

spirit

CONTRO OGNI PREVISIONE

La costruzione di
un'autostrada
nel deserto

**CINA
IN PRIMO
PIANO
+ BAUMA
CHINA
2014**

"LATIN LOADER"
Cooperativa di portuali

PAVIMENTARE IN SALITA
Sottoterra nell'Artide



PRODUTTIVITÀ NELLA PAVIMENTAZIONE



La pavidmatrice P8720B ABG di Volvo Construction Equipment garantisce una pavimentazione efficiente e precisa sulle superfici più impegnative. Questa pavidmatrice, in grado di realizzare un manto stradale con uno spessore di 400 mm, il massimo del settore, e una larghezza fino a 9 metri, è dotata di un banco a doppio tamper che offre una compattazione senza pari. Progettata per essere utilizzata con una base trattata con cemento, la P8720B offre una densità superiore e un'eccezionale pavimentazione continua.

La pavidmatrice P8720B ABG Volvo: risultati sempre al massimo.

www.volvoce.com

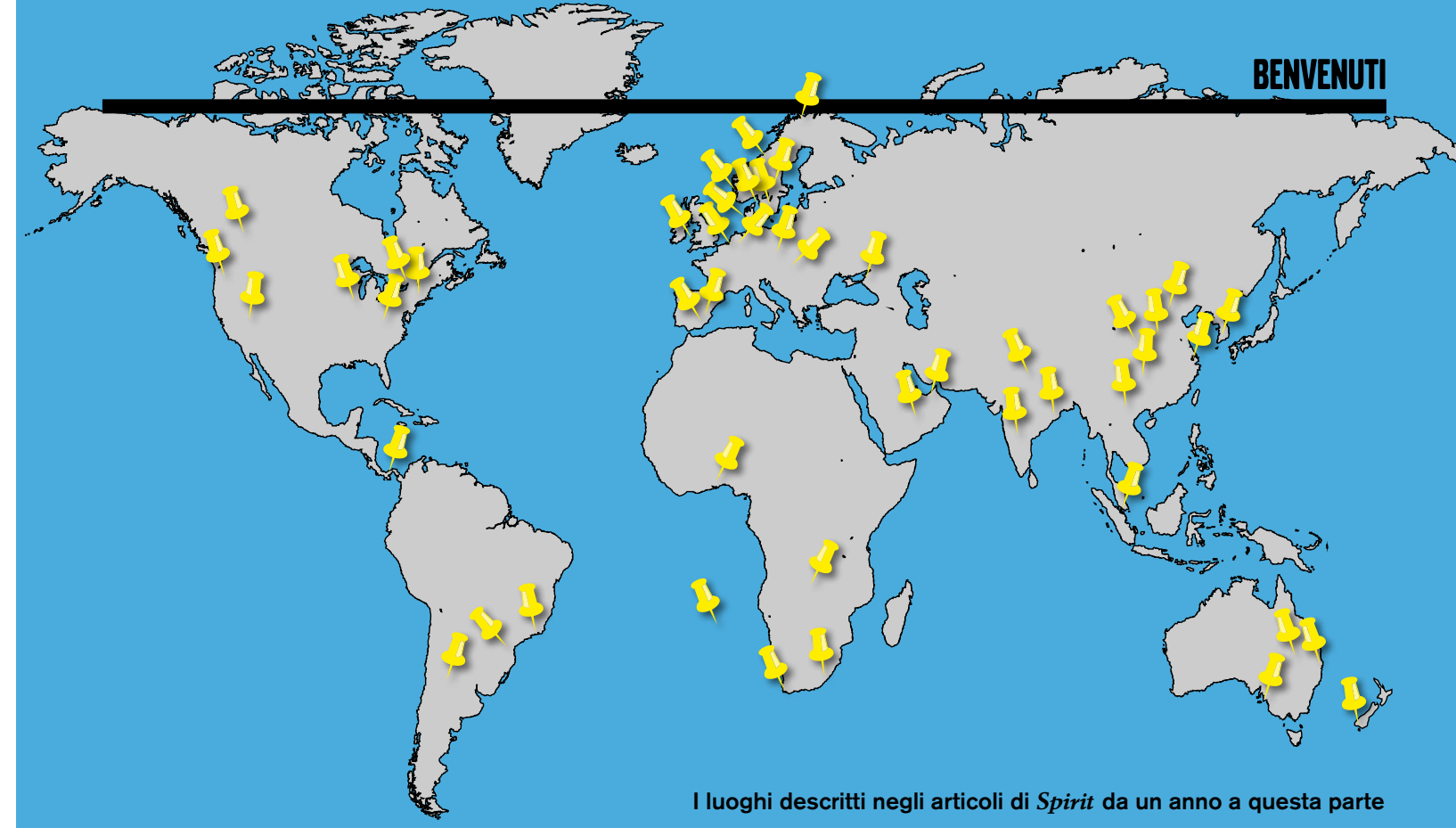


VIDEO http://open.to/a/SP_PAV-B_B

Volvo Construction Equipment



BENVENUTI



I luoghi descritti negli articoli di *Spirit* da un anno a questa parte



Primo piano sul settore della cantieristica cinese, il più vasto del mondo

Ora che Bauma China è diventato un marchio autonomo, l'edizione del 2014, la settimana di questa fiera internazionale, sembra aver stabilito nuovi record di affluenza. All'evento di quest'anno ha partecipato il gotha dei produttori del settore della cantieristica di tutto il mondo.

Fra i 3.000 espositori provenienti da 40 paesi, Volvo CE si è senza dubbio distinta presentando ai 200.000 visitatori i propri prodotti più recenti in un'area espositiva con una superficie equivalente a 42 campi da calcio. In Cina, la nostra azienda è già leader di mercato nel segmento di escavatori e pale gommate e ha ribadito il proprio impegno con una serie di nuovi prodotti appositamente progettati per l'area cinese, come illustrato nel reportage di sei pagine su Bauma China 2014 (a partire da pagina 10).

Con questo numero lanciamo una serie di articoli dalla Cina, il primo dei quali è dedicato a Xi-an, la città situata nella parte nord-occidentale del paese che ospita il famoso Esercito di terracotta e in cui le pavidmatrici Volvo vengono utilizzate per costruire migliaia di chilometri di nuove strade. Nei prossimi numeri di *Spirit* parleremo di diversi cantieri lontani come quello della provincia di Xinjiang, nell'estremità nord-occidentale della Cina, al confine con l'Asia centrale. In questo numero, il protagonista della storia ambientata a Shanghai e raccontata in Dentro il progetto è Francis Sum, presidente di Volvo CE Sales Region China (vedere pagina 6).

La cartina presente in questa pagina indica i vari luoghi del mondo, con le persone, i clienti e i loro macchinari e gli operatori Volvo CE, descritti in *Spirit* in quest'ultimo anno su carta stampata, in video, nella rivista, nel nostro sito Web e nell'app per iPad. Se desiderate vedere la vostra storia raccontata in *Spirit* e il vostro cantiere indicato sulla mappa, contattateci. ✉



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Fotografia di Thorsten Poszwa: © Natalie Hill VS63 IT

IN QUESTO NUMERO

3 LETTERA DI BENVENUTO

Articoli della rivista dedicati al personale, ai clienti e ai macchinari Volvo CE di tutto il mondo

6 DENTRO IL PROGETTO

Intervista a Francis Sum, responsabile Volvo CE in Sales Region China

10 BAUMA CHINA 2014

Volvo CE alla più importante fiera dell'Asia

20 CINA

Le pavidatrici Volvo vengono utilizzate in tutto il paese per costruire migliaia di chilometri di nuove strade

26 SVEZIA

Sottoterra nella miniera di ferro più grande del mondo

30 ARGENTINA

I macchinari Volvo, parte integrante di una cooperativa di portuali

34 STATI UNITI

Trasformazione di una segheria dell'Idaho in una delle fabbriche più moderne e tecnologicamente avanzate del Nord America

38 AMBIENTE

Fase calda della Construction Climate Challenge

40 NUOVE TECNOLOGIE

Volvo CE utilizza il software delle app per commercializzare macchinari usati in Europa, Medio Oriente e Africa

42 LEZIONI DI STORIA

Acquisizioni di Volvo CE nel corso degli anni

44 VOLVO OCEAN RACE

Pionieri cinesi della navigazione in mare aperto

49 L'ANGOLO DELL'OPERATORE

Un operatore spagnolo di Valencia che ama la musica classica

IN COPERTINA

Alcuni dei 95 macchinari Volvo utilizzati per la costruzione di una nuova strada nel deserto di sabbia più grande del mondo in Medio Oriente © Peter Lyall

16 ARABIA SAUDITA

Una flotta di macchinari Volvo CE ha consentito di costruire il primo collegamento via terra tra il Regno dell'Arabia Saudita e il Sultanato dell'Oman



VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE

Dicembre 2014/Gennaio/Febbraio 2015 NUMERO: 53

EDITO DA: **Volvo Construction Equipment SA**

DIRETTORE: **Thorsten Poszwa**

COORDINAMENTO EDITORIALE: **Krista Walsh**

PRODUZIONE EDITORIALE E DESIGN: **CMDR sprl**

www.cmdrcoms.com

COLLABORATORI: **John Bayliss; Julia Brandon; Julian Gonzalez; Nigel Griffiths;**

Tony Lawrence; Kristie Robinson; Nathalie Rothschild; Cathy Smith; Derek Workman

FOTOGRAFI: **Algirdas Bakas; Vicent Bosch; Mark Button; Natalie Hill;**

Peter Lyall; Patricio Murphy; Jonathan Nackstrand; Mike Ridinger;

Yann Riou; Ainhoa Sanchez; Zhang Yang; 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

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.



PASSIONE, POSITIVITÀ E PAZIENZA

Il responsabile di Volvo CE Sales Region China illustra i suoi principi guida →

di Cathy Smith

Francis Sum preferisce restare in piedi accanto alla scrivania, anziché sedersi comodamente

VORREI INCORAGGIARE I NOSTRI COLLEGGI CINESI A ESPRIMERE SEMPRE LA PROPRIA OPINIONE

Alle 5.30 del mattino, quando gran parte dei 23 milioni di abitanti di Shanghai dorme ancora, Francis Sum inizia il suo allenamento di corsa quotidiano. Il nuovo presidente di Volvo Construction Equipment, Sales Region China, percorre infatti fino a 10 chilometri ogni giorno. "Sudare infonde energia per tutta la giornata e mentre corro ho tempo per riflettere".

A pochi mesi dalla sua nomina, questo quarantatreenne di Singapore ha certamente molto a cui pensare.

Sum non è un volto nuovo per Volvo o per la Cina. Per 13 anni, otto dei quali in Cina, ma a Pechino, ha lavorato per l'azienda come responsabile di Volvo Financial Services (VFS) China. È stato il primo dipendente di VFS in Asia nel 2001, subito dopo la crisi finanziaria asiatica.

La sua nuova posizione in Volvo CE è il segnale di un nuovo punto di vista su cantieri e cantieristica. "Conosco bene le attrezzature utilizzate nei cantieri. Quando vedo un macchinario Volvo all'opera, ne sono orgoglioso e dico a mia figlia: "Quello è un Volvo ed è di questo che papà si occupa al lavoro".

UNO SFORZO CONGIUNTO

È con sincero entusiasmo che prende dal tavolo ed esamina un modello di escavatore in scala: "Fino a quando non ho iniziato a lavorare qui, non pensavo che i macchinari per la cantieristica potessero essere così affascinanti. È sorprendente pensare che queste attrezzature rappresentino le vere fondamenta di tutti i palazzi e di ogni strada che costruiamo".

Ovviamente, la Cina è un mercato importante per l'intero Gruppo Volvo e non solo per Volvo CE, ma l'essere stato destinato a questo incarico proprio quando l'economia cinese inizia a rallentare non sembra disturbare eccessivamente Sum.

"L'economia segue dei cicli positivi e negativi. Personalmente, sono convinto che i periodi di difficoltà offrano maggiori opportunità", sottolinea. "Consentono infatti di riposizionare l'azienda, modificare le priorità e riconsiderare tutte le strategie, in modo da prepararsi al meglio per la ripresa".

In altre parole, occorre essere pazienti ed è qui che entra in gioco il principio guida delle "tre P" di Sum. "Dobbiamo lavorare con passione, mantenere la positività e attendere i risultati con pazienza. Questi sono i concetti che desidero condividere con il mio team", dichiara.

"In termini di stile di gestione, sono una persona estremamente pratica e non sono un fautore delle relazioni superiore-subordinati, ma piuttosto un sostenitore del lavoro di squadra. Abbiamo tutti un ruolo da svolgere e la produttività di un team è certamente superiore a quella dei singoli individui".

FLUSSO DI ENERGIA

L'ufficio a vetri, in cui Sum preferisce restare in piedi anziché sedersi comodamente, non ha certamente nulla di appariscente o presidenziale. Proprio come la corsa lo aiuta a pensare, dichiara che rispondere alle e-mail o condurre una conference call in piedi favorisce il suo flusso di energia.

Mentre è impegnato a occuparsi al meglio del mercato della cantieristica in Cina, che non considera un semplice paese ma piuttosto un continente con lingue diverse e cicli economici distinti, deve anche gestire la fiera internazionale Bauma 2014 che si svolge proprio a Shanghai.

"Si tratta di un evento particolarmente importante per Volvo China. Offre infatti a Volvo CE l'opportunità di dimostrare al mondo il proprio impegno nei confronti del mercato cinese, soprattutto nel difficile ambiente attuale, oltre all'intenzione di continuare a investire in questo mercato e introdurre molti nuovi prodotti".

VALORI FAMILIARI

Mentre pensa alla crescita dell'azienda, Sum si occupa anche della propria famiglia. Poiché la moglie, in attesa della nascita della secondogenita prevista per ottobre, e la figlia di cinque anni sono rimaste a Singapore, Sum torna a casa ogni tre settimane circa.

