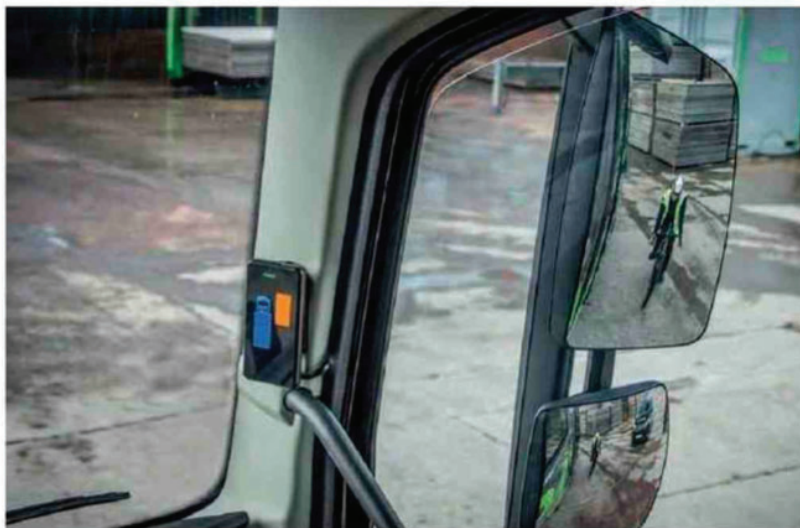


TECNOLOGIA / Brigade Elettronica



> **Maurizio Cagno**, Managing Director di Brigade Elettronica Filiale Italiana

LA SICUREZZA NECESSARIA

di Gabriella Grillo

LA FILIALE ITALIANA DI BRIGADE ELECTRONICS CONTINUA A CRESCERE GRAZIE A UN'OFFERTA TARATA SULLE ESIGENZE ESPRESSE DAL MERCATO, MA ANCHE E SOPRATTUTTO SU CIÒ CHE È UTILE PER ATTIVARE UN CAMBIAMENTO, AL FINE DI MIGLIORARE LA SICUREZZA SU STRADA E ALL'INTERNO DEI POLI LOGISTICI. STANDO AL PASSO CON LE NUOVE TECNOLOGIE

Il mantra di Brigade è aiutare le aziende a salvare vite umane e per farlo si è sempre impegnata nello sviluppo di soluzioni di sicurezza innovative per veicoli commerciali e macchine operatrici. "Vendere sicurezza può sembrare semplice, ma offrire sistemi in grado di salvare vite

è una sfida ben più grande. Questa è la mentalità che ci guida sin dalla nostra nascita, nel 1976", spiega Maurizio Cagno, Managing Director di Brigade Elettronica Filiale Italiana.

I numeri

"Se guardiamo al Gruppo, Brigade

ha chiuso il 2024 ancora in crescita, con un fatturato di circa 80 milioni di euro, grazie all'apporto di una nuova costruzione sia a livello organizzativo sia a livello di immissione di nuovi prodotti nei mercati - precisa Cagno -. Anche a livello nazionale abbiamo mantenuto alti i nostri standard, con

un buon +19% rispetto a quello che si stimava come budget e un fatturato di circa 8 milioni di euro. È stato un anno sicuramente complicato per via della situazione economica che abbiamo vissuto e che impatterà ancora di più nel 2025 ed è per questo che stiamo andando a lavorare in tutte le tipologie di mercati - logistica, construction, agricoltura, emergency, etc. -, tutti settori centrali per noi, sui quali ci focalizzeremo con i nuovi prodotti che stiamo importando sul mercato".

Al passo con le normative

Le recenti scelte di Brigade nel campo della logistica e dei trasporti sono state profondamente influenzate dalle normative europee, in particolare dal Regolamento Generale sulla Sicurezza per gli Autocarri (GSR). Dal luglio 2024, la normativa prevede che tutti i veicoli pesanti immatricolati siano dotati di telecamere posteriori (Reg UNECE R158) per il rilevamento di pedoni e ciclisti, oltre a sistemi radar per il monitoraggio frontale (Reg UNECE R159) e laterale (Reg UNECE R151).

Questi regolamenti rispondono alla crescente esigenza di elevare gli standard di sicurezza stradale, con l'obiettivo di proteggere tutti gli utenti della strada, in particolare i più vulnerabili. Il denominatore comune di tutte queste normative è l'approccio preventivo, che si traduce nell'adozione di dispositivi di sicurezza avanzati a bordo dei veicoli, per ridurre il rischio di incidenti e migliorare la sicurezza complessiva.

