

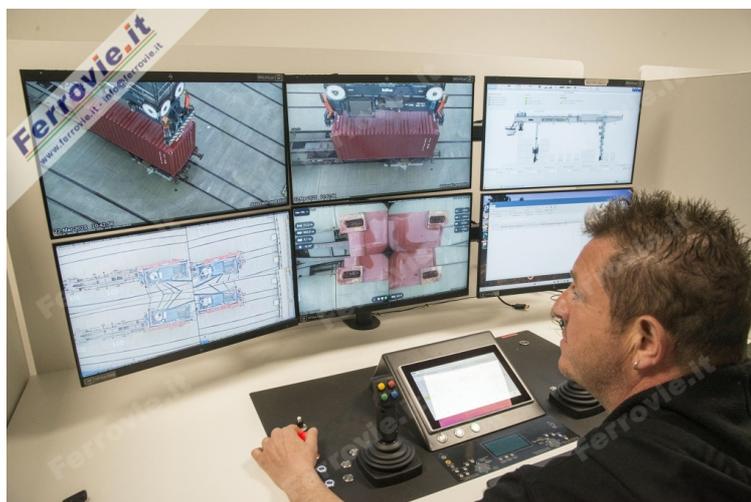


## Automazione delle gru nel terminal di Interporto Padova, partiti i test

### Comunicato stampa Interporto Padova

In dirittura d'arrivo la remotizzazione e l'automazione delle gru elettriche a portale, adibite alla movimentazione di container e semirimorchi, nel grande terminal di Interporto Padova, che diventa così il primo interporto in Italia a introdurre questa modalità operativa. In questo fine settimana, infatti, sono iniziati, con successo, i test operativi per la parte treno-piazzale di deposito, dopo il completamento di tutti gli interventi infrastrutturali e di software necessari. Una seconda fase riguarderà la movimentazione dei carichi dei camion. Ma andiamo per punti chiarendo, innanzitutto, la differenza tra remotizzazione ed automazione della gru.

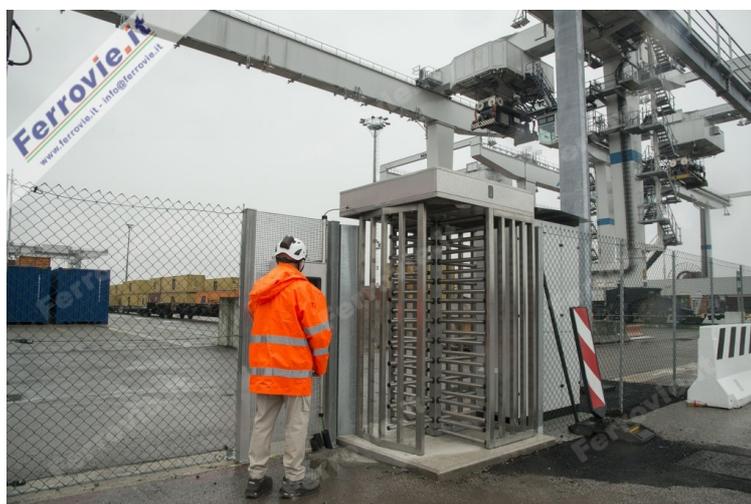
Per remotizzazione si intende la manovra della gru, in tutte le sue operazioni, non più dalla consueta cabina sospesa a una ventina di metri da terra, ma da una sala controllo appositamente realizzata nella palazzina uffici del terminal. Con la sola remotizzazione, le operazioni sono ancora svolte tutte dal gruista, che ha davanti a sé gli stessi comandi presenti nella cabina della gru e segue le fasi su sei schermi, in un ambiente decisamente più comodo e confortevole. Con l'automazione, invece, è la gru stessa a compiere in autonomia tutti i movimenti necessari, grazie alle istruzioni ricevute dal TOS (Terminal Operative System), il software sviluppato da Interporto Padova proprio per gestire questi processi.



1

Le istruzioni possono essere inserite dai gruisti, o gestite direttamente dal software che si avvale anche di applicazioni AI. I test svolti, sia di remotizzazione che di automazione, hanno dato esito positivo, evidenziando come è naturale, la necessità di messa a punto "fine" di alcuni passaggi.

Arrivare a questo risultato non è stato per nulla facile: non ci sono infatti esempi ai quali ispirarsi tra gli interporti e, come è logico, le norme di sicurezza sono estremamente stringenti. L'automazione riguarda, per ora, il fascio sud del terminal, 4 binari da 750 metri, sui quali operano tre gru: ebbene, tutta questa enorme superficie ha dovuto essere recintata e protetta da un ulteriore sistema di sicurezza che rileva ogni presenza umana non prevista all'interno, bloccando, nel caso, immediatamente il sistema.



2

Gli operatori autorizzati possono accedere solo da un tornello simile a quello d'ingresso agli stadi, indossando un casco dotato di un apposito radiotrasmittitore che li identifica e permette di localizzarli in ogni momento. Inoltre, per ulteriore sicurezza, gli autisti dei

camion che caricano e scaricano i container non potranno rimanere a bordo del mezzo o nelle vicinanze durante le operazioni, ma dovranno spostarsi in appositi box di protezione distribuiti lungo la corsia. Le gru dal canto loro sono state dotate di sensori e telecamere supplementari per poter correttamente operare senza la presenza umana a bordo. I test proseguiranno nelle prossime settimane, con l'obiettivo di essere operativi prima dell'estate. Oltre alla messa a punto bisogna infatti addestrare tutti i gruisti e questo è possibile solo quando il sistema è perfettamente a punto.



3

Il direttore generale Roberto Tosetto spiega: "E' importante capire quali sono gli obiettivi di questo progetto, che ci fa essere l'interporto tecnologicamente più avanzato d'Italia ed uno dei più automatizzati d'Europa. Prima di tutto, diciamo che non è un modo per ridurre il personale, ma anzi, tra i suoi vantaggi, ha quello di offrire condizioni di lavoro più confortevoli e meno gravose ai gruisti. Da un punto di vista industriale, l'obiettivo è aumentare la produttività del terminal. Remotizzazione e automazione ci permettono non solo di compiere un numero maggiore di operazioni di carico e scarico, ma anche di ottimizzarle, evitando spostamenti inutili delle gru lungo il binario e posizionamenti non ottimali dei container nelle aree di stoccaggio. Con l'automazione, ad esempio possiamo dire al sistema di utilizzare la notte per mettere i contenitori nella posizione migliore per la loro destinazione futura.

Quando saremo a regime, potremo caricare e scaricare, lungo questi quattro binari, il doppio dei treni che serviamo ora, aumentando in modo davvero notevole l'offerta alle imprese ferroviarie e agli operatori multimodali, che sono i nostri clienti. Tutto senza consumare un solo metro quadro di terreno in più rispetto a ora, e alimentando oltretutto le gru anche con l'energia elettrica autoprodotta con il nostro impianto fotovoltaico. In un momento di incertezza globale dei mercati, l'unica cosa certa, sulla quale tutti gli esperti concordano, è che avremo un aumento della richiesta di trasporto su treno delle merci e che la logistica dovrà essere sempre più sostenibile. Noi in questo modo ci facciamo trovare pronti".



4

**Comunicato stampa Interporto Padova - 24 marzo 2025**

- Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.
- Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**