo è passare dall'inizio dei lavori al primo atterraggio in 18 mesi", dichiara con tono sicuro Denis Wagner, Managing Director dell'azienda Wagners, con sede a Toowoomba.

Il Brisbane West Wellcamp Airport, situato 17km a ovest di Toowoomba, nello stato del Queensland, Australia orientale, sarà il primo aeroporto pubblico "ex novo" costruito nel paese dopo il Tullamarine di Melbourne, più di 45 anni fa. "Per questo progetto i macchinari da costruzione sono fondamentali", afferma Wagner. "Poiché dobbiamo realizzare una pista lunga 2,87km è assolutamente indispensabile disporre di macchinari non solo affidabili, ma anche resistenti e duraturi".

## USO INTENSIVO

Una tessera essenziale di questo mosaico è rappresentata da Volvo CE, a cui Wagners ricorre per gestire l'intero e impegnativo processo di costruzione. "Utilizziamo diversi macchinari Volvo della gamma di medie dimensioni, fino a 50 tonnellate", spiega il cinquantunenne Managing Director. "Ci garantiscono

infatti affidabilità, comfort per l'operatore ed efficienza nei consumi, tutti fattori importanti per le nostre attività. Operiamo 24 ore al giorno per tutta la settimana, con due turni di 12 ore ciascuno.

"Tutti i materiali da costruzione destinati al progetto vengono reperiti localmente: frantumiamo la ghiaia e otteniamo l'aggregato per calcestruzzo e asfalto", prosegue Wagner. "Se dovessimo trasportare tutto il materiale da un sito esterno, ci occorrerebbero 350.000 carichi. Dal punto di vista economico, l'indisponibilità di materiale locale sarebbe senza dubbio poco conveniente".

Prima della riqualificazione in aeroporto di "Codice E", in grado di accogliere velivoli fino al Boeing 747 o delle dimensioni di un jumbo, questi 2.000 ettari di terreno presso Wellcamp erano adibiti a pascoli di terra nera per l'allevamento di bestiame. A fine maggio, da un punto di osservazione elevato, sono ancora visibili in lontananza le origini agricole di questa proprietà: sotto un limpido cielo azzurro, decine di bovini pascolano placidamente dietro la struttura del terminal aeroportuale in fase di costruzione.

Da vicino, tuttavia, ciò che colpisce è il brulicare di attività umane. Nei pressi delle strutture, due aree in cui le rocce vengono fatte esplodere, estratte e trasportate segnano i confini →



**IL BRISBANE WEST WELLCAMP SARÀ IL PRIMO AEROPORTO PUBBLICO AUSTRALIANO COSTRUITO SENZA IL CONTRIBUTO DEL GOVERNO**

Il progetto Wellcamp è sempre operativo



Denis Wagner, Managing Director dell'azienda Wagner con sede a Toowoomba



I macchinari Volvo vengono utilizzati ogni giorno

dell'imponente pista larga 45m, circa un quarto della quale è già completata e in attesa dell'asfaltatura finale. Al centro della proprietà sorge un impianto per la lavorazione del calcestruzzo che, secondo le previsioni, produrrà circa 26.000m<sup>3</sup> di materiale da utilizzare per il progetto.

### PRIMO AL MONDO

"Tutto il calcestruzzo utilizzato per la pavimentazione dell'aeroporto verrà ottenuto utilizzando un prodotto Wagner brevettato chiamato Earth Friendly Concrete o EFC", sottolinea Wagner. "Il nostro calcestruzzo non contiene cemento. Sarà il primo aeroporto al mondo costruito con EFC. La semplice scelta di questo prodotto ci permetterà di ridurre di 6.600 tonnellate le emissioni di anidride carbonica".

Nell'ambito di questa innovazione globale, Volvo CE svolge un ruolo importante: "Disponiamo di una pala gommata Volvo L90F che raccoglie tutto l'EFC e lo trasporta all'impianto di betonaggio, dove viene scaricato", spiega Wagner. In altre aree del sito, ogni giorno vengono utilizzati macchinari quali escavatori Volvo da 46 tonnellate, pale gommate dal modello L90 fino al modello L220 e dumper articolati A40F.

Sovvenzionato dai fondi privati di Wagner per un totale di oltre 100 milioni di dollari australiani (94 milioni di dollari statunitensi e 69 milioni di euro), il Brisbane West Wellcamp sarà il primo aeroporto pubblico australiano costruito senza il contributo del governo. L'azienda è stata fondata nel 1989 dai quattro fratelli Wagner e dal padre Henry a Toowoomba che, con i suoi 165.000 abitanti, è la seconda città più popolata dell'entroterra australiano. Situata a 130km a ovest da Brisbane, capitale dello stato del Queensland, l'azienda con sede a Toowoomba si occupa soprattutto di materiali da costruzione e attività minerarie. Wagner dispone di un totale di 850 dipendenti e ha gestito progetti in Russia, Medio Oriente e isole del Pacifico.

"Il Brisbane West Wellcamp soddisferà le esigenze del mercato passeggeri di Toowoomba e Darling Downs", dichiara Wagner. "Nel bacino di utenza dell'aeroporto vivono 334.000 persone. Secondo i nostri calcoli, raggiungeremo presto i 500.000 passeggeri l'anno. In un raggio di 3km dalla pista sorgono

solo 13 abitazioni, quindi l'impatto sulla comunità locale sarà davvero minimo".

Nei pressi dell'aeroporto sorgerà il Wellcamp Business Park, che ospiterà uffici commerciali, hotel e attività produttive.

I soli a lavorare ancora più strenuamente dei 150 dipendenti Wagner che operano nel sito sono proprio i macchinari. Avendo di recente tagliato il traguardo dell'anno e considerata la scadenza massima di 18 mesi che l'azienda si è imposta dall'inizio al completamento dei lavori, il Brisbane West Wellcamp Airport sarà presto pronto per il decollo. Alla fine di maggio, delle 10 tonnellate stimate di terra e roccia, ne sono state trasportate sei milioni, e ogni giorno di produttività avvicina sempre più Wagner al suo obiettivo: aprire e rendere operativo il terminal nel quarto trimestre del 2014. 



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)



# LA LUCE IN FONDO AL TUNNEL

I macchinari Volvo agevolano la costruzione del tunnel stradale sottomarino più lungo del mondo, che collega Stavanger a Solbakk

*di Chloe Doyle*

Le persone che abitano le 50.000 remote isolette situate di fronte alla lunga e frastagliata costa della Norvegia si spostano ormai da anni da un'isola all'altra in traghetto, in modo da evitare lunghi tragitti stradali. L'Amministrazione stradale norvegese ha finalmente ideato una soluzione alternativa al servizio marittimo, dispendioso in termini sia economici che di tempo. Ha infatti commissionato la costruzione del tunnel sottomarino Solbakk (Ryfast) che collega Stavanger, sulla costa sud-occidentale, a Solbakk, sulla costa meridionale del Rogaland.

Stavanger, la quarta città più grande della Norvegia, ha una popolazione di 170.000 abitanti e sta attraversando una fase di forte espansione e sviluppo, in quanto centro del settore gas petrolifero offshore del paese. Lo scopo del tunnel Ryfast è sostituire il servizio traghetti che attualmente collega Stavanger a Tau.

Lo scavo, che ha una lunghezza di oltre 14km e include un paio di tunnel paralleli, ognuno con due corsie e che segue direzioni opposte, raggiunge circa 300m sotto il livello del mare nel suo punto più basso. Con un costo stimato di 5 miliardi di corone norvegesi, più di 610 milioni di euro, il progetto verrà sovvenzionato dai pedaggi stradali e dall'amministrazione locale. Secondo le previsioni, il tunnel, che sarà inaugurato nel 2019, verrà utilizzato ogni giorno da 4.000 veicoli, che raddoppieranno a 8.000 entro il 2035.

## UN LUNGO TRATTO

La prima e più lunga fase del progetto è stata affidata a Marti IAV Solbakk DA, appartenente al Marti Group, un'azienda privata a conduzione familiare fondata nel 1922. Questa società, responsabile degli 8km che partono da Solbakk, ha già scavato per 1.200m in ogni tunnel durante la prima fase del progetto. L'azienda, con sede a Moosseedorf, Svizzera, conta 4.000 dipendenti nel mondo, 200 dei quali si occuperanno localmente delle fasi più complesse del progetto di costruzione del tunnel.

Marti opera sei giorni la settimana, 10 ore al giorno, eseguendo attività di estrazione basate sull'uso di una combinazione tradizionale di esplosivi. Le rocce estratte vengono trasportate fino al trituratore, a una distanza massima di 500m dal tunnel. Lo scavo è ininterrotto e per completare i tunnel verranno rimosse 1,3 miliardi di tonnellate di roccia.

I circa 20 macchinari principali impiegati nel sito includono cinque pale gommatae Volvo L250G, due escavatori a corto raggio di sterzata ECR235DL ed ECR88 e un escavatore gommato EW180D, tutti acquistati tra agosto e dicembre 2013. Un nastro trasportatore Marti collegato al trituratore trasferisce le rocce dai tunnel alla vicina costa, dove verranno utilizzate come materiali di riempimento.

"Le rocce scavate ed estratte sono estremamente dure, ma questo è normale in Norvegia", dichiara André Pas, Project Manager presso Marti. "I macchinari Volvo sono progettati in modo da affrontare al meglio anche le condizioni più difficili e, pur utilizzandoli quasi ogni giorno per lunghi turni, non abbiamo mai avuto problemi. Le operazioni nei tunnel sono difficili per tutti i macchinari, ma Volvo è un marchio eccezionale e noi eseguiamo interventi regolari di manutenzione e assistenza, per avere la certezza che questi prodotti, essenziali per le nostre attività, operino sempre al meglio".

"Dipendiamo dalle pale gommatae Volvo", afferma Ulrik Benthin,

Workshop Leader. "Le nostre pale gommatae L250G sono state modificate per affrontare le condizioni presenti nei tunnel e sono dotate di ulteriori caratteristiche di sicurezza, quali finestrini più resistenti e luci aggiuntive. Anche se il terreno è particolarmente sconnesso, la presenza di rocce e detriti sotto le pale gommatae risulta quasi impercettibile. Questo assicura comodità e comfort agli operatori che ogni giorno utilizzano i macchinari per molte ore". Una delle pale gommatae, operativa da settembre dello scorso anno, ha raggiunto le 2.000 ore di attività. Anche gli escavatori sono modificati per garantire maggiore sicurezza e dispongono di luci aggiuntive e protezioni per finestrini e cilindri.

