

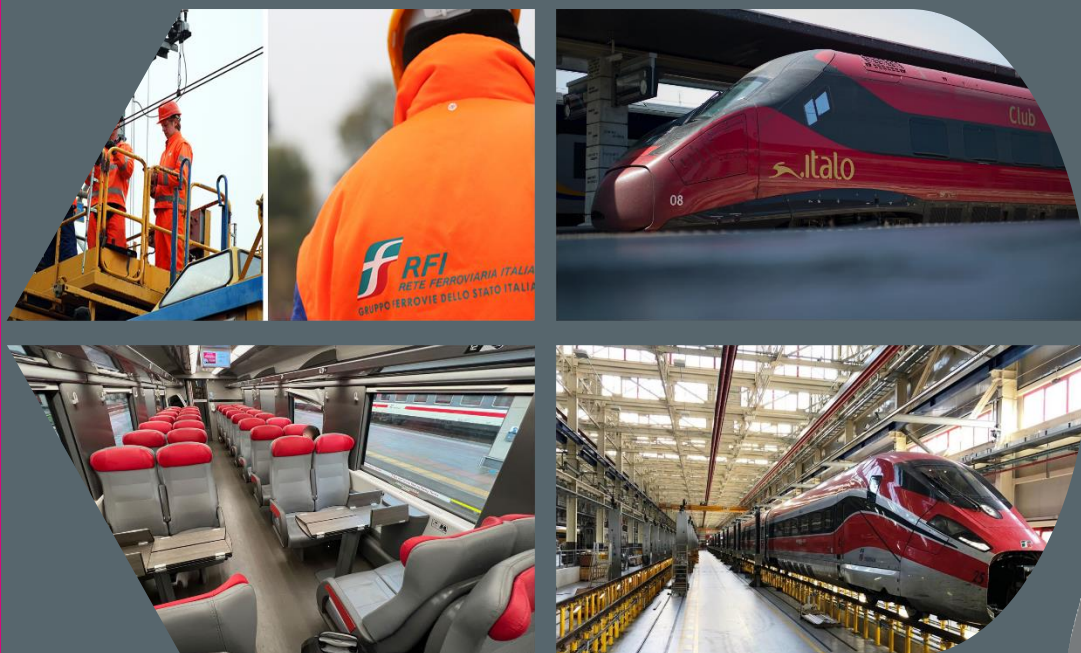


MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Bahntechnik und - infrastruktur in Italien

Handout zur Zielmarktanalyse

Geschäftsanbahnung – 24.-27.06.2025



Durchführer



Deutsch-Italienische
Handelskammer
Camera di Commercio
Italo-Germanica

IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsch-Italienische Handelskammer (AHK Italien)

Text und Redaktion

Deutsch-Italienische Handelskammer (AHK Italien)

Stand

19. Mai 2025

Gestaltung und Produktion

Deutsch-Italienische Handelskammer (AHK Italien)

Bildnachweis

<https://unsplash.com/>

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für das Projekt „Geschäftsanbahnung für deutsche Unternehmen aus den Bereichen Eisenbahnbau / Bahntechnik / Schienenverkehr“ erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.

Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

Inhalt	1
Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	2
1 Abstract	3
2 Italien allgemein.....	4
2.1 Länderprofil und gesamtwirtschaftlicher Überblick	4
2.2 Handelsbeziehungen Italien - Deutschland	10
2.3 Weitere Informationen über Italien	11
3 Branchenspezifische Informationen.....	12
3.1 Die italienische Bahnbranche: Überblick anhand Kennzahlen	12
3.1.1 Schienengüterverkehr	14
3.1.2 Schienenpersonenverkehr	16
3.1.3 Fahrzeugflotte.....	17
3.2 Marktpotenziale und -chancen im Eisenbahnsektor.....	19
3.3 Marktbarrieren und Hemmnisse.....	22
3.4 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren	23
4 Markteintritt in der Praxis	24
4.1 Markteintrittsformen im Bahnbereich: Fokus öffentliche Ausschreibungen	24
4.2 Interkulturelle Aspekte, Höflichkeitsformen und Befindlichkeiten: Tipps im Umgang mit italienischen Geschäftspartnern.....	26
5 Marktakteure Kontaktadressen	27
Quellenverzeichnis	33

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Eisenbahnnetz in den italienischen Regionen - Übersetzung AHK Italien der Angaben von Legambiente 2024	12
Abbildung 2: Elektrifizierter Anteil des Schienennetzes in Europa 2023 – Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)	13
Abbildung 3: Anteil der ETCS-Strecken in Europa 2023 – Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)	13
Abbildung 4: Gesamtnetznutzungs-intensität in Europa 2023 – Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)	13
Abbildung 5: Lokomotiven & Triebwagen - Gesamtbestand an Fahrzeugen - Fokus Italien, Entwicklung 1990-2022. Quelle: EU transport in figures – Statistical Pocketbook 2024	14
Abbildung 6: Anzahl der Güterterminals in Europa 2023 – Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)	15
Abbildung 7: Änderung des Güterverkehrs 2022/2023 in Tonnenkilometern - Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)	15
Abbildung 8: Gütertransportwagen - Fahrzeugbestand - Fokus Italien, Entwicklung 1990-2022 Quelle: EU transport in figures – Statistical Pocketbook 2024	15
Abbildung 9: 2023/2022 Veränderung der Personenkilometer in Europa 2023 - Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)	16
Abbildung 10: Passagiertransportfahrzeuge - Bestand an Wagen und Anhängern - Fokus Italien, Entwicklung 1990-2022 Quelle: EU transport in figures – Statistical Pocketbook 2024	16
Abbildung 11: In Italien beförderte Zugpassagiere, 2004-2023. Quelle: Eurostat	17
Abbildung 12: Die vier Kernnetzkorridore des TEN-T-Netzes, die Italien durchqueren	19
Abbildung 13: Infrastrukturausgaben pro Streckenkilometer 2023 in Europa 2023 - Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)	20
Abbildung 14: Schieneninfrastruktur im Süden: Wichtige auszubauende Strecken. Quelle: Legambiente (2024)	21
Abbildung 15: Ausgaben der Regionen für den Schienenpersonennahverkehr im Jahr 2022. Quelle: Legambiente (2024)	21
Abbildung 16: Übersicht über die Elektrifizierungen und die Wasserstoffzugstrecken im italienischen Eisenbahnnetz. Quelle: Legambiente (2024)	23
Abbildung 17: Managementstile in verschiedenen Kulturen. Quelle: E. Meyer, The Culture Map (2014)	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fahrzeugflotte in Italien	19
--	----

1 Abstract

Die vorliegende Zielmarktanalyse wurde im Rahmen des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderten Markterschließungsprogrammes für KMU von DEinternational Italia Srl, Dienstleistungsgesellschaft der Deutsch-Italienischen Handelskammer (AHK Italien) erstellt. Sie bietet den Teilnehmenden der Geschäftsanbahnungsreise nach Rom, Florenz und Vicenza vom 24. bis 27. Juni 2025 eine Einführung über den italienischen Markt für Bahntechnik und -infrastruktur. Ziel der Reise ist es, die teilnehmenden deutschen Unternehmen bei der Partnersuche, der Vertiefung bestehender Geschäftsbeziehungen und der Erkundung der neuesten Entwicklungen sowie der größten Markteintrittsbarrieren im Bahnbereich in Italien zu unterstützen.

Die italienische Eisenbahninfrastruktur umfasst über 16.800 km Netz, darunter mehr als 1.000 km Hochgeschwindigkeitsstrecken. Obwohl die Branche derzeit nur einen geringen Anteil der Gesamtmobilität von Personen und Gütern darstellt und weit hinter dem vorherrschenden Straßentransport rangiert, scheinen die Trends in Bezug auf Fördermittel und Projektvorschläge dem Eisenbahnsektor und seiner Entwicklung immer mehr Gewicht zu verleihen, da er eine zentrale Rolle in der europäischen und einzelstaatlichen Politik zur Dekarbonisierung des Verkehrs und zur Förderung von Konnektivität und Interoperabilität spielt.

In Italien hat der Eisenbahnsektor in den letzten Jahren eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung erlangt. Die Gruppe Ferrovie dello Stato Italiane (FS), Italiens staatlicher Eisenbahnkonzern, schloss das Jahr 2023 mit Betriebseinnahmen in Höhe von fast 15 Mrd. EUR und mit Investitionen in Höhe von 16 Mrd. EUR ab, was ein in der Geschichte der Gruppe noch nie erreichtes Niveau darstellt und Teil eines zehnjährigen Investitionsplans von 200 Mrd. EUR ist. Darüber hinaus war das Jahr 2024 für RFI (Rete Ferroviaria Italiana, Teil der FS Gruppe) ein historisches Jahr, da über 9 Milliarden Euro an Arbeiten durchgeführt wurden, die unter anderem die Erneuerung von etwa 1.000 km Gleisen, 1.000 Weichen, 300 km Stromnetz und 9 Umspannwerken ermöglichten. Darin spiegelt sich ein beträchtliches Engagement für die Modernisierung und den Ausbau des Bahnnetzes des Landes wider, zu dem auch die im Rahmen des Nationalen Plans für Aufbau und Resilienz (PNRR) bereitgestellten Fördergelder beitragen.

Aufgrund dieser umfassender Entwicklungspläne in Italien in Bezug auf Eisenbahnbau, regelmäßige bzw. außerordentliche Wartungsarbeiten, Bahntechnik und Schienenverkehr bieten sich deutschen Unternehmen der Branche enorme Möglichkeiten und Anreize, an der Modernisierung und Expansion der italienischen und europäischen Schieneninfrastruktur sowie am technologischen Fortschritt der Komponenten mitzuwirken, wobei das deutsche technische Knowhow großes Ansehen genießt.

2 Italien allgemein

2.1 Länderprofil und gesamtwirtschaftlicher Überblick

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT

Italien

Dezember 2024

GTAI

GERMANY
TRADE & INVEST

Bevölkerung und Ressourcen

Fläche (km²)	302.070
Einwohner (Mio.)	2024: 59,3*; 2029: 58,2*; 2034: 56,9*
Bevölkerungswachstum (%)	2024: -0,3*; 2029: -0,4*; 2034: -0,5*
Fertilitätsrate (Geburten/Frau)	2024: 1,2*
Altersstruktur	2024: 0-14 Jahre: 11,9%; 15-24 Jahre: 10,0%; 25-64 Jahre: 53,5%; 65 Jahre und darüber: 24,6%*
Analphabetenquote (%)	2018: 0,8
Geschäftssprache(n)	Italienisch, Englisch
Rohstoffe	Kohle, Antimon, Quecksilber, Zink, Pottasche, Marmor, Baryt, Asbest, Bimsstein, Flussspat, Feldspat, Pyrit (Schwefel), Erdgas und Erdöl
Gas - Produktion (Mrd cbm)	2021: 3,2; 2022: 3,2; 2023: 2,8
Gas - Reserven (Billionen cbm)	2020: 0,0
Erdöl - Produktion (Tsd. bpd)	2021: 100,4; 2022: 94,4; 2023: 90,2
Erdöl - Reserven (Mrd Barrel)	2020: 0,6

Wirtschaftslage

Währung	Bezeichnung Euro-Referenzkurs (Oktober 2024) Jahresdurchschnitt	Euro; 1 Euro = 100 Cent 1 Euro = 1,088 US\$ 2023: 1 Euro = 1,081 US\$ 2022: 1 Euro = 1,053 US\$ 2021: 1 Euro = 1,183 US\$
Bruttoinlandsprodukt (BIP, nominal)		
- Mrd. US\$		2023: 2.302; 2024: 2.377*; 2025: 2.460*
- Mrd. Euro		2023: 2.128; 2024: 2.181*; 2025: 2.241*
BIP/Kopf (nominal)		
- US\$		2023: 39.012; 2024: 40.287*; 2025: 41.714*
- Euro		2023: 36.070; 2024: 36.972*; 2025: 38.009*
BIP/Kopf in Kaufkraftstandard		2021: 31.500; 2022: 34.700; 2023: 36.600
BIP-Entstehung (Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %)		2022: Bergbau/Industrie 20,5; Handel/Gaststätten/Hotels 15,7; Transport/Logistik/Kommunikation 9,0; Bau 5,2; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft 2,2; Sonstige 47,5

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-1-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

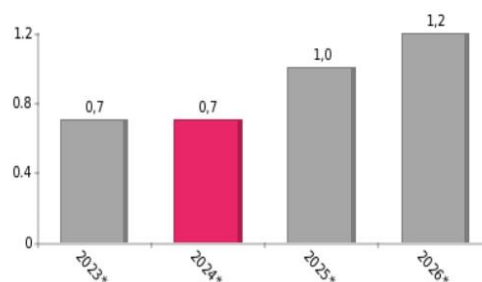
BIP-Verwendung (Anteil an BIP in %)

2022: Privatverbrauch 59,6; Bruttoanlageinvestitionen 22,1; Staatsverbrauch 19,2; Bestandsveränderungen 0,6; Außenbeitrag - 1,5

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt

Veränderung in %, real



Inflationsrate (%)

2023: 5,9*; 2024: 1,1*; 2025: 1,9*

Arbeitslosenquote (%)

2023: 7,7*; 2024: 6,8*; 2025: 6,3*

Haushaltssaldo (% des BIP)

2023: -7,2*; 2024: -3,8*; 2025: -3,4*

Leistungsbilanzsaldo (% des BIP)

2023: 0,0*; 2024: 1,1*; 2025: 1,2*

Investitionen (% des BIP, brutto, öffentlich und privat)

2023: 22,8; 2024: 22,1*; 2025: 22,2*

Ausgaben für F&E (% des BIP)

2019: 1,5; 2020: 1,5; 2021: 1,5

Staatsverschuldung (% des BIP, brutto)

2023: 134,8*; 2024: 136,6*; 2025: 138,2*

Ausländische Direktinvestitionen

- Nettotransaktionen (Mio. US\$)

2021: -2.952; 2022: 32.177; 2023: 18.219

- Bestand (Mio. US\$)

2021: 454.494; 2022: 458.915; 2023: 493.530

- Hauptländer (Anteil in %, Bestand)

2023: Niederlande 23,9; Luxemburg 18,4; Frankreich 18,4; Deutschland 8,8; Vereinigtes Königreich 7,4; Schweiz 5,8; Spanien 4,1; Belgien 2,4; Sonstige 10,8

- Hauptbranchen (Anteil in %, Bestand)

2023: verarbeitende Industrie 30,9; sonstige Dienstleistungen 15,4; Finanzdienstleistungen 11,2; Handel 10,3; Kommunikation 9,6; Sonstige 22,6

Währungsreserven (Mrd. US\$, zum 31.12.)