"Avremo un'altra bambina e la casa sarà così allietata da due principesse, anzi tre", si corregge. "La famiglia si trasferirà qui a Shanghai nel 2015".

Sum adora Shanghai, che descrive come una delle città più belle del mondo. Poiché il nonno veniva da Guangzhou, nelle sue vene scorre sangue cinese e, pur vivendo in un'atmosfera cosmopolita, spiega che

la sua famiglia ha sempre osservato i valori cinesi tradizionali. È comunque fortemente interessato alle caratteristiche culturali che vanno oltre i confini geografici e della nazionalità. Ciò che più apprezza delle radici svedesi di Volvo, ad esempio, è il rispetto per il singolo individuo.

"Ogni cultura possiede i propri punti di forza e quello svedese è l'importanza di un giusto equilibrio tra vita professionale e privata e del contributo che tutti possono apportare. Vorrei incoraggiare i nostri colleghi cinesi a esprimere sempre la propria opinione e i propri pensieri. Sono convinto che questa mentalità riuscirà a diffondersi tra il personale e saranno sempre di più i dipendenti disposti ad assumersi la responsabilità dei progetti a cui collaborano".

LA CINA È UN MERCATO IMPORTANTE PER L'INTERO GRUPPO VOLVO

Visitate il sito Web di Spirit o scaricate l'app Spirit per iPad gratuita per vedere il video dell'intervista a Francis Sum

VOLVO CE DIMOSTRA IL PROPRIO IMPEGNO

Volvo Construction Equipment si è distinta alla Bauma China di Shanghai, la fiera più importante in Asia

L'area espositiva di Volvo, pari a 1.804 m² e incentrata sul tema "Dall'attenzione all'innovazione", ha dimostrato l'impegno a lungo termine dell'azienda nei confronti del mercato cinese. Insieme ad altri importanti operatori internazionali che desideravano presentare i propri articoli presso lo Shanghai New International Expo Center, Volvo CE ha colto l'opportunità per esporre prodotti appositamente adattati e progettati per la Cina. Il presidente Martin Weissburg ha specificato che questo paese, in cui Volvo CE è già leader di mercato per quanto riguarda escavatori e pale gommata, è fondamentale per i piani futuri dell'azienda.

I visitatori hanno potuto constatare i vantaggi e i benefici offerti ai clienti di Volvo CE da una soluzione completa formata da opzioni finanziarie, di gestione della flotta, ricambi e assistenza e supporto. Lo stand era decorato dalle creazioni della campagna di design "Trash to Treasure" di Volvo CE che prevedeva la trasformazione in opere d'arte di rottami di metallo ricavati dai macchinari Volvo. Volvo CE ha inoltre organizzato una competizione nazionale per individuare l'operatore in grado di ridurre al massimo i consumi di carburante. Operator Idol è il primo evento di questo tipo in Cina e il più vasto concorso a livello mondiale incentrato sui consumi, a cui hanno partecipato oltre un milione di operatori di escavatori cinesi.



bauma
China 2014

ATTACCHI DEDICATI PER IL MERCATO CINESE

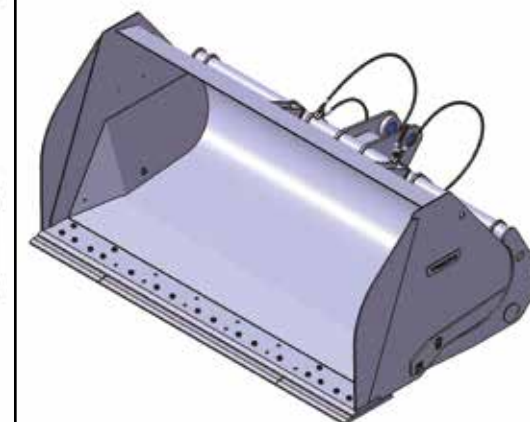
Volvo CE ha sviluppato per l'apprezzato modello di pala gommata L105 vari attacchi che rispondono alle esigenze dei clienti cinesi, poiché trasformano questo macchinario estremamente adattabile in un veicolo porta attrezzi multifunzione



Le ricerche dedicate a progettazione e realizzazione di un elevato numero di gallerie e miniere sotterranee in Cina hanno condotto allo sviluppo di una benna ribaltabile laterale per la pala gommata L105 utilizzabile negli spazi di lavoro ristretti. Questa benna personalizzata, combinata con il dispositivo di sollevamento e il sistema idraulico del modello L105, aumenta considerevolmente la sicurezza e la praticità delle operazioni sotterranee e in galleria.



Basandosi su secoli di esperienze e conoscenze acquisite in Svezia nel settore del carico e del trasporto di legname, Volvo CE ha ideato per la pala gommata L105 una pinza per tronchi avanzata. Questo attacco multifunzione è ideale per le aziende impegnate nella raccolta e nella lavorazione del legname, poiché rende più sicure ed efficienti le operazioni di carico e trasporto.



Volvo CE ha inoltre introdotto una benna di scarico dall'alto da utilizzare con i mezzi pesanti dotati di punto di scarico più elevato che operano nel mercato cinese. Grazie al sistema idraulico integrato, che garantisce un'altezza di inclinazione superiore allo standard, questa benna è perfetta per materiali leggeri, quali neve, trucioli di legno, fertilizzanti e carbone. Questo attacco non solo agevola il carico dei mezzi pesanti e il sollevamento, ma riduce anche i tempi di carico e aumenta la sicurezza. →



ADATTATI AL MERCATO CINESE

I principali prodotti presentati da Volvo CE al Bauma includevano le nuove vibrofinitrici P6820C (nella foto) e P8720B, che offrono operazioni di qualità e riduzione dei consumi

La nuova vibrofinitrice cingolata di medie dimensioni Volvo P6820C è un macchinario multifunzione creato per offrire prestazioni elevate, ideale per operazioni non eccessivamente pesanti, ma dotata della flessibilità necessaria per operare in progetti su più vasta scala.

Sebbene sia molto più potente del modello precedente, il motore, che rispetta le normative sulle emissioni, assicura consumi di carburante invariati e riduzione della rumorosità. Il consumo di carburante si riduce ulteriormente, fino al 30%, se l'operatore attiva la modalità "smart power" per diminuire il regime del motore in modo da adattare la potenza alla richiesta.

Il banco Volvo Variomatic offre un elevato livello di flessibilità in caso di cambi frequenti della larghezza della pavimentazione, fino al doppio della larghezza di base della livellatrice stessa, da 2,5 a 5 metri. L'aggiunta di estensioni consente di pavimentare superfici larghe fino a nove metri. Combinato con un banco fisso Volvo, il modello P6820C è in grado di pavimentare efficacemente fino a 700 tonnellate l'ora per una larghezza di 10 metri. La versatilità di questa macchina ne consente l'utilizzo per varie applicazioni, ad esempio su strade comunali e statali, autostrade e aree di stoccaggio dei rifiuti. È inoltre in grado di gestire un'ampia gamma di materiali, da strati di usura e di binder a strati di base e di protezione antigelo.

Il modello P6820C per il mercato cinese è stato dotato di un serbatoio del carburante piatto e di una tramoggia estesa, oltre a un rullo di spinta di nuova progettazione per soddisfare le esigenze di maggiore altezza di scarico dei veicoli con cassone ribaltabile standard cinesi.

La manutenzione della vibrofinitrice cingolata P6820C è stata semplificata agevolando l'accesso dalla piattaforma dell'operatore ai punti di controllo, grazie a scomparti con aperture più ampie. Volvo CE ha inoltre creato un metodo di separazione per il trasporto e la distribuzione di materiali appositamente ideato per il conglomerato bituminoso utilizzato per le strade cinesi. →



SENSAZIONALE

Il nuovo escavatore cingolato EC170D (nella foto) esposto al Bauma rappresenta una novità assoluta per la Cina

Per soddisfare la crescente esigenza di macchinari nel settore in espansione dell'ingegneria civile in Cina, Volvo Construction Equipment si prepara a introdurre nel mercato i modelli di escavatore EC130D, EC140D, EC170D e EC220DL. L'escavatore cingolato EC170D, dotato di una stazza completamente nuova, compresa tra quelle dei modelli da 20 e 14 tonnellate attualmente venduti in Cina, offre una produttività superiore ai macchinari da 14 tonnellate, ma anche una maggiore convenienza di esercizio rispetto a quelli da 20 tonnellate. Il modello EC170D, che possiede tutte le caratteristiche dello stile moderno della serie D di Volvo CE, è dotato di un motore conforme alle normative cinesi sulle emissioni e offre una maggiore efficienza nei consumi grazie alla modalità ECO e a una controllabilità ottimale da parte dell'operatore. 



SABBIA IN MOVIMENTO

Una nuova strada nel deserto di sabbia più grande del mondo è il primo collegamento via terra tra Arabia Saudita e Oman

di John Bayliss

Con una superficie di circa 600.000 km², le sabbie selvagge del Rub' al Khali (ossia il Quarto Vuoto) coprono un'enorme area della Penisola Arabica, di dimensioni simili a quelle dell'intera Francia. Il terreno è coperto di dune di sabbia attive alte fino a 250 m e di aree lungo il confine orientale delimitate da saline. Si tratta di uno degli ambienti più caldi, aridi e inospitali del mondo.

La società saudita Al-Rosan Contracting è stata incaricata di costruire un'autostrada lunga 256 km per collegare il Regno dell'Arabia Saudita al Sultanato dell'Oman. La maggior parte di questa strada prevede una sola carreggiata per senso di marcia, ma in alcuni tratti in cui la pendenza è maggiore verrà creata una seconda corsia per i camion e i mezzi più lenti. Gli ultimi 30 km del tratto in Oman sono stati completati.

Secondo Fahad Hazza Aba Alros, General Manager di Al-Rosan Contracting, il progetto ha presentato ostacoli davvero complessi. "Direi che il progetto è stata un'unica grande sfida sin dal primo giorno per vari motivi: le condizioni climatiche, la topografia dell'area, la distanza dalla città abitata più vicina o la disponibilità di ricambi e assistenza. Il progetto non offriva nessuno dei consueti fattori associati al successo di un'impresa".

OSTACOLI NASCOSTI

L'autostrada inizia nei pressi del pozzo di petrolio di Shaybah, di proprietà della società saudita Aramco, e termina al confine con il Sultanato dell'Oman. Una delle numerose sfide affrontate durante il progetto del Rub' al Khali è stato l'attraversamento del giacimento petrolifero di Chiba, che ha richiesto un'attenzione speciale per evitare di interferire con le strutture esistenti, quali condotti, cavi di alimentazione, linee telefoniche e tralicci. È stato necessario pianificare l'intera realizzazione della strada per non causare interruzioni nelle attività di Chiba. →

Nel deserto, le temperature diurne in estate possono raggiungere i 50 °C, per poi scendere a meno 1 °C durante la notte. Considerate queste condizioni estreme, la società ha scelto Volvo CE in quanto unico fornitore di macchinari da cantieristica in grado di assicurare l'affidabilità necessaria. I macchinari per l'impianto sono stati forniti da FAMCO (Al-Futtaim Auto & Machinery Co. LLC), che ha offerto anche un supporto completo.

"Al-Rosan è uno dei nostri principali appaltatori e fedele cliente di Volvo CE", spiega Amal Almizyen, FAMCO Saudi Managing Director. "Quando la società ha ottenuto questo contratto, abbiamo dovuto affrontare una grande sfida, ovvero fornire il supporto logistico necessario, considerato che la città più vicina si trova a nove ore di strada. Ancora più difficile è stato assicurare l'affidabilità dei macchinari. Le temperature, che oscillano dai 50 °C di giorno a -1 °C di notte, e la sabbia che vola incessantemente hanno messo a dura prova sia gli operatori che le attrezzature. Tuttavia, Al-Rosan ha chiarito sin dall'inizio che il supporto sul posto era fondamentale e abbiamo quindi dovuto approntare servizi in grado di superare questa sfida".

PONTE LOGISTICO

FAMCO ha stabilito dalla sua filiale di Riyadh un "ponte" logistico per poter fornire le attrezzature Volvo a quest'area remota e isolata di uno dei deserti più aridi del mondo.

"Considerata la distanza di 1.000 km dalla città più vicina, abbiamo colto l'occasione per dimostrare che meritiamo la nostra buona reputazione", dichiara Almizyen.

"La strada che attraversa il Rub' al Khali rappresenta un ottimo esempio di come sia possibile combinare assistenza, supporto dei prodotti, coinvolgimento dei clienti e manutenzione sul posto in un'unica soluzione", spiega Paul Floyd, Senior Managing Director di FAMCO Group. "Questo ambizioso progetto è estremamente importante per lo sviluppo infrastrutturale dell'Arabia Saudita e siamo davvero orgogliosi di avervi partecipato e di aver superato la sfida".

Per questa avventura sono stati utilizzati in tutto 95 macchinari Volvo CE, tra cui dumper articolati, escavatori e grader. Nonostante le condizioni estreme del deserto, non è stato necessario apportare alcuna modifica ai macchinari e FAMCO si dichiara completamente soddisfatta delle operazioni.

"Sul posto erano presenti 95 macchinari, i turni di lavoro coprivano interamente le 24 ore, le dune erano alte più di 300 metri e il terreno era decisamente difficile da gestire; questo progetto si è rivelato davvero complesso", afferma Ahmad Halwani, FAMCO General Manager, Construction Equipment Division. "Senza fare nomi, i macchinari di alcuni nostri concorrenti hanno smesso di funzionare poco dopo l'inizio dei lavori, perché non erano in grado di sostenere il ritmo delle operazioni o il punto di supporto più vicino si trovava a diverse ore di distanza. Il fattore che ci ha contraddistinto è stato il supporto per la manutenzione che abbiamo fornito, anche se il più evidente è stato la durata reale in uno dei luoghi più aridi della terra".