## CONTINUITÀ DELLE OPERAZIONI

"Volvo non solo fornisce macchinari che operano in modo ottimale, ma assicura anche tempi di attesa ridotti per i ricambi", afferma Andreas Jakobitsch, Workshop Manager. "È importante evitare i tempi di fermo perché, per poter rispettare la scadenza, le operazioni devono essere fluide e continue. Nel cantiere è presente un'officina meccanica in grado di intervenire in caso di necessità".

In un progetto così ambizioso e complesso, la sicurezza è di importanza fondamentale e questo risulta evidente nell'intera area di costruzione. Ad esempio, in caso di incendio o crollo, i dipendenti possono chiudersi in una camera ossigenata ignifuga.

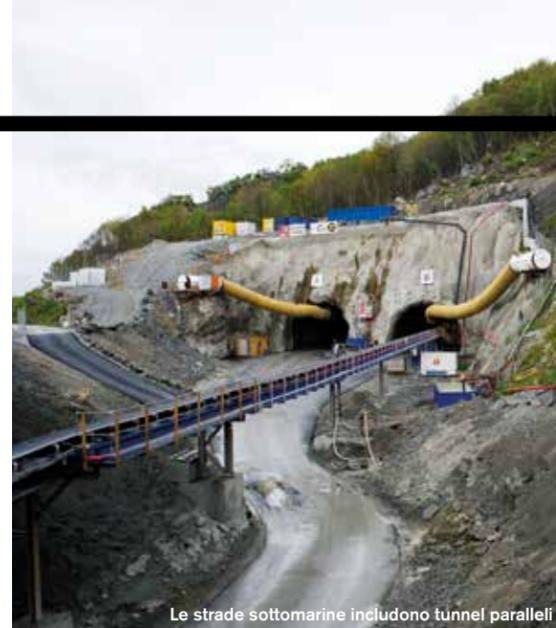
"Marti ha ordinato questi macchinari dal concessionario norvegese Volvo Maskin AS e l'azienda utilizza prodotti Volvo per molti dei suoi progetti in fase di realizzazione in tutto il mondo", spiega Ove Folkvord, Volvo CE Area Manager a Rogaland. "La sicurezza è estremamente importante per l'azienda. Ecco perché alcuni dei macchinari sono stati modificati e potenziati per adattarli alle condizioni presenti nei tunnel. Visitiamo periodicamente il sito per accertarci che i macchinari siano sempre in condizioni ottimali e che operino con la massima efficienza".

nei tunnel. Visitiamo periodicamente il sito per accertarci che i macchinari siano sempre in condizioni ottimali e che operino con la massima efficienza".

## IL FUTURO DEL TUNNEL

La fase 2 del progetto, il tunnel di Hundvåg, prevede un tratto di 5,5km a 95m sotto il livello del mare. Una volta aperta, questa parte del tunnel verrà attraversata ogni giorno da 10.000 veicoli, che aumenteranno a 25.000 entro il 2035. La fase 6, l'ultima del progetto, prevede inoltre la costruzione di strade per migliorare l'accesso ai tunnel. Le rocce estratte verranno utilizzate per ampliare la costa sul mare e creare un nuovo parcheggio per le auto e un terminal degli autobus. L'azienda dispone anche di un'imbarcazione, la *MS Marti*, che verifica l'andamento dei lavori offshore. Il gruppo possiede 88 filiali attive in Svizzera, Germania, Spagna, Austria, Norvegia, Slovacchia, Cile, Ucraina, Russia, India e Cina ed è specializzata in scavi di tunnel di grandi dimensioni, grazie all'esperienza maturata nell'ambito di progetti analoghi portati a termine in tutto il mondo.

Nonostante le considerevoli dimensioni, il tunnel Ryfast rappresenta solo una parte della vasta riorganizzazione della rete stradale norvegese. L'amministrazione che gestisce le strade pubbliche del paese intende costruire un altro tunnel sottomarino da Tungeneset ad Arsvågen. I lavori dovrebbero iniziare nel 2015 e concludersi nel 2022. 



Le strade sottomarine includono tunnel paralleli



Ove Folkvord di Volvo CE (sinistra) con Ulrik Benthin, Workshop Leader di Marti



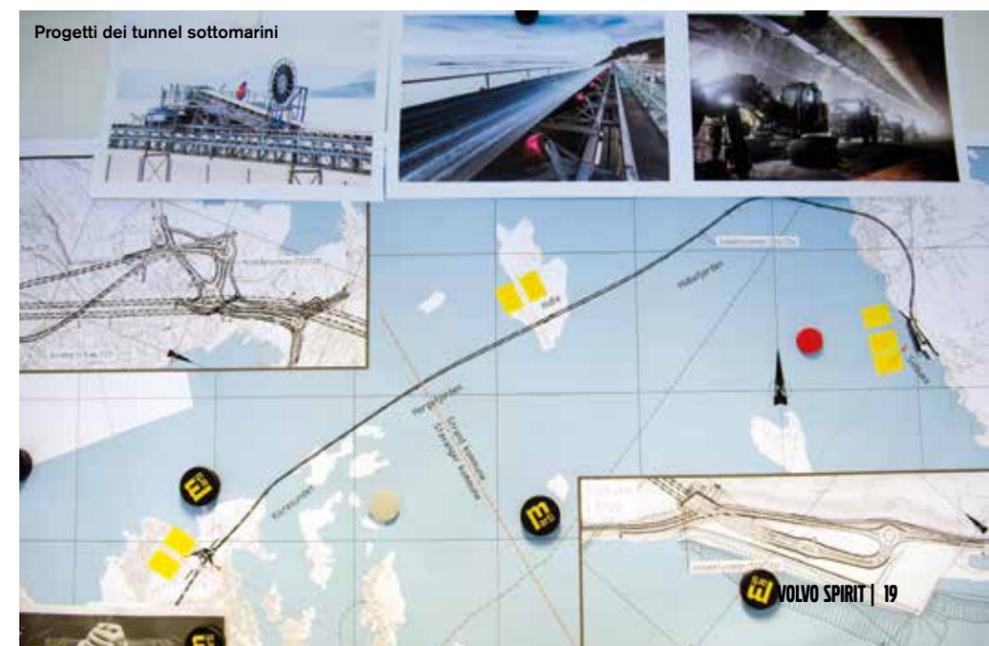
Escavatore a corto raggio di sterzata al lavoro



Andreas Jakobitsch, Workshop Manager presso Marti



André Pas, Project Manager presso Marti



Progetti dei tunnel sottomarini

VOLVO

VOLVO



L'iscrizione è aperta a tutti i clienti, anche se non possiedono un prodotto Volvo



La risposta è stata positiva

**LA FORMAZIONE RAPPRESENTA IL METODO OTTIMALE PER MIGLIORARE, MOTIVARE E FIDELIZZARE IL PERSONALE**



Babilton Cardoso, Volvo CE Head of the Road Machinery Division per l'America Latina

# METODI VINCENTI

Il nuovo Road Institute (Istituto per le strade) di Volvo traccia la strada per il successo

di Tony Lawrence

Le persone spesso parlano di situazioni vantaggiose per entrambe le parti, ma Babilton Cardoso, Volvo CE Head of the Road Machinery Division per l'America Latina, si spinge oltre e definisce il nuovo Road Institute (Istituto per le strade) di Volvo CE in Brasile come vantaggioso per tutti.

"L'istituto porterà vantaggi agli operatori e ai dirigenti che frequenteranno i corsi", dichiara Cardoso. "Saranno infatti in grado di costruire strade migliori, con conseguenti benefici anche per i proprietari dei veicoli che operano nella regione. Anche Volvo CE potrà trarre vantaggio, quando le persone constateranno quali operazioni possono svolgere i macchinari all'avanguardia dell'azienda".

L'obiettivo del nuovo centro, aperto all'inizio di quest'anno a Curitiba, nel Brasile meridionale, è insegnare a operatori e squadre a utilizzare in modo efficiente, economico e sicuro macchinari eccezionali per realizzare superfici stradali di elevata qualità. La struttura è analoga al Volvo CE Road Institute (Istituto per le strade) presente negli Stati Uniti, che sta per festeggiare il suo 50° anniversario.

Cardoso, ingegnere meccanico con più di 12 anni di esperienza nel settore dei macchinari per cantieristica pesante e costruzioni

di strade in America Latina, Europa, Africa e Medio Oriente, aggiunge: "Il Road Institute (Istituto per le strade) sarà essenziale per implementare e sviluppare a livello locale la strategia a lungo termine di Volvo CE per i macchinari da strada.

"Sarà molto simile al centro operativo negli Stati Uniti, dalla cui esperienza potremo trarre ispirazione, modificando ovviamente l'approccio in modo da soddisfare le esigenze dei paesi dell'America Latina, che possono presentare notevoli differenze".

## BEST PRACTICE

L'obiettivo fondamentale dell'Istituto di Curitiba è insegnare le best practice e i principi fondamentali delle operazioni di pavimentazione e compattazione. Alcuni datori di lavoro potrebbero essere tentati di puntare sulla velocità, in attesa che gli operatori imparino il lavoro. "Noi, invece, riteniamo che il metodo migliore sia cominciare dall'inizio", dichiara Cardoso.

Il Road Institute (Istituto per le strade) degli Stati Uniti, che organizza corsi a Chambersburg in Pennsylvania e a Phoenix in Arizona, è nato nel 1965, quando il rinomato produttore di macchinari per la costruzione di strade Blaw-Knox avviò un

programma di formazione per rispondere alle esigenze di questo settore, in forte espansione in Nord America.

Il Brasile, principale economia dell'America Latina, è la base ideale per una seconda struttura di questo tipo. Il trasporto di circa due terzi delle merci brasiliane avviene attualmente su strada, mentre il governo destina miliardi di dollari ai progetti per le infrastrutture, con ulteriori investimenti da parte del settore privato. Nel complesso, l'economia latino-americana è cresciuta in modo significativo negli ultimi anni.

## SITUAZIONI REALI

Il nuovo istituto, che offre anche seminari su rulli per terra e motor grader, è stato accolto con entusiasmo e riceverà visite da clienti di tutta l'America Latina. I datori di lavoro considerano la formazione come un valido metodo per migliorare, motivare e fidelizzare il personale in uno scenario sempre più competitivo.

L'Istituto dispone di una vasta area in cui i partecipanti possono esercitarsi nella conduzione dei macchinari da lavoro. Sono state create varie sezioni in cui è possibile imparare a regolare, utilizzare e controllare i macchinari più diffusi, come motor grader, rulli vibranti e compattatori.