2021: 48,6; 2022: 46,6; 2023: 48,9

Auslandsverschuldung (Mrd. Euro, zum 31.12.)

2021: 2.479,8; 2022: 2.491,4; 2023: 2.535,1

Außenwirtschaft

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-2-

Warenhandel (Mrd. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Ausfuhr	615,9	23,5	659,4	7,1	677,1	2,7
Einfuhr	568,2	33,2	695,2	22,4	639,9	-8,0
Saldo	47,7		-35,8		37,2	

*Aus Gründen der internationalen Vergleichbarkeit wird der Warenhandel des Landes in US\$ angegeben. Den Warenhandel auf Eurobasis finden Sie bei [Eurostat](#).

Exportquote (Exporte/BIP in %)

2021: 28,2; 2022: 31,3; 2023: 29,4

Exportgüter nach SITC
(% der Gesamtexporte)

2023: Maschinen 17,6; Chem. Erzeugnisse 15,0; Kfz und -Teile 7,5; Nahrungsmittel 7,1; Textilien/Bekleidung 6,3; Elektrotechnik 4,3; Eisen und Stahl 3,7; Metallwaren 3,5; Petrochemie 3,0; Getränke/Tabak 2,2; Sonstige 29,8

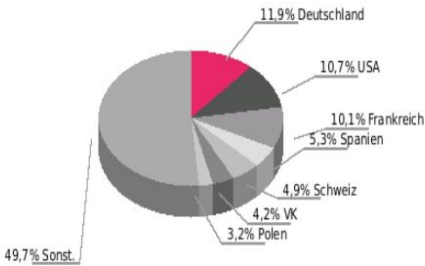
Importgüter nach SITC
(% der Gesamtimporte)

2023: Chem. Erzeugnisse 16,0; Kfz und -Teile 9,2; Nahrungsmittel 8,3; Maschinen 8,0; Erdöl 6,0; Gas 5,2; Elektrotechnik 4,9; Elektronik 4,9; Textilien/Bekleidung 4,7; Eisen und Stahl 3,9; Sonstige 28,9

Hauptabnehmerländer

Hauptabnehmerländer

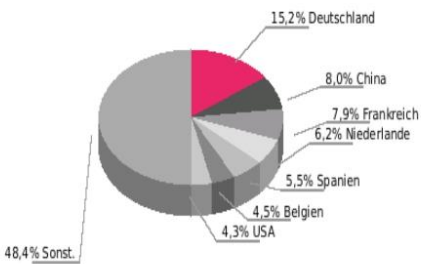
2023; Anteil in %



Hauptlieferländer

Hauptlieferländer

2023; Anteil in %



* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Dienstleistungshandel (Mrd. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
DL-Exporte	103,8	22,0	128,3	23,5	147,9	15,3
DL-Importe	114,6	21,1	140,5	22,5	156,2	11,2
Saldo	-10,8		-12,2		-8,3	

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)

Das Land profitiert im Rahmen seiner EU-Mitgliedschaft von den Freihandelsabkommen der EU. Derzeit bestehen Abkommen mit 78 Staaten; weitere Freihandelsabkommen werden zurzeit verhandelt.; Zu bilateralen Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory

Mitgliedschaft in Zollunion

EU, seit 01.01.1958 (EWG, EG)

Außenhandel Deutschlands mit Italien

Warenhandel (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
dt. Exporte	75,5	24,6	89,2	18,1	85,3	-4,3
dt. Importe	65,4	21,3	73,2	11,9	71,2	-2,6
Saldo	10,1		16,0		14,1	

Halbjahreswert (Mrd. Euro)

- deutsche Exporte

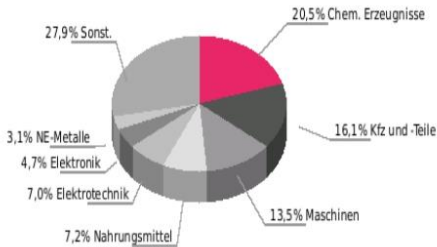
H1/2024: 43,3 (-6,5%)

- deutsche Importe

H1/2024: 35,2 (-5,5%)

Deutsche Exportgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC
2023; % der Gesamtexporte



Deutsche Importgüter nach SITC (% der Gesamtimporte)

2023: Maschinen 14,8; Kfz und -Teile 13,8; Chem. Erzeugnisse 13,3; Nahrungsmittel 9,9; Eisen und Stahl 6,1; Elektrotechnik 5,0; Metallwaren 4,1; Textilien/Bekleidung 3,8; NE-Metalle 3,3; Getränke/Tabak 2,2; Sonstige 23,7

Rangstelle bei deutschen Exporten

2023: 6 von 239 Handelspartnern

Rangstelle bei deutschen Importen

2023: 5 von 239 Handelspartnern

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Dienstleistungshandel (ohne Reiseverkehr) (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Einnahmen	8,1	16,3	10,1	25,9	10,1	-0,6
Ausgaben	7,0	14,0	8,3	17,9	8,8	6,3
Saldo	1,0		1,9		1,3	

Deutsche Direktinvestitionen (Mio. Euro)

- Bestand 2020: 48.659; 2021: 51.523; 2022: 54.179

- Nettotransaktionen 2021: +1.509; 2022: +5.331; 2023: +2.761*

Direktinvestitionen Italiens in Deutschland (Mio. Euro)

- Bestand 2020: 28.841; 2021: 28.709; 2022: 33.958

- Nettotransaktionen 2021: +1.477; 2022: +960; 2023: -227*

Doppelbesteuerungsabkommen Abkommen vom 18.10.1989; in Kraft seit 27.12.1992

Investitionsschutzabkommen EU-Mitglied; kein Abkommen

Auslandshandelskammer Mailand; www.ahk-italien.it

Deutsche Auslandsvertretung Rom; <https://italien.diplo.de/it-de>

Auslandsvertretung Italiens in Deutschland Berlin; <https://ambberlino.esteri.it/>

Außenhandel der EU mit Italien

Warenhandel EU-27 (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Exporte der EU	281,2	24,3	343,5	22,2	337,3	-1,8
Importe der EU	267,0	22,7	316,4	18,5	306,1	-3,3
Saldo	14,2		27,1		31,2	

Halbjahreswert EU-27 (Mrd. Euro)

- Exporte der EU H1/2024: 167,9 (-6,8%)

- Importe der EU H1/2024: 153,3 (-2,8%)

Dienstleistungshandel EU-27 (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2020	%	2021	%	2022	%
DL-Exporte der EU	58,2	-17,6	69,0	18,4	85,4	23,8
DL-Importe der EU	48,6	-22,9	61,0	25,6	78,3	28,3
Saldo	9,7		7,9		7,0	

Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Treibhausgasemissionen (tCO₂ eq. pro Kopf) 2011: 7,4; 2021: 6,3

Treibhausgasemissionen (Anteil weltweit in %) 2011: 1,0; 2021: 0,8

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-5-

Emissionsintensität (tCO ₂ eq. pro Mio. US\$ BIP)	2011: 190,7; 2021: 174,0
Erneuerbare Energien (Anteil am Primärenergieangebot in %)	2011: 12,5; 2021: 18,5
Emissionsstärkste Sektoren (2021, nur national, Anteil in %)	Elektrizität/Wärme: 27,1; Transport: 26,0; Gebäude: 15,6
Stromverbrauch/Kopf (kWh)	2022: 5.270
Sustainable Development Goals Index 2024	23 von 167 Ländern

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien	Keine Risikoeinstufung
Corruption Perceptions Index 2023 (Rang)	42 von 180 Ländern
Logistics-Performance-Index 2023 (Rang)	19 von 139 Ländern
Internetqualität 2023 (Rang)	33 von 121 Ländern

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten können Sie unter www.gtai.de/italien abrufen.

Für die Reihe Wirtschaftsdaten kompakt werden die folgenden Standardquellen verwendet: ADB, AUMA, BMF, BMWK, BMZ, Bundesbank, CIA, Climatewatch, Destatis, Energyinstitute, Euler Hermes, Europäische Kommission, Eurostat, FAO, IEA, IWF, OECD, SDSN, United Nations, UN Comtrade, UNCTAD, UN-Stats, Transparency International, Weltbank. Zum Teil wird zudem auf nationale und weitere internationale Quellen zurückgegriffen.

Quellen: *Germany Trade & Invest* bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, so dass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Die **kursiv gedruckten Daten** stammen aus nationalen Quellen oder sind für das jeweilige Land in unserer Standardquelle nicht verfügbar. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt *Germany Trade & Invest* deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Ihre Ansprechpartnerin
bei Germany Trade & Invest:

Edda vom Dorp
T +49 (0) 228 249 93-303
edda.vom-dorp@gtai.de

**Germany Trade & Invest
Standort Bonn**
Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Deutschland
T +49 (0)228 249 93-0
trade@gtai.de
www.gtai.de

**Germany Trade & Invest
Hauptsitz**
Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Deutschland
T +49 (0)30 200 099-0
invest@gtai.de
www.gtai.com

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-6-

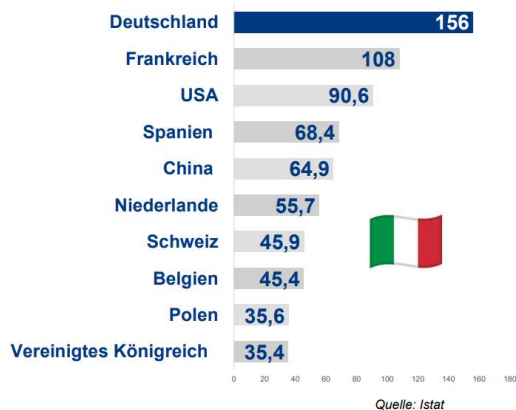
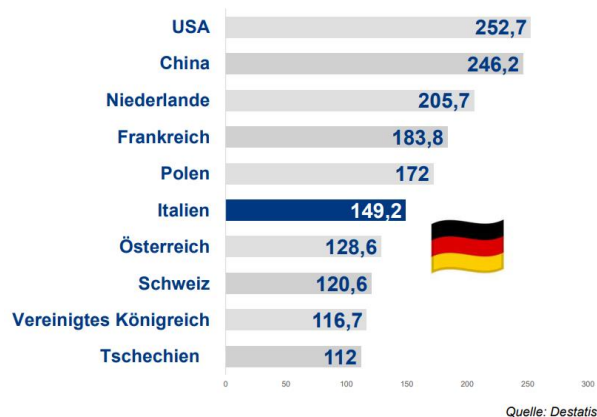
© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

2.2 Handelsbeziehungen Italien - Deutschland

Als Ergänzung der vom GTAI erarbeiteten Angaben wird hier die Studie der Abteilung Kommunikation der AHK Italien hinzugefügt, welche neueste Daten zum deutsch-italienischen Wirtschaftsaustausch beinhaltet. Die Komplettanalyse fürs Jahr 2024 ist unter folgendem Link abrufbar: https://www.ahk-italien.it/fileadmin/AHK_Italien/2024_Wirtschaftsaustausch.pdf.

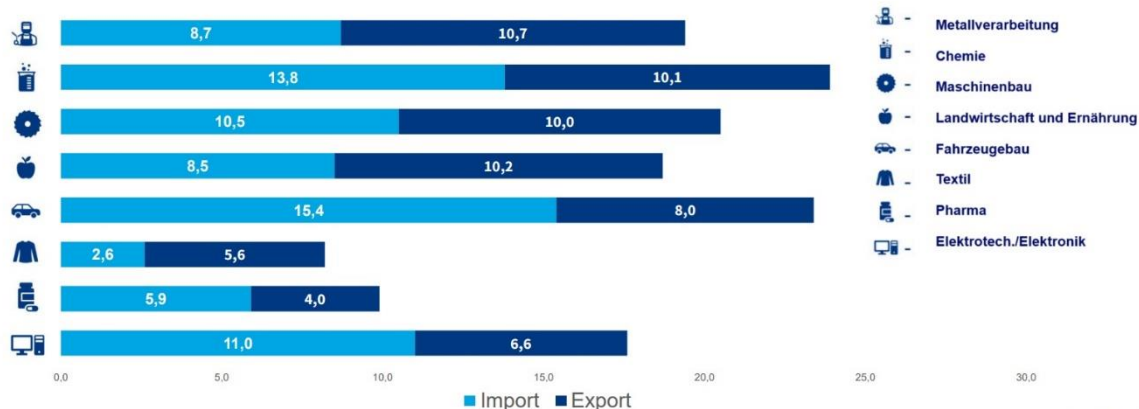
Rangliste des Handels (in Mrd. €)

Berlin bleibt erster Partner, Italien sechster



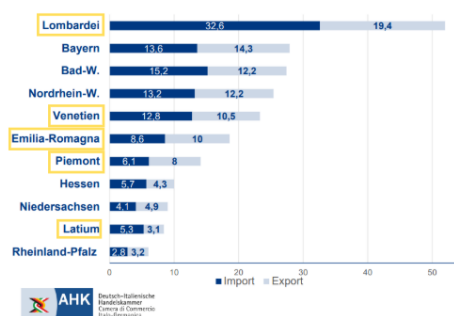
Deutsch-italienischer Wirtschaftsaustausch

Wichtigste Sektoren (in Mrd. €)



Regionen und Länder

Wichtigsten Territorien (in Mrd. €)



Top 5 Handelsregionen Italien

Handelsvolumen zwischen Deutschland und:
[Imp.+Exp.] (Mrd. €)

1. Lombardie	52	≈ Japan + Israel	52,4
2. Venetien	23,3	≈ Thailand + Serbien	23,1
3. Emilia-Romagna	18,6	≈ Vietnam	18,8
4. Piemont	14,1	≈ Slowenien	14
5. Latium	8,4	≈ Kroatien	8,1

Quelle: Auswertungen AHK Italien auf der Basis der Daten Istat und Destatis, Jan-Dez 2024

2.3 Weitere Informationen über Italien

GTAI-Informationen zu Italien	Link
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick Italien
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	SWOT-Analyse Italien
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Italien	Recht kompakt Italien

3 Branchenspezifische Informationen

3.1 Die italienische Bahnbranche: Überblick anhand Kennzahlen

In diesem Abschnitt werden zentrale Kennzahlen zu den Dimensionen des Bahnsektors, zur Netzlänge, zur Ausstattung mit rollendem Material sowie zum Personen- und Güterverkehr auf der Schiene in Italien aufgeführt.