A causa della mancanza di insediamenti locali o di fonti di acqua potabile, è stato necessario creare impianti di dissalazione e alloggi temporanei per le circa 600 persone, tra conducenti, operatori degli escavatori, tecnici e personale ausiliario, necessarie per questo progetto triennale. La manutenzione delle attrezzature



Amal Almizyen di FAMCO



I macchinari Volvo hanno trasportato 130 milioni di metri cubi di sabbia

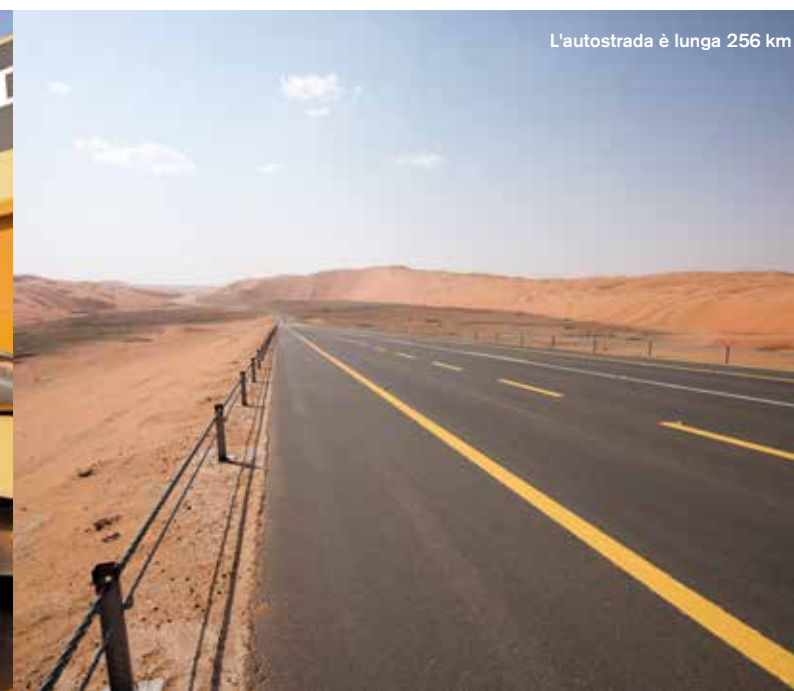


Paul Floyd di FAMCO

SI TRATTA DI UNO DEGLI AMBIENTI PIÙ CALDI, ARIDI E INOSPITALI DEL MONDO



Per il progetto sono stati utilizzati 95 macchinari Volvo



L'autostrada è lunga 256 km

ha richiesto la presenza di unità speciali, poiché le strutture più vicine si trovavano a 40 km dal cantiere. Tutte le forniture, da carburante e ricambi a cibo e acqua per i dipendenti, hanno dovuto essere trasportate sul posto.

"Non è certo un segreto che il progetto presentasse problematiche uniche, soprattutto in termini di manutenzione e assistenza postvendita", commenta Mark Johnson, FAMCO General Manager, Aftersales Division. "In questa regione non era mai stato allestito un cantiere così isolato. Per offrire supporto all'appaltatore, noi di FAMCO abbiamo quindi dovuto costruire una struttura di manutenzione modulare. Considerate le enormi distanze, le difficoltà topografiche dell'area, le condizioni estreme dell'ambiente e la mancanza di copertura telefonica, il ruolo svolto dalla divisione di assistenza postvendita di FAMCO si è rivelato essenziale per il successo di questo contratto. Abbiamo creato sul posto officine attive 24 ore su 24 gestite da tecnici esperti, per assicurare ai macchinari Volvo interventi di assistenza e manutenzione costanti e affidabili".

IMPATTO DIRETTO

I forti venti della regione spostano la sabbia da un'area all'altra, causando un continuo mutamento del paesaggio. Sulla superficie sono inoltre presenti numerose paludi, create dalle falde acquifere del terreno, che richiedono interventi specialistici, inclusa la realizzazione di una rete con trama metallica per proteggere la strada dall'aumento dei livelli dell'acqua.

Ogni giorno la sabbia veniva scavata e compattata utilizzando l'acqua del terreno naturalmente salata, in modo da costruire ponti di sabbia attraverso le saline e tra le alte dune. I volumi di sabbia trattati sono enormi, come affermato da Fayez M. Subbaheen, Project Manager presso Al-Rosan Contracting. "Per costruire il ponte stradale sono stati trasportati 130 milioni di metri cubi di sabbia. Nel frattempo, sono stati utilizzati altri 12 milioni di metri cubi di materiali selezionati per proteggere i terrapieni di sabbia dall'erosione del vento o dell'acqua". Per fornire un'idea dei volumi interessati, 130 milioni di metri cubi equivalgono a 26 delle grandi piramidi egiziane.

La nuova strada influirà considerevolmente sui trasporti tra Arabia Saudita e Oman. Le merci trasportate via terra tra i due paesi dovevano sfruttare la rete stradale esistente attraversando gli Emirati Arabi Uniti. La strada che taglia direttamente il Rub' al Khali riduce significativamente i tempi di viaggio.

Essam Al-Malik, FAMCO Saudi Regional Manager (Central Province) non ha dubbi sui motivi che hanno portato alla scelta della sua azienda per un progetto così importante. "Al-Rosan si è rivolta a FAMCO per la sua reputazione, per la qualità dei prodotti e il costante supporto tecnico e logistico che fornisce ai clienti", spiega.

Ahmad Halwani di FAMCO cita i meriti di Volvo CE: "Siamo orgogliosi del ruolo svolto da Volvo CE nella realizzazione della strada più importante e forse anche più lunga del Medio Oriente", dichiara. Paul Floyd di FAMCO aggiunge: "Il valore strategico di questo progetto segna un ulteriore e fondamentale traguardo raggiunto da FAMCO e Volvo".

Il video relativo alla costruzione della strada è disponibile nel sito Web o nell'app di Spirit

UN OBIETTIVO AMBIZIOSO

Le vibrofinitrici Volvo vengono utilizzate in tutto il paese per costruire migliaia di chilometri di nuove strade →

di Cathy Smith



Il famoso Esercito di terracotta di Xi'an



Zhao Wei, Equipment Manager, Shaanxi Road and Bridge Group



CINA

Le vibrofinitrici ABG8820 operano 14 ore al giorno



ZZ | VOLVO SPIRIT

VOLVO CE È UN LEADER NEL MERCATO DELLE VIBROFINITRICI CINGOLATE IN CINA

Xi'an, nell'area nord-occidentale della Cina, ospita il famoso Esercito di terracotta. Un tempo capitale imperiale del paese, è stata testimone più di 2000 anni fa della passione dell'imperatore Qin Shi Huang per le costruzioni. Durante il suo regno iniziarono i lavori per erigere la Grande muraglia, ordinò la realizzazione dell'Esercito di terracotta affinché lo proteggesse dopo la morte e fece costruire la prima rete stradale del paese.

L'attuale programma di ampliamento stradale cinese, che prevede il completamento di fino a 10.000 chilometri di nuove autostrade ogni anno, è tuttavia decisamente più ambizioso di quello della dinastia Qin.

A nord di Xi'an, quattro vibrofinitrici cingolate Volvo ABG8820 sono operative 14 ore al giorno per stendere lo strato finale di asfalto su una nuova autostrada lunga 96 km, che verrà aperta al traffico nella provincia di Shaanxi nel novembre 2014.

Le strade rurali intorno al cantiere, le cui corsie sono spesso bloccate da veicoli a tre ruote che trasportano grandi carichi precari di mais appena raccolto, sono un chiaro esempio dei motivi che rendono necessaria una nuova autostrada. A

un incrocio, i rottami di un'auto coinvolta in un incidente mortale offrono da triste promemoria dei pericoli della velocità eccessiva.

L'autostrada di Xian-Xun eliminerà gran parte del traffico dalle strade locali e lo Shaanxi Road and Bridge Group, che si è aggiudicato il contratto del valore di 5,7 miliardi di yuan (pari a 716 milioni di euro) per la costruzione della nuova strada a pedaggio, ritiene che l'inclusione di Volvo Construction Equipment nell'offerta sia stata determinante per la vittoria.

STANDARD SEMPRE PIÙ RIGOROSI

Secondo i nuovi standard cinesi, le superfici stradali devono durare almeno 15 anni, anche se sono poche le strade che effettivamente soddisfano tale requisito. Tuttavia, il responsabile aziendale dei macchinari Zhao Wei dichiara, sulla base di quanto visto in altre zone della Cina, che le vibrofinitrici cingolate Volvo, dotate di tecnologia a doppio tamper ABG, sono certamente in grado di creare una superficie stradale più duratura. →



Duan Yanfei, General Manager,
Tongguan Construction Machinery Co

"Quando pavimentiamo una strada, l'utilizzo di una vibrofinitrice Volvo 8820 ci consente di soddisfare lo standard nazionale e semplifica le operazioni", dichiara Zhao.

Stendere l'asfalto rovente su un'autostrada a quattro corsie sotto il sole dell'estate è un lavoro davvero duro, ma non per l'operatore Xin Ming, che si trova nel luogo più confortevole, ovvero la cabina. "È progettata in modo ottimale per una persona", afferma. "Non tutte le vibrofinitrici sono dotate di tettuccio che protegge dal calore eccessivo. E, in caso di problemi durante le operazioni, i messaggi vengono visualizzati sul pannello di controllo in cinese, un particolare estremamente utile".

IL MOMENTO DI CAMBIARE

Questa strada forma parte di una nuova rete di sei autostrade progettata per promuovere l'urbanizzazione dell'area e trarre il massimo vantaggio economico dai milioni di turisti attirati a Xi'an dall'Esercito di terracotta. Si tratta di un'infrastruttura fondamentale per uno sviluppo rapido dell'area economica Guanzhong-Tianshui, allo scopo di stimolare l'economia delle regioni interne rimaste escluse dal boom delle località costiere cinesi.

Il Project Manager Guo Yong dichiara che la nuova strada dimezzerà i tempi di consegna dalle miniere di carbone dello Xunyi, all'estremità settentrionale del percorso, alle industrie che sorgono nei pressi di Xi'an. "Grazie all'autostrada, il tragitto richiederà poco più di un'ora, contro le due e mezzo attualmente necessarie. La differenza è decisamente significativa".

Volvo CE gode di una posizione consolidata nell'area di




**SECONDO GLI STANDARD CINESI,
UNA SUPERFICIE STRADALE
DEVE DURARE ALMENO 15 ANNI**

Shaanxi. Oltre a essere la principale concessionaria di Xi'an, in ognuna delle 10 città secondarie della provincia è presente un'officina autorizzata Volvo, in modo da garantire ai clienti un'assistenza sempre tempestiva.

TRAFFICO IN CIFRE

Nonostante il costo doppio rispetto ai marchi locali, in Cina Volvo CE è già un leader del mercato delle vibrofinitrici cingolate. Duan Yanfei, che gestisce la concessionaria Volvo di Xi'an, Tongguan Construction Machinery Co, è convinto che, in futuro, i nuovi e più rigorosi standard per le costruzioni stradali giocheranno a favore di Volvo.

"In Cina, la concorrenza sta diventando davvero agguerrita e riteniamo che alcuni marchi di qualità inferiore usciranno dal mercato. Siamo certi che la qualità dei nostri macchinari e dei servizi che offriamo ci permetterà di conquistare ulteriori quote del mercato nazionale".

E si tratta di un mercato davvero attivo. Il numero di auto che circolano sulle strade cinesi è passato dai 23 milioni del 2003 ai 140 milioni di oggi e senza contare i veicoli commerciali. L'obiettivo del governo cinese è completare, entro il 2015, 120.000 chilometri di autostrade in tutto il paese, una cifra che l'imperatore Qin non avrebbe nemmeno potuto immaginare. 

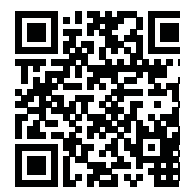
Il video relativo a questo articolo è disponibile
nel sito Web o nell'app per iPad di Spirit



TESORO,

**MI SI SONO RISTRETTE
LE PALE GOMMATE**

Il modello LEGO® Technic raffigurato non è adatto per giochi all'aperto.



VIDEO

Un nuovo video di LEGO® Technic dimostra il grado di perfezione raggiunto dal principale costruttore di giochi del mondo nella riproduzione delle sue ultime piccole meraviglie.

Il video è disponibile all'indirizzo [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)

Behind the Design
By LEGO® Technic

Volvo Construction Equipment





PREPARIAMO LA STRADA PER IL FUTURO

Una vibrofinitrice Volvo è stata adattata alle condizioni presenti a circa due chilometri sottoterra nella più grande miniera di ferro del mondo

di Nathalie Rothschild

La scoperta di un grande giacimento di minerale di ferro ha portato alla nascita della città artica di Kiruna. Situata a 300 km a nord del Circolo polare artico nella Lapponia svedese, Kiruna sorge su un enorme strato di magnetite pura che affonda nel terreno per 4 km, è profondo 2 km e largo in media 80 m.

L'estrazione è iniziata, nel 1898, attraverso pozzi aperti. I primi tempi, i minatori trasportavano il minerale su carri trainati da cavalli. È stato solo negli anni '60 che la società statale svedese Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) è passata all'estrazione nel sottosuolo.

Oggi Kiruna ospita la miniera di ferro sotterranea più grande e più moderna del mondo. Una ferrovia e una rete di strade si snodano a una profondità di 1.542 m sotto la superficie e Kiruna è una città letteralmente in movimento: nei prossimi due decenni, infatti, parte della popolazione dovrà trasferirsi in altre case costruite intorno al nuovo centro della città, per consentire l'espansione della miniera.