"Siamo molto fieri della nostra area per le simulazioni di compattazione e pavimentazione: è davvero unica", afferma Luiz Vieira, Head of Competence Development di Volvo CE in America Latina, che lavora per l'azienda da sei anni. "Occupo 9.000 dei 10.000m<sup>2</sup> del sito. Gli studenti possono utilizzare le vibrofinitrici all'esterno per simulare i problemi reali che si affrontano ogni giorno nei cantieri. L'abbiamo ideata in modo da riprodurre il più fedelmente possibile una strada vera. La formazione pratica viene eseguita utilizzando sabbia bagnata, che simula alla perfezione l'asfalto. La sabbia è facile da gestire e, al termine delle lezioni, l'area può essere ripulita senza difficoltà", spiega Vieira.

"Abbiamo iniziato proponendo ai clienti cinque diverse sessioni

di formazione e seminari, da tecniche relative ad applicazione e utilizzo di vibrofinitrici, grader e rulli per terra e asfalto a best practice della costruzione di strade e manutenzione di base delle vibrofinitrici".

## CLIENTI INFORMATI

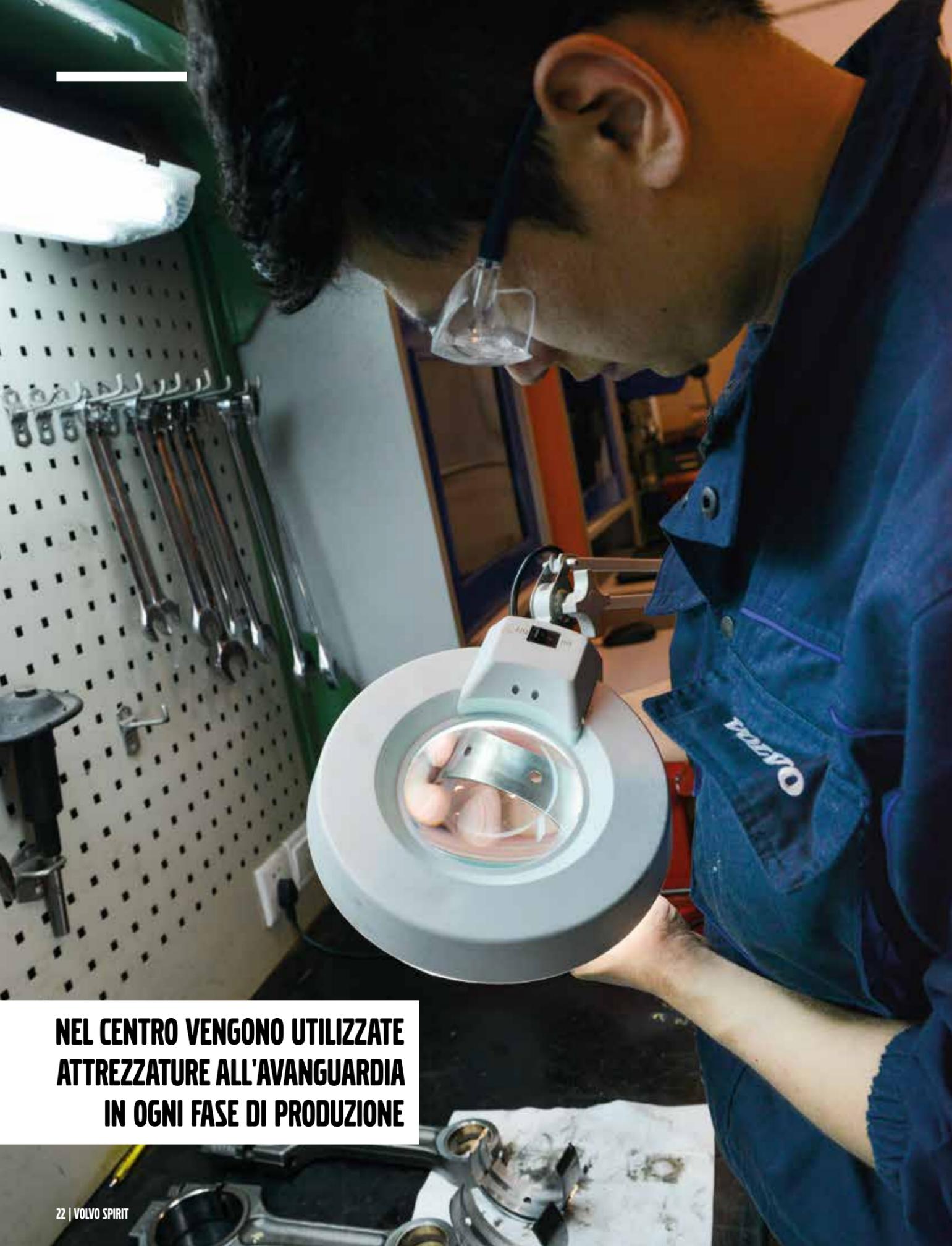
La formazione, che combina teoria e pratica, include anche opzioni che riguardano vibrofinitrici con ruote e cingolate, diversi tipi di composti, varie densità di compattazione, banchi e tecnologie per macchinari vibranti e costipatori.

In realtà, la costruzione stradale è un settore altamente complesso. Poiché i composti, riscaldati a 95-150°C, hanno una durata di utilizzo limitata, è essenziale possedere sia buone capacità operative che macchinari eccellenti, affidabili, e in condizioni di manutenzione ottimali. La rottura di una vibrofinitrice influisce sull'operatività di tutti i macchinari della squadra, inclusi compattatori e camion per la consegna dei materiali.

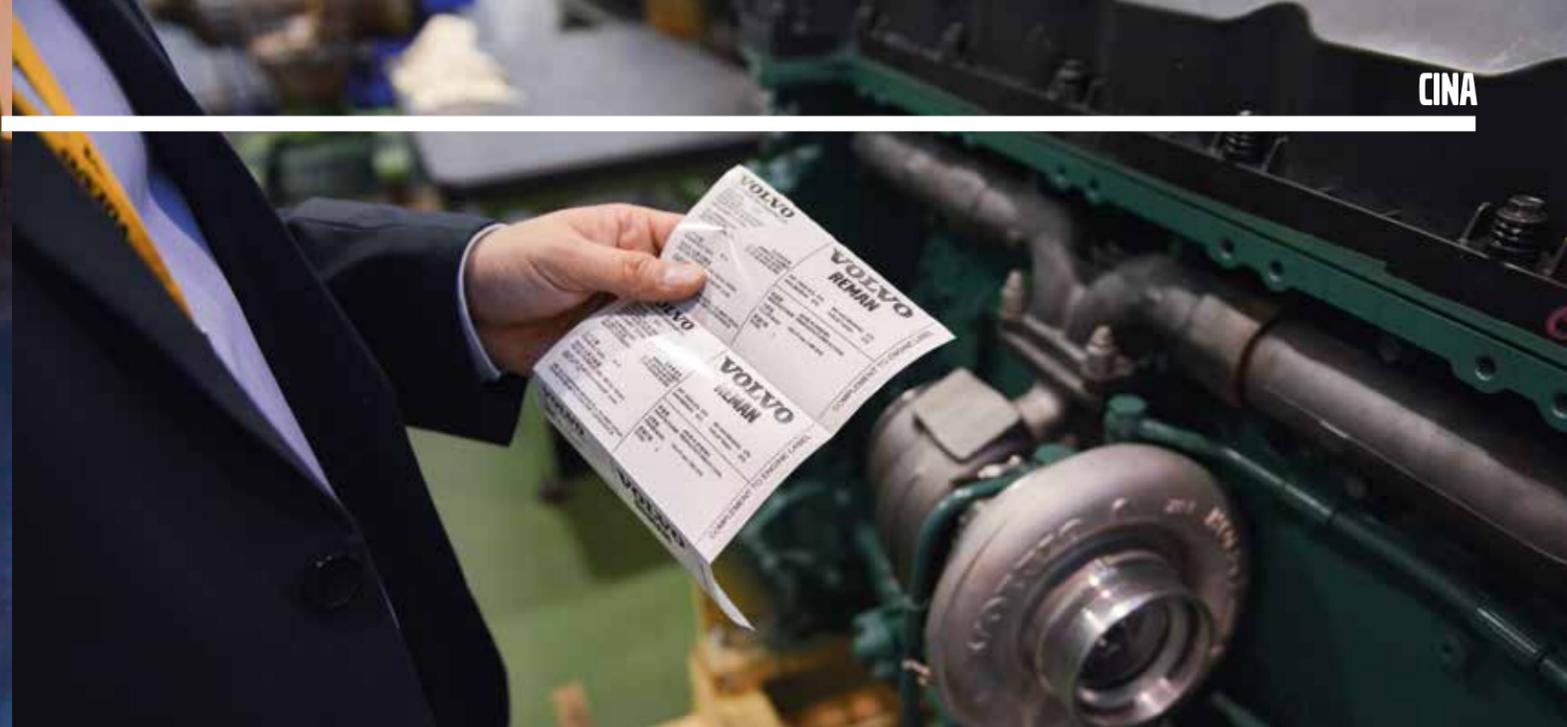
Molti rimangono stupiti non solo dal livello di sviluppo scientifico e tecnologico raggiunto, ma anche dal fatto che per partecipare non è obbligatorio possedere un prodotto Volvo. "Qualsiasi cliente può iscriversi", dichiara Cardoso.

"L'obiettivo è aiutare i clienti a svolgere al meglio il proprio lavoro. Anche se le tecniche illustrate sono applicabili a qualsiasi macchinario, desideriamo insegnare ai proprietari di prodotti per la costruzione di strade Volvo come utilizzarli al meglio. Le numerose e semplici, ma avanzate, risorse dei nostri macchinari di elevata qualità permettono di ottimizzare le attività lavorative. Lo scopo è avvicinare i clienti a Volvo e alla Road Division, in modo da garantire vantaggi per tutti".

Il video relativo a questo articolo, è disponibile nel sito Web o nell'app Spirit



**NEL CENTRO VENGONO UTILIZZATE  
ATTREZZATURE ALL'AVANGUARDIA  
IN OGNI FASE DI PRODUZIONE**



# INTRODUZIONE AL RICONDIZIONAMENTO

Il centro di ricondizionamento di Shanghai trae vantaggio dagli oltre 70 anni di esperienza di Volvo CE nel settore →

*di Wenming Dai / Fotografie di Henry Zhang*





## LA RICHIESTA DI OPZIONI ECOLOGICHE, COME IL RICONDIZIONAMENTO, È SEMPRE PIÙ FREQUENTE

Bob Yoo, Operations Manager (a sinistra), e Alexander Pajari, Center Director, con il personale dell'officina

Il ricondizionamento è il processo che riporta i prodotti usati alle stesse condizioni di quelli nuovi, riducendo al minimo l'utilizzo di materie prime e limitando lo spreco delle risorse minerarie del pianeta. Per quanto riguarda la tutela dell'ambiente e la riduzione dei costi, è in aumento la diffusione di pratiche quali riciclo, riutilizzo e uso ottimizzato delle risorse limitate.