Das italienische Eisenbahnnetz hat eine Gesamtlänge von 16.879 km und besteht hauptsächlich aus staatlichen Eisenbahnstrecken, die von Rete Ferroviaria Italiana (RFI) verwaltet werden.¹ Hinzu kommen etwa 3.000 km an Nebenstrecken, die sich in regionalem Besitz befinden und von verschiedenen öffentlichen und privaten Unternehmen betrieben werden. Die Verteilung des Eisenbahnnetzes auf dem italienischen Staatsgebiet zeigt eine höhere Dichte in den nördlichen Regionen wie Piemont, Lombardei und Venetien (7.520 km, 45 % des nationalen Gesamtnetzes) und entlang des Tyrrhenischen Bogens, von Ligurien bis Kampanien (4.326 km, 26 % des nationalen Gesamtnetzes). Auf europäischer Ebene hat Italien das viertgrößte Eisenbahnnetz nach Deutschland (38.836 km), Frankreich (27.812 km) und Polen (19.355 km).²

EISENBAHNNETZ IN DEN ITAL. REGIONEN

Region	km Doppel- gleis	km Ein- gleis	% Ein- gleis	km elektrif. Netz	km nicht elektrif. Netz	% nicht elektrif. Netz	Netz- gesamt- länge	Anzahl Bahn- höfe	km Netz mit SCMT- System	km Netz mit SSC- System	km Netz mit SCMT- SSC- System
Abruzzén	123	553	81,8	470	206	30,5	676	96	315,5	206	0
Basilikata	18	446	96,1	211	253	54,5	464	55	211,2	135,6	0
Kalabrien	279	686	69,6	488	477	49,4	965	143	851,8	0	0
Kampanien	736	647	46,9	1.176	207	15	1.383	282	803,1	197,1	0
Emilia- Romagna	804	875	52,1	1.420	259	15,4	1.679	240	1.023	50,5	0
Friaul-Julisch Venetien	299	182	37,8	382	99	20,5	481	56	426,2	37,1	0
Latium	1.008	348	25,7	1.253	103	7,6	1.356	229	974,7	102,7	0
Ligurien	334	159	32,2	476	17	3,4	493	101	477	0	0
Lombardei	859	881	50,6	1.457	283	16,3	1.740	297	1.398,8	113,6	5,3
Marken	201	184	47,8	267	118	30,6	385	60	357	31,6	0
Molise	23	242	91,3	77,5	187,5	70,7	265	19	118,5	146,3	0
Piemont	781	1157	59,7	1.412	525	27,1	1.938	197	1.270,9	397,2	20,1
Apulien	929	613	39,7	881	661	42,8	1.542	189	708,9	133,7	0
Sardinien	50	549	98,2	0	599	100	599	91	365,4	60	0
Sizilien	223	1.267	85	801	689	46,2	1.490	187	1.123,2	246,7	0
Toskana	794	769	49,2	1.060	503	32,2	1.563	198	1.066,7	213,8	0
Trentino- Südtirol	193	287	59,8	353	127	26,5	480	118	356,2	0	0
Umbrien	183	345	65,3	502	26	4,9	528	79	312,6	20,7	0
Aostatal	0	81	100	0	81	100	81	7	0	81,4	0
Venetien	612	633	50,8	904	341	27,4	1.245	184	977,1	112,1	0
Gesamt	8.449	10.904	56,3	13.590,5	5.761,5	29,77	19.353	2.828	13.137,8	2.286,1	25,4

Abbildung 1: Eisenbahnnetz in den italienischen Regionen - Übersetzung AHK Italien der Angaben von Legambiente 2024

Das nationale Eisenbahnnetz umfasst sowohl ein- als auch zweigleisige Strecken. Die zweigleisigen Strecken (7.756

¹ Das italienische Eisenbahnsystem besteht aus drei Netztypen: nationales Netz, verbundene Netze und isolierte Netze. Jedes Netz wird von einem Infrastrukturbetreiber verwaltet. Für den Zugang und die Nutzung des Netzes zahlen die Eisenbahnunternehmen eine Nutzungsgebühr an die Betreiber.

² <https://www.fermerci.it/wp-content/uploads/RAPPORTO-ANNUALE-TRASPORTO-FERROVIARIO-MERCI-ITALIANO-2024.pdf>

km, 46 % der Gesamtlänge) sind hauptsächlich in der Nähe der wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte und entlang der Hauptachsen (Längsachsen: dorsale, tyrrhenische, adriatische; Querachsen: Turin-Venedig, Genua-Mailand) konzentriert, mit Ausnahme des Aosta-Tals, das ausschließlich eingleisige Strecken aufweist. Die eingleisigen Strecken erstrecken sich hingegen über 9.123 km im ganzen Land. Die nationale Eisenbahninfrastruktur umfasst über 1.000 km Hochgeschwindigkeitsstrecken (AV/AC), die Hochgeschwindigkeitszüge (≥ 250 km/h) und damit verbundenen Dienstleistungen entlang der Achse Turin-Salerno gewährleisten. Diese Strecken durchqueren wichtige Städte wie Mailand, Bologna, Florenz, Rom und Neapel und bieten teilweise eine Ost-West-Verbindung von Mailand nach Venedig.³

Als wichtiger logistischer Knotenpunkt für den Transport von Waren und Personen im Herzen Europas hat Italien im Laufe der Jahre eine Spitzenposition im Bereich Elektrifizierung erreicht. Das Land zählt zu den sieben Ländern mit den am stärksten elektrifizierten Eisenbahnsystemen in Europa, mit einem Elektrifizierungsanteil von 70 % gemessen an der gesamten nationalen Länge des Schienennetzes (siehe Abbildung 2).

Weitere Spitzenbranchen auf europäischer Ebene sind die Bereiche Signaltechnik und Telekommunikation, wobei die italienische Eisenbahnindustrie auf große Erfolge bei der Einführung von ERTMS/ETCS-Systemen (Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem / Europäisches Zugsicherungssystem, siehe Abbildung 3) und bei der Ausstattung mit Zentralrechnern verweisen kann. Auch bei der Produktion und Instandhaltung von Wende-, Neige-, Diagnose- und AV/AC Zügen, autonom fahrenden U-Bahnen, Achsen, Rädern, Pantographen, Stromrichtern und Bremsen ist das Land gut aufgestellt.⁴

Laut Angaben von ANSFISA, der Nationalen Agentur für die Sicherheit der Eisenbahnen und der Straßen- und Autobahninfrastrukturen, zählte die italienische Eisenbahnindustrie zum 31. Dezember 2023 12 Infrastrukturbetreiber und über 80 Güter- und Personenverkehrsunternehmen. Insgesamt verkehren täglich mehr als 10.000 Züge und jährlich etwa 4 Millionen Züge. Die Gesamtnetznutzungsintensität im Jahr 2023 (Zug-km pro Streckenkilometer pro Tag) betrug somit 57, ein Wert, der auf eine ziemlich intensive Nutzung des Schienennetzes hinweist (siehe Abbildung 4).

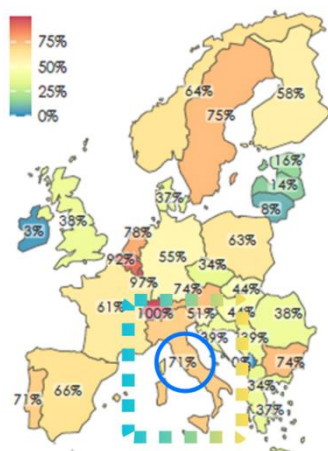


Abbildung 2: Elektrifizierter Anteil des Schienennetzes in Europa 2023 – Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)

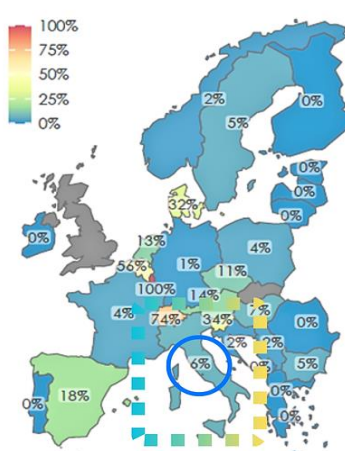


Abbildung 3: Anteil der ETCS-Strecken in Europa 2023 – Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)

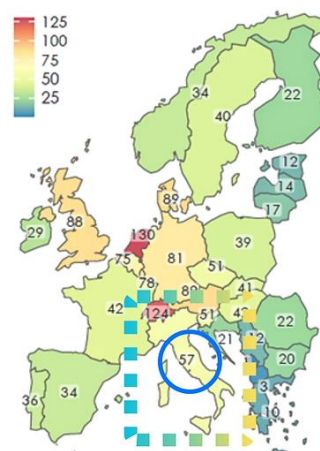
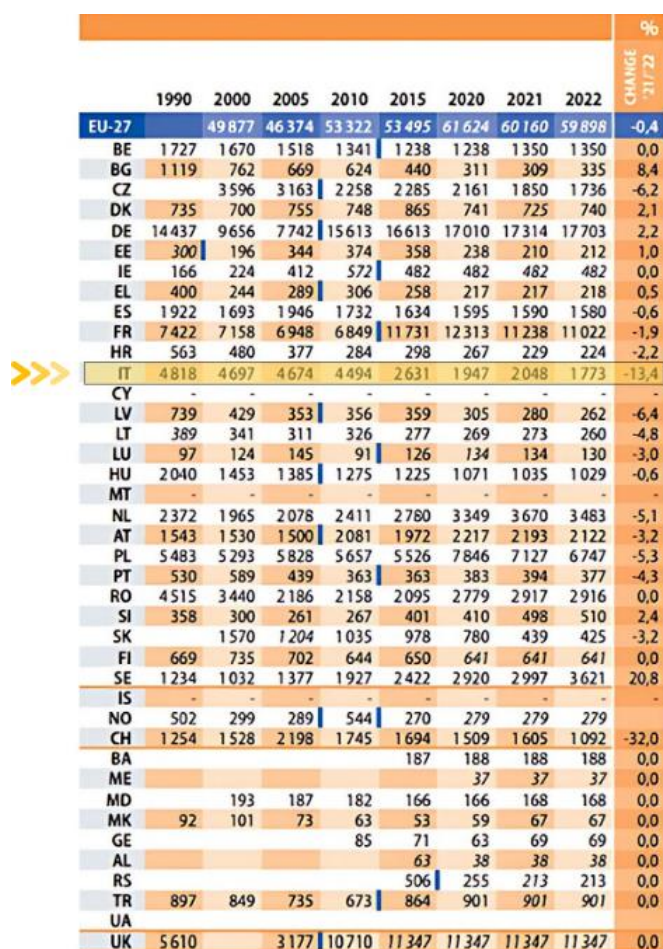


Abbildung 4: Gesamtnetznutzungsintensität in Europa 2023 – Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)

³ Weitere Details und ständig aktualisierte Daten zum italienischen Eisenbahnnetz können in den verschiedenen Bereichen abgerufen werden, die von Rete Ferroviaria Italiana, der Gesellschaft der Gruppe Ferrovie dello Stato, die sich mit der Verwaltung, Wartung und Entwicklung des nationalen Eisenbahnnetzes beschäftigt, [auf dieser Seite](#) bereitgestellt werden.

⁴ https://anie.it/wp-content/plugins/acd-attach-document/acd-get-document.php?post_ID=36784&file_name=le-eccellenze-dellindustria-ferroviaria-italiana_2018.pdf



	1990	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	CHANGE 21/22
EU-27	49 877	46 374	53 322	53 495	61 624	60 160	59 898	59 898	-0,4
BE	1 727	1 670	1 518	1 341	1 238	1 238	1 350	1 350	0,0
BG	1 119	762	669	624	440	311	309	335	8,4
CZ		3 596	3 163	2 258	2 285	2 161	1 850	1 736	-6,2
DK	735	700	755	748	865	741	725	740	2,1
DE	14 437	9 656	7 742	15 613	16 613	17 010	17 314	17 703	2,2
EE	300	196	344	374	358	238	210	212	1,0
IE	166	224	412	572	482	482	482	482	0,0
EL	400	244	289	306	258	217	217	218	0,5
ES	1 922	1 693	1 946	1 732	1 634	1 595	1 590	1 580	-0,6
FR	7 422	7 158	6 948	6 849	11 731	12 313	11 238	11 022	-1,9
HR	563	480	377	284	298	267	229	224	-2,2
IT	4 818	4 697	4 674	4 494	2 631	1 947	2 048	1 773	-13,4
CY	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	739	429	353	356	359	305	280	262	-6,4
LT	389	341	311	326	277	269	273	260	-4,8
LU	97	124	145	91	126	134	134	130	-3,0
HU	2 040	1 453	1 385	1 275	1 225	1 071	1 035	1 029	-0,6
MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	2 372	1 965	2 078	2 411	2 780	3 349	3 670	3 483	-5,1
AT	1 543	1 530	1 500	2 081	1 972	2 217	2 193	2 122	-3,2
PL	5 483	5 293	5 828	5 657	5 526	7 846	7 127	6 747	-5,3
PT	530	589	439	363	363	383	394	377	-4,3
RO	4 515	3 440	2 186	2 158	2 095	2 779	2 917	2 916	0,0
SI	358	300	261	267	401	410	498	510	2,4
SK	1 570	1 204	1 035	978	780	439	425	425	-3,2
FI	669	735	702	644	650	641	641	641	0,0
SE	1 234	1 032	1 377	1 927	2 422	2 920	2 997	3 621	20,8
IS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NO	502	299	289	544	270	279	279	279	0,0
CH	1 254	1 528	2 198	1 745	1 694	1 509	1 605	1 092	-32,0
BA					187	188	188	188	0,0
ME						37	37	37	0,0
MD		193	187	182	166	166	168	168	0,0
MK	92	101	73	63	53	59	67	67	0,0
GE				85	71	63	69	69	0,0
AL					63	38	38	38	0,0
RS					506	255	213	213	0,0
TR	897	849	735	673	864	901	901	901	0,0
UA									0,0
UK	5 610		3 177	10 710	11 347	11 347	11 347	11 347	0,0

Abbildung 5: Lokomotiven & Triebwagen - Gesamtbestand an Fahrzeugen - Fokus Italien, Entwicklung 1990-2022.