SCAVI PROFONDI

Molto più in basso, il caposquadra Mathias Enlund guida un team formato da sette operai specializzati in asfaltatura, impegnati nella realizzazione dei 400 km della rete stradale sotterranea della miniera. Prima di essere trasportato nel sottosuolo, l'asfalto viene lavorato in un'area situata a 17 km di distanza dalla miniera. Secondo Enlund, le operazioni sono state semplificate dall'arrivo di una vibrofinitrice cingolata Volvo P7820C.

"Utilizzavamo una vibrofinitrice gommata, ma questo macchinario cingolato ci evita di restare impantanati e devo ammettere che è decisamente affidabile. Possiamo così garantire

un'operatività continua", dichiara Enlund, aggiungendo che: "La camera di combustione pulita, la rumorosità ridotta e i consumi di carburante contenuti sono tutti fattori positivi".

Nei fine settimana, Enlund torna nella città di Jokkmokk, nell'estremo nord, dove vive con la compagna e i due figli piccoli. "È qui che il mondo ha inizio", dichiara. Come il resto della squadra, lavora quattro giorni la settimana per tutta la stagione estiva, da maggio a ottobre. L'asfalto viene posato tra giugno e settembre. I macchinari sono stati sostituiti all'inizio di quest'anno. Quasi tutte le operazioni di pavimentazione sono in salita e la nuova vibrofinitrice Volvo è abbastanza potente da spingere i camion da miniera da 55 tonnellate che consegnano l'asfalto lungo gallerie con pendenze del 7%.

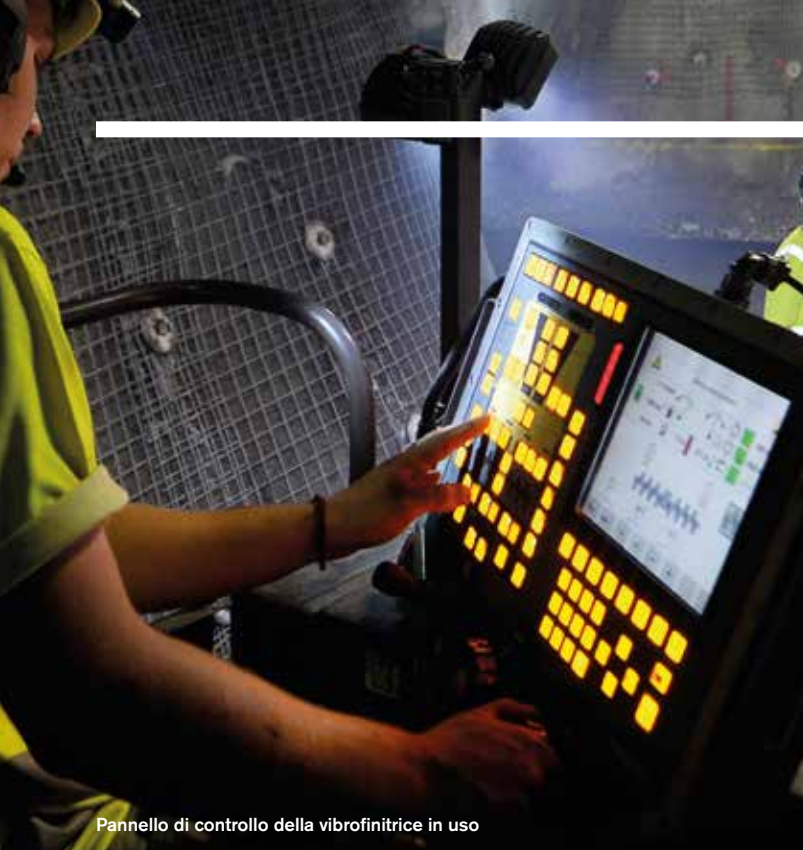
IL MACCHINARIO CINGOLATO CI EVITA DI RESTARE IMPANTANATI

RAPIDITÀ DI REAZIONE

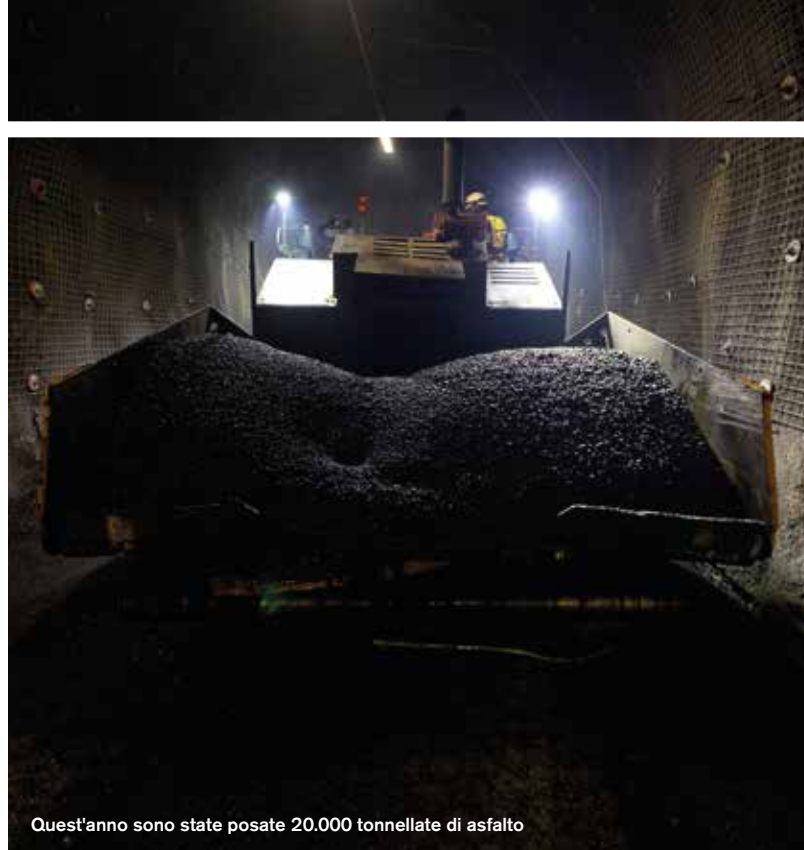
Quando LKAB ha affidato a NCC Roads, una delle principali società di sviluppo edilizio e immobiliare della regione nordica, la pavimentazione sotterranea e le riparazioni delle strade all'interno della miniera di Kiruna, questa si è rivolta al concessionario Volvo CE Swecon per verificare la disponibilità di macchinari adeguati.

Volvo CE ha immediatamente fornito il modello P7820C che, dopo alcune modifiche, ha raggiunto la propria destinazione a circa 1,5 km sotto terra con un viaggio durato varie ore, considerato che la velocità massima di una vibrofinitrice è di 4 km/h. L'intera procedura, dalla prima telefonata alla prima asfaltatura, ha richiesto solo 10 giorni, incluso il tempo necessario per le modifiche.

"Abbiamo dovuto adattare il modello P7820C alle particolarissime condizioni della miniera", spiega Svante Bodare, Product Specialist per i macchinari stradali presso Swecon. →



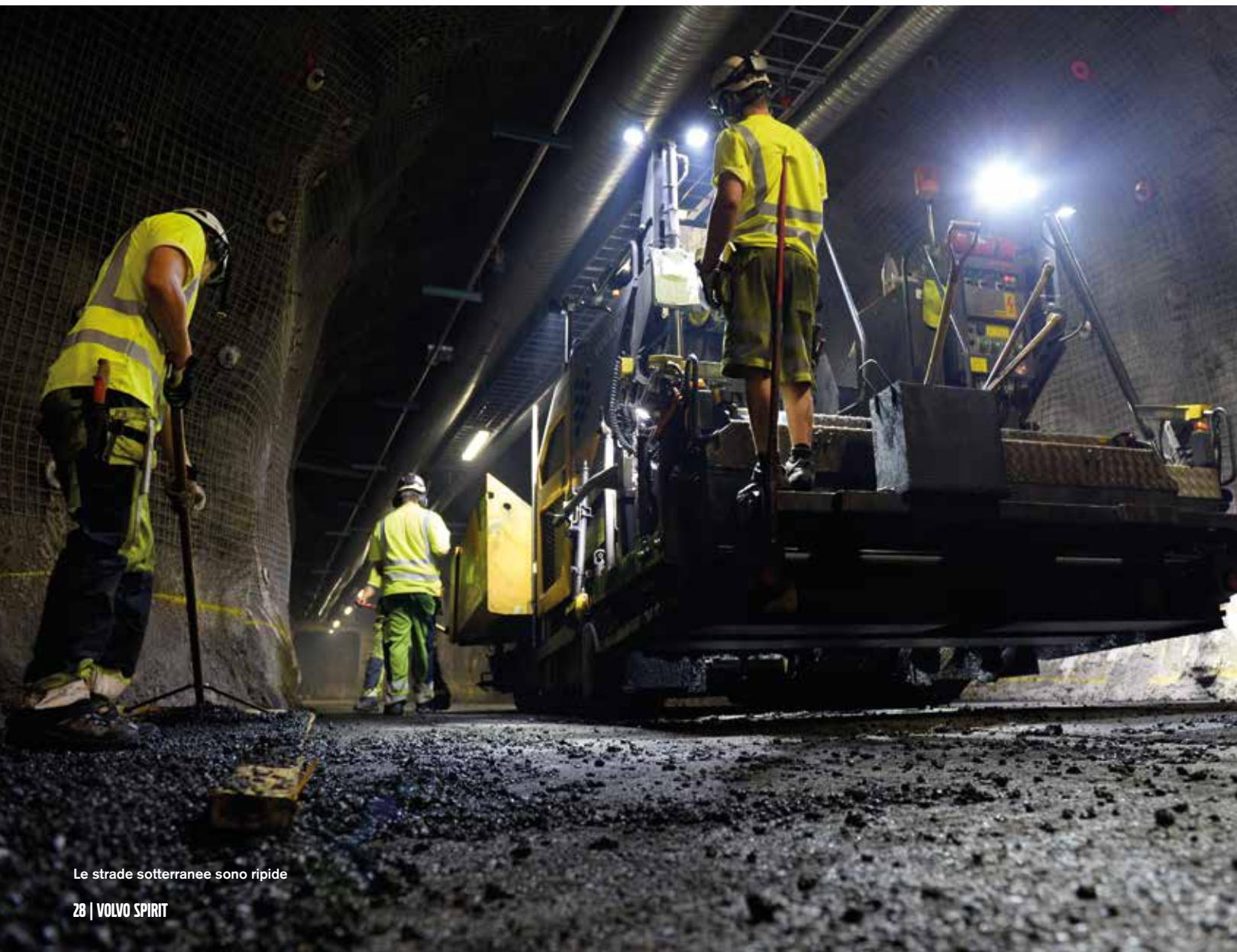
Pannello di controllo della vibrofinitrice in uso



Quest'anno sono state posate 20.000 tonnellate di asfalto



La vibrofinitrice cingolata Volvo P7820C è stata adattata alle condizioni di utilizzo



Le strade sotterranee sono ripide

"Le gallerie sotterranee sono buie, i soffitti sono bassi e le strade hanno una pendenza costante del 7%. Abbiamo quindi rimosso il tetto della vibrofinitrice, accorciato il tubo di scarico e installato luci aggiuntive".

Si tratta di una soluzione davvero unica per la Svezia. "In questo paese, il 98% delle operazioni di pavimentazione si svolge in superficie e con macchinari gommati. Tendenzialmente questi vengono trasportati tra i vari cantieri con l'ausilio di camion, mentre all'interno della miniera la P7820C si sposta da un sito all'altro autonomamente", dichiara Bodare.

Secondo Johan Pettersson, Site Manager di NCC Roads, la vibrofinitrice ha cambiato radicalmente il lavoro del suo team. "Se i macchinari non sono affidabili, il personale ne risente. Questa vibrofinitrice ci assicura la possibilità di lavorare in modo efficiente e senza interruzioni".

INDIETRO NEL TEMPO

Sebbene gli operatori siano soddisfatti della vibrofinitrice, la sfida più importante, sostiene Pettersson, è garantire che la macchina

arrivi alla fine di ogni interminabile turno di lavoro. E poiché viene utilizzata in condizioni difficili e inusuali, una corretta manutenzione è essenziale.

"Abbiamo preso il macchinario in leasing da Swecon che, grazie alla presenza di un'officina a Kiruna, offre un'assistenza eccellente. Possono inviare rapidamente tecnici specializzati e questo è fondamentale. In passato impiegavamo macchinari più vecchi il cui centro di assistenza più vicino si trovava a Umeå, a sette ore di distanza".

Oltre all'asfaltatura di un'estesa rete stradale, la vibrofinitrice Volvo viene utilizzata anche per la costruzione di stazioni di rifornimento, garage e uffici sotterranei. L'estrazione del ferro si svolge attualmente a circa 900 m, ma

la P7820C ha già raggiunto i 1.480 m, dove sta letteralmente preparando la strada per operazioni future.

"Quest'anno abbiamo posato sottoterra circa 20.000 tonnellate di asfalto, probabilmente la quantità più grande nella storia della miniera di Kiruna", dichiara Pettersson.

L'ideale sarebbe continuare a utilizzare la vibrofinitrice Volvo anche per la manutenzione, che richiede interventi continui.

"Il mercato sotterraneo non si ferma mai", afferma. ☒

SI TRATTA DI UNA SOLUZIONE DAVVERO UNICA PER LA SVEZIA

Fotografie di Patricio Murphy



TUTTI SUL PONTE

Una cooperativa di portuali è felice di condividere il carico in uno dei porti più trafficati dell'Argentina →

di Kristie Robinson

Una pala gommata dotata di estensione progettata per garantire una maggiore sicurezza ai lavoratori

"Potrebbe andarti peggio. Potresti fare il caricatore al porto", è la risposta più frequente quando in Argentina ci si lamenta del proprio lavoro. Ma esiste una cooperativa di portuali i cui membri sono fieri della propria professione, spesso intrapresa seguendo le orme dei padri. Inoltre, grazie alla meccanizzazione, il massacrante trasporto delle merci è un ricordo ormai lontano.