Volvo CE ritiene che questi siano concetti validi anche per il settore della cantieristica, come dimostrato dal programma Volvo Reman, probabilmente una delle iniziative dell'azienda che tiene in maggiore considerazione le risorse e che offre ai clienti un'ampia gamma di prodotti ricondizionati.

Per Volvo CE, ricondizionare significa non solo riciclare e riutilizzare, ma ripartire dalla fase di progettazione del componente ripercorrendone l'intero ciclo di vita.

I componenti dei macchinari che hanno raggiunto il termine della propria durata di esercizio vengono ricondizionati utilizzando gli eccezionali ricambi originali Volvo. Questo assicura componenti non solo dotati dello stesso livello qualitativo di quelli nuovi e garantiti da Volvo, ma anche in grado di offrire operatività elevata, lunga durata e costi operativi e di possesso inferiori.

### NOVITÀ E TRADIZIONE

Sebbene sia diffuso in Europa e Nord America ormai da decenni e rappresenti il 20% delle entrate dei rivenditori, in Cina il concetto di ricondizionamento rappresenta ancora una novità. In caso di guasto di un motore, la prassi abituale ne prevede la riparazione, se non addirittura la sostituzione: la prima opzione può causare una riduzione del livello di qualità, mentre la seconda può richiedere un investimento eccessivo rispetto al valore del macchinario.

"Il mercato è piuttosto vasto, ma molti clienti non conoscono ancora questa possibilità", dichiara Alexander Pajari, Product Support Director per Volvo CE China. "L'obiettivo del nostro

impegno è cambiare non solo prodotti e prezzi, ma anche la mentalità, come in qualsiasi altro settore", conclude.

Per i cinesi, "ricondizionato" equivale a "riparato" o "riciclato" e in un popolo che per tradizione è molto attento alle apparenze, ovvero allo status sociale o al prestigio, tutto ciò che è "di seconda mano" o "usato" viene accolto con sospetto. Quando ai clienti vengono presentati motori ricondizionati più economici di quelli riparati, la tendenza è dubitare che possiedano lo stesso livello di qualità di quelli nuovi.

"Anche i concessionari reagiscono con diffidenza quando indichiamo i prezzi, poiché pensano che siano troppo bassi per essere veri", spiega Pajari, direttore e responsabile dello sviluppo del centro.

Il complesso da 2.000m<sup>2</sup> creato da Pajari e dai suoi colleghi, tra cui l'Operations Manager Bob Yoo, si trova a Jinqiao, la zona industriale alla periferia di Shanghai, in cui operano molte delle principali case automobilistiche e i colossi dell'IT.

Inaugurato nel dicembre 2013, è il primo centro di ricondizionamento Volvo in Cina. Questa operazione congiunta tra le aziende del Volvo Group offre ai clienti cinesi di Volvo Construction Equipment, Volvo Trucks, Volvo Buses e Volvo Penta componenti ricondizionati certificati che soddisfano gli stessi standard di qualità dei prodotti nuovi, ma a un prezzo decisamente inferiore.

### RICONOSCIMENTI

Il nuovo centro, aperto da meno di un anno e la cui messa in opera ha richiesto al team oltre 18 mesi di lavoro, ha ottenuto il premio "China's Most Potential Remanufacturer" in occasione dell'International Remanufacturing Summit svoltosi a maggio 2014. Nell'attuale fase di prova sono cinque i concessionari che collaborano con il centro. Entro la fine dell'anno, questi concessionari, provenienti da tutte le regioni della Cina,

diventeranno 36. Ora le priorità di Pajari e Yoo consistono nel formare concessionari, tecnici e dipendenti e assumere nuovo personale.

La struttura è formata da un'officina pulita e ordinata, dotata di un'eccezionale scorta di componenti di motore secondari accuratamente immagazzinati e pronti per essere utilizzati durante il processo di ricondizionamento. Tuttavia, questo periodo di tranquillità non durerà a lungo. "Secondo le nostre aspettative, presto saremo molto impegnati", afferma Pajari. Se l'attività decollerà come previsto, sono già pronti piani per l'ampliamento dell'officina o addirittura per la costruzione di un nuovo sito.

Per assicurare che la qualità dei prodotti ricondizionati sia la stessa di quelli nuovi, nel centro vengono utilizzate attrezzature all'avanguardia in ogni fase della produzione. I prodotti ricondizionati vengono proposti a un prezzo inferiore, ma con la

stessa garanzia dei componenti nuovi e con un ulteriore vantaggio, ovvero consegne più rapide per ridurre i tempi di attesa dei clienti.

Quando ricondiziona un componente, Volvo CE riutilizza in media l'85% dei materiali e riduce il consumo di energia dell'80% rispetto alla produzione di un componente nuovo.

In Cina l'attenzione per l'ambiente è in aumento e la richiesta di opzioni ecologiche come il ricondizionamento è sempre più diffusa. Pajari ritiene che Volvo CE abbia un vantaggio rispetto ai concorrenti, poiché la struttura di Shanghai può usufruire della consolidata esperienza dell'azienda nel settore del ricondizionamento, sostenuta da una rete globale dei Volvo Remanufacturing Center.

Mentre Pajari dichiara di essere impegnato a "piantare un seme" in Cina, Yoo ha un sogno più concreto: "Spero che nei prossimi cinque anni la consapevolezza dell'importanza dell'ambiente e del riciclo si diffonda ovunque nel paese".

## EVOLUZIONE DEL RICONDIZIONAMENTO IN VOLVO CE

Nato nel 1992, il programma di ricondizionamento di Volvo CE si è sviluppato in tre offerte separate: componenti ricondizionati in fabbrica, componenti per macchinari classici e servizi di scambio. Il programma dei servizi di scambio invita i clienti a sostituire il filtro diesel antiparticolato (DPF) usato con un DPF ricondizionato di Volvo CE pulito in fabbrica. Il filtro usato viene inviato a un hub di ricondizionamento Volvo centrale per essere ripulito fino al 95-98% della propria capacità originale, prima di poter essere riordinato da un altro cliente, creando così un ciclo continuo di rimessa a nuovo.

Il servizio relativo ai componenti ricondizionati in fabbrica consente ai clienti di acquistare componenti ricondizionati, tra cui motori, turbocompressori, trasmissioni e riduzioni finali per alberi motore e pompe idrauliche. Quando una struttura Volvo riceve un componente, quest'ultimo viene completamente smontato, ispezionato e quindi pulito utilizzando apparecchiature e processi avanzati. Tutti i componenti danneggiati o non conformi ai valori di tolleranza all'usura di Volvo vengono sostituiti con ricambi originali Volvo. I componenti vengono quindi riasssemblati e collaudati per verificare se soddisfano i rigorosi standard di qualità dell'azienda e infine verniciati per dotarli della stessa rifinitura di protezione dei componenti nuovi.

# TUTTI SANTI

Nonostante sia uno dei luoghi più remoti e isolati del mondo, l'isola di Sant'Elena ospita attualmente una vasta flotta di macchinari per la cantieristica Volvo →





I macchinari devono operare in modo sicuro in condizioni difficili

Questa isola di 122km<sup>2</sup> di origine vulcanica, situata nel mezzo dell'oceano Atlantico meridionale, è nota per essere stata utilizzata come luogo di esilio, soprattutto dall'imperatore francese Napoleone Bonaparte nel 1815, dopo la sconfitta nella battaglia di Waterloo.

Scoperta dai portoghesi nel 1502, Sant'Elena è stata per secoli un importante scalo per le navi che facevano rotta dall'Europa all'Asia e al Sud Africa. Nel 1657, l'inglese Oliver Cromwell assegnò alla Compagnia delle Indie Orientali la concessione per governare l'isola, che venne colonizzata e fortificata dalla Compagnia nell'anno successivo. Oggi rappresenta il secondo territorio britannico d'oltremare più antico dopo Bermuda.

L'unica linea di comunicazione attualmente attiva tra i 4.255 abitanti, chiamati "Saints" (santi), e il resto del mondo è la visita mensile della *RMS St Helena*, un'antica nave del servizio postale British Royal Mail che salpa dal Sud Africa.

Ma tutto questo sta per cambiare. A Sant'Elena, infatti, è in costruzione un aeroporto commerciale in grado di gestire Airbus A320 e Boeing 737-800 e 757-200. Il primo volo è programmato per febbraio 2016. Il progetto, sovvenzionato dal governo britannico, è suddiviso in due fasi: progettazione-costruzione e operazioni. La prima fase, che prevede un investimento di 250 milioni di sterline (307 milioni di euro, 418 milioni di dollari), è incentrata sulla costruzione →



Una delle 65 unità Volvo presenti sull'isola



Il primo macchinario mai guidato a Sant'Elena è stato un motor grader Volvo G940B; per gentile concessione del St Helena Airport Project



La movimentazione di terra dipende soprattutto da macchinari Volvo

dell'aeroporto e delle infrastrutture di supporto, tra cui una tortuosa strada lunga 14km che nei primi cinque sale a oltre 500m e che costituisce già di per sé una notevole sfida di progettazione. Questa strada collegherà l'aeroporto alla capitale Jamestown. La seconda fase del progetto riguarderà la gestione e l'utilizzo della struttura per dieci anni.

## ARRIVO DI VOLVO

Il colosso sudafricano dell'edilizia Basil Read si è aggiudicato il contratto e nel luglio 2012 la sua *NP Glory 4*, nave da carico a basso pescaggio e ponte piatto da 1.530 tonnellate, ha attraccato presso una banchina temporanea nella Rupert's Bay. Il primo macchinario mai guidato a Sant'Elena, e non sollevato da una gru, è stato un motor grader Volvo G940B, seguito da un escavatore cingolato Volvo Serie EC700C e da numerosi dumper articolati Volvo.

Leif Waad, Volvo CE Customer Support Manager, dichiara: "Considerato l'ambiente unico di Sant'Elena, il terreno e il significato che il progetto riveste per i Saints, era evidente che le attrezzature dovessero essere di qualità elevata e in grado di operare in modo sicuro in condizioni difficili, con il massimo rispetto per l'ambiente. Si trattava di una combinazione perfetta per i prodotti Volvo CE".