"Queste norme hanno pilotato le nostre scelte degli ultimi due anni: ci siamo mossi in anticipo, aggredendo le richieste delle regolamentazioni. Per



Gli appuntamenti da non perdere

Nei prossimi mesi Brigade Elettronica sarà presente a numerosi eventi:

- Intralogistica - Milano, 27/05/2025 - 30/05/2025 - Logistics
- GisExpo - Piacenza, 25/09/2025 - 27/09/2025 - Logistics
- Reas - Montichiari, 04/10/2025 - 06/10/2025 - Emergency Vehicles
- Ecomondo - Rimini, 05/11/2025 - 08/11/2025 - Refuse and Waste

quanto riguarda il mondo del truck, abbiamo portato avanti lo sviluppo e l'inserimento sul mercato di radar predittivi, sia per la parte laterale che frontale dei veicoli, quindi in linea con le regolamentazioni 159 e 151 del GSR. Il nostro punto di forza è il fatto che i nostri prodotti vengono testati non solo internamente, ma anche da un ente terzo, che sia TÜV o DEKRA, entrambi tedeschi, per garantire una totale compatibilità all'omologazione, e al cliente ne forniamo la documentazione. Il riscontro è decisamente positivo,

perché non sono tante le aziende che possono dare questa garanzia".

Le reticenze delle aziende in tema di sicurezza

Rispetto a qualche anno fa, le richieste delle aziende per i sistemi di sicurezza sui veicoli adibiti al trasporto merci sono sicuramente aumentate, ma la sensibilità verso questo tema è ancora troppo bassa. Come sottolinea Cagno, la tendenza prevalente rimane quella di focalizzarsi sulla riduzione dei costi. In Italia, purtroppo, persiste la mentalità di agire solo dopo che l'incidente è già avvenuto.

Segnali di lento cambiamento arrivano ancora una volta dalle normative, come nel caso di Milano che, dal 2023, si è fatta apripista nell'affrontare il problema con un provvedimento che dovrebbe fare scuola, che ha stabilito che per l'ingresso e la circolazione in Area B i mezzi pesanti M2, M2, M3 ed N3 si devono dotare di adesivi che segnalano l'angolo cieco, nonché di dispositivi per la rilevazione di pedoni e ciclisti nell'angolo cieco.

"A Firenze, lo stesso provvedimento è stato appena approvato in commissione e serviranno alcuni mesi prima che l'attività possa partire: ci aspettiamo che intorno a fine anno ci siano già delle linee guida e probabilmente nel 2026 ci sarà un impatto importante, anche perché la tratta Milano-Firenze è centrale a livello di passaggio di veicoli. Ci auspichiamo che altre città seguano l'esempio di Milano e Firenze".

Un limite importante, come evidenzia Cagno, è la convinzione che il rinnovo della flotta comporti automaticamente

Soluzioni per la Logistica On Road

- Front Radar R159 (GSR) è un sistema avanzato di previsione delle collisioni con doppio radar, in grado di rilevare su un angolo di 180° nella parte anteriore del veicolo. Il conducente viene avvisato tramite segnali visivi e acustici quando un utente vulnerabile della strada viene rilevato nelle immediate vicinanze. È conforme al Reg UNECE n.159.
- Radar predict R151(GSR) è un sistema avanzato di previsione delle collisioni, progettato per proteggere ciclisti e pedoni dai veicoli pesanti. Utilizzando intelligenza artificiale e un doppio radar, il sistema analizza velocità e direzione di veicoli e ciclisti, rilevando potenziali impatti. Il radar è installato sul lato passeggero dell'autocarro, garantendo una copertura completa della fiancata del veicolo, compreso il rimorchio. È conforme al Reg UNECE n.151.
- Le telecamere AI R158(GSR) rappresentano una nuova generazione di rilevamento attivo degli angoli ciechi. Grazie all'intelligenza artificiale, le telecamere sono in grado di rilevare e riconoscere la forma umana all'interno dell'area di rilevamento predefinita, segnalando in modo preciso e affidabile al conducente. Gli avvisi visivi e acustici vengono emessi prima che si verifichi una possibile collisione, garantendo una maggiore sicurezza. È conforme al Reg UNECE n.158.
- MDR, videoregistratori digitali che catturano i filmati dalle telecamere montate sui veicoli, offrono la soluzione ideale per fornire prove precise e inconfutabili in caso di incidente. Inoltre, l'uso dei registratori digitali mobili favorisce un monitoraggio costante del comportamento dei conducenti, contribuendo a ridurre il rischio di incidenti e a migliorare la sicurezza stradale complessiva.