Sulle rive del fiume Paraná, a 550 km dalla foce sull'Oceano Atlantico, sorge Rosario, la seconda città dell'Argentina e sede del San Lorenzo, uno dei porti più grandi e trafficati del paese. Da San Lorenzo e dai porti del Grande Rosario passa circa l'85% dei raccolti, del petrolio e dei sottoprodotti del paese. L'Argentina è stata definita il "paniere del mondo" e, considerato il boom delle esportazioni agricole, si tratta di un giro di attività non da poco.

Data la serie di terminal portuali, operativi 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno, che si estende per oltre 50 km, le compagnie di trasporto marittimo necessitano di partner in grado di gestire le merci in modo rapido ed efficiente.

Di questo si occupano i 1.000 lavoratori della cooperativa di portuali General San Martín. Herme Juárez, presidente della cooperativa dal 1969, conosce questo settore come nessun altro ed è consapevole di quanto sia importante il ruolo di San Lorenzo per la comunità locale. "La città si muove al ritmo del porto", spiega.

UNA STORIA DI COLLABORAZIONE

Juárez, che ha iniziato come stivatore più di 50 anni fa, caricando e scaricando le navi che attraccavano al porto, ha obiettivi da imprenditore, ma il cuore da sindacalista. Dopo aver vissuto la realtà di emarginazione e sfruttamento dei portuali e aver constatato come spesso l'impegno proprio e dei colleghi non ricevesse alcun riconoscimento, iniziò a organizzare la cooperativa e il lavoro dei suoi 45 membri.

"Nasciamo per agire e così ho fatto", spiega.

L'obiettivo era assicurare ai portuali, allora considerati come "cittadini di terza o quarta classe", uno stile di vita migliore e alle società che operavano in porto, un servizio efficiente. La cooperativa iniziò presto a crescere, grazie all'impegno dei lavoratori che riuscirono ad acquisire numerosi clienti.

Quando, nel 1996, Juárez comprese che la meccanizzazione del lavoro avrebbe velocizzato considerevolmente le operazioni di carico, la cooperativa richiese e ottenne un credito per investire nell'acquisto di 10 pale gommate L70C. Questa decisione ha segnato un punto di svolta nella storia della cooperativa, poiché ha avviato un processo di crescita esponenziale.

"La nostra velocità nel caricare garantisce ai clienti più ore di navigazione. Tutte le ore risparmiate in porto possono essere utilizzate per viaggiare", spiega Juárez.

IL TEMPO È DENARO

Tuttavia, il risparmio di tempo non si misura in ore, ma in giorni. Prima della meccanizzazione, caricare 56.000 tonnellate di merci su una nave avrebbe richiesto 20 giorni di lavoro massacrante, mentre con l'utilizzo delle pale gommate sono sufficienti 72 ore.



Le moto d'acqua di servizio appartengono al centro di soccorso creato dalla cooperativa



Ai piedi di una montagna di farina di soia

E ai ritmi di oggi, con la recente introduzione di altre 10 pale gommate L90F dotate di benna da 7 m³, che portano la flotta a un totale di 79 macchinari Volvo, in gran parte pale gommate, la stessa nave può essere caricata in poco più di un giorno, poiché ogni macchina è in grado di movimentare 800 tonnellate di merce l'ora.

Lo scorso anno, la cooperativa ha raggiunto il record di 6,3 milioni di tonnellate di merci caricate sulle navi attraccate a San Lorenzo e nell'area del Grande Rosario. I portuali sono orgogliosi della qualità del servizio che offrono e sono talmente soddisfatti delle pale gommate che alle loro feste è sempre presente una L90 con la benna piena di ghiaccio e champagne.

Juárez considera i macchinari Volvo come una parte integrante della famiglia formata dalla cooperativa. "Grazie a Volvo abbiamo raggiunto tutti gli obiettivi che ci eravamo prefissati, ma non dobbiamo dimenticare che le macchine sono gestite da esseri umani". E le persone hanno sempre la priorità. Le attività portuali implicano un gran numero di pericoli, ma "prima le persone e poi il profitto" è la regola alla base di ogni decisione, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza dei lavoratori.

Gustavo Casas, responsabile dei principali clienti Volvo CE in Argentina e Uruguay, considera la collaborazione con la cooperativa un vero e proprio privilegio: "I traguardi che

Herme Juárez, presidente della cooperativa di portuali General San Martín dal 1969

VOLVO SARÀ PARTE INTEGRANTE DEL FUTURO DELLA COOPERATIVA

intendono raggiungere e la considerazione per i lavoratori rendono la cooperativa il partner ideale per Volvo CE. Sono infatti ottimi esempi di ciò che Volvo CE desidera per i propri clienti".

NASTRI SICURI

Un esempio del lavoro svolto dai portuali è il carico di prodotti agricoli su nastri che trasportano i prodotti sulla nave. Un magazzino, nel quale operano quattro pale gommate, ospita 180.000 tonnellate di farina di soia, stoccate in pile alte 40 metri.

L'operatore Pedro Fydrizowski spiega: "Utilizziamo i veicoli per spingere la farina in una griglia nel pavimento e farla cadere su un nastro trasportatore collegato alla nave". Prima era un lavoro particolarmente pericoloso. Quelle torreggianti montagne, che potevano rimanere in magazzino anche un mese, possono infatti franare all'improvviso, rovesciando una valanga di farina su operai e macchinari. Con la riduzione del 95% degli incidenti a seguito dell'introduzione delle pale gommate, i lavoratori hanno deciso di spingersi oltre.

Il team di meccanici della cooperativa ha quindi proposto una soluzione e, negli ultimi tre anni, gli operatori hanno installato sulla parte anteriore delle pale un'estensione della gru che consente di liberare i prodotti da movimentare. La

soluzione, completamente progettata e realizzata dai lavoratori della cooperativa, ha contribuito ad aumentare ulteriormente la sicurezza, perché non è più necessario che i macchinari si avvicinino troppo ai mucchi di farina.

Una maggiore sicurezza incrementa anche l'efficienza e quindi i profitti per la cooperativa, che sono stati utilizzati per progetti sociali e rivolti alla comunità e per ulteriori miglioramenti della sicurezza, l'ultimo dei quali è un nuovo centro di soccorso. Dotato di elicotteri, ambulanze e moto d'acqua di servizio, il centro è il primo del suo genere in America Latina ed è stato sviluppato specificamente per rispondere ai rischi professionali legati alle pericolose attività portuali.

Juárez, che avrebbe potuto richiedere il pensionamento già da tempo, è un sognatore con un insaziabile desiderio di risultati sempre più avanzati, per continuare a migliorare la vita dei lavoratori. Volvo sarà certamente parte integrante del futuro della cooperativa, come dimostrato dall'intenzione di aggiungere alla flotta alcune L120 con benna da 12 m³. "Ma solo se i nastri reggono".

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

AFFERRIAMO IL FUTURO

Uno dei principali produttori di legname degli Stati Uniti utilizza macchinari Volvo per portare una delle sue aziende nel futuro →

di Julian Gonzalez



L'AZIENDA HA DECISO DI AFFIDARE I PROPRI AMBIZIOSI PROGETTI AI MACCHINARI VOLVO E AL LORO PERFETTO EQUILIBRIO



Jim Smith (sinistra) e Dana Schmitz dell'Idaho Forest Group

In un ambiente che sembra nato da una combinazione dei film *Jurassic Park* e *Transformers*, tre pale gommate Volvo L180GHL con elevata altezza di sollevamento operano negli Stati Uniti grazie soprattutto a un'azienda gestita da una famiglia piena di sogni e determinata ad aprire una nuova strada nel settore nordamericano del legname.

L'Idaho Forest Group, la cui sede si trova nelle fitte foreste dell'Idaho settentrionale, ha acquistato pale per legname Volvo per il proprio impianto di Lewiston, attualmente in fase di trasformazione per diventare una delle segherie più moderne e tecnologicamente avanzate del Nord America.

"La nostra strategia consiste nel garantire la massima efficienza possibile e mantenerci al passo con la tecnologia, riducendo così i costi. Questo assicura all'azienda un margine che ci consente di pagare meglio sia i proprietari terrieri che il legname e continuare a gestire l'attività in modo competitivo. Ci permette, inoltre, di attuare una strategia fondamentale, ovvero reinvestire nella segheria", spiega Dana Schmitz, Business Planning/Analyst presso Idaho Forest Group.

I titolari hanno scoperto la pala L180GHL in un impianto in Austria, ma è solo dopo aver visitato una struttura in Michigan, che all'epoca possedeva l'unico modello L180GHL presente negli Stati Uniti, che hanno deciso di affidare i propri ambiziosi progetti ai macchinari Volvo e al loro perfetto equilibrio.

"Poiché si tratta di macchinari personalizzati, non sono grandi

come gli altri che abbiamo visto, ma ritengo che siano in grado di ottimizzare la raccolta del carico e di distribuire meglio il peso tra i due assali", spiega Schmitz. "Sembrava che trasportassero il carico in modo più intelligente rispetto ai modelli concorrenti e questo è stato determinante per la scelta".

NUOVE ALTEZZE

L'azienda, che gestisce cinque segherie nell'Idaho, è uno dei principali produttori di legname degli Stati Uniti, con una capacità di poco inferiore a 305.000 km di assi l'anno e mercati in tutto il mondo. La segheria di Lewiston produce, da sola, quasi 305 km di assi al giorno, pari a 61.000-91.000 km l'anno.

Poiché queste cifre sono destinate ad aumentare significativamente, quando alla fine dell'anno verrà completato l'aggiornamento della struttura, l'ottimizzazione degli spazi esterni sarà un fattore essenziale. Questo spiega l'arrivo in Idaho del modello L180G con elevata altezza di sollevamento.

John Cushman è il responsabile di filiale della concessionaria Volvo CE, Clyde/West Inc. "Le pale L180GHL consentono di impilare i tronchi fino a un'altezza media di 5,5 m, mentre con i metodi convenzionali normalmente utilizzati negli Stati Uniti si raggiunge un'altezza media di impilamento non assistito pari a 3,35 m. In un'area come questa, un aumento di 2,13 m è

eccezionale", dichiara Cushman. E aggiunge: "Considerate il costo dell'area di stoccaggio, aumentatene la capacità del 30% e riducete le distanze percorse dai macchinari. I risultati sono: cicli macchina più brevi, minore usura, riduzione del consumo di carburante e possibilità di gestire un maggior numero di tronchi l'ora. I nostri macchinari rappresentano quindi una soluzione decisamente valida per la gestione dei tronchi, in grado di assicurare un'utilizzo ottimale dell'area di stoccaggio a costi inferiori".

CARBURANTE PER LA MENTE

Il motore diesel da 13 litri a 6 cilindri in linea con turbocompressore offre una coppia elevata anche alle basse velocità grazie alla tecnologia V-ACT (Volvo's Combustion Technology). I ridotti livelli di emissioni soddisfano i requisiti Tier 4 Interim/Stage IIIB in termini di efficienza superiore e rispetto per l'ambiente, mentre il pedale ecologico incoraggia l'operatore a utilizzare l'acceleratore applicando una contropressione meccanica appropriata (push-back).

Le tre pale Volvo L180G si spostano nel piazzale della segheria di Lewiston trasportando tronchi corti con la pinza idraulica che ruota di 360°. L'elenco di vantaggi offerti dai macchinari Volvo è

lungo, ma per l'Idaho Forest Group il risparmio di carburante è decisamente il principale.

"Il carburante è un fattore essenziale. Per operazioni quali la raccolta dei tronchi, alcune delle nostre macchine meno recenti consumano 45-49 litri l'ora, rispetto ai 17 litri l'ora delle pale Volvo. Non sono ancora impiegate al ritmo che dovranno sostenere in futuro, ma si tratta comunque di un notevole risparmio", afferma Schmitz. Secondo i calcoli dell'azienda, il risparmio di carburante durante il ciclo di vita delle tre pale Volvo, presumibilmente 10-15 anni, ammonta a 1,8 milioni di euro.

Anche gli operatori della segheria sono decisamente entusiasti. Possono infatti lavorare in cabine con una rumorosità di soli 40-45 decibel, climatizzate, con comandi ergonomici e massima visibilità sull'ambiente circostante.

"Ripensandoci adesso, i vecchi sistemi sembrano inconcepibili", afferma Jim Smith, capomeccanico presso Lewiston Mill. "Per creare questi macchinari è stata davvero necessaria una mentalità fuori dagli schemi".

L'ELENCO DI VANTAGGI OFFERTI DAI MACCHINARI VOLVO È LUNGO

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



AVVISTATO IN SVEZIA

Le stampe animalier di questa stagione dominano non solo sulle passerelle di Parigi, Londra e New York, ma anche su un macchinario Volvo progettato per un altro tipo di passerella...

Dopo un passaggio nella cabina di verniciatura, una sorprendente pala gommata Volvo L90F dipinta come il manto di un ghepardo ha trovato una nuova collocazione nell'area riservata a questi animali nel Parken Zoo di Eskilstuna, in Svezia.

L'esotico contributo di Volvo CE simboleggia la cooperazione tra le due organizzazioni: rappresenta l'impegno di Volvo CE verso l'ambiente e il sostegno alle iniziative dello zoo per proteggere e salvaguardare la biodiversità e le specie in pericolo.

Insieme a qualità e sicurezza, il rispetto per l'ambiente è uno dei tre valori fondamentali dell'azienda e l'impegno per l'ambiente di Volvo CE è riconosciuto a livello globale. Ad esempio, meno di un anno fa, alla fine del 2013, l'azienda ha raggiunto il traguardo delle emissioni zero di anidride carbonica nella struttura da 45.000 m² che produce dumper articolati a Braås, nel sud della

Svezia, interamente alimentata da fonti di energia rinnovabili, tra cui energia eolica, idroelettrica e biomassa. Rappresenta la prima struttura di questo tipo nel settore.