Secondo Jimmy Johnston, Project Director di Basil Read: "Dall'arrivo del primo grader Volvo nel 2012 abbiamo consegnato oltre 100 macchinari da costruzione aggiuntivi, tra cui 65 unità Volvo: escavatori cingolati EC700C, dumper articolati A40F-FS e A30E, escavatori gommati EW140C, rulli DD24 e SD200DX, escavatori cingolati EC380 e EC480, una pala multifunzione MC115C e, naturalmente, i motor grader G940B".

Babcock, concessionario Volvo CE per il Sud Africa, aveva già

provveduto a trasferire personale di assistenza, tecnici e addetti ai ricambi, assistiti da un supervisore tecnico di Volvo CE, per fornire supporto a Basil Read e assicurare un'elevata operatività di tutti i macchinari.

L'impresa più complessa dell'intero progetto è forse il riempimento della gola di Dry Gut con circa otto milioni di metri cubi di rocce estratte per un'altezza di oltre 100m e un'estensione di circa 750m. "Per creare la pista dovevamo riempire questa gola", spiega Johnston. "Quando sarà completato, nel settembre di quest'anno, il riempimento avrà richiesto due anni di lavoro".

Questo eccezionale progetto di movimentazione terra deve molto ai macchinari Volvo. "In questa fase già avanzata del progetto posso affermare che l'affidabilità, l'efficienza nei consumi e la produttività di queste attrezzature si sono rivelate ottime", dichiara Johnston.

## UN MOLO NELLA BAIÀ

Il governo di Sant'Elena e il Dipartimento per lo Sviluppo Internazionale del Regno Unito hanno affidato a Basil Read anche la

progettazione e la realizzazione di una banchina permanente nella Rupert's Bay, per consentire alle navi di attraccare a un vero molo per la prima volta nella storia dell'isola. Naturalmente, anche questo progetto di costruzione secondario si basa sull'utilizzo di macchinari Volvo.

I lavori per la pista di decollo, lunga 1.950m, la pista di rullaggio e l'area di stazionamento sono già iniziati e se ne stima il completamento per febbraio 2016. "I piani prevedono anche la costruzione del terminal da 3.500m<sup>2</sup> e una struttura combinata che ospiterà il controllo del traffico aereo e i vigili del fuoco", conferma Johnston.

Il progetto offre agli isolani opportunità concrete per acquisire nuove competenze ed esperienze. "Sono 340 i Saints che

attualmente collaborano con i nostri dipendenti, molti dei quali hanno portato con sé le proprie famiglie", spiega Johnston.

Deon de Jager, direttore dei lavori sull'isola per conto di Basil Read, dichiara che i dipendenti dell'azienda si sono completamente e pienamente integrati nella comunità. "Io stesso sono stato nominato presidente del golf club locale e non esiste partita di cricket o di calcio, gara di pesca, escursione, competizione di tiro o evento di motocross a cui non partecipi almeno un membro del nostro personale", spiega.

Nei limiti del possibile, i dipendenti di Basil Read alloggiano presso gli abitanti dell'isola, che li hanno aiutati a integrarsi nella comunità. Con circa 340 Saints che lavorano al progetto dell'aeroporto insieme al personale straniero, il tasso di disoccupazione di Sant'Elena è stato praticamente azzerato.

## IMPATTO AMBIENTALE

I partner che collaborano alla costruzione prestano la massima attenzione all'impatto che questi progetti possono avere sull'ambiente. Johnston afferma: "Prima dell'inizio dei lavori, abbiamo avviato un programma ambientale completo insieme a un piano di gestione dell'ambiente che include flora, fauna e salvaguardia del patrimonio storico".

Basil Read sostiene inoltre il programma quadriennale Landscape and Ecology Mitigation (LEMP), il cui obiettivo è il ripristino dell'habitat naturale e del paesaggio dopo la costruzione dell'aeroporto e le attività legate alle infrastrutture.

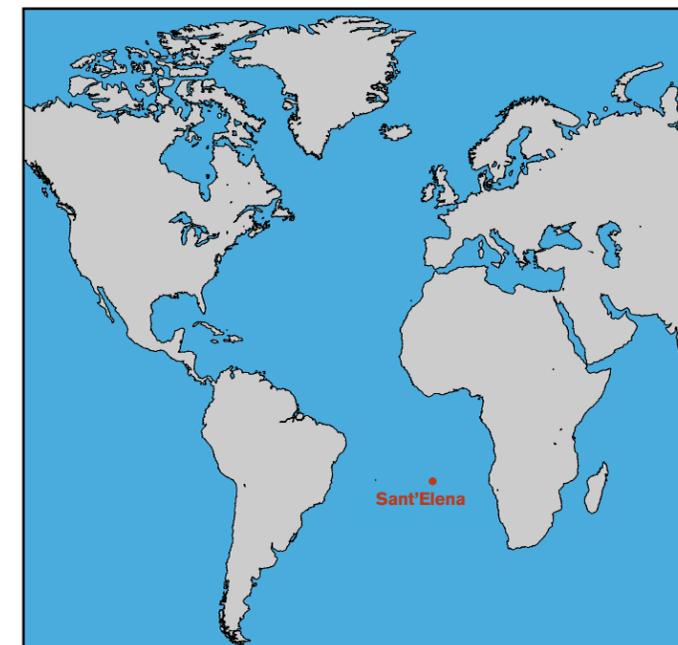
Naturalmente, in un'isola così piccola con un passato tanto ricco occorre tenere in considerazione anche la tutela del patrimonio storico, che include fortificazioni, abitazioni e i resti di una galleria e di un impianto di dissalazione costruiti dai prigionieri di guerra boeri. "Nonostante i numerosi elementi da salvaguardare sull'isola, ci auguriamo che il nuovo aeroporto risolva molte delle difficoltà socio-economiche dei Saints e porti maggiore prosperità grazie al turismo", conclude Johnston. ☒



Jimmy Johnston, Project Director di Basil Read



Deon de Jager, Island Director di Basil Read





# UNA COLLABORAZIONE ECCEZIONALE

Sono tante le mani che contribuiscono alla distribuzione della rivista *Spirit* di Volvo CE negli Stati Uniti, in Canada e in Messico

di *Stephanie Anderson Witmer*

Fotografie di *Sean Simmers*

Probabilmente non avrete mai sentito parlare di Occupational Services, Inc (OSI), con sede in Pennsylvania (Stati Uniti), ma i lettori di *Spirit* in Nord America e Messico sono diventati i destinatari del lavoro di questa organizzazione.

Dal 1957, OSI offre opportunità di impiego nelle contee di Franklin e Fulton a persone con disabilità mentali o fisiche o con diagnosi di disturbi mentali. Questa organizzazione privata non-profit viene contattata dalle aziende di piccole e grandi dimensioni, sia globali che locali, per eseguire una grande varietà di servizi, da imbustamento di bollette e stampa di biglietti da visita a etichettatura delle latte di vernice e applicazione di bacchette da miscelazione ai tubi di sigillante. OSI realizza inoltre alcuni prodotti propri, tra cui martelletti per granchi in legno e confezioni di gel refrigerante. Ogni attività di ordinamento, imbustamento, confezionamento e produzione viene eseguita dai 145 dipendenti o "clienti" di OSI.

"I nostri clienti desiderano essere membri attivi della comunità e progetti come questi sono il carburante di cui hanno bisogno", dichiara Jeremy Waechter, Production Manager di OSI. "Possiedono un'ampia varietà di talenti e competenze e sono molto orgogliosi del lavoro che svolgono e che dimostra il loro livello di impegno, qualità e cura dei dettagli. I nostri prodotti parlano da soli".

OSI impacchetta e distribuisce 12.000 copie di *Spirit*, che arrivano avvolte dal cellophane in alte pile su pallet in legno. Le riviste vengono disimballate e divise tra i nove centri di lavoro, dove i clienti confezionano 3.000 pacchetti circa, dal singolo numero per la piccola concessionaria indipendente a grandi scatole che contengono centinaia di copie. Sigillati e pesati per l'invio, i pacchetti vengono raccolti dall'US Postal Service che ne gestisce la consegna.

Non è la prima volta che Volvo CE collabora con OSI. Un anno e mezzo fa, ad esempio, ha donato a OSI un'imballatrice e un fluido idraulico che, spiega Waechter, hanno consentito all'organizzazione di avviare un servizio di riciclo.

La condizione di distributore esclusivo di Volvo *Spirit* per il Nord America offre ai clienti OSI l'opportunità di approfondire la conoscenza dei motori e imparare a seguire processi a più fasi", dichiara Waechter. Contribuisce inoltre ad aumentare la visibilità di OSI, della sua missione e dei suoi lavoratori.

"I nostri clienti possiedono capacità superiori a quelle che la gente si aspetta", spiega Linda Mayo, Executive Director di OSI. "Ecco perché siamo entusiasti di collaborare con aziende globali come Volvo CE, poiché comprendono che i nostri clienti sono in grado di svolgere il lavoro richiesto".

Per ulteriori informazioni su OSI, visitate [www.osinc.org](http://www.osinc.org)



# AL VOSTRO SERVIZIO

Il Centro clienti di Volvo CE per il Nord America non è solo una nuova struttura

di Stephanie Anderson Witmer

Fotografie di Sean Simmers



In una piovosa mattina di giugno, nel Centro clienti di Volvo CE a Shippensburg, Pennsylvania (Stati Uniti), fervono le attività. Le squadre addette alla costruzione stanno ancora lavorando a una sola settimana di distanza dalla grande inaugurazione della struttura, ma Marty Breedlove, responsabile del Centro clienti, non sembra preoccupato. Breedlove, che lavora per Volvo da 20 anni, spiega che un inverno particolarmente rigido in Pennsylvania ha causato un ritardo di un mese sul programma di lavoro. Nonostante ciò, appare calmo e sicuro di sé. "Finiremo in tempo", dichiara annuendo con un sorriso.

Il sito include i 1.860m<sup>2</sup> del Centro clienti e i 16 ettari del sito dimostrativo. Breedlove dichiara che il sito si distingue da tutti gli altri centri Volvo CE dell'America settentrionale o centrale e che ogni componente ha lo scopo di offrire a concessionari e clienti un'esperienza ottimale.

Il Centro clienti ospita un auditorium per riunioni e sessioni di formazione, una sala VIP, un negozio del marchio con idee regalo Volvo CE e altri articoli, nonché la Heritage Hall, un piccolo museo della storia e delle tradizioni di Volvo CE. Inoltre, clienti e concessionari possono rivolgere domande agli esperti Volvo, assistere a dimostrazioni, socializzare e divertirsi con le attività di intrattenimento nel patio.