Quelle: EU transport in figures – Statistical Pocketbook 2024

Den neuesten Daten aus dem „Statistical Pocketbook“ der Europäischen Kommission zufolge betrug der Umsatz im Eisenbahnsektor in Italien im Jahr 2021 knapp 8 Mrd. EUR, wobei dieser hauptsächlich auf Personen- und Güterverkehrsunternehmen entfiel.⁵ Im Folgenden sind einige wichtige Zahlen zu den jeweiligen Sektoren (Güter- und Personenverkehr auf der Schiene in Italien) aufgeführt.

3.1.1 Schienengüterverkehr

In Italien weicht der Schienengüterverkehr mit einem Modalanteil am gesamten Transportaufkommen von 12,6 % deutlich vom EU-Durchschnitt von 17 % ab. Trotz der Bemühungen, die Intermodalität und Logistik zu fördern, sind die staatlichen Investitionen in die Infrastruktur und den Transport seit 2005 zurückgegangen. Dies hat zu einem Rückgang des Zug-Kilometers von 70 Millionen im Jahr 2007 auf nur noch 42 Millionen im Jahr 2023 geführt, was einer Reduktion von 40 % entspricht.⁶ Nichtsdestotrotz verfügt Italien im europäischen Vergleich über eine beträchtliche Anzahl von Cargo-Terminals (siehe Abbildung 6), was mit seiner Rolle als entscheidender Verkehrsknotenpunkt für interkontinentale und maritime Verbindungen sowie für den Handel im Mittelmeerraum zusammenhängt. Dazu kommen 358 Eisenbahnanschlüsse, die täglich die Verbindung zwischen Industrieanlagen, intermodalen Terminals, Güterverkehrszentren und Häfen mit der nationalen Eisenbahninfrastruktur erleichtern. Von diesen ermöglichen 20 den direkten Anschluss an die wichtigsten italienischen Häfen, während 21 die Verbindung zu den Güterverkehrszentren sicherstellen. Obwohl Italien im Vergleich zu Frankreich, Spanien, Österreich und Deutschland eine geringere kontinentale Bedeutung im Bereich des Schienengüterverkehrs hat, ist es paradoxerweise das einzige dieser europäischen Länder, in dem die Schienengüterverkehr im Jahr 2023 an Bedeutung gewonnen hat (siehe Abbildung 7).⁷ Das Angebot ist hauptsächlich auf die nördlichen Regionen konzentriert, was der geographischen Verteilung des italienischen Produktionsgewebes entspricht. 2023 haben von insgesamt 52 Millionen Zug-Kilometern etwa 70 % aller

⁵ https://transport.ec.europa.eu/document/download/ee264fc5-ec49-4751-9d92-08e038856ce1_en?filename=MI-AA-24-001-EN-N.pdf

⁶ <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/italien-ist-schlusslicht-beim-schienengueterverkehr-3004387>

⁷ Schätzungen von Fermerci (Italienischer Verband für den Schienengüterverkehr) für das Jahr 2024 gehen jedoch in die entgegengesetzte Richtung. Vorläufige Daten deuten auf eine Reduktion des Verkehrs um etwa eine Million Zugkilometer hin. Quelle: <https://www.trasportoitalia.it/notizie/ferrovie/il-trasporto-mercato-su-rotta-italia-chiuso-il-2024-in-negativo/>

Güterzüge in den norditalienischen Regionen operiert, davon 43 % in den Regionen Nordostitaliens.⁸

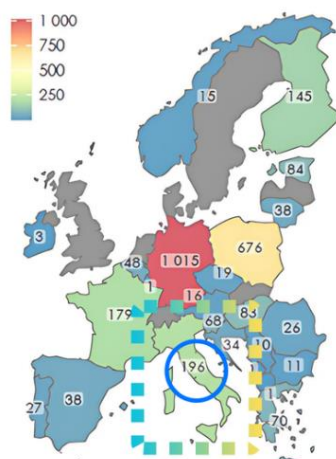


Abbildung 6: Anzahl der Güterterminals in Europa 2023 – Fokus Italien.
Quelle: IRG-Rail (2025)

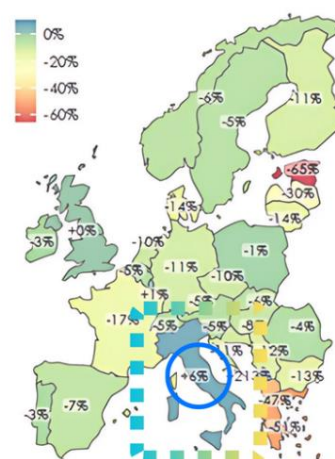


Abbildung 7: Änderung des Güterverkehrs 2022/2023 in Tonnenkilometern - Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)

	1990	2000	2005	2010 (*)	2015 (*)	2020	2021	2022
EU-27								
BE	30 332	18 790	17 375	11 612	11 612	7 123	5 225	5 225
BG	42 459	29 720	16 511	11 751	4 572	4 838	4 873	4 858
CZ		58 524	44 545	27 416	25 863	21 611	20 600	20 585
DK	4 632	2 236						
DE	366 724	189 558	158 247	108 840	88 066	78 101	76 873	75 406
EE		5 857	18 971	17 575	21 501	22 852	22 678	22 709
IE	1 830	1 856	926	502	254	254	254	254
EL	10 967	3 453	3 491	3 158	3 522	715	715	712
ES	37 687	26 452	23 842	14 337	11 353	10 162	9 980	9 621
FR	148 100	110 972	95 238	89 101	81 084	68 099	67 078	65 943
HR	13 720	9 986	7 330	6 674	5 519	5 251	4 969	4 145
IT	99 728	70 115	45 730	30 331	20 270	13 173	10 168	9 681
CY								
LV	11 085	9 146	8 871	9 033	9 807	6 107	5 981	5 709
LT	12 860	13 155	13 192	9 238	8 574	7 514	7 176	6 558
LU	2 719	2 626	3 222	4 147	3 006	3 154	3 309	3 145
HU		23 528	19 130	11 357	8 916	8 640	8 806	8 713
MT								
NL	6 697	4 700						
AT	34 330	23 970	22 655	21 015	19 294	17 511	17 510	17 401
PL	275 582	130 116	103 234	89 270	86 364	83 011	81 776	80 734
PT	4 579	4 162	3 495	3 194	3 283	2 719	2 298	2 225
RO	166 086	117 982	65 175	72 605	34 254	39 573	40 242	40 302
SI	8 692	6 258	4 465	3 211	3 049	2 693	2 581	2 278
SK		26 975	25 515	15 260	15 533	12 968	11 520	10 017
FI	15 200	12 630	11 216	10 464	8 854	8 763	8 763	8 763
SE	27 470	17 596	16 637	15 166				
IS								
NO								
CH	27 104	19 894	18 339	8 794	6 467	5 344	5 057	4 992
BA					4 792	4 243	4 243	4 269
ME						561	561	561
MD		10 577		7 835	6 866	4 586	4 586	4 485
MK			1 525	1 144	1 161	1 204	1 204	1 204
GE						7 901	7 899	7 412
AL					360	165	165	114
RS					8 486	4 727	4 727	4 132
TR	21 941	17 872	17 499	17 773	19 077	16 951	16 476	16 529
UA	185 741	150 254	184 107	173 370	105 859	105 859	105 859	121 608
UK	34 403							

Abbildung 8: Gütertransportwagen - Fahrzeugbestand - Fokus Italien, Entwicklung 1990-2022
Quelle: EU transport in figures – Statistical Pocketbook 2024

In diesem Zusammenhang hat der intermodale Verkehr seit 2022 mit einem Anteil von 51 % eine größere Bedeutung als der konventionelle Warentransport erlangt. Das Transportvolumen ist insbesondere im kombinierten Verkehr Straße-Schiene zuletzt stark gewachsen. Vor allem beim Transport von Stahl, Kohle, Papier, Holz, Chemikalien und Transportfahrzeugen hat der kombinierte Transport per Straße und Schiene den konventionellen Gütertransport ersetzt. So hat sich das Transportvolumen im kombinierten Verkehr Straße-Schiene zwischen 2000 und 2021 mehr als verdoppelt (+155 %). Besonders deutlich zeigt sich dies im Fernverkehr bei Strecken von über 900 km mit einem Plus von 372 %.⁹ Der intermodale Verkehr stellt heute somit eine bedeutende Transportlösung dar und bietet eine Alternative zum monomodalen und straßenbasierten Transport. Um den intermodalen Verkehr als festen Bestandteil des Güterverkehrssystems in Italien zu etablieren, ist die Entwicklung der terminalen Eisenbahninfrastruktur und der Verbindungsstrecken zum nationalen Eisenbahnsystem erforderlich. Die Herausforderungen der "letzten Meile" und "vorletzten Meile" sowie die Themen der Sicherheit dieser Verbindungen und der Anpassung an die europäischen

⁸ <https://www.fermerci.it/wp-content/uploads/RAPPORTO-ANNUALE-TRASPORTO-FERROVIARIO-MERCI-ITALIANO-2024.pdf>

⁹ <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/italien-bedeutung-der-schiene-nimmt-zu-3348967#:~:text=So%20habe%20sich%20das%20Transportvolumen,einem%20Plus%20von%20372%20Prozent.>

Standards für Intermodalität und Interoperabilität stellen weiterhin wichtige Herausforderungen im italienischen Logistiksystem dar.

3.1.2 Schienenpersonenverkehr

Der Schienenpersonenverkehr in Italien hat in den letzten Jahren eine bemerkenswerte Entwicklung durchlaufen. Im Jahr 2023 wurden EU-weit insgesamt 429 Milliarden Personenkilometer (Pkm) auf der Schiene zurückgelegt, wobei Italien zu den Ländern mit den höchsten Fahrgastzahlen zählt (siehe Abbildung 9).

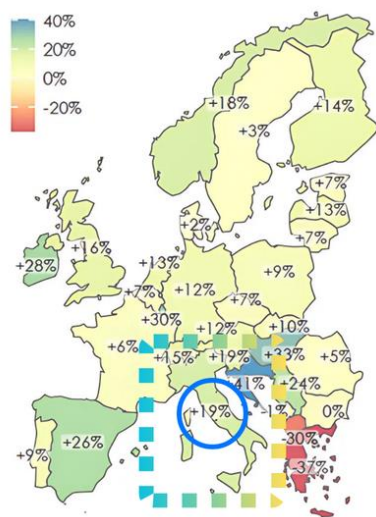


Abbildung 9: 2023/2022 Veränderung der Personenkilometer in Europa 2023 - Fokus Italien.
Quelle: IRG-Rail (2025)¹⁰

	1990	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022
EU-27	100940	91104	89900	94273	93592	94188	93232	
BE	3286	3494	3251	3412	2345	3838	3838	3838
BG	2386	2099	1558	1369	756	667	572	572
CZ	5252	4895	4514	4139	3771	3738	3641	
DK	1594	1590	1473	2069	2755	2171	2173	2059
DE	24139	21097	20169	18565	18990	17874	17913	18233
EE	596	241	234	217	280	199	106	98
IE	314	421	581	592	426	426	426	426
EL	810	505	564	718	707	312	312	319
ES	3839	4315	5236	5365	4292	4323	4238	4227
FR	15798	15694	15879	13521	23958	26506	25679	25337
HR	1052	720	579	523	545	527	543	491
IT	14025	11914	10066	12465	9762	8598	8273	8120
CY	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	1226	702	490	238	374	370	370	370
LT	664	563	467	337	217	165	157	154
LU	114	149	185	214	242	255	255	255
HU	4385	3191	3060	2788	2619	2056	2121	2003
MT	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	2268	2742	852	2824	2791	3274	3593	3415
AT	3689	3468	3112	2974	2646	2935	2916	2691
PL	11928	9761	8843	7885	7409	6392	7113	7164
PT	1232	1303	1125	965	977	988	1100	1011
RO	6352	6234	3310	3037	2329	1702	2317	2281
SI	606	461	401	355	349	356	442	432
SK	2273	1808	1530	1406	1377	1377	1377	1377
FI	957	1003	1084	1071	1101	1226	1226	1226
SE	1747	1748	1882	2352	2858	3284	3390	3492
IS	-	-	-	-	-	-	-	-
NO	900	918	191	210	386	394	394	394
CH	4136	3333	4293	4949	5245	5940	5871	6294
BA	300	180	187	132	188	188	188	187
ME	83	68	68	27	24	24	24	25
MD	582	548	458	324	264	212	220	
MK	175	164	125	64	67	67	67	65
GE	-	-	-	-	-	118	117	116
AL	99	88	88	88	88	88	88	88
RS	784	784	817	464	397	397	397	
TR	1443	1415	1312	1342	1467	1338	640	637
UA	8667	11812	7315	5226	3826	3692	3742	
UK	10424	10934	11751	12304	12304	12304	12304	

Abbildung 10: Passagiertransportfahrzeuge - Bestand an Wagen und Anhängern - Fokus Italien, Entwicklung 1990-2022
Quelle: EU transport in figures – Statistical Pocketbook 2024

Beobachtet man die Daten des Observatoriums über die Trends der Passagiermobilität, das vom italienischen Ministerium für Infrastruktur und Verkehr durchgeführt wurde, ergeben sich im ersten Quartal 2024 folgende Trends: Das Angebot an Hochgeschwindigkeitsdiensten (AV) stieg um 2 % im Vergleich zum ersten Quartal 2023, während der Passagierverkehr um 6 % zunahm. Die Intercity- und Nacht-Intercity-Dienste (IC/ICN) lagen um 1 % über dem Niveau des Vorjahreszeitraums, was einem Anstieg des Passagierverkehrs um 8 % entspricht. Im regionalen Eisenbahnverkehr von Trenitalia erhöhte sich das Dienstangebot um 3 %, und der Passagierverkehr stieg um 6 % im Vergleich zum ersten Quartal 2023.¹¹

Um einen Überblick über die zeitliche Entwicklung der Anzahl der von Zügen in Italien beförderten Passagiere zu geben, wird im Folgenden eine Grafik basierend auf Eurostat-Daten hinzugefügt.

¹⁰ Diese Daten können durch die Erhebungen der Gruppe Ferrovie dello Stato ergänzt werden, wonach im Jahr 2024 die gesamten Passagierverkehrsvolumina auf der Schiene, die von den im Personenverkehr tätigen Gesellschaften erzielt wurden, 49 Milliarden Reisende-Kilometer betragen (davon entfielen etwa 37,7 Milliarden, rund 77%, auf Trenitalia). Dies ergänzt die Abbildung mit einem weiteren Wachstum von 6,7% gegenüber 2023.