Soluzioni per la Logistica On Site

- Il sistema Backeye 360° AI è composto da 4 telecamere ad alta definizione, arricchite dalla più avanzata tecnologia di intelligenza artificiale per l'identificazione delle persone e l'eliminazione degli angoli ciechi. Fornendo una visione completa dell'area circostante in un'unica immagine, avvisa il conducente tramite segnali acustici e visivi non appena viene rilevata una persona, grazie alle capacità di riconoscimento avanzato dell'intelligenza artificiale.
- I radar Backsense 77GHz sono sensori di prossimità per impieghi gravosi, progettati per rilevare oggetti negli angoli ciechi, riducendo significativamente il rischio di incidenti. Questi sensori rilevano sia oggetti fermi che in movimento, avvisando il conducente con segnali visivi e acustici in cabina e allertando l'operatore, la cui attenzione potrebbe non essere rivolta a tutte le aree di pericolo.
- Sistema Backeye 360° è un dispositivo intelligente progettato per assistere nelle manovre a bassa velocità, offrendo al conducente una visione completa dell'area circostante in un'unica immagine. Questa visione a 360° semplifica l'individuazione e la valutazione dei pericoli, evitando al conducente o all'operatore di dover gestire rapidamente informazioni provenienti da diversi specchi o monitor, migliorando così la sicurezza e l'efficacia durante le manovre.

l'adozione delle tecnologie necessarie, portando così a rinunciare all'aggiornamento. Si tratta di un atteggiamento miope che ignora i numeri: "In Italia circolano circa un milione di mezzi pesanti, con 20.000 nuove immatricolazioni ogni anno", afferma Cagno. "I dati sono inequivocabili: per raggiungere il break even, serviranno almeno 7-8 anni. Inoltre, non si tiene conto del fatto che la vita media di un mezzo è compresa tra i 10 e i 15 anni, il che rende evidente che la maggior parte delle flotte è ormai obsoleta".

Non solo trasporti, ma anche logistica on site

"Come dicevo, Brigade lavora per stare al passo con le regolamentazioni e per ridurre l'impatto degli incidenti: ci siamo evoluti, però, non solo sul fronte della logistica "on road" ma anche su quella "on site", ovvero all'interno dei grossi magazzini o nei porti, lavorando sui carrelli elevatori, sul carico dei mezzi, nei porti, per la presa dei container dalle navi, lo stivaggio e il

carico sui mezzi. Abbiamo allargato molto negli anni la nostra visuale con diversi sistemi a seconda delle tipologie dei veicoli, dagli ultrasuoni classici che vengono usati sui truck fino ai radar di rilevamento ostacoli applicati sui mezzi, per esempio quelli di grosso tonnellaggio. Ci siamo evoluti con sistemi sempre più intelligenti, di pari passo con la digitalizzazione che sta attraversando la logistica. Nel nostro reparto Ricerca & Sviluppo,



testiamo strumenti che si servono dell'Intelligenza Artificiale, cercando di allinearci perfettamente con le richieste dei clienti, dando vita, così, a una nuova generazione di prodotti. Il tutto partendo dal presupposto che il mezzo non deve più essere un prodotto a sé stante, ma parte di un'unica attività lavorativa che prende il via dalla centrale operativa". Il risultato è la possibilità per gli operatori di monitorare in real time quello che vedono le telecamere dei mezzi, ricevere dei feedback e intervenire immediatamente in caso di pericolo (incidenti, distrazioni alla guida, errore del conducente, velocità del mezzo, etc.).

"Abbiamo per esempio delle telecamere intelligenti che possono definire diverse soluzioni di lettura, sia di persone che di macchine, in diverse situazioni con vari tipi di allarme. Questo permette di dare dei segnali sia a livello operativo alla macchina, quindi di ridurre la velocità, sia di segnalare all'esterno con un allarme sonoro (bianco o direzionale). Per noi quella dell'automazione e della digitalizzazione è una frontiera del tutto nuova e senza dubbio sfidante,

perché va veloce e richiede di stare al passo con le richieste dei clienti, che si aspettano sempre il meglio. D'altro canto, però, quando si parla di logistica da magazzino o nei porti la sensibilità delle aziende è maggiore. L'aumento della sicurezza all'interno delle aree portuali, per esempio, è aumentata moltissimo negli ultimi 5 anni. Le aziende che non hanno investito in sicurezza sono poche, probabilmente perché i responsabili della sicurezza nei centri logistici sono particolarmente attenti alla loro funzione, essendo chiamati a monitorare aree in cui la morfologia del territorio è fondamentale e dove il flusso dei veicoli richiede un aggiornamento costante".

Essere un partner per i clienti

Di fronte a prodotti sempre più tecnologicamente avanzati e a una crescente mole di dati da gestire, Brigade non lascia soli i suoi clienti e ha previsto un programma di affiancamento continuo, che va dalla vendita al post-vendita.

"Quando vendiamo i nostri prodotti – conclude il nostro interlocutore – non solo forniamo dei manuali molto completi, ma andiamo direttamente dai vari clienti al termine dell'installazione con il nostro engineering. Da due anni, poi, abbiamo fatto una scelta importante: riservare ai nostri clienti un customer service dedicato, quindi ogni cliente, quando diventa parte del nostro progetto, ha una persona che lo segue, oltre al commerciale, per l'attività continuativa. E questa è un'attenzione che vogliamo dedicare a chi ci segue, perché avere questa relazione implica anche non essere un semplice venditore, ma un vero e proprio partner che ti affianca e ti segue sempre".