Possono anche eseguire guide di prova dei macchinari nel sito dimostrativo, in cui sono presenti pozzanghere di fango e grandi ammassi di rocce, ghiaia e sporcizia per simulare le condizioni di

un vero cantiere. Intorno al sito corre una strada lunga 2,8km che permette ai clienti di caricare un dumper articolato, ad esempio con ghiaia, e di provare a guidarlo.

"Grazie al sito dimostrativo, i clienti possono sottoporre a test i macchinari, utilizzandoli come farebbero in condizioni di lavoro reali", spiega Breedlove. "Nel sito è possibile assistere a dimostrazioni relative a qualsiasi prodotto del portafoglio Volvo CE".

Il Centro clienti rientra in un investimento di 100 milioni di dollari (73,4 milioni di euro) annunciato da Volvo CE nel 2011 e conferma l'impegno a lungo termine dell'azienda nel mercato nordamericano. Il centro è situato nei pressi delle altre due strutture che rientrano nell'operazione: un impianto produttivo e l'ufficio vendite per il Nord America, trasferito da Asheville, North Carolina, tre anni fa. Questa vicinanza assicura ai clienti un'esperienza ottimale, come dichiara Thomas Caster, Vice President of Sales Support. Tuttavia, il Centro clienti non è solo una nuova struttura, spiega Caster, ma anche il simbolo

dell'impegno di Volvo nell'offrire ai clienti un'esperienza esclusiva e soddisfacente. "La struttura è una parte importante di un concetto più ampio", sottolinea. "Quando portiamo qui i clienti, possiamo accompagnarli a visitare la fabbrica, a incontrare i nostri esperti, a scoprire la storia dell'azienda nella Heritage Hall e condurli al sito dimostrativo per una prova con i veicoli. Rappresenta una parte importante dell'esperienza complessiva che offriamo ai clienti".

**UN'ESPERIENZA  
ESCLUSIVA E  
SODDISFACENTE**



Ultimi ritocchi al Centro clienti



Thomas Caster, VP Sales Support di Volvo CE



# LA SICUREZZA INNANZITUTTO

La sicurezza è importante per il presente e il futuro  
di Volvo quanto lo è stata per il passato

di Tony Lawrence

Insieme a qualità e rispetto per l'ambiente, la sicurezza è uno dei tre principi fondamentali del Volvo Group ed è profondamente radicata nella filosofia dell'azienda da quasi due secoli. Nel settore della cantieristica, Volvo CE considera da sempre la sicurezza una priorità.

"La sicurezza è una delle basi della nostra filosofia e delle attività che svolgiamo", spiega Niklas Nillroth, Vice President Core Value Management and Corporate Social Responsibility. "I clienti desiderano offrire ai propri dipendenti un ambiente di lavoro sicuro e costruirsi una reputazione positiva per quanto riguarda la sicurezza. L'obiettivo finale è zero incidenti. Anche se non l'abbiamo ancora raggiunto, la riduzione degli incidenti implica un minor numero di interruzioni e di fermi e minori sofferenze per il personale".

I macchinari esposti al Museo Munktell dell'azienda a Eskilstuna, Svezia, ad esempio il primo trattore svedese risalente al 1913 e la prima pala gommata del 1954, appaiono molto rudimentali rispetto ai prodotti di oggi, ma ciò può essere ricondotto ai continui miglioramenti apportati da Volvo alle caratteristiche di sicurezza.

"Siamo consapevoli che, nonostante siano estremamente sicuri, i nostri prodotti da soli non sono in grado di prevenire gli incidenti, che possono essere causati da errori umani e dall'ambiente in cui i prodotti vengono utilizzati", spiega Nillroth. "Per ridurre i rischi, lavoriamo su più fronti. Ad esempio, forniamo le informazioni essenziali a chiunque utilizzi i nostri prodotti e collaboriamo con le altre parti interessate che si impegnano per ottenere strade e sistemi di trasporto più sicuri".

## LEADER DEL SETTORE

L'azienda ha raggiunto alcuni dei traguardi più importanti nel 1972, spiega Leif Anvåg del Museo Munktell, "quando Volvo CE ha introdotto le cabine approvate ROPS e FOPS (Roll Over and Falling Object Protection Structure)".

Rendere la cabina dell'operatore più accessibile, comoda, ergonomica, regolabile e dotata di aria condizionata, in modo che un dumper articolato da 40 tonnellate risulti facile da guidare come un'auto, oggi può sembrare una strategia ovvia. Per definizione, un ambiente di lavoro ottimale incrementa la produttività degli operatori, riduce la stanchezza e aumenta, quindi, la sicurezza. Nel 1991, con l'introduzione di Care Cab, Volvo CE si è dimostrata ancora una volta all'avanguardia.

Mantenere questa posizione di leadership è ancora una priorità fondamentale. Nel triennio 2003-2006, ad esempio, Volvo CE ha sviluppato un Piano di sicurezza strategico, che ha condotto alla sfida "Be Number One for Safety" (Diventare i numeri uno nella sicurezza). Questo ha convinto il consiglio aziendale per la sicurezza a lanciare la campagna "Safety for You" (Sicurezza per voi), candidata agli European Excellence Awards nel 2007.

## LUCI GUIDA

Assar Gabrielsson e Gustaf Larson, i visionari fondatori della fabbrica di automobili Volvo, dichiararono già nel 1927 che "il principio alla base di tutta la progettazione è e sarà sempre la sicurezza".

Nel corso degli anni, Volvo ha sviluppato numerose innovazioni per la sicurezza che riflettono questo principio guida. Un esempio classico, adottato non solo dal Volvo Group ma da tutto il mondo, è la cintura di sicurezza a tre punti di ancoraggio, inventata nel 1959 dall'ingegnere svedese Nils Bohlin, tecnico per la sicurezza presso Volvo.

Quasi un secolo prima, Johan Theofron Munktell, che nel 1832 aveva fondato il centro aziendale che ha portato alla formazione dell'attuale Volvo Construction Equipment, aveva dimostrato il proprio impegno verso la sicurezza di operatori, macchinari e luoghi di lavoro persuadendo i dipendenti ad abbandonare i distillati, all'epoca estremamente diffusi, a favore della birra a basso tenore alcolico. Naturalmente, oggi consumare alcolici →

1959: il tecnico per la sicurezza  
Volvo Nils Bohlin inventa la cintura di  
sicurezza a tre punti di ancoraggio



Assar Gabrielsson e Gustaf Larson

**IL PRINCIPIO ALLA  
BASE DI TUTTA LA  
PROGETTAZIONE  
È E SARÀ SEMPRE  
LA SICUREZZA**



di qualsiasi tipo durante l'utilizzo di macchinari è considerato inaccettabile in qualunque luogo di lavoro.

### **TRIANGOLO DI SICUREZZA**

L'attenzione di Volvo CE è oggi incentrata non solo sull'innovazione dei macchinari, ma anche sul comportamento degli operatori, grazie a programmi di formazione leader del settore, nonché al layout e al design del luogo di lavoro.

Questi tre fattori insieme formano un "triangolo di sicurezza". "Prestiamo la massima attenzione al triangolo costituito da macchinari sicuri, dipendenti sicuri e cantieri sicuri". Il cerchio che lo racchiude rappresenta la nostra cultura della sicurezza", dichiara Nillroth.

Le caratteristiche di sicurezza non devono necessariamente essere high-tech. La tecnologia è importante, poiché consente agli operatori di utilizzare attacchi rapidi con comando a distanza,

sensori di prossimità, freni con doppio circuito e videocamere per retromarcia. Analogamente, le funzioni telematiche e CareTrack, insieme ai sistemi di diagnostica integrati nei macchinari Volvo, forniscono informazioni preziose per ottimizzare la manutenzione e, per definizione, anche le prestazioni e la sicurezza.

Tuttavia, poiché una delle cause di incidenti più diffuse nei cantieri è lo scivolamento o la caduta dai macchinari, prestiamo particolare attenzione alle superfici antiscivolo. Gradini antiscivolo, corrimano e persino l'angolazione degli scalini della cabina influiscono considerevolmente sulla riduzione di incidenti e lesioni. Rendere i punti di manutenzione accessibili a livello del suolo non solo si è dimostrato efficace

per prevenire incidenti, ma contribuisce anche a garantire che gli operatori eseguano regolarmente i controlli richiesti, tutti ideati allo scopo di eliminare i potenziali pericoli. ☒

**UN AMBIENTE DI LAVORO  
OTTIMALE INCREMENTA  
LA PRODUTTIVITÀ DEGLI  
OPERATORI, RIDUCE LA  
STANCHEZZA E AUMENTA,  
QUINDI, LA SICUREZZA**

# UNO ZAINO VOLVO CE IDENTITY IN PALIO



I prestigiosi e premiati zaini Red Dot di Volvo CE sono in edizione limitata e *Spirit* ne assegnerà tre ai propri lettori

I vincitori saranno estratti a sorte

Termine concorso:  
30 novembre 2014

Scaricate l'app  
*Spirit* per iPad e  
leggete i dettagli



# UN VERO TESORO

Un'innovativa campagna artistica lanciata da Volvo CE, con il supporto dell'Associazione cinese per il riciclo delle risorse, promuove la trasformazione di rottami di metallo ricavati dai macchinari Volvo in opere d'arte, per esplorare nuovi approcci in materia di tutela dell'ambiente. Ecco le proposte dei quattro finalisti della campagna "Trash to Treasure: Volvo CE Up-Cycling Design Arts" (Tesori tra i rifiuti: il design valorizza il riutilizzo dei materiali di Volvo CE)