¹¹ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2024-06/REPORT_I%20trimestre%202024_0.pdf

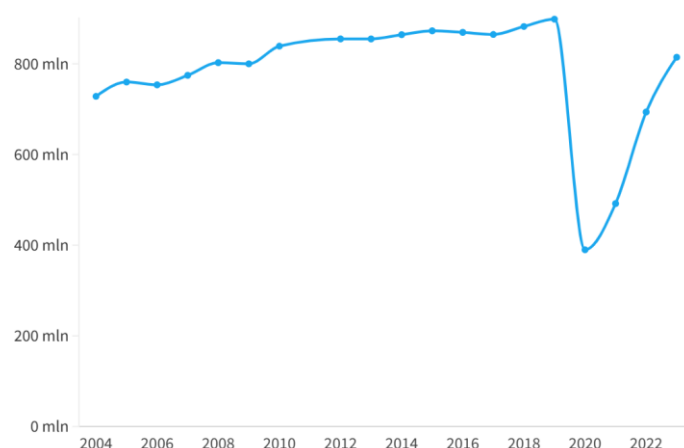


Abbildung 11: In Italien beförderte Zugpassagiere, 2004-2023. Quelle: Eurostat

Eine weitere wichtige Information für die breite Palette der Stakeholder, die in unterschiedlicher Weise Interessen im Bereich des Eisenbahnverkehrs haben, sind die Daten zur Frequentierung der Bahnhöfe. Diese Daten werden von Rete Ferroviaria Italiana in einer [interaktiven Karte](#) zur Verfügung gestellt. Ausgehend von der Schätzung der durchschnittlichen Anzahl der Reisenden pro Tag, die auf den von den Eisenbahnunternehmen bereitgestellten Daten basiert, werden die Bahnhöfe des Netzes in sieben Klassen eingeteilt: von den Top-Bahnhöfen mit über 45.000 Reisenden pro Tag (Milano Porta Garibaldi, Milano Centrale, Verona Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia Santa Lucia, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Roma Termini und Napoli Centrale) über Bahnhöfe mit hoher Frequentierung, die zwischen 10.000 und 20.000 Reisende pro Tag verzeichnen, bis hin zu Bahnhöfen mit niedriger Frequentierung, die maximal 400 Reisende pro Tag aufnehmen.

3.1.3 Fahrzeugflotte

Die folgende Tabelle bietet eine umfassende und übersichtliche Darstellung der wichtigsten Zug- bzw. Wagentypen, die im italienischen Eisenbahnnetz eingesetzt werden. Dies umfasst sowohl den Personenverkehr (national und regional) als auch den Güterverkehr und Züge, die für diagnostische Zwecke verwendet werden.

Schienenpersonenverkehr	
(1) Hochgeschwindigkeitszüge (ITA: <i>Treni ad alta velocità/AV</i>) *In orange: Züge von Trenitalia S.p.A. / Hitachi Rail Italy S.p.A. In grün: Züge von Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. / Alstom Ferroviaria S.p.A.	(1) Frecciarossa (ETR 1000, ETR 500, ETR 600, ETR 700; nur Hochgeschwindigkeitsstrecke) Frecciargento (ETR 485; sowohl Hochgeschwindigkeitsstrecken als auch konventionelle Strecken) Frecciabianca (ETR 460/463; nur konventionelle Strecken) Avelia AGV 575, Italo EVO/Avelia Pendolino (ETR 675)
(2) Fernverkehrszüge (ITA: <i>Treni a lunga percorrenza</i>)	(2) Intercity, Intercity Notte
(3) Internationale Züge	(3) Eurocity, Euronight
(4) Regionale Züge/Schnellzüge/RegioExpress/S-Bahn	(4a) Elektrozüge (Rock/Caravaggio -Doppelstockzug -, Pop/Donizetti und Jazz/Coradia Meridian, Minuetto, -Einstockzüge-) (4b) Hybridzüge (Blues -Einstockzug-) (4c) Dieselszüge (Swing, Minuetto - Einstockzüge-) [(4d) Wasserstoffzüge (Coradia Stream -Ferrovie Nord Milano, nicht elektrifizierte Strecke Brescia-Iseo-Edolo-)]
(5) U-Bahn-Züge (Mailand, Rom, Neapel, Turin, Brescia,	(5a) Traditionelle U-Bahn-Züge (Elektrotriebzüge FCE CT0, Elektrotriebwagen der Linie 1 der U-Bahn von Mailand,

Catania, Genua)	Elektrotriebzüge Leonardo und Meneghino , Elektrotriebzüge CAF S/300 usw.)
	(5b) Fahrerlose Züge (Linie C U-Bahn Rom - Alstom Metropolis -, U-Bahn Brescia, Linien M4 und M5 U-Bahn Mailand - Hitachi Rail Italy Driverless Metro -, Linie M1 U-Bahn Turin - Siemens Val 208 -)
(6) Straßenbahnfahrzeuge	(6) Straßenbahnserie 9000, 9100 und 9200 (ATAC-Rom), Straßenbahnserie 2800, 5000, 6000, 8000 (GTT-Turin), Hitachi Sirio (ATM-Mailand, ATB-Bergamo, GEST-Florenz, ANM-Neapel), Fiat Cityway (ATM-Messina), STE4/New Translohr (AVM-Venedig), Straßenbahnserie 7700/Tramlink (ATM-Mailand)
(7) Historische Züge (ITA: <i>Treni storici</i>)	Zur Webseite
(8) Touristische Züge (ITA: <i>Treni turistici</i>)	Zur Webseite
Schienengüterverkehr	
(9) (Schnelle) internationale Güterzüge	(9) EUC (Europ Unit Cargo), MRI (Merci Rapido Internazionale)
(10) Züge für große Kunden	(10) MRS (Merci Rapido Speciale)
(11) Züge für Verbindung zwischen Rangierbereichen und Rangierbereichen/Bahnhöfen	(11) MI (Merci Interzona), MT (Merci per servizi Terminali)
(12) Intermodale Transportzüge (auch international)	(12) TC (Treno Combinato), TCS (Treno Combinato Speciale, für spezielle Container), TEC (Trasporti Europei Combinati)
(13) Züge für den Versand leerer Wagen	(13) MRV (Merci Rapido per invio carri Vuoti)
(14) Güterzüge für militärischen Transport	(14) STM (Straordinario per Trasporti Militari)
(15) Züge für Gütertransport zu Nebenbahnhöfen	(15) TRA (Tradotte)
(16) Reparatur- oder Arbeitswagenzüge	(16) TME (Treno carrozze riparande o lavorande)
(17) Isolierte Lokomotive	(17) LIS (Locomotiva Isolata)
(18) Lokomotive zum Versand von rollendem Material	(18) INV (Invio)
(19) Züge mit Übermaßladung	(19) TES (Treno Eccedente Sagoma limite)
(20) Sonderzüge	
Diagnose- bzw. Messzüge	
(21) Züge zur Inspektion von Erstklasslinien (=Hochgeschwindigkeitsstrecken)	Diamante 2.0 , Aiace 2.0
(22) Züge zur Inspektion von Zweitklasslinien (=wichtige Strecken außer Hochgeschwindigkeitsstrecken)	Archimede
(23) Züge und Wagen zur Inspektion	Aldebaran 2.0 , SIRTER , K12-Inspection

von Dritt- und Viertklasslinien (=Knotenpunkte, Verbindungen, Bahnhöfe, nicht elektrifizierte Strecken)	
(24) Züge und Wagen für das gesamte Netz (=umfassende Schieneninspektion)	DIC-80 US , SRS200 , SRS240 , SRS242
(25) Züge für SCMT (=zur Überprüfung der bodengestützten Signaltechnik)	Caronte 2

Tabelle 1: Fahrzeugflotte in Italien

3.2 Marktpotenziale und -chancen im Eisenbahnsektor

Allgemeine wirtschaftspolitische Zielsetzungen, gesetzliche Rahmenbedingungen sowie umfangreiche Förderprogramme machen den italienischen Bahnmarkt zu einem besonders relevanten Markt im europäischen Kontext. Ein zentrales Argument für die Fortsetzung und Vertiefung der deutsch-italienischen Zusammenarbeit im Bereich der Infrastrukturentwicklung ist die strategisch günstige geografische Lage Italiens. Vier der neun von der Europäischen Union

definierten

„Kernnetzkorridore“ verlaufen durch italienisches Staatsgebiet: der Mittelmeerkorridor, der Rhein-Alpen-

Korridor, der Ostsee-Adria-Korridor sowie der Skandinavien-Mittelmeer-

Korridor. Im Rahmen dieser Korridore hat Italien rund 500

Infrastrukturmaßnahmen identifiziert, die das nationale Territorium

betreffen. Für diese Projekte sind Investitionen in Höhe von etwa 150,5

Mrd. EUR bis zum Jahr 2030 vorgesehen. Ein Schlüsselprojekt in

diesem Zusammenhang ist der Brennerbasistunnel, der als Teil der

Eisenbahnachse Berlin–Palermo im Skandinavisch-Mediterranen Korridor

des TEN-T-Programms eine zentrale Rolle für den Personen- und

Güterverkehr über die Alpen spielt.

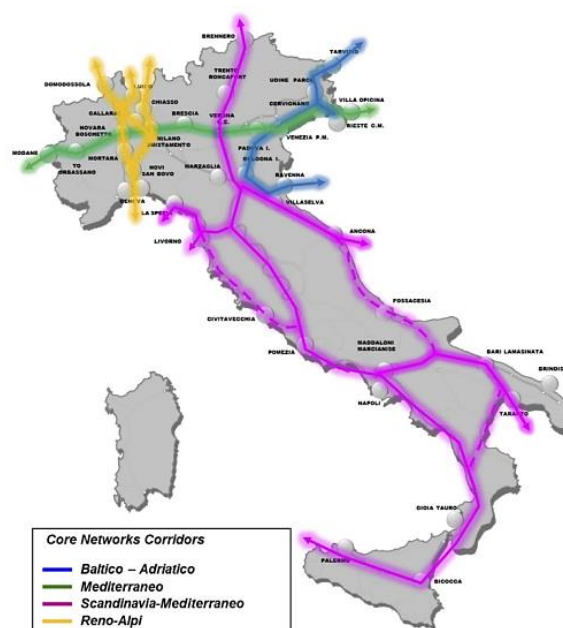


Abbildung 12: Die vier Kernnetzkorridore des TEN-T-Netzes, die Italien durchqueren

Dekarbonisierung, Digitalisierung und

Automatisierung gewinnen zunehmend an Bedeutung im Bahnsektor – insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit der

Infrastruktur und die Beschleunigung von Bauvorhaben. Diese Entwicklungen werden maßgeblich durch EU-

Fördermittel ermöglicht und sind in drei Missionen des Nationalen Plans für Aufbau und Resilienz (PNRR) verankert

(Mission 2, 3 und 7), die auf den Aufbau eines modernen, digitalisierten und nachhaltigen Infrastruktursystems bis 2026

abzielen. Der Plan sieht mit 29,8 Mrd. EUR – im europäischen Vergleich ein Spitzenwert – umfassende Investitionen in

den Schienenverkehr vor.¹² Dieser soll im Einklang mit dem Europäischen Green Deal, den Zielen der UN-Agenda 2030

und dem Nationalen Integrierten Energie- und Klimaplan (PNIEC) stehen. Besonders hervorzuheben ist Mission 3

„Infrastruktur für nachhaltige Mobilität“, in deren Rahmen rund 23,8 Mrd. EUR bereitgestellt werden. Davon entfallen

13,21 Mrd. EUR auf neue Hochgeschwindigkeitsverbindungen im Norden und Süden sowie auf transeuropäische

Verbindungen, 2,97 Mrd. EUR auf die Entwicklung des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS) und weitere 2,97 Mrd. EUR auf die Modernisierung zentraler Verkehrsknotenpunkte und Schlüsseltrassen

(u.a. U-Bahn-Erweiterungs- und Erneuerungsprojekte - in diesem Zusammenhang hat die Stadt Rom kürzlich einen Rahmenvertrag mit Hitachi Rail über die Lieferung von 30 modernen, energieeffizienten U-Bahn-Zügen im Gesamtwert von 237,8 Mio. EUR unterzeichnet).¹³ Darüber hinaus sind 2,5 Mrd. EUR für die Elektrifizierung und Modernisierung von Bahnstrecken im Süden Italiens vorgesehen, 1,58 Mrd. EUR für den Ausbau von Diagonalverbindungen, 800 Mio. EUR für den Ersatz der Dieselflotte durch emissionsfreie Züge sowie 300 Mio. EUR für die Erprobung von

¹² <https://www.gtai.de/de/trade/italien/branchen/italien-baut-neue-hochgeschwindigkeitsstrecken-1039064/>

¹³ https://www.ilsole24ore.com/art/da-hitachi-30-nuovi-treni-la-metropolitana-roma-AFTSUjIC?refresh_ce=1

Wasserstofftechnologien im Schienenverkehr. ¹⁴

2024 war außerdem ein Rekordjahr für die Rete Ferroviaria Italiana (RFI), die für den Bau und Erhalt der Bahninfrastruktur in Italien zuständig ist. Besonders hervorzuheben, sind die technischen Investitionen, die im Jahr 2024 über 11 Mrd. EUR erreichten (zum Vergleich: 9,2 Mrd. EUR im Jahr 2022) und damit über 64 % der gesamten technischen Investitionen des Konzerns ausmachten.¹⁵ Die Investitionen flossen vor allem in die Instandhaltung der Infrastruktur und in weitreichende Eingriffe (vor allem in Richtung Elektrifizierung) im gesamten Staatsgebiet, in die Realisierung großer Infrastrukturprojekte, die darauf abzielen, das Mobilitätssystem der Eisenbahn besser zu vernetzen, intermodal, digital, hochtechnologisch und nachhaltig zu gestalten, sowie in die Integration mit den großstädtischen Verkehrsknotenpunkten und in die großen europäischen transnationalen Korridore. In den letzten zwei Jahren hat RFI Ausschreibungen im Gesamtwert von 30 Mrd. EUR veröffentlicht und vergibt derzeit auch Aufträge für die neu geplanten Trassen. Allein im Jahr 2024 hat RFI 359 Ausschreibungen im Wert von 13,4 Mrd. EUR veröffentlicht und 293 davon mit einem Gesamtvolumen von rund 10 Mrd. EUR endgültig vergeben.