Più di qualsiasi altro produttore, Volvo ha basato la propria reputazione sul rispetto dell'ambiente e sulla sostenibilità. Grande fautrice della sostenibilità, l'azienda ha aperto nuove strade verso l'efficienza nei consumi, come dimostrano, ad esempio, gli schemi di formazione degli operatori per incoraggiare una guida improntata al risparmio di carburante.

FASE CALDA DELLA CLIMATE CHALLENGE

Volvo CE ha calcolato che il 90% dell'impatto dell'azienda sul clima è indiretto, ovvero dipende dall'uso dei macchinari prodotti e impiegati in quasi tutti i cicli del settore della

L'IMPEGNO PER L'AMBIENTE DI VOLVO CE È RICONOSCIUTO A LIVELLO GLOBALE

cantieristica. La rete mondiale dell'azienda fornisce un itinerario ideale alle principali parti coinvolte che operano nel settore della cantieristica e Volvo ritiene che collaborare con i partner rappresenti il metodo più efficace per ridurre l'impatto sul clima.

"Ormai da anni, e con un notevole successo, ci impegniamo per ridurre le emissioni grazie a iniziative interne", dichiara Martin Weissburg, Volvo CE President. E aggiunge: "Tuttavia, non possiamo risolvere i problemi climatici da soli".

Nella convinzione che l'intero settore, e non solo il segmento della cantieristica, sia in grado di ottenere risultati migliori grazie alla collaborazione, Volvo CE promuove la Construction Climate Challenge (CCC). Questa nuova iniziativa globale chiede a tutti gli operatori del settore della cantieristica di assumersi la responsabilità di limitare l'impatto negativo sull'ambiente.

Volvo CE ha quindi organizzato un summit di settore a Göteborg, Svezia, per il 24 giugno 2015, allo scopo di ottimizzare la catena delle forniture per l'edilizia, dall'estrazione delle materie prime dalle cave alla costruzione di edifici e la posa di strade. Il summit chiuderà una serie di conferenze ed eventi globali ideati per promuovere la massima diffusione di tali concetti. L'obiettivo della CCC per i prossimi tre anni non è solo aumentare la consapevolezza, ma anche stimolare il dialogo tra i rappresentanti del settore, delle istituzioni scolastiche e della politica. L'iniziativa sostiene la raccolta di fondi per nuove ricerche in tutto il mondo ed è già stato creato un forum in cui condividere le conoscenze e le risorse esistenti per consentire al settore di fare la differenza. La CCC è fondata sulle ricerche accademiche ed è auspicabile che il forum diventi un punto di collegamento tra il settore della cantieristica e gli studi per la sostenibilità, oltre a promuovere la collaborazione tra istituzioni accademiche e industria. La valutazione di risultati e miglioramenti consente alla CCC di individuare aree da tenere sotto osservazione nel prossimo ciclo di tre anni, oltre che di aumentare la consapevolezza e incoraggiare la partecipazione.

PARTNER IMPEGNATO

CCC dimostra l'impegno di Volvo CE per diventare un "leader nella riduzione delle emissioni", come previsto dal programma Climate Savers del WWF (World Wide Fund for Nature). Volvo CE è stata la prima azienda del settore delle costruzioni a collaborare al programma, un'iniziativa che richiede alle società partecipanti di impegnarsi a ridurre le emissioni di anidride carbonica (CO₂) provocate dalle rispettive attività. Lo scopo del programma è indurre le aziende a cambiare atteggiamento verso le soluzioni in grado di ovviare al problema del cambiamento climatico e Volvo CE si è impegnata a cooperare con il WWF come consulente e partner CCC.

L'accordo originale con WWF Climate Savers prevedeva che Volvo CE, insieme ad altre aziende del Volvo Group, si impegnasse a ridurre del 12% rispetto ai livelli del 2008 le



Struttura Volvo CE da 45.000 m² a emissioni zero di anidride carbonica a Braås, Svezia

emissioni di CO₂ degli impianti di produzione entro il 2014, senza ricorrere a compensazione delle emissioni per raggiungere gli obiettivi. Volvo CE intende continuare a sviluppare nuove tecnologie per migliorare ulteriormente l'efficienza nei consumi e la riduzione delle emissioni, ma anche aumentare l'efficienza dei cantieri dei clienti per ottenere risultati superiori. Volvo CE pianifica inoltre il perfezionamento dell'attuale formazione per gli operatori e della simulazione di cantiere per un ulteriore aumento dell'efficienza nei consumi.

PRIMA LA CINA

Nell'ambito dell'accordo con WWF Climate Savers, SDLG, altro marchio di Volvo CE e partner di joint-venture in Cina, è stata la prima azienda cinese ad aderire al programma. Il Volvo Group partecipa all'iniziativa Climate Savers già dal 2010. È stata infatti la prima casa produttrice di mezzi pesanti a sottoscrivere l'accordo, insieme a Volvo Buses.

Dall'inizio del programma nel 1999, le aziende Climate Savers hanno ridotto le emissioni di CO₂ di oltre 100 milioni di tonnellate, pari a circa il doppio delle attuali emissioni di CO₂ annue della Svizzera, creando al tempo stesso un vantaggio competitivo e aumentando il valore per gli azionisti. ☒

Il video relativo a questo articolo, con Martin Weissburg, Presidente di Volvo CE, che descrive gli obiettivi della Construction Climate Challenge, è disponibile nel sito Web o nell'app per iPad di Spirit



Nick Rose di Volvo CE (destra) con il cliente Gareth Rees

ESPANSIONE INTELLIGENTE DELLE ATTIVITÀ

Volvo CE utilizza il software delle app per commercializzare macchinari usati in Europa, Medio Oriente e Africa

di Tony Lawrence

Fino a poco tempo fa, sembrava che le app fossero destinate soprattutto a scaricare musica o giochi. Ora sono in grado di soddisfare qualsiasi esigenza e si rivolgono a tutti i mercati, come dimostra chiaramente la nuova app "Used Equipment" di Volvo CE. Lanciata alla fine di luglio e disponibile in 25 lingue, la più recente delle app Volvo CE consente ai clienti di accedere in modo semplice e immediato, tramite smartphone o tablet, a tutti i macchinari usati Volvo nella regione di vendita che include Europa, Medio Oriente e Africa (EMEA).

"Per noi rappresenta solo un altro modo per concentrarci sui clienti e aprire con loro un nuovo canale di comunicazione", spiega Nick Rose, Director for Rental and Remarketing for EMEA di Volvo CE.

"Sappiamo che sono sempre più numerosi i clienti che cercano macchinari usati utilizzando dispositivi mobili. Fino al 40% delle ricerche viene infatti eseguito con questa modalità. Sappiamo anche che i nostri clienti hanno una vita professionale intensa, sono spesso in viaggio o in movimento tra vari cantieri e lontani dagli uffici".

RISULTATI IMMEDIATI

"Questa app offre loro l'opportunità di cercare macchinari usati ovunque si trovino e in qualsiasi momento. L'app è semplice

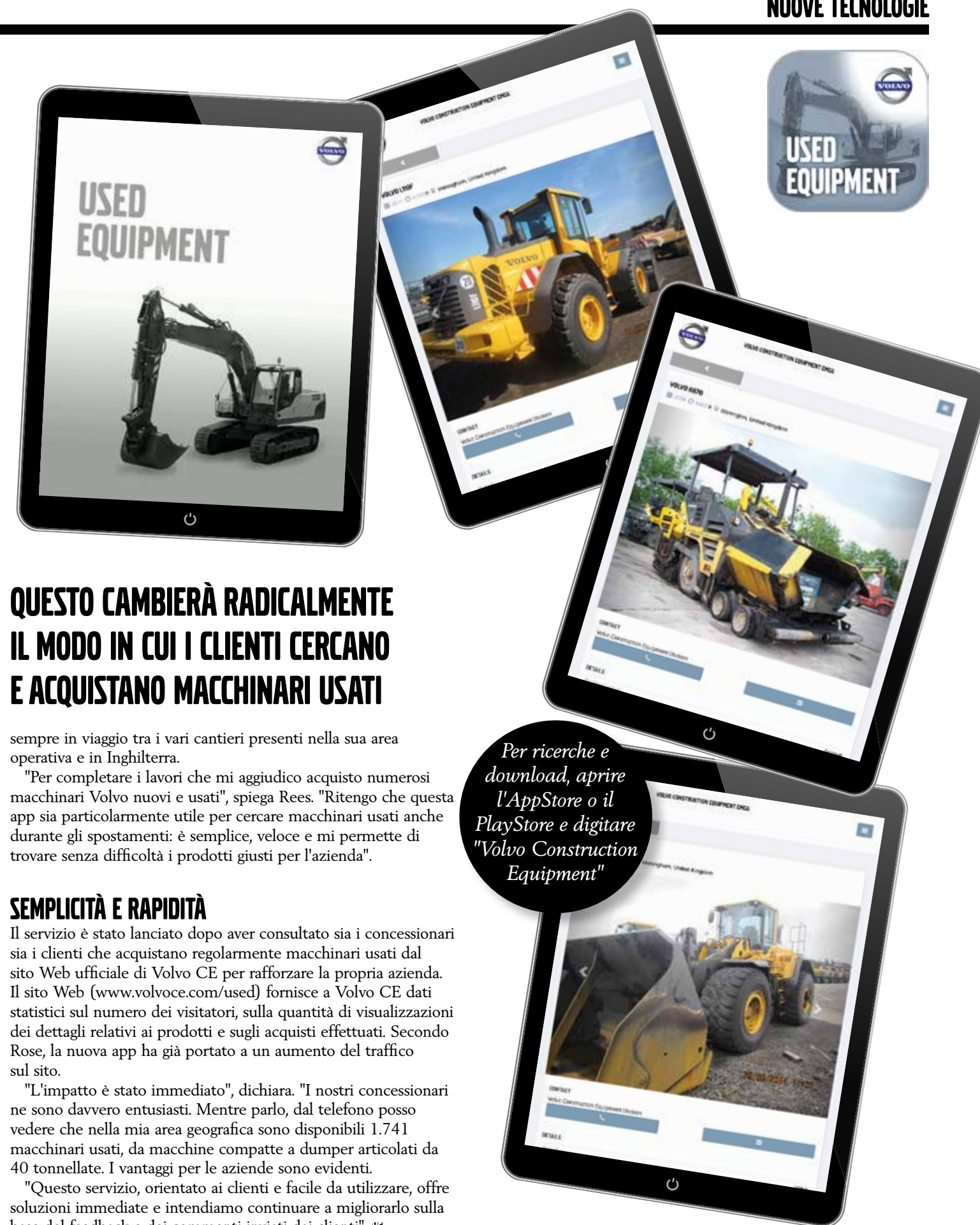
da utilizzare ed è in grado di fornire una soluzione ai problemi specifici da affrontare. Lo sviluppo di questa applicazione ci ha permesso di assistere i clienti in modo nuovo e particolare", spiega Rose.

Disponibile per smartphone e tablet sia Apple che Android, l'app è gratuita e fornisce informazioni dettagliate sui macchinari usati e sui dati di contatto, ovvero e-mail e telefono, dei concessionari.

"Siamo certi che questo cambierà radicalmente il modo in cui i clienti cercano e acquistano macchinari usati", dichiara Rose, che ha lavorato nel settore dei macchinari per la cantieristica in vari paesi per oltre 40 anni.

"È sufficiente cercare il macchinario che ci interessa e fare clic su un pulsante di chiamata per essere messi in contatto diretto con il concessionario. Se necessario, è possibile accedere anche ad altre offerte, relative ad esempio a finanziamenti, contratti di assistenza per i clienti, ricambi e persino garanzie".

Esiste inoltre una funzione di ricerca "Volvo Approved Used" per macchinari che abbiano fino a 8.000 ore di operatività, completamente revisionati e, se richiesto, ricondizionati in modo da poter usufruire di una garanzia speciale. L'app ha ricevuto l'approvazione di numerosi clienti, tra cui l'appaltatore britannico Gareth Rees di Gareth Rees Plant di Swansea, Galles del Sud,



QUESTO CAMBIERÀ RADICALMENTE IL MODO IN CUI I CLIENTI CERCANO E ACQUISTANO MACCHINARI USATI

sempre in viaggio tra i vari cantieri presenti nella sua area operativa e in Inghilterra.

"Per completare i lavori che mi aggiudico acquisto numerosi macchinari Volvo nuovi e usati", spiega Rees. "Ritengo che questa app sia particolarmente utile per cercare macchinari usati anche durante gli spostamenti: è semplice, veloce e mi permette di trovare senza difficoltà i prodotti giusti per l'azienda".

SEMPLICITÀ E RAPIDITÀ

Il servizio è stato lanciato dopo aver consultato sia i concessionari sia i clienti che acquistano regolarmente macchinari usati dal sito Web ufficiale di Volvo CE per rafforzare la propria azienda. Il sito Web (www.volvoce.com/used) fornisce a Volvo CE dati statistici sul numero dei visitatori, sulla quantità di visualizzazioni dei dettagli relativi ai prodotti e sugli acquisti effettuati. Secondo Rose, la nuova app ha già portato a un aumento del traffico sul sito.

"L'impatto è stato immediato", dichiara. "I nostri concessionari ne sono davvero entusiasti. Mentre parlo, dal telefono posso vedere che nella mia area geografica sono disponibili 1.741 macchinari usati, da macchine compatte a dumper articolati da 40 tonnellate. I vantaggi per le aziende sono evidenti.

"Questo servizio, orientato ai clienti e facile da utilizzare, offre soluzioni immediate e intendiamo continuare a migliorarlo sulla base del feedback e dei commenti inviati dai clienti".