di Wenming Dai



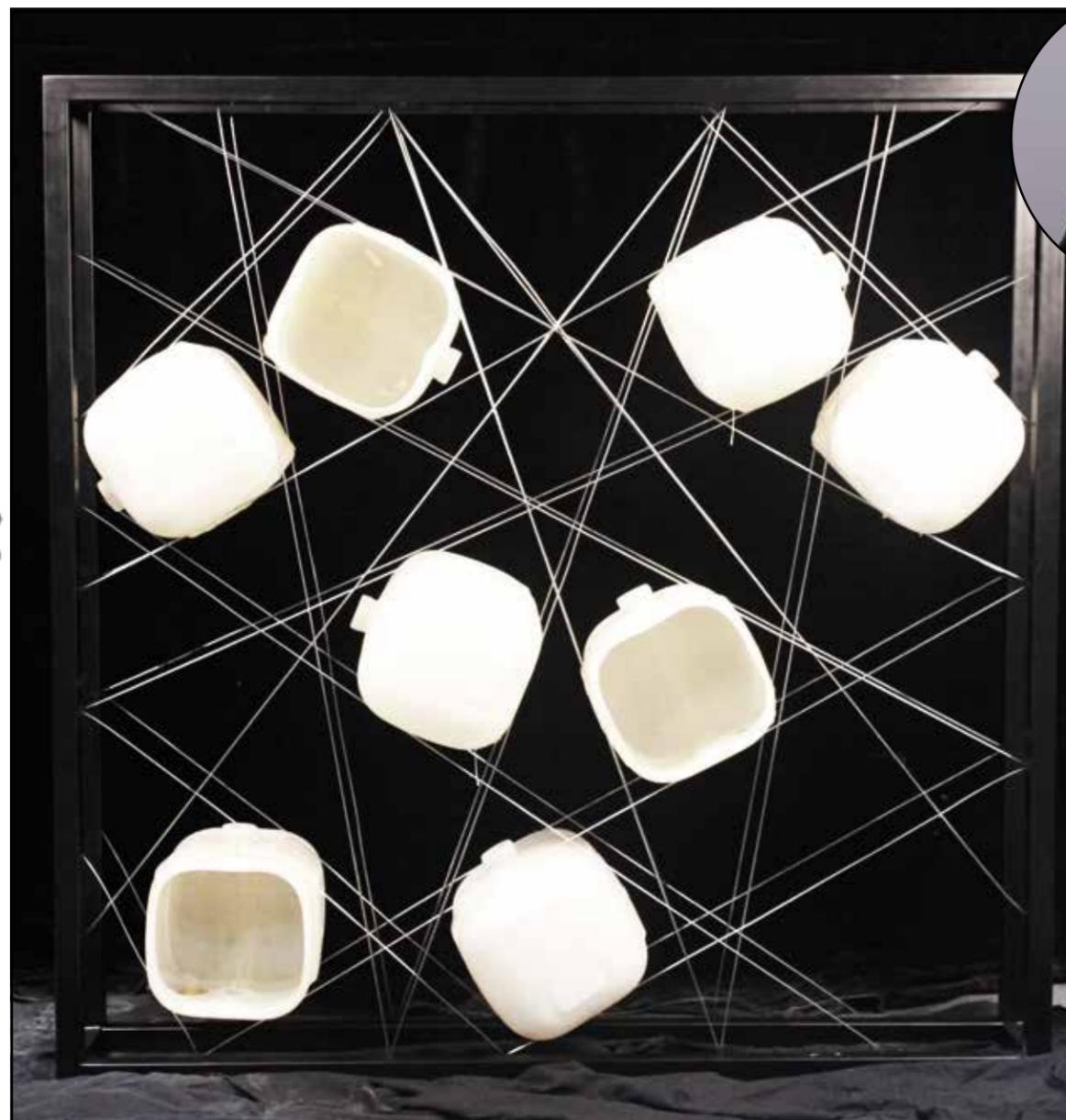
## IPPOCAMPO

Minghui Chen, 29 anni, art director in un'agenzia pubblicitaria di Shanghai, ha iniziato a creare oggetti dai rottami già durante la sua infanzia nella provincia di Hunan, nella Cina centrale. "La mia famiglia non poteva permettersi di comprarmi i LEGO e quindi i rottami sono diventati i migliori amici della mia infanzia", ricorda.

Ispirandosi in parte al 2014, anno cinese del cavallo, ha dato libero sfogo a tutta la sua creatività costruendo con le pastiglie dei freni un'installazione artistica alta 3m e intitolata "Ippocampo".

"Progettare e realizzare un'opera d'arte reale è molto diverso da creare animazioni 3D su un MacBook", dichiara Minghui.

"Non è sufficiente utilizzare le parti metalliche per comunicare. Occorre anche prendere in considerazione i minimi dettagli, ad esempio gli effetti di luce", spiega.



## LIBRERIA

Il vincitore di questa competizione, il cui obiettivo è trasformare i rottami in opere d'arte, trascorrerà un mese nel reparto di progettazione di Volvo CE a Göteborg, Svezia. Studentessa del quarto anno presso il più prestigioso istituto d'arte cinese, l'Accademia centrale delle Belle Arti, Xitian Si aveva già programmato una visita in un paese europeo per approfondire gli studi dopo la laurea a luglio. Dopo aver vinto un tirocinio di un mese, durante il quale lavorerà con i progettisti di Volvo CE, Xitian si augura di vivere l'esperienza del lavoro di squadra durante questo soggiorno in Svezia.

"Ho studiato da sola per tutto il periodo dell'università e sono impaziente di comunicare con progettisti esperti e di collaborare con loro a un progetto", dichiara Xitian, 25 anni.

Ha inoltre intenzione di approfondire la conoscenza del "vero design industriale", ovvero quello destinato alla produzione di massa, anziché il semplice "design concettuale che nasce dal gusto personale".

L'opera vincitrice di Xitian, "Libreria", abbandona l'immagine stereotipata delle librerie squadrate e aperte in una sola direzione, per creare un oggetto più semplice, leggero e di tendenza, senza comprometterne la funzionalità. Utilizzando resti di serbatoi di espansione, oltre a tubi e cavi in acciaio, Xitian dimostra che la creatività e l'impegno possono non solo regalare una nuova vita ai rottami, ma anche trasformarli in oggetti di grande bellezza.

La struttura è realizzata con tubi di acciaio nero dal look essenziale. Lo spazio interno è suddiviso in scomparti a forma di diamante grazie all'utilizzo di cavi in acciaio e non esistono cassette: gli oggetti vengono riposti in serbatoi di espansione posizionati in modo irregolare e rivolti in entrambe le direzioni.

Secondo Xitian, questa libreria leggera e trasparente può svolgere anche la funzione di divisorio mobile o separé.

"Solo orizzontale e verticale è noioso: il mio obiettivo era essere dinamica e uscire dagli schemi", spiega Xitian.



## CINTURA

Wen Yuan, interprete presso un'azienda di logistica giapponese a Shanghai e nel tempo libero fumettista, ha pubblicato un libro ormai famoso che insegna ai bambini come disegnare fumetti.

La campagna "Trash to Treasure" le ha offerto la possibilità di lavorare per la prima volta con il metallo, anziché con matite e pennelli. Per un mese ha trascorso i fine settimana con i tecnici dell'officina di una fabbrica, prima di giungere alla creazione di un'elegante cintura realizzata con rottami e parzialmente placcata in oro.

"Contrariamente alle parti in metallo, gli accessori sono spesso associati alla bellezza e all'eleganza", dichiara Wen, 33 anni. "Combinare le caratteristiche di entrambi gli elementi mi permette di esprimere un nuovo concetto di bellezza".



## PALCO RAMIFICATO

Sisi Ni, dottoranda e specializzanda in gestione turistica presso l'Università Sun Yat-sen, e Lvbing Wang, dottorando presso l'Università cinese di Tecnologia mineraria, entrambi di 23 anni, hanno collaborato alla creazione dell'opera "Specchio con palco ramificato", ispirata al cervo, "simbolo di potenza, vivacità e tenerezza". I rottami in metallo di Volvo CE utilizzati per la cornice sono stati riverniciati dagli artisti con un colore oro rosa più caldo e rilassante. Le persone che si guardano nello specchio si trasformano in cervi, riflettendo così l'interdipendenza tra uomo e natura.



# LA SFIDA PIÙ DIFFICILE

Nessun altro sport estremo è paragonabile per durata, fatica, emozione o livello di pericolosità alla Volvo Ocean Race, che partirà il prossimo 4 ottobre →

*di Julia Brandon*





Verniciatura della nuova Volvo Ocean 65 del team Dongfeng

"La prima volta che ho partecipato, abbiamo esonerato lo skipper dopo la prima tappa, ma siamo comunque arrivati secondi", ricorda il veterano della Volvo Ocean Race Richard Mason. "Durante la Volvo Ocean Race l'essenziale è aggirare qualsiasi potenziale disastro. Bisogna saper trasformare il peggio in meglio. Chiunque gareggi per la prima volta quest'anno deve ricordare due cose: la prima è impegnarsi per mantenere l'unità dell'equipaggio, che rappresenta il fattore che contraddistingue un vero team, e la seconda mai, mai e poi mai arrendersi".

Con un'incredibile durata di nove mesi, la Volvo Ocean Race è la più lunga regata del mondo e senza premi in denaro. Gli equipaggi dovranno toccare 11 porti, partendo da Alicante, in Spagna, per arrivare a Göteborg, in Svezia, coprendo un totale di 38.739 miglia nautiche. Si tratta della più importante regata intorno al mondo, caratterizzata da una serie di scali che offrono agli appassionati la possibilità di ammirare le barche da vicino e assistere alle spettacolari regate nei porti.

L'Everest del mondo della vela è la madre di tutte le sfide e un ambito riconoscimento internazionale che spinge tutti gli equipaggi oltre i limiti, solo per la gloria di aver partecipato. La regata attira milioni di spettatori e raggiunge un pubblico televisivo globale di oltre 1,3 miliardi di persone.

Con alcuni team che iniziano ad allenarsi anche due anni prima della partenza della gara, i partecipanti sono consapevoli di dover lavorare fianco a fianco per otto ore al giorno e condividere gli stessi spazi per vivere, mangiare e dormire. I nervi inevitabilmente si logorano, soprattutto se si considera la mancanza di sonno, ed è solo l'orgoglio di navigare intorno al mondo nella più ambita delle regate a spingere queste persone ad andare avanti.



Da sinistra a destra: gli esperti della Volvo Ocean Race Richard Mason, Phil Harmer, Chris Nicholson ed Emerson Smith (Farr Yachts) lavorano alla nuova barca One-Design Volvo Ocean 65

## TENSIONE

"Alla fine si conoscono i membri dell'equipaggio più dei propri familiari", spiega l'australiano Mason, che per l'edizione 2014/15 sostiene il Team SCA tutto al femminile, contribuendo con la sua grande esperienza a guidare la gestione della parte tecnica del progetto.

"A bordo si scopre il meglio e il peggio delle persone ed è importante capire quando sono al meglio e quando al peggio. Questo è essenziale per gestire un team con successo".

Con una carriera di 16 anni da velista professionista, Mason ha partecipato a quasi tutti i principali eventi di questo sport.

"I membri dell'equipaggio si allenano per affrontare qualsiasi eventualità durante la regata, ma è necessario anche conoscere tutti gli aspetti della barca, inclusi i requisiti tecnici e meccanici, e possedere una forma fisica adeguata. Il team migliore è misto. L'equipaggio potrebbe essere composto dai migliori marinai del mondo, ma non funzionare come squadra. Ciò che occorre è un gruppo dinamico di persone con varie personalità: l'eccentrico, quello che mantiene la calma nei momenti difficili, il geniale, lo schizzinoso e così via. Tutti insieme possono formare un team imbattibile".