Auch im Bereich des Schienengüterverkehrs spielen Fördermaßnahmen zur Unterstützung intermodaler und umweltfreundlicher Transportlösungen seit Jahren eine zentrale Rolle. Ein wesentliches Instrument ist der seit 2009 bestehende „Ferrobonus“, gestärkt durch das Gesetz Nr. 208/2015, flankiert von der „Norma Mercì“ (Gesetz Nr. 190/2014). Beide gelten als staatliche Beihilfen und haben wesentlich zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in Italien beigetragen. Gefördert werden Unternehmen, die intermodalen oder begleiteten Schienengüterverkehr nutzen und Ganzzüge mit elektrischer Traktion beauftragen. Die Mittel für den Ferrobonus stiegen von 18,8 Mio. € (2017/18) auf 22 Mio. EUR jährlich (2023–2026), verwaltet durch RAM Spa. Die „Norma Mercì“ wird über RFI abgewickelt und kompensiert Trassengebühren mit festen und variablen Kilometersätzen (bis zu 2,50 €/Zug-km). Sie ist bis 2027 mit bis zu 100 Mio. EUR jährlich ausgestattet. Zusätzliche Investitionsförderungen stammen von dem ergänzenden Fonds (DL Nr. 59/2021), aufgeteilt in: 55 Mio. EUR für Terminaltechnik, 115 Mio. EUR für Rollmaterial, 30 Mio. EUR für Anschlussgleiselektrifizierung. Für die Fortsetzung des Flottenerneuerungsplans und die Instandhaltung des Bestands an Lokomotiven und Güterwagen tätigte der FS-Konzern im Jahr 2024 technische Investitionen in Höhe von 297 Mio. EUR – ein Anstieg von 64,1 % dem Vorjahr gegenüber.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich vielversprechende Möglichkeiten für deutsche Unternehmen, insbesondere für Zulieferer und Nischengeschäfte sowie Anbieter effizienter Logistik- und Infrastrukturlösungen. Das Auslandsgeschäft spielt für solche Hersteller eine wichtige Rolle, wobei die Exportquote sich auf fast 40 % beläuft - Tendenz steigend.¹⁶ Deutsche Firmen sind als Unterlieferanten und Technologiepartner in der italienischen Bahntechnik stark vertreten. Unternehmen wie Siemens Mobility, Bombardier Transportation (jetzt Teil von Alstom), Knorr-Bremse und Transwaggon haben ihre Expertise und Technologien in den italienischen Markt eingebracht und die Zukunft der Kooperation zwischen Deutschland und Italien im Bereich der Schienenfahrzeuge verspricht weiterhin Fortschritte und Innovationen. Dies wird noch dadurch erleichtert, dass der Eisenbahnsektor zunehmend eine multinationale und internationalisierte Branche ist. Dies gilt sowohl für die Hersteller von Ausrüstungen, Geräten und Produkten als auch für die Unternehmen, die sich mit Eisenbahndienstleistungen und der Entwicklung der Infrastruktur befassen und welche zur Modernisierung des rollenden Materials und zur Entwicklung fortschrittlicher Konzepte für die Mobilität im Schienenverkehr von Personen und Gütern beitragen könnten, und zwar sowohl bei nationalen als auch insbesondere bei transeuropäischen Projekten.

Im Rahmen der angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist der Erneuerungsbedarf hoch: Im Durchschnitt sind 44,3 % der in Italien eingesetzten Züge älter als 15 Jahre – mit extremen Werten wie 95 % in Molise und 83,5 % in Kalabrien.¹⁷ Dies unterstreicht den dringenden Bedarf an neuen Fahrzeugen und einem leistungsfähigeren Serviceangebot. Im Bereich des Personenverkehrs tätigte der FS-Konzern im Jahr 2024 technische Investitionen von über 2 Mrd. EUR (+13,4 % gegenüber 2023), hauptsächlich für die Erneuerung des Fuhrparks von Trenitalia. Besonders im Güterverkehr besteht immer noch großes Entwicklungspotenzial, sowohl durch die Stärkung bestehender Korridore

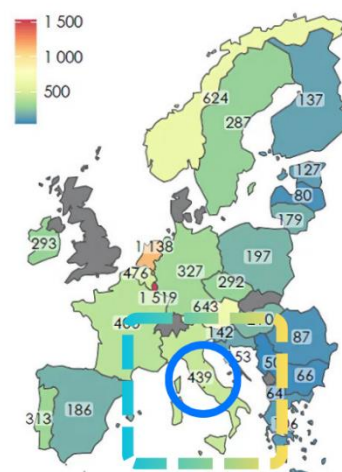


Abbildung 13: Infrastrukturausgaben pro Streckenkilometer 2023 in Europa 2023 - Fokus Italien. Quelle: IRG-Rail (2025)

¹⁴ https://www.camera.it/temiap/documentazione/temi/pdf/1288578.pdf?_1644917003816

15 <https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/media/comunicati-stampa/2025/aprile/cs-gruppofs-risultati-bilancio-2024.pdf>

¹⁶ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/165051/umfrage/exportquote-im-deutschen-schienernfahrzeugbau/>

¹⁷ <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Rapporto-Pendolaria-2024.pdf>

als auch durch die Reaktivierung oder den Ausbau strategischer Strecken. Zu den prioritären Linien mit hohem Modernisierungsbedarf zählen unter anderem: Roma–Lido, Roma Nord–Viterbo, ehemalige Circumvesuviana-Strecken, Catania–Caltagirone–Gela, Mailand–Mortara, Ferrovia Jonica, Genua–Acqui–Asti, Ravenna–Bologna, Verona–Rovigo, Bari–Trani–Barletta, Turin–Pinerolo–Torre Pellice, Grosseto–Siena. Diese und weitere Strecken (vor allem im Süden, siehe Abbildung 14) bieten Ansatzpunkte für Investitionen in Rollmaterial, Signaltechnik, Elektrifizierung und digitale Steuerungssysteme. Deutsche Unternehmen mit Erfahrung in diesen Bereichen können von den geplanten Investitionen im Rahmen des PNRR und weiterer nationaler Programme profitieren.

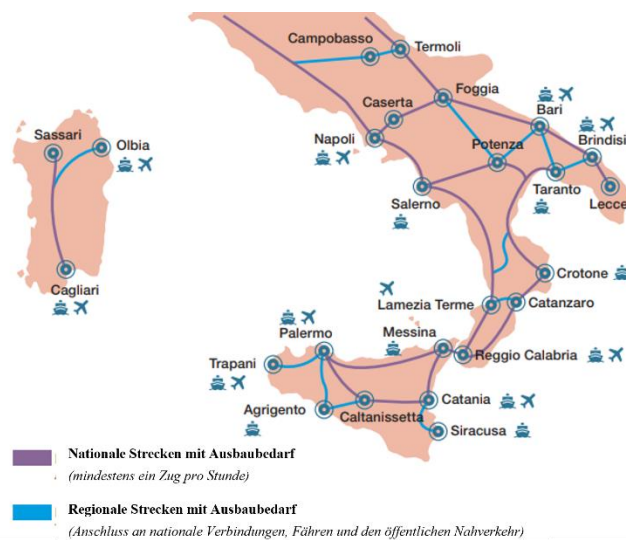


Abbildung 14: Schieneninfrastruktur im Süden: Wichtige auszubauende Strecken. Quelle: Legambiente (2024)

In diesem Zusammenhang ist selbstverständlich zu präzisieren, dass die Ausgaben der einzelnen Regionen für den Schienenpersonennahverkehr und das regionale Rollmaterial stark variieren – wie in der folgenden grafischen Darstellung ersichtlich.

Region	Mittel für Bahnverkehr (in Mio. Euro)	Mittel für Rollmaterial (in Mio. Euro)	Anteil am Regionalhaushalt (%)
Aostatal	16,6	25,39	3,11%
Abruzzien	0	78,6	1,87%
Friaul-Julisch Venetien	77,83	18,7	1,66%
AutonomeProvinz Bozen	65,18	5,32	1,09%
Lombardei	134,6	193	0,94%
Kampanien	1,62	237,07	0,80%
Emilia-Romagna	54,41	60,50	0,69%
Ligurien	17,08	2,6	0,41%
Sizilien	4,55	28,09	0,16%
Venetien	0,01	15,42*	0,11%
Marken	0	3,98	0,08%
Latium	0	10,2	0,04%
Piemont	0,20	0	0,001%
Sardinien	0	0	0
Molise	0	0	0
Apulien	0	0	0
Kalabrien	0	0	0
Autonome Provinz Trient	n.d.	n.d.	n.d.
Toskana	n.d.	n.d.	n.d.
Umbrien	n.d.	n.d.	n.d.
Basilikata	n.d.	n.d.	n.d.

Abbildung 15: Ausgaben der Regionen für den Schienenpersonennahverkehr im Jahr 2022. Quelle: Legambiente (2024)

3.3 Marktbarrieren und Hemmnisse

Der italienische Eisenbahnsektor befindet sich derzeit in einer Phase tiefgreifender Transformation. Getrieben von der wachsenden Bedeutung nachhaltiger Mobilität und unterstützt durch gezielte staatliche Investitionen, eröffnen sich vielfältige Chancen für innovative Unternehmen (vgl. Absatz 3.2). Der Austausch zwischen deutschen und italienischen Akteuren fördert nicht nur das gegenseitige Verständnis und die technologische Zusammenarbeit, sondern bringt auch zukunftsweisende Lösungen hervor – etwa im Bereich emissionsfreier Antriebstechnologien, Digitalisierung und intelligenter Infrastruktur. Diese Synergien schaffen eine dynamische Grundlage für die Entwicklung eines modernen, umweltfreundlichen Schienennetzes, das den gesamten Mobilitätsmarkt bereichert.

Der Weg in diesen Markt ist jedoch nicht ohne Herausforderungen: Deutsche Unternehmen sehen sich beim Markteintritt und der Geschäftsentwicklung mit einer Reihe struktureller und operativer Hürden konfrontiert.

Komplexität öffentlicher Ausschreibungen

Ein zentrales Hindernis stellt die Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen dar, die in Italien durch hohe formale Anforderungen, umfangreiche Dokumentationspflichten, kurze Fristen und eine oft geringe Transparenz gekennzeichnet sind. Die Verfahren sind stark bürokratisiert und erfordern tiefgehende Kenntnisse der italienischen Vergabep Praxis sowie häufig die Unterstützung durch lokale Partner. Zudem sind viele Ausschreibungsunterlagen ausschließlich auf Italienisch verfügbar, was sprachliche und rechtliche Risiken birgt. Auch die digitale Abwicklung ist nicht immer benutzerfreundlich oder einheitlich geregelt. Für ausländische Lieferanten ist es daher empfehlenswert, sich an solchen Ausschreibungen in Zusammenarbeit mit lokalen Geschäftspartnern oder alternativ mit der italienischen Filiale zu beteiligen.

Wettbewerbsintensität und Marktkonzentration

Der italienische Bahnsektor ist stark von etablierten nationalen Akteuren geprägt, insbesondere von Unternehmen wie Ferrovie dello Stato Italiane (FS) und deren Tochtergesellschaften. Diese dominieren große Teile des Marktes, was den Zugang für neue Anbieter erschwert. Auch bei Zulieferern und Dienstleistern bestehen oft langjährige Geschäftsbeziehungen, die den Wettbewerb begrenzen und den Markteintritt für ausländische Unternehmen zusätzlich erschweren. In einigen Segmenten herrscht zudem ein intensiver Preiswettbewerb, der insbesondere kleinere und mittelständische Unternehmen unter Druck setzt.

Regionale Fragmentierung und unterschiedliche Standards

Ein oft unterschätztes Hindernis ist die regionale Struktur Italiens. Viele Bahnprojekte – insbesondere im Nahverkehr – werden auf regionaler Ebene vergeben. Dabei unterscheiden sich nicht nur die technischen Anforderungen, sondern auch die administrativen Prozesse und Entscheidungsprozesse erheblich. Unternehmen müssen sich auf eine Vielzahl lokaler Ansprechpartner, Normen und Verfahren einstellen, was den Marktzugang zusätzlich verkompliziert.

Langwierige Genehmigungs- und Zertifizierungsprozesse

Technische Zulassungen und Sicherheitszertifizierungen unterliegen in Italien spezifischen Anforderungen, die sich von den deutschen oder EU-weiten Standards unterscheiden können. Die Verfahren sind oft zeitaufwendig, nicht vollständig digitalisiert und erfordern eine enge Abstimmung mit verschiedenen Behörden. Verzögerungen in der Genehmigung können Projekte erheblich ausbremsen und die Planungssicherheit beeinträchtigen. Dies kann zu erheblichen Verzögerungen bei der Projektumsetzung führen und die Planungssicherheit beeinträchtigen.

Kulturelle und geschäftspraktische Unterschiede (vgl. Kap. 4)

Nicht zuletzt stellen auch kulturelle Unterschiede in der Geschäftsanbahnung und -abwicklung eine Herausforderung dar. Entscheidungsprozesse sind in Italien häufig stärker personalisiert und weniger formalisiert als in Deutschland. Der Aufbau von Vertrauen und persönlichen Beziehungen ist oft entscheidend für den Erfolg – was Zeit, Präsenz vor Ort und interkulturelle Kompetenz erfordert.

Trotz dieser Herausforderungen lohnt sich eine strategische Herangehensweise an den italienischen Markt – insbesondere durch lokale Partnerschaften, gezielte Marktanalysen und eine frühzeitige Auseinandersetzung mit regulatorischen Rahmenbedingungen, um sich erfolgreich zu positionieren.

3.4 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Der italienische Bahn- und Mobilitätssektor befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel, der durch technologische Innovation, ökologische Zielsetzungen und neue Mobilitätsbedürfnisse vorangetrieben wird. Zwei zentrale Entwicklungslinien zeichnen sich dabei besonders deutlich ab: die Digitalisierung – insbesondere durch den Einsatz von Künstlicher Intelligenz – sowie der ökologische Umbau des Sektors im Sinne des „grünen Wandels“.