Fotografato principale © Mark Button

DA LOCALE A GLOBALE

Volvo CE si trasforma in un leader mondiale grazie ad acquisizioni strategiche

di Nigel Griffiths

All'inizio di quest'anno, Volvo CE ha completato l'acquisizione, iniziata nel 2013, dell'azienda di trasporti statunitense Terex Corporation, che produce dumper per operazioni fuoristrada e veicoli articolati. Per il presidente Martin Weissburg, la transazione ha offerto a "Volvo CE l'occasione di colmare le lacune" e spiega che, considerato il previsto aumento delle vendite nel settore minerario, questo è il momento giusto per introdursi nel mercato dei dumper rigidi. Descritta dall'azienda come "un'acquisizione strategica che offre a Volvo CE una notevole opportunità di crescita", questa operazione è un esempio del processo di evoluzione che ha aiutato Volvo CE a espandersi, passando dallo stato di modesto concessionario a Eskilstuna, Svezia, a quello di operatore globale, attivo in numerosi e importanti segmenti di mercato.

CRESCITA COMPLEMENTARE

Nel corso degli anni, molte di queste acquisizioni strategiche hanno affiancato e completato lo sviluppo interno e la crescita organica dell'azienda. Attraverso questo processo, Volvo CE si è evoluta da azienda di progettazione specializzata a fornitrice di soluzioni complete e una delle principali case produttrici di macchinari da costruzione a livello mondiale.

Oltre a macchinari per la cantieristica leader del mercato, quali pale gommate, macchinari compatti, escavatori cingolati

e gommati, grader, dumper articolati e macchine per pavimentazione stradale, Volvo CE offre anche un'ampia gamma di servizi e soluzioni post-vendita: macchinari usati, noleggi, ricambi, servizi, attacchi e opzioni finanziarie. Attualmente possiede stabilimenti di produzione in Svezia, Francia, Germania, Cina, Brasile, Messico, Corea del Sud, India, Polonia, Russia e Stati Uniti.

Agli inizi, Volvo era un'azienda di progettazione locale, basata sul talento dei brillanti ingegneri svedesi Johan Theofron Munktel e dei fratelli Jean e Carl Gerhard Bolinder. Durante la Seconda guerra mondiale, Volvo AB, nata dalle idee visionarie dei due svedesi Assar Gabrielsson e Gustav Larson, iniziò a collaborare con Bolinder-Munktel (BM) alla produzione di trattori agricoli e altri macchinari. Nel 1950, l'azienda Bolinder-Munktel fu acquisita da AB Volvo, fondata da Gabrielsson e Larson nel 1927.

Nel fiorente periodo degli anni '50 e '60 furono sviluppati prodotti avanzati per la cantieristica, macchinari che, all'epoca, arrivarono a dominare la produzione dell'azienda. Nel 1952 venne presentato il primo trattore con motore diesel e, due anni dopo, la prima pala gommata, antesignana dei dumper articolati.

Dall'unione con il talento di Lucas Lihnell, produttore svedese di rimorchi con cassone ribaltabile, nel 1966 nacque il primo dumper articolato al mondo prodotto in serie, noto con il nome di "Grus Kalle".

CAMBIO DI DIREZIONE

Nel 1973, il nome dell'azienda è cambiato in Volvo BM. Negli anni successivi, i cantieri di tutto il mondo hanno iniziato a utilizzare alcuni dei migliori macchinari mai prodotti da Volvo.

Nel 1977 Volvo BM iniziò a dedicarsi esclusivamente a sviluppo, commercializzazione e produzione di macchinari per la cantieristica, soprattutto pale gommate e dumper articolati. Nel 1979 l'azienda decise di abbandonare i settori agricolo e forestale e di concentrarsi sulle macchine da cantiere.

A seguito di questo cambio di direzione strategico, nel 1985 la divisione di produzione di trattori venne venduta. Negli anni '80 e '90 si registrò un aumento delle acquisizioni con l'acquisto di numerose aziende produttrici di macchinari per la cantieristica in America, Europa e Asia.

Nel 1985, Volvo BM avviò l'introduzione nel mercato americano, alleandosi con il produttore statunitense Clark Equipment attraverso la fusione con le filiali del settore cantieristica-attrezzature. Da questa operazione nacque il VME Group, formato dai tre marchi Volvo BM, Michigan e dal produttore di dumper Euclid.

Nel frattempo, in Europa VME iniziò a espandere la propria gamma di prodotti e a introdursi nel mercato delle pale compatte mediante l'acquisto, nel 1991, della quota maggioritaria di Zettelmeyer Baumaschinen GmbH, leader del mercato tedesco in questo settore.

Venne inoltre completata l'acquisizione della consolidata azienda svedese Åkermans Verkstad AB, produttrice di escavatori.

NASCITA DI VOLVO CE

Nel 1995, il Gruppo Volvo acquistò il 50% di Clark della VME e il nome venne modificato in Volvo Construction Equipment. Nello stesso anno, dopo l'acquisizione dell'importante produttore francese Pel-Job, nella gamma di prodotti vennero integrati gli escavatori compatti.

I grader entrarono a far parte del portafoglio di prodotti Volvo CE grazie all'acquisizione, nel 1997, della rinomata azienda canadese Champion. Nel 2001, sono stati introdotti i primi grader Volvo, destinati a trasformarsi in uno standard di settore. Nel 1998, Volvo è diventata la prima azienda straniera a investire nel mercato coreano, con l'acquisto della divisione dei macchinari per la cantieristica pesante di Samsung Industries, portando così



alla nascita di Volvo Construction Equipment Korea Ltd.


Il mercato degli escavatori cingolati era un obiettivo importante per Volvo CE e, dopo pochi anni, la fabbrica di Changwon, Corea del Sud, iniziò a produrre una gamma di nuovi escavatori Volvo.

ESPANSIONE NEGLI STATI UNITI

Volvo CE si è introdotta nel mercato statunitense dei macchinari per pavimentazione stradale mediante l'acquisto della relativa divisione di Ingersoll Rand. Nel 2008, l'azienda ha inoltre aggiunto una divisione operante nel settore dell'assistenza e della distribuzione di ricambi a livello mondiale, creando "Volvo Construction Equipment & Services California", e ha acquisito l'azienda "Mathews Machinery" con sede in California.

Con questa operazione, Volvo ha acquisito impianti di produzione in Pennsylvania, Germania, Cina e India e 20 strutture di distribuzione e assistenza negli Stati Uniti, per un totale di circa 2.000 dipendenti in tutto il mondo.

Volvo CE ha così raggiunto una posizione consolidata per operare negli Stati Uniti e in altri paesi al di fuori dell'Europa, vendendo, noleggiando e supportando un'ampia gamma di prodotti, tra cui macchinari per la pavimentazione stradale, macchinari compatti e prodotti per la movimentazione dei materiali.

Oggi Volvo CE possiede e commercializza un eccezionale portafoglio di macchinari prodotti in quattro continenti e distribuiti in più di 200 paesi attraverso concessionarie e punti di noleggio, tutto caratterizzato dagli stessi elevati standard di qualità, sicurezza e rispetto per l'ambiente. 



PIONIERI CINESI DELLA NAVIGAZIONE IN MARE APERTO

Il Dongfeng Race Team rappresenta la Cina nella Volvo Ocean Race, affrontando una missione sportiva a lungo termine

di Julia Brandon

La marea si sta alzando rapidamente sulla storia della vela cinese, grazie al Dongfeng Race Team, una squadra sostenuta interamente da sponsor nazionali. Sia l'equipaggio che i team di supporto, formati da un considerevole numero di cinesi e che sostengono gli interessi nazionali, gareggeranno per la Cina e per il futuro della vela nazionale.

Diretti da OC Sport, tutti i membri del Dongfeng Race Team stanno affrontando una missione sportiva a lungo termine, non solo ai fini di una campagna competitiva per l'evento 2014-15, ma anche per avviare una tradizione di navigazione in alto mare in Cina, in modo da raggiungere l'obiettivo di un equipaggio completamente cinese per l'edizione del 2020-21. I risultati ottenuti dal team sono fondamentali per promuovere lo sviluppo della vela professionale nel paese e hanno un valore ancora più elevato se si pensa che questo team ha iniziato da zero.

"In sostanza, abbiamo compresso in pochi mesi ciò che richiede in media da 10 a 20 anni e non è stato certo facile", dichiara Mark Turner, Executive Chairman di OC Sport. "Ma questa è la natura del progetto: cercare di costruire una solida base per la regata successiva a questa, ovvero l'edizione del 2020, e per e altre che seguiranno".

Entro metà dicembre, i sette team in gara, dopo aver percorso la rotta da Alicante, Spagna, da cui sono partiti l'11 ottobre, a Città del Capo in Sud Africa, arriveranno ad Abu Dhabi, capitale degli Emirati Arabi Uniti con la seconda tappa della regata. Verso la fine di gennaio 2015, le imbarcazioni dovranno raggiungere Sanya, nel sud della Cina, prima di affrontare le altre sei tappe che le porteranno al traguardo di Göteborg, Svezia, a giugno.



I LORO RISULTATI HANNO UN VALORE ANCORA PIÙ ELEVATO SE SI PENSA CHE QUESTO TEAM HA INIZIATO DA ZERO

COMPETENZE VELICHE

Con il procedere della regata, che durerà nove mesi, per l'equipaggio cinese della Dongfeng l'impresa sarà sempre più ardua. Mentre altri team possono contare su veterani con competenze diversificate, la squadra cinese possiede una conoscenza limitata delle 65 barche della Volvo Ocean Race e un'esperienza di navigazione in alto mare minima. Per compensare questo divario, sono stati selezionati sei marinai professionisti non cinesi con varie

specializzazioni. Questo significa che gran parte dell'equipaggio è costituito da professionisti occidentali, scelti per l'esperienza maturata nella navigazione in solitario che, per sua stessa →



ANIMATI DA GRANDE ENTUSIASMO E CORAGGIO SIA A TERRA CHE A BORDO

UNA SFIDA DIFFICILE

"Per iniziare, li abbiamo tenuti svegli per 48 ore", dichiara Turner. "Li abbiamo sottoposti a numerose prove sia a terra che in acqua, da nuotare e saltare in una scialuppa di salvataggio a quiz di intelligenza effettuati alle 3 o tre di notte senza aver dormito e test sul lavoro di squadra. L'obiettivo era verificare chi, dopo tutte queste sollecitazioni sia fisiche che mentali, riusciva ancora a sorridere e lavorare con efficienza", spiega.

Le sfide durante l'allenamento sono state davvero dure, da fortissimi mal di mare a incredibili disagi e annullamento completo dei limiti di tempo. "Se avessimo avuto a disposizione un altro anno, avremmo scelto tutti i 20 candidati", dichiara Turner. Tuttavia, niente è stato così difficile da superare come l'elemento sorpresa una volta saliti a bordo. "Erano assolutamente sconvolti", ricorda. "Non avevano idea di cosa li aspettasse e non era possibile spiegarli se non facendoglielo vivere in prima persona".

Il viaggio di allenamento ha condotto il team dalla Cina agli Stati Uniti e quindi in Francia e Regno Unito, per un totale di 10.000 miglia nautiche su due oceani, il Pacifico e l'Atlantico.

AMBIZIONE PATRIOTTICA

Dopo la formazione del team, Yang Jiru, detto Wolf, ha dichiarato: "Questo è un sogno che si avvera ed è il più bel giorno della mia vita". E ha aggiunto: "Prima del Dongfeng Race Team, avevo la sensazione che la mia vita non avesse uno scopo, ma finalmente ne ho trovato uno. Ora so chi sono e qual è il mio traguardo: rappresentare il mio paese nella Volvo Ocean Race".

Secondo Caudrelier, il membro più esperto e tecnicamente competente dell'equipaggio cinese è Cheng Ying Kit, detto Kit. Insieme a Wolf, è considerato il più adatto al lavoro di squadra: "Questo è un altro dei motivi che li ha condotti fino al traguardo", dichiara Caudrelier. Il ventiduenne Chen Jin Hao è il più giovane del team, ma Charles ritiene che abbia "grandi potenzialità".

Il Dongfeng Race Team è una campagna cinese sostenuta da fondi cinesi, come dimostrato dalle sponsorizzazioni aggiuntive di Aeolus Tyres e della città dell'automobile di Shiyuan. Nonostante gli evidenti svantaggi, i team sia di terra che di bordo sono animati da grande entusiasmo e coraggio. Ciò che manca in abilità ed esperienza, è compensato da audacia, ambizione e impegno.

"Ci auguriamo che questa campagna apra le porte e dia credibilità alla vela e alla sponsorizzazione in Cina, ma che sia anche fonte di soddisfazioni", commenta Turner. "Tutto questo non riguarda solo il team a bordo, ma ha anche lo scopo di insegnare alle squadre di terra cinesi a gestire in modo efficace una campagna di tale portata da un punto di vista commerciale, logistico, tecnico e delle comunicazioni, perché le campagne cinesi future dovranno soddisfare anche questi requisiti".

Wolf dichiara: "La Cina è tornata e la vela sta per entrare in una nuova era". Quindi aggiunge: "Sono qui non solo per la Volvo Ocean Race 2014-2015, ma anche per il futuro di questo sport in Cina. Sono convinto che, una volta diventata popolare nel paese, la vela cinese stupirà il mondo con le sue enormi potenzialità".

Gli aggiornamenti sui progressi dei team durante la regata sono disponibili in volvooceanrace.com

natura, richiede capacità, destrezza e abilità. Lo skipper Charles Caudrelier e il marinaio svedese Martin Strömberg sono gli unici due membri dell'equipaggio della Dongfeng ad aver già partecipato alle edizioni passate della regata. Il Dongfeng Race Team include anche sei marinai cinesi che, durante la regata, copriranno a turno due o tre posizioni fisse a bordo e svolgeranno funzioni essenziali nella squadra di supporto a terra.