Mason ha partecipato a quattro Volvo Ocean Race e di recente ha fatto parte del team Sanya come Watch Captain e Boat Captain nella regata 2011/12. Da allora l'evento ha subito diverse modifiche degne di nota, tra cui l'aggiunta di un nuovo scalo a Newport, Rhode Island, la mecca statunitense della vela, e una nuova destinazione pit-stop a L'Aia, nei Paesi Bassi.

"I tempi ora sono più stretti e tutto sta diventando sempre più commerciale e professionale", dichiara Mason. "Tuttavia, il cambiamento principale riguarda probabilmente il fattore tempo. Ora gli equipaggi veleggiano in porto, quindi navigano da tre a quattro giorni prima ancora della partenza di ogni tappa.

Inoltre, gli scali sono più compressi, quindi i giorni liberi a disposizione sono pochi e ricchi di impegni: media, famiglia, riunioni tecniche... è davvero dura".

## INTREPIDI MARINAI

La prima Volvo Ocean Race si è svolta nel 1973. Ideata da Guy Pearce e Anthony Churchill, che si ispirarono alla vittoria di Robin Knox-Johnston nella The Sunday Times Golden Globe Race del 1969, è la prima regata non stop in solitario intorno al mondo mai effettuata.

Con una flotta di 17 barche oceaniche, 167 velisti in cerca di avventura hanno spiegato le vele, navigando sulla base della stima della posizione, sostenuti da cibi freschi, vino e dal brivido dell'ignoto. Hanno fatto rotta verso coste straniere e affrontato la furia degli elementi, guidati solo dalle rotte seguite dalle navi a vele quadre del XIX secolo. Nonostante tre incidenti mortali, la prima Volvo Ocean Race è stata considerata un grande successo e ha segnato la nascita di un evento che porta ad affrontare tutti gli imprevisti che possono verificarsi in mare.

Da allora sono cambiate molte cose, soprattutto le nuove

One-Design Volvo Ocean 65 introdotte per questa regata 2014-15. Queste eccezionali barche ad alte prestazioni metteranno per la prima volta sullo stesso piano di gioco tutti gli equipaggi, inclusi i meno esperti o gli ultimi arrivati. Offrono anche l'ulteriore vantaggio di contenere i costi per i team, poiché lasciano meno spazio a sviluppi futuri, sebbene spostino il centro dell'attenzione dagli elementi tecnici alle capacità dell'equipaggio.

Quest'anno, le barche ospiteranno anche rappresentanti dei media. Si spera così di descrivere con più precisione la vita di ogni giorno a bordo, finora sconosciuta, in modo da avvicinare ulteriormente la regata al suo pubblico di appassionati.

## LA PREPARAZIONE È FONDAMENTALE

Sia gli equipaggi che gli organizzatori Volvo hanno approntato piani per affrontare qualsiasi emergenza. Ogni team dispone, in media, di due o tre medici a bordo, marinai specializzati in primo soccorso, e le barche sono monitorate 24 ore su 24. Se l'equipaggio si trova in difficoltà o se qualcuno si ammala o si ferisce durante la regata, il medico di bordo dispone di una linea diretta telefonica con medici specialisti in grado di fornire una consulenza immediata.

"La preparazione dei team di quest'anno non ha precedenti", dichiara Mason, "ma la gara non si svolge mai come te l'aspetti. Mi ci sono volute quattro regate per capire che le cose possono solo migliorare (anche se ogni volta che doppio Capo Horn mi sembra di raggiungere un traguardo incredibile), ma devi sempre aspettarti l'imprevisto".

Il video relativo a questo articolo è disponibile nel sito Web e nell'app di Spirit



# HEAVYWEIGHT



**+ power  
FUNCTIONS**



42030  
La nuova ed eccezionale pala gommata Volvo L350F telecomandata,  
formata da oltre 1.600 elementi LEGO Technic.  
[LEGO.com/technic](http://LEGO.com/technic)

Go Build It

LEGO e il logo LEGO sono marchi di LEGO Group. ©2014 The LEGO Group.

# DEMOLIRE È UN LAVORO DURO...

... senza l'aiuto di un escavatore  
Volvo EC480DL →

*di Cathy Smith*



Un anziano guarda i macchinari da demolizione al lavoro a De Banne, il quartiere periferico settentrionale di Amsterdam. Nonostante provi un pizzico di nostalgia nel vedere che lentamente il centro commerciale locale si riduce in macerie, confessa di essere affascinato dagli escavatori.

È uno spettacolo mozzafiato: una macchina da 50 tonnellate estrae un cavo di acciaio da un blocco di calcestruzzo con i suoi denti giganteschi, come se stesse succhiando uno spaghetti.

I comandi del Volvo EC480DL sono affidati al ventunenne Pim Weinands, che ha imparato a utilizzare macchinari da costruzione all'età di 16 anni, ancora prima di poter guidare un'auto. "Questi macchinari sono spettacolari, una vera sfida. Ero convinto che guidarli fosse il lavoro giusto per me".

Weinands lavora nel cantiere del centro commerciale di De Banne da otto settimane. Dopo aver demolito il corpo principale, ora è impegnato a frantumare le fondamenta del sito da 8.500m<sup>2</sup>, separando metallo, calcestruzzo e cablaggi elettrici per il riciclo.

## FIDUCIA

Nonostante sia la prima volta che Weinands utilizza un escavatore di queste dimensioni, non appena ha acquisito dimestichezza

con i comandi dell'EC480DL ne è rimasto conquistato. "Questa macchina ascolta con attenzione. Esegue tutti i miei comandi e basta poco tempo per capire cosa è in grado di fare e iniziare a nutrire una grande fiducia nei suoi confronti".

Per i residenti della zona settentrionale di Amsterdam è già stato aperto un nuovo centro commerciale nelle vicinanze e l'area di quello precedente deve ora essere sgombrata per fare spazio a una nuova scuola elementare.

Weinands lavora per Robert Eerens, la cui azienda, Eerens Sloopwerken (Demolizioni Eerens) con sede ad Assen, nell'estremo nord dei Paesi Bassi, è stata coinvolta in subappalto per velocizzare le operazioni con macchinari più pesanti. L'escavatore EC460HR ad altezza elevata ha iniziato il lavoro, mentre il macchinario ad altezza ridotta lo sta completando.

Robert Eerens si riconosce in Pim Weinands e descrive entrambi come "scavati dallo stesso blocco". Anche Eerens ha iniziato la formazione per diventare operatore a 16 anni, ma la sua passione per le demolizioni è nata molto prima.

"Già durante la scuola elementare le demolizioni mi facevano impazzire. Quando accadeva qualcosa nel mio quartiere ero sempre presente. Ero più interessato ai macchinari da demolizione che ai compiti di scuola". →



L'operatore Pim Weinands nella sua cabina



**ORA CHE L'ECONOMIA OLANDESE È UFFICIALMENTE USCITA DALLA RECESSIONE, GLI ORDINI INIZIANO NUOVAMENTE AD ARRIVARE**

L'operatore Pim Weinands cambia gli attacchi dell'EC480DL

L'escavatore EC480DL con Pim Weinands ai comandi



Robert Eerens di Eerens Demolition

Eerens condivide lo stesso entusiasmo di Weinands per i prodotti Volvo, e in particolare per l'EC480DL, anche se ora si limita a guardarlo da sotto il casco di sicurezza. "Questa macchina è perfetta per demolire le fondamenta. È molto potente, ma consuma meno dei macchinari della concorrenza".

Il concessionario che ha fornito a Eerens i sei macchinari Volvo è Kuiken Construction Equipment Netherlands, con sede a Emmeloord, nella zona nord-orientale di Amsterdam. Secondo il Sales Manager Peter Cnossen, ora che l'economia olandese è ufficialmente uscita dalla recessione, gli ordini iniziano nuovamente ad arrivare e i clienti che intendono investire non sempre guardano solo al prezzo.

"Chi desidera acquistare, chiede macchinari di alta qualità. I clienti sono attenti soprattutto a efficienza nei consumi, costi operativi su base oraria ridotti e costo totale di proprietà dell'escavatore. "Inoltre, i clienti olandesi sono molto esigenti", aggiunge. "Richiedono cingolati multifunzione da utilizzare per movimentazione di terra, demolizioni e attività di riciclo".

### IMMAGINE PULITA ED ECOLOGICA

L'EC480DL assicura tutta questa flessibilità. In pochi minuti, Weinands può scollegare dal braccio le pinze e sostituirle con un trituratore da 5,5 tonnellate, che consente di frantumare il calcestruzzo in parti ancora più piccole. Al cantiere arriva quindi un trituratore mobile per riciclo che riduce ulteriormente i detriti, trasformandoli in ghiaia da 4cm. Tutte le 15.000 tonnellate di calcestruzzo del progetto verranno prelevate e riciclate come materiale per il sottofondo di nuove strade.

Per quanto riguarda il riciclo dei resti di demolizioni e costruzioni, i Paesi Bassi detengono la leadership nell'Unione Europea. Cnossen dichiara che i suoi clienti nutrono un profondo rispetto per l'ambiente, e che questo influisce sulla loro scelta dei macchinari da costruzione. Volvo CE, spiega, possiede nei Paesi Bassi un'immagine "pulita ed ecologica" e i clienti rimangono colpiti dai motori stadio IIIB a basse emissioni dei modelli più recenti.

Nel frattempo Weinands, che continua a manovrare l'escavatore tra le macerie del centro commerciale degli anni '60, è felice di aver avuto l'opportunità di utilizzare già all'inizio della sua carriera una macchina così imponente. La durata operativa prevista per un macchinario come l'EC480DL è di circa 10.000 ore e questo, che ne ha solo 200 al suo attivo, ha ancora molta strada da percorrere. Potrebbe essere l'inizio di una splendida amicizia. ☺

Il video relativo a questo articolo è disponibile nel sito Web o nell'app di Spirit

# SPIRITO VITALE



Il sito Web *Spirit* offre notizie e ulteriori informazioni su Volvo CE, tra cui i video esclusivi per la rivista...

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



...oppure scaricate l'app gratuita *Spirit* per veder prendere forma alla rivista



VOLVO  
OCEAN  
RACE

ROUND THE WORLD

# NIENTE CORAGGIO, NIENTE GLORIA.

La Volvo Ocean Race è una delle regate più difficili del mondo e noi abbiamo deciso di metterci alla prova. A ogni scalo della Volvo Ocean Race affronteremo una nuova sfida utilizzando i nostri macchinari. Perché lasciare che si divertano solo loro? Seguite la nostra impresa intorno al mondo su [volvoceanrace.volvoce.com](http://volvoceanrace.volvoce.com)

Volvo Construction Equipment