Digitalisierung, Automatisierung, Künstliche Intelligenz und datengetriebene Mobilität

Die Zukunft des Bahnsektors wird maßgeblich durch die Integration digitaler Technologien und Künstlicher Intelligenz (KI) geprägt. Sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene – etwa durch Initiativen wie das EU-Rail Joint Undertaking oder Workshops von ASSTRA, dem italienischen Branchenverband für den öffentlichen Nahverkehr in Italien – wird intensiv an der Transformation hin zu einem intelligenten, interoperablen und automatisierten Bahnsystem gearbeitet.

KI-gestützte Anwendungen revolutionieren bereits heute den öffentlichen Verkehr: von der vorausschauenden Wartung über intelligente Ticketingsysteme bis hin zur dynamischen Routenplanung und personalisierten Kundenkommunikation. In Kombination mit Technologien wie Automatic Train Operation (ATO), dem neuen Zugfunksystem FRMCS und fortschrittlichen Zugsicherungssystemen (APS) entsteht ein datengetriebenes Mobilitätssystem, das Verkehrsflüsse optimiert, Betriebskosten senkt und die Sicherheit erhöht.

Zugleich eröffnen diese Entwicklungen neue Perspektiven für die urbane Mobilitätsplanung, die Integration von Sharing-Angeboten und die Vision einer vollständig vernetzten, multimodalen Mobilität. Voraussetzung dafür sind massive Investitionen in digitale Infrastrukturen bzw. Bauprozesse sowie ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Regulierung und Innovationsfreiheit.



Abbildung 16: Übersicht über die Elektrifizierungen und die Wasserstoffzugstrecken im italienischen Eisenbahnnetz. Quelle: Legambiente (2024)

Grüner Wandel und alternative Antriebstechnologien

Parallel dazu schreitet der ökologische Umbau des Bahnsektors voran. Italien nimmt – nach Deutschland – eine Vorreiterrolle bei der Einführung von Wasserstoffzügen ein. Gefördert durch Mittel aus dem Nationalen Aufbau- und Resilienzplan (PNRR) wurden sechs wasserstoffbetriebene Züge für die nicht elektrifizierte Strecke Brescia–Iseo–Edolo entwickelt und zugelassen. Diese Entwicklung steht exemplarisch für den Trend hin zu emissionsarmen Antriebstechnologien, der auch Hybridlösungen einschließt. Laut einer Studie von Roland Berger könnten solche Züge bis 2030 einen Marktanteil von 20 % in Europa erreichen. Ein bilateraler Austausch zwischen Deutschland und Italien bietet großes Potenzial, um technologische Synergien zu nutzen, Herausforderungen wie die hohen Kosten und Umweltfolgen von grauem Wasserstoff gemeinsam zu adressieren und den Aufbau einer grenzüberschreitenden Infrastruktur für grünen Wasserstoff voranzutreiben.

Nachhaltigkeit und Verlagerung auf die Schiene (Fokus: Güterverkehr)

Im Kontext der europäischen Klimaziele wird der Schienenverkehr als Schlüssel zur Dekarbonisierung des Transportsektors gesehen. Während der Bahnverkehr nur 0,4 % der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Europa verursacht, liegt der Anteil des Straßengüterverkehrs bei über 70 %. In Italien werden derzeit nur rund 13 % der Güter auf der Schiene transportiert – deutlich unter dem EU-Durchschnitt von 18 %. Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist daher nicht nur ökologisch geboten, sondern auch sicherheits- und wirtschaftspolitisch sinnvoll. Studien zeigen, dass eine Verdopplung des Schienengüterverkehrs zu einer jährlichen CO₂-Einsparung von bis zu 55 Millionen Tonnen führen könnte. Die italienische Regierung plant daher,

die Investitionen in die Schieneninfrastruktur auch über 2026 hinaus fortzusetzen, um die Zuverlässigkeit, Qualität und Nachhaltigkeit des Systems weiter zu verbessern. Die vollständige Integration von öffentlichem und privatem Verkehr, unterstützt durch digitale Plattformen und multimodale Knotenpunkte, wird dabei als langfristiges Ziel verfolgt.

Resilienz und Klimaanpassung der Infrastruktur

Angesichts zunehmender Extremwetterereignisse wird auch die Klimaanpassung der Bahninfrastruktur zu einem strategischen Thema. Dazu gehören hitzeresistente Oberleitungen und Schienen, verbesserte Entwässerungssysteme sowie Frühwarnsysteme für Naturgefahren. Diese Maßnahmen sind notwendig, um die Betriebssicherheit und Verfügbarkeit des Bahnnetzes langfristig zu gewährleisten.

Modernisierung regionaler bzw. lokaler Netze und Bahnhöfe

Während Hochgeschwindigkeitsverbindungen die großen Städte verbinden, rückt zunehmend die Modernisierung regionaler Strecken in den Fokus – besonders in Mittel- und Süditalien, wo viele Linien noch nicht elektrifiziert sind (vgl. Abbildung 16). Der PNRR fördert gezielt die Elektrifizierung, die Sanierung von Brücken und Tunneln sowie den Umbau von Bahnübergängen zur Erhöhung der Sicherheit.¹⁸ Bahnhöfe werden im Rahmen des Programms „Rinascita delle stazioni“ der RFI zu multifunktionalen Mobilitätszentren umgestaltet – mit barrierefreiem Zugang, digitalen Infosystemen, Energieeffizienzmaßnahmen und sozialer Nutzung. Zudem wird die Digitalisierung regionaler Netze vorangetrieben: mit Echtzeitinformationen, digitalen Tickets, vorausschauender Wartung und intelligenter Videoüberwachung – für mehr Komfort, Effizienz und Sicherheit im Regionalverkehr.

4 Markteintritt in der Praxis

4.1 Markteintrittsformen im Bahnbereich: Fokus öffentliche Ausschreibungen

Nachfolgend wird das Verfahren zur Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen im italienischen Bahnbereich vereinfacht dargestellt. Trenitalia, das größte Eisenbahnverkehrsunternehmen Italiens und eine Tochtergesellschaft der FS-Gruppe, führt seine Beschaffungsverfahren gemäß dem italienischen Vergaberecht durch, basierend auf der EU-Richtlinie 2014/25/EU für den Sektor Verkehr.

1) Qualifikation

Ein Unternehmen muss zunächst als Lieferant in der Datenbank des Auftraggebers registriert sein. Für die Zulassung sind u. a. folgende Unterlagen erforderlich:

- **Unternehmensstruktur, Mitarbeiterzahl, Umsätze** (letzte 2–3 Jahre)
- **Qualitätszertifikate** (z. B. ISO 9001), zwingend für Bahnkooperationen

2) Teilnahme am Vergabeverfahren

- Erforderlich sind **administrative und technische Unterlagen**
- Notwendig: **zertifizierte E-Mail (PEC)** und **elektronische Signatur**
- Angebote werden über das **Kundenportal** eingereicht und sind öffentlich einsehbar
- Nur **vollständig konforme Angebote** werden berücksichtigt
- Preisvorgaben sind fix – nur niedrigere Angebote sind zulässig

3) Administrative Unterlagen (Auswahl)

- **Einheitliche Europäische Eigenerklärung (DGUE)**

¹⁸ Für weiterführende Informationen zur Sicherheit der italienischen Eisenbahninfrastruktur wird auf das Dokument „Relazione annuale sulla sicurezza delle ferrovie interconnesse“ der ANSFISA (Nationale Agentur für die Sicherheit der Eisenbahnen sowie der Straßen- und Autobahninfrastrukturen) verwiesen, insbesondere auf die englische Zusammenfassung auf Seite 12: <https://www.ansfisa.gov.it/documents/20142/2316133/Relazione+annuale+ferrovie+interconnesse+2023.pdf/a471c0b3-8ffb-0ffb-8424-c6c8363ee6ac>

- **Vorläufige Bankbürgschaft** (ca. 2–5 % des Angebotswerts, 180 Tage gültig)
 - **Zahlungsnachweis** der ANAC-Gebühr (Antikorruptionsbehörde)
-

4) Vertragsbedingungen & Risiken

- **Allgemeine Vertragsbedingungen (CGC)** der FS-Gruppe sind **nicht verhandelbar**
 - Risiken:
 - Verzugsstrafen bis 20 % (ohne Haftungsbegrenzung)
 - Unbegrenzte Gesamthaftung möglich
 - Versicherungspflicht für Personen-/Sachschäden (mind. 50 Mio. €)
 - Keine automatische Haftungsfreistellung bei Produktfehlern
 - Höhere Gewalt geregelt, aber kein Kündigungsrecht
 - Auftraggeber kann Projekt jederzeit kündigen
-

5) Nach vorläufigem Zuschlag

Innerhalb von 10 Tagen:

- Antimafia-Erklärung (gemäß Dekret 159/2011)
 - Unternehmensstruktur, Bilanzen (letzte 3 Jahre)
 - Qualitätsnachweise, ggf. Originalitätsnachweis für Produkte
-

6) Nach endgültigem Zuschlag

Innerhalb von 15 Tagen:

- **Endgültige Bankbürgschaft** (5 % des Auftragswerts)
 - Ansprechpartner für den Vertrag
 - Bankverbindung und Zeichnungsberechtigte
-

7) Projektabwicklung (Order to Cash)

- Auftrag erfolgt per PEC durch den Kunden
- Lieferung gemäß Spezifikation und Frist
- Rechnung mit allen Referenzen (Vertrag, Abruf, Lieferschein)
- **Zahlung nach 60 Tagen**
- Bei Abweichungen: Reaktion innerhalb von 48 Stunden, sonst Vertragsstrafe
- **Strafen werden automatisch verhängt**, Gegenforderungen sind ausgeschlossen

4.2 Interkulturelle Aspekte, Höflichkeitsformen und Befindlichkeiten: Tipps im Umgang mit italienischen Geschäftspartnern

Für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit in Italien ist es wichtig, sich auf interkulturelle Unterschiede einzustellen. Italien ist ein vielfältiges Land mit ausgeprägten regionalen Identitäten, die sich auch im Geschäftsleben widerspiegeln. Besonders zwischen Nord- und Süditalien gibt es Unterschiede in Kommunikationsstil, Zeitverständnis und Entscheidungsprozessen.

Regionale Unterschiede

Der Norden Italiens gilt als wirtschaftlich stark und international orientiert. Arbeitsweise, Pünktlichkeit und Organisationsstrukturen sind hier häufig mitteleuropäisch geprägt. In Mittel- und Süditalien hingegen spielen persönliche Beziehungen und situative Flexibilität eine größere Rolle im Geschäftsalltag. Eine gründliche Vorbereitung ist daher besonders wichtig – insbesondere im Hinblick auf regionale gesetzliche Rahmenbedingungen. Auch die Zahlungsmoral kann je nach Branche und Region deutlich variieren.

Kommunikation und Umgangsformen

Italienische Geschäftskultur legt großen Wert auf persönliche Beziehungen bzw. Nähe und Vertrauen. Der Aufbau von Vertrauen ist oft Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Ein freundlicher, respektvoller Umgang und Small Talk (z. B. über Familie, Essen, Kultur) schaffen eine gute Basis. Kritik sollte diplomatisch und konstruktiv formuliert werden und wird selten direkt geäußert – sie erfolgt oft zwischen den Zeilen. Ein zu direkter oder konfrontativer Stil kann als unhöflich empfunden werden.

Hierarchien und Entscheidungsfindung

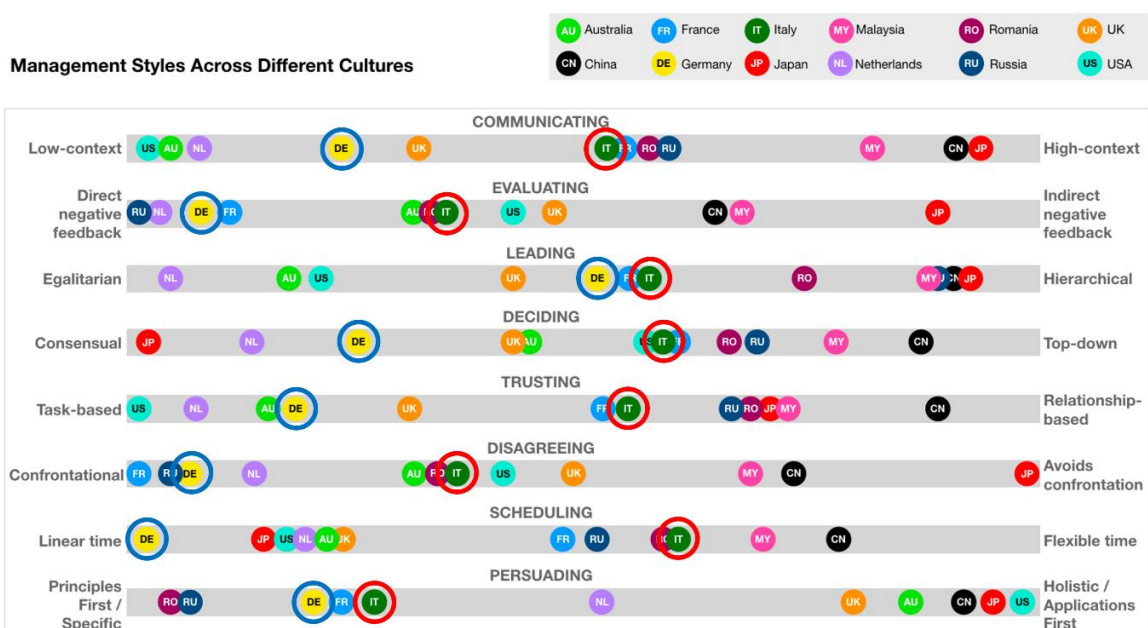
In vielen italienischen Unternehmen – insbesondere in kleinen und mittleren Betrieben – sind Entscheidungswege stärker hierarchisch geprägt. In kleinen Firmen werden Entscheidungen meist von der Inhaberin oder dem Inhaber (ital. proprietaria / proprietario) getroffen, in mittleren oder großen Unternehmen sind mehrstufige Hierarchieebenen verbreitet, was zu längeren Abstimmungsprozessen führen kann. Geduld und Beharrlichkeit sind daher wichtige Erfolgsfaktoren.

Zeitverständnis und Flexibilität

Zeitpläne und Fristen werden in Italien mitunter flexibler gehandhabt als in Deutschland. Es empfiehlt sich, bei Projektplanung und Terminen Puffer einzuplanen und auf kurzfristige Änderungen vorbereitet zu sein.