La Cina possiede una ricca tradizione marinara e, come dimostrato otto anni fa, anche un team velico olimpico, ma nessuna di queste due attività è paragonabile o prepara alla navigazione in alto mare.

"Regatare durante le Olimpiadi significa navigare su piccole imbarcazioni per una o due ore", spiega Turner. "Non esiste alcun elemento in comune con l'arte della navigazione o la conoscenza dell'oceano, la vita di bordo o i disagi personali".

Il Dongfeng Race Team è stato il primo team a qualificarsi

ufficialmente per la Volvo Ocean Race 2014-15, dopo aver superato con successo una regata di allenamento di 18 giorni nel Pacifico. Supportata da Dongfeng Trucks, un importante produttore cinese di veicoli per carichi medio-pesanti e sponsor titolare del Dongfeng Race Team, la campagna persegue diversi obiettivi fondamentali. Il primo è promuovere la navigazione in alto mare nel paese. Il secondo è il traguardo che Dongfeng cerca di raggiungere da dieci anni, ovvero ottenere un riconoscimento globale nei nuovi mercati chiave, ad esempio Sud Africa, Brasile, Medio Oriente ed Europa, per i quali nessun altro evento sportivo può offrire un trampolino di lancio più efficace. Ma, proprio come la navigazione in alto mare, anche attività quali sponsorizzazione e marketing a livello mondiale sono per la Cina concetti relativamente nuovi. La speranza è che la combinazione formata da queste due iniziative attiri i media del mondo e raccolga consensi a livello nazionale. È giusto sottolineare che il

Dongfeng Race Team è sottoposto a una considerevole pressione.

In passato, la Volvo Ocean Race ha visto la partecipazione di due team cinesi parzialmente sponsorizzati: Green Dragon 2008-09 e Team Sanya 2011-12. In entrambi i casi, solo uno dei marinai a bordo era cinese, ma in termini di equipaggi cinesi nella Volvo Ocean Race, hanno rappresentato il primo passo del percorso ora intrapreso dal Dongfeng Race Team.

Questa volta, il processo di selezione si è spinto oltre. Le 20 candidature iniziali sono state ridotte prima a 20 e quindi a 12. L'ultima parola sulla scelta dell'equipaggio è spettata allo skipper del team, il francese Charles Caudrelier. I requisiti fondamentali per superare l'intenso processo di selezione sono stati conoscenza delle lingue, forma fisica ed esperienza di navigazione. Per formare l'equipaggio che rappresenta la Cina, Caudrelier ha selezionato i marinai Chen Jin Hao, Yang Jiru, Cheng Ying Kit, Liu Ming, Kong Chencheng e Liu Xue.



Il cammino verso maggiori guadagni inizia con un piccolo finanziamento.

I finanziamenti devono essere flessibili e personalizzati in modo da adeguarsi a situazioni specifiche. Volvo Financial Services conosce il settore della cantieristica e dell'estrazione come le aziende che vi operano ed è un particolare importante, poiché è consapevole delle sfide che pone, sa come vengono utilizzati i macchinari e comprende che, a volte, le stagioni possono influire sulle attività. Sono i piccoli particolari che consentono di progredire. Scoprite come in volvoce.com

Volvo Construction Equipment



L'ANGOLO DELL'OPERATORE

A TEMPO CON IL MOTORE

Un operatore spagnolo con la passione per la musica classica

di Derek Workman

Sul parabrezza della pala gommata Volvo L110G è fissata la foto di un bambino di tre anni con un maglione blu e un sorriso timido. Si chiama Aitor Molero e accompagna il suo orgoglioso padre, Eusebio, durante le lunghe ore di lavoro al volante. È normale che un padre tenga esposta la foto del figlio, ma un po' meno normali sono i suoi altri "compagni" di lavoro: Mozart, Beethoven e Shostakovich.

"Dato che sono tifoso del Real Madrid, la maggior parte delle persone pensa che abbia chiamato mio figlio come Aitor Karanka, un tempo vice-allenatore ed ex giocatore di questa squadra. In realtà, il nome non l'ho scelto io, ma mia moglie Ana". Tuttavia, il sorriso di Molero indica che non era proprio in disaccordo con questa proposta.

UNA BANDA DI MUSICISTI

Eusebio Molero ha seguito questa squadra per gran parte dei suoi 37 anni, ma il calcio è solo la seconda delle sue passioni e questo spiega la presenza della "compagnia classica" in cabina. Nel tempo libero, Molero suona il sassofono insieme ad altri 15 musicisti in una banda locale, la Agrupación musical l'atropello e in una banda comunale composta da 110 elementi.

"Ho iniziato a studiare musica a sette anni, ma solo a 14 sono entrato a far parte di una banda", spiega. Ha cominciato con il sax soprano e tenore, che suona ancora dopo 23 anni. Si esercita dalle

14.00 alle 18.00, dopo aver concluso il turno del mattino presso l'azienda Antonio Tarazona SL di Valencia, il terzo produttore del paese di fertilizzanti e additivi industriali, dove Molero lavora da sempre e che dista solo dieci minuti dalla sua casa a Paiporta.

"Suoniamo in festival ed eventi di tutti i tipi, come Las Fallas, la più grande festa di Valencia, e forse dell'intera Spagna, che si svolge ogni anno a marzo e dura quattro giorni", spiega Molero. "Alcuni rimangono sorpresi dal fatto che eseguiamo anche brani di musica classica dei compositori più noti, dopo averli adattati per gli ottoni". Ho sempre amato i classici e in cabina ascolto spesso CD di questo tipo di musica. Mi rilassa e mi aiuta a concentrarmi sul lavoro, soprattutto quando devo garantire una maggiore reattività, ad esempio durante lo spostamento del carico di una portarinfuse che deve essere trasferito direttamente dal porto di Valencia alla fabbrica. Ogni giorno movimentiamo circa 3.000 tonnellate di merci e grazie alla musica classica riesco a mantenere una concentrazione ottimale".

BEI VECCHI TEMPI?

Molero è soddisfatto della macchina che utilizza quotidianamente, una delle quattro pale gommate Volvo recentemente acquistate dall'azienda, ben diverse dai pesanti macchinari guidati da suo padre, ormai pensionato dopo 23 anni trascorsi a lavorare per Tarazona, prima dell'arrivo di Volvo. →

Fotografie di Vicent Bosch



L'operatore Eusebio Molero (sinistra) e Jorge Tarazona di Antonio Tarazona SL si conoscono da quando erano bambini



Al volante della Volvo L110G

"Quando ero piccolo, mio padre (che si chiamava Eusebio come me) mi portava a lavorare con lui nei fine settimana, quindi si può dire che io sia cresciuto su una pala gommata", spiega. "A quei tempi, i macchinari erano davvero difficili da manovrare. Con i primi modelli sembrava di guidare un carro armato: girare il volante era così faticoso che alla fine della giornata i muscoli erano doloranti come dopo un allenamento in palestra".

Dichiara inoltre che, 30 anni fa, l'idea di frequentare una palestra era un concetto sconosciuto per la maggior parte delle persone, che si teneva in forma lavorando sodo.

"Ricordo che mio padre, quando tornava a casa la sera, poggiava la parte bassa della schiena su un cuscino riscaldante elettrico. All'epoca, molti operatori soffrivano di problemi ai reni a causa degli sbalzi provocati dal sollevamento e dall'abbassamento della benna". Un altro disturbo diffuso era una dolorosa rigidità del ginocchio sinistro, poiché la mancanza di spazio costringeva a tenere quasi sempre nella stessa posizione la gamba sinistra durante le lunghe ore di lavoro. Trenta anni fa il concetto di "ergonomia" era ancora sconosciuto.

UNA MACCHINA MAGICA


È quindi logico che Molero sia soddisfatto della sua nuova Volvo L110G. Il sistema di sospensioni del braccio (Boom Suspension System) assorbe gli urti e riduce i contraccolpi e le perdite dalla benna durante gli spostamenti veloci, il cofano ad apertura ampia azionato elettricamente rende più semplice e rapido l'accesso al vano motore ed è possibile preimpostare l'arresto del motore con un intervallo compreso tra due e 50 minuti.

"Il volante si gira con un dito e per impostare l'altezza minima e massima per la benna sono sufficienti due secondi", afferma Molero. "Si ferma automaticamente nel punto esatto, evitando così gli urti tipici dei macchinari del passato e il rischio di danneggiare sia la benna che la superficie del terreno, oltre a garantire un maggiore comfort all'operatore. Tutto è progettato per assicurare la massima produttività, con un notevole risparmio di carburante e una potenza superiore. È una macchina magica per lavorare".

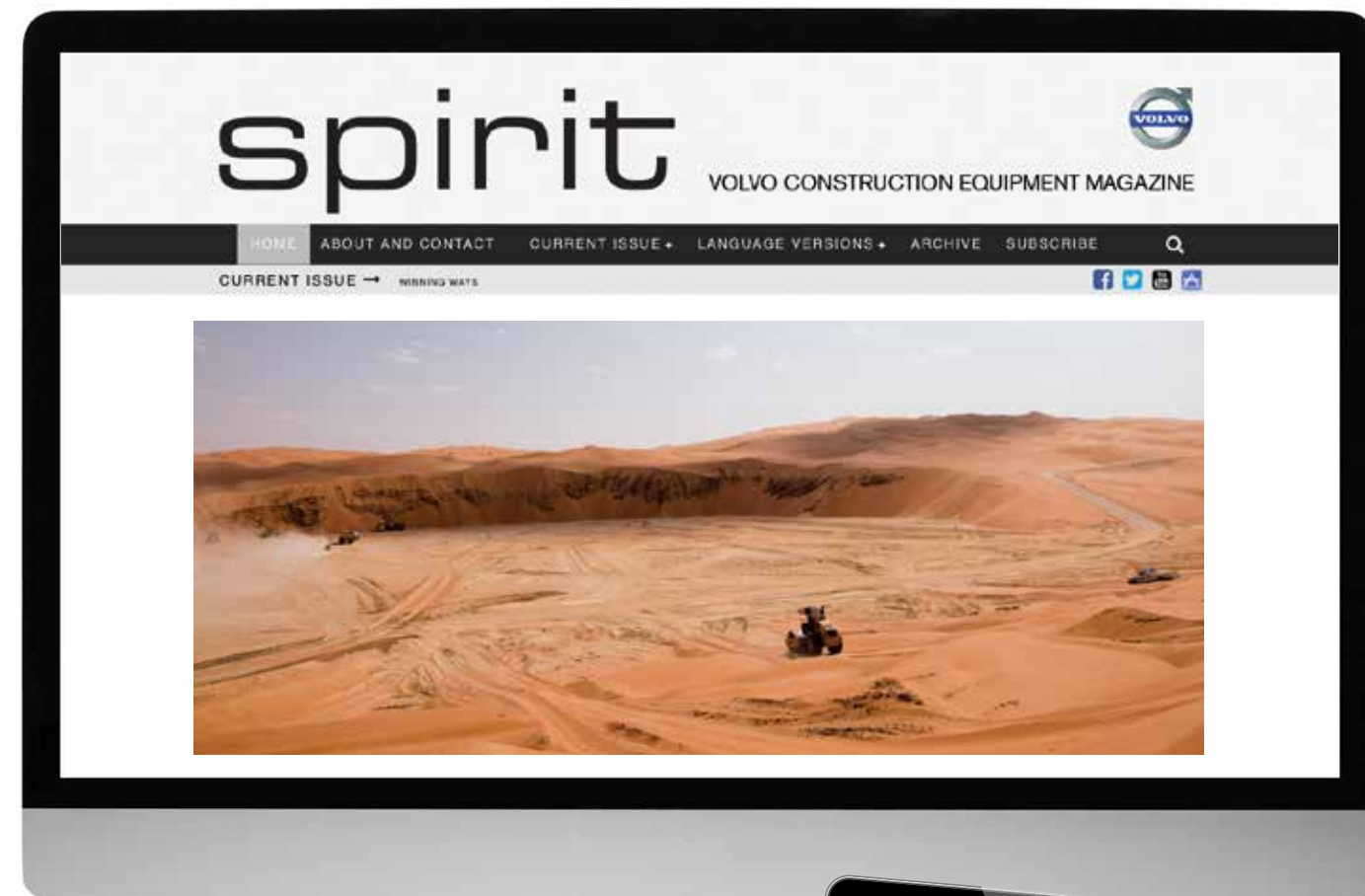
Antonio Tarazona SL è un'azienda a conduzione familiare e, in un certo senso, Molero fa ormai parte della famiglia: Eusebio e Jorge Tarazona, il fratello incaricato della divisione tecnica/industriale, si conoscono da quando erano bambini.

"Nell'azienda Tarazona le decisioni non sono mai state prese solo a livello dirigenziale e imposte ai lavoratori dall'alto", spiega Molero. "Quando è stato deciso di sostituire le pale gommate in uso da otto anni, è stato riunito un consiglio formato da rappresentanti di tutte le aree dell'azienda: gestione, amministrazione, finanza e operazioni."

"Quando un rappresentante di Maquinaria y Recambios de Levante SL, agente locale di Volvo CE, ha organizzato una dimostrazione con una pala gommata Volvo, abbiamo avuto l'opportunità di vederla in azione e di chiarire tutti i punti di maggiore interesse per gli operatori. Gli aspetti finanziari non sono di nostra competenza, ma grazie al lavoro quotidiano in cabina conosciamo meglio di chiunque altro il funzionamento della macchina e sappiamo se è in grado di svolgere le attività a cui è destinata".

Grazie a una garanzia estesa di cinque anni, Molero e i suoi colleghi operatori prevedono che i macchinari Volvo saranno fonte di soddisfazione e comodità anche in futuro. 

Scopritele subito



Tutte le notizie e le informazioni su Volvo CE, tra cui video esclusivi, su computer o iPad



volvospiritmagazine.com

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

Volvo Construction Equipment