Etikette und Auftreten

Ein gepflegtes Erscheinungsbild und höfliche Umgangsformen sind im Geschäftsleben von Bedeutung. Titel wie „Dottore“ oder „Ingegnere“ werden häufig (vor allem schriftlich) verwendet und als Zeichen von Respekt verstanden, auch wenn sie nicht offiziell notwendig sind. Die Begrüßung ist meist weniger formell als in Deutschland, insbesondere in kleineren Gruppen. Zu Beginn des Geschäftskontaktes ist es wichtig, sich erst einmal persönlich kennenzulernen, es wird gern ausgiebig geredet.



Source: Erin Meyer, The Culture Map. Decoding How People Think, Lead, And Get Things Done Across Cultures

Abbildung 17: Managementstile in verschiedenen Kulturen. Quelle: E. Meyer, The Culture Map (2014)

5 Marktakteure | Kontaktadressen

Staatliche Instanzen und politische Stellen der Regierung		
Institution	Hauptsitz	Kurzbeschreibung
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS)	Rom (Latium)	▪ Staatliches Eisenbahnunternehmen Italiens ▪ Zuständig für Betrieb und Verwaltung des Schienennetzes ▪ Vier Hubs: Infrastruktur, Personenverkehr, Logistik, städtische Gebiete ▪ Verwaltung von rund 16.800 km Schienen ▪ 96.000 Mitarbeitende ▪ Umsatz 2024: 16,5 Mrd. EUR (+12 %) ▪ Technische Investitionen: über 17 Mrd. EUR (bestes Ergebnis aller Zeiten) ▪ Ausschreibungen 2024: 15,2 Mrd. EUR Weltweit führend in: ▪ Implementierung des höchsten Technologie- und Sicherheitsniveaus bei bis zu 300 km/h (ERTMS/ETCS Level 2 System 2005) ▪ Betrieb eines Hochgeschwindigkeitsnetzes im offenen Wettbewerb ▪ Verwaltung der längsten Serie von zweigleisigen Hochgeschwindigkeitstunneln (78,5 km) ▪ Technologisch fortschrittlichste Diagnostik für Hochgeschwindigkeitsstrecken ▪ Umweltzertifizierung von Hochgeschwindigkeitszügen (EPD) Führend in Europa bei: ▪ Einführung eines Hochgeschwindigkeitsdienstes (Direttissima Linie Florenz-Rom 250 km/h, 1977) ▪ Vollständig interoperabeln und fast vollständig recycelbaren Hochgeschwindigkeitszügen
Ministero dell'economia e delle finanze (MEF)	Rom (Latium)	▪ Ministerium für Wirtschaft und Finanzen ▪ Zuständig für finanzielle Planung und Mittelbereitstellung ▪ Unterstützung von Infrastrukturprojekten, einschließlich Eisenbahn, Förderung der Entwicklung und Modernisierung des Schienennetzes
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT)	Rom (Latium)	▪ Ministerium für Infrastruktur und Verkehr ▪ Zuständig für Planung, Entwicklung und Verwaltung der Verkehrsinfrastruktur sowie Überwachung und Koordination von Infrastrukturprojekten
Forschungsinstanzen		
Wer	Wo	Was
DITECFER - Distretto per le Tecnologie Ferroviarie, l'Alta Velocità e la Sicurezza delle Reti	Pistoia (Toskana)	▪ Cluster für Eisenbahntechnologien, Hochgeschwindigkeit und Netzsicherheit ▪ Förderung von Zusammenarbeit und Innovation im Eisenbahnsektor ▪ Durchführung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten ▪ Technologietransfer und Unterstützung bei der Implementierung neuer Technologien ▪ Unterstützung der Internationalisierung von Mitgliedsunternehmen ▪ Organisation von Schulungen und Weiterbildungsmaßnahmen ▪ Vertretung Italiens im ERCI (European Railway Clusters Initiative) ▪ Teilnahme an nationalen und europäischen Projekten zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnindustrie

<u>IIT - Istituto Italiano di Tecnologia</u>	Genua (Ligurien)	▪ Forschungsinstitut ▪ <u>STREAM Exoskelett</u> unterstützt Rücken mit Elektromotoren und erleichtert Heben und Tragen schwerer Lasten ▪ Verbesserung der Sicherheit und Arbeitsbedingungen von Eisenbahnwartungspersonal
<u>CNR - Istituto di Scienza e Tecnologie dell'Informazione "Alessandro Faedo" (ISTI)</u>	Pisa (Toskana)	▪ Forschungsinstitut ▪ <u>Projekt ADVENTURE</u> (ADVancEd iNtegraTed evalUation of Railway systEms) - Neue Lösungen für die Bewertung von RAMS-Anforderungen (Reliability, Availability, Maintainability, Safety) ▪ Fallstudien: Verteilte Stellwerksysteme, Standardisierte Schnittstellen, Weichenheizungen
<u>Università degli Studi di Napoli Federico II</u>	Neapel (Kampanien)	▪ Universität ▪ Partnerschaft mit Hitachi Rail zur Ausbildung von zukünftigen Talenten und Entwicklung innovativer Lösungen im Bereich Mobilität durch gemeinsame Forschungsprojekte zu neuen Technologien
Zertifizierungsinstitute		
Wer	Wo	Was
<u>Italcertifer S.p.A.</u>	Florenz (Toskana)	▪ Zertifizierungsgesellschaft der FS-Gruppe ▪ Zertifizierung von Eisenbahnsystemen und -komponenten, Laborprüfungen, Projektverifizierung, Sicherheitsbewertungen, Cybersecurity, Inspektion von Infrastrukturen
<u>TÜV Italia S.r.l.</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Tochtergesellschaft des TÜV SÜD ▪ Als Verificatore Indipendente Sicurezza (VIS) - Unabhängiger Sicherheitsprüfer - von der italienischen nationalen Behörde für Eisenbahnsicherheit (ANSFISA) anerkannt ▪ Bewertungen und Zertifizierungen
<u>Bureau Veritas Italia S.p.A.</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Zertifizierungsgesellschaft ▪ Inspektion, Bewertung der Konformität und Zertifizierung von Signaltechnik, Rollmaterial, Energieversorgungssystemen, Infrastruktur und Wartungssystemen
<u>RINA S.p.A.</u>	Genua (Ligurien)	▪ Zertifizierungsgesellschaft ▪ Konformitätsprüfungen, Sicherheitsbewertungen und Zertifizierungen, Tests an Signalisierungs-Subsystemen
Cluster, Branchenorganisationen und Verbände		
Wer	Wo	Was
<u>Cluster Trasporti Italia</u>	Rom (Latium)	▪ Branchenorganisation für Unternehmen und Institutionen im Transportsektor ▪ Förderung des intermodalen Transports und Ausbau der Netze zur Schaffung von EU-Korridoren ▪ Förderung technologischer Innovationen und nachhaltiger Mobilität
<u>Centro Nazionale Mobilità Sostenibile (MOST)</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Branchenorganisation ▪ Zusammenarbeit mit Universitäten, Forschungsinstituten und großen Unternehmen ▪ Unterstützung der grünen und digitalen Transformation des Mobilitätssystems ▪ Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen, innovativer Technologien für den Schienenverkehr ▪ Erhöhung der Sicherheitsstandards im Schienenverkehr
<u>Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI)</u>	Rom (Latium)	▪ Branchenorganisation ▪ Förderung des Studiums wissenschaftlicher, technischer, wirtschaftlicher und legislativer Fragen im Bereich der Eisenbahnen und des Transports ▪ Organisation von Fortbildungskursen und Konferenzen für Ingenieuren und Transportexperten ▪ Veröffentlichung von Fachzeitschriften und Büchern im Bereich

Eisenbahn und Transport		
<u>ASSTRA Rail</u>	Rom (Latium)	▪ Verband von Unternehmen des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs ▪ Interessenvertretung, Abschluss von Tarifverträgen und Unterstützung bei betrieblichen Vereinbarungen
<u>Assorotabili</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Verband von Herstellern von Lokomotiven, Leasinggesellschaften und Unternehmen, die auf die Wartung von Güterwagen spezialisiert sind ▪ Interessenvertretung, Förderung der Zusammenarbeit und des Austauschs zwischen den Mitgliedern
<u>ANIE ASSIFER</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Verband von Unternehmen im Bereich des elektrifizierten Schienen- und Stadtverkehrs ▪ Interessenvertretung, Förderung der Zusammenarbeit und des Austauschs zwischen den Mitgliedern, Mitwirkung an Normungs- und Standardisierungsprozessen, Organisation von Fachveranstaltungen
<u>ASSOFERR</u>	Rom (Latium)	▪ Verband von Unternehmen im Bereich Schienengüterverkehr und in der intermodalen Logistik ▪ Interessenvertretung, Förderung des Schienengüterverkehrs, Dialog mit Institutionen
<u>Confederazione del Cargo Ferroviario</u>	Rom (Latium)	▪ Zusammenschluss mehrerer Verbände im Bereich des Schienengüterverkehrs, darunter FerCargo (Verband der Eisenbahnunternehmen im Güterverkehr), FerCargo Manovra (spezialisiert auf Rangierdienste), FerCargo Terminal (Betreiber von Güterterminals) und Assorotabili (Verband der Wagenhalter und Instandhaltungsunternehmen) ▪ Stärkung des Schienengüterverkehrs in Italien
<u>FERMERC</u>	Rom (Latium)	▪ Verband im Bereich des logistikbezogenen Schienengüterverkehrs ▪ Unternehmen aus den folgenden Bereichen: Eisenbahnverkehrsunternehmen, Terminalbetreiber, Multimodale Logistikdienstleister, „Letzte-Meile“-Bahnlogistik, Hersteller und Halter von Güterwagen, Ausbildungszentren für Bahnpersonal
<u>Associazione Nazionale Costruttori Edili Ferroviari Riuniti (ANCEFERR)</u>	Rom (Latium)	▪ Verband der Bauunternehmen im Eisenbahninfrastrukturbereich ▪ Unternehmen aus den folgenden Bereichen: Bau und Instandhaltung von Bahnhöfen, Gleisanlagen und Tunneln, Zivile Bauarbeiten entlang bestehender Bahnstrecken, Modernisierung und Ausbau von Eisenbahninfrastrukturen
<u>Eric - Emilia-Romagna Intermodal Cluster</u>	Bologna (Emilia-Romagna)	▪ Regionales Logistiknetzwerk ▪ Förderung eines nachhaltigen, effizienten und innovativen Güterverkehrssystems ▪ Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Logistikakteure ▪ Beitrag zur Entwicklung der TEN-T-Korridore (Emilia-Romagna als zentrale Logistikkreuzung für Süditalien und den östlichen Mittelmeerraum) ▪ Mitglieder sind u.a. Häfen, <i>Interporti</i> (logistische Knotenpunkte), Terminalbetreiber, Unternehmen im Bereich Eisenbahninfrastruktur und Logistikunternehmen
<u>Cluster Lombardo della Mobilità</u>	Brescia (Lombardei)	▪ Regionales Innovationsnetzwerk ▪ Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Institutionen im Bereich nachhaltiger, intelligenter und vernetzter Mobilität ▪ Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation im Mobilitätssektor (Themen sind u.a. Alternative Antriebe, Leichtbau und neue Materialien, Sensorik, Digitalisierung und KI, Sicherheitssysteme und vernetzte Fahrzeuge) ▪ Beitrag zur Umsetzung regionaler und europäischer Strategien (z. B. Green Deal, TEN-T)

<u>Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA)</u>	Rom (Latium)	▪ Staatliche Verkehrsaufsichtsbehörde ▪ Sicherheitsaufsicht über Eisenbahnen (inkl. Nahverkehrssysteme auf Schienen), Straßen und Autobahnen, Brücken, Tunnel und andere kritische Infrastrukturen ▪ Inspektionen, Zulassungen und Überwachung von Bauwerken und Transportsystemen ▪ Zusammenarbeit mit Justiz und anderen Behörden zur Risikoprävention
Bahnunternehmen, Bahn- und Infrastrukturbetreiber ¹⁹		
Wer	Wo	Was
<u>Trenitalia S.p.A.</u>	Rom (Latium)	▪ Tochtergesellschaft der FS-Gruppe, Hauptpersonenverkehrsunternehmen (sowohl national als auch international tätig) ▪ Sowohl Hochgeschwindigkeitszüge (z. B. <i>Frecciarossa</i>) als auch regionale und städtische Verbindungen
<u>Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV)</u>	Rom (Latium)	▪ Erstes privates Hochgeschwindigkeitsbahnunternehmen Europas ▪ Hochgeschwindigkeitszüge
<u>Hitachi Rail Italy S.p.A.</u>	Pistoia (Toskana)	▪ Früher bekannt als AnsaldoBreda, Hersteller von Schienenfahrzeugen (Hochgeschwindigkeitszüge, U-Bahnen und Straßenbahnen) ▪ Hauptlieferant von Trenitalia/FS-Gruppe
<u>Alstom Ferroviaria S.p.A.</u>	Rom (Latium – Hauptsitz)	▪ Französischer Konzern und weltweit führender Anbieter von Schienenverkehrslösungen (Hochgeschwindigkeitszüge, Metros, Straßenbahnen, Signaltechnik und digitale Mobilitätslösungen) ▪ Hauptlieferant von Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori
<u>Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI)</u>	Rom (Latium)	▪ Tochtergesellschaft der FS-Gruppe, Eisenbahninfrastrukturgesellschaft ▪ Verantwortlich für den Bau, Betrieb, die Wartung und Weiterentwicklung des nationalen Schienennetzes
<u>Italferr S.p.A.</u>	Rom (Latium)	▪ Ingenieurgesellschaft der FS-Gruppe (sowohl national als auch international tätig) ▪ Planung und Projektmanagement für Eisenbahn-, Metro- und Verkehrsinfrastrukturprojekte ▪ Bauüberwachung und Sicherheitsmanagement bei Großprojekten ▪ Technologische Innovation, u. a. durch Einsatz von BIM (Building Information Modeling) und digitalen Plattformen
<u>TUA S.p.A.</u>	Chieti (Abruzzen)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV in den Abruzzen
<u>Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.</u>	Bari (Apulien)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV in Apulien und Basilikata
<u>SAD - Trasporto Locale S.p.A.</u>	Bozen (Trentino-Südtirol)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV in Südtirol
<u>Ferrovie della Calabria S.r.l. (FdC)</u>	Catanzaro (Kalabrien)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV in Kalabrien
<u>Ente Autonomo Volturno S.r.l. (EAV)</u>	Neapel (Kampanien)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV in Kampanien
<u>TPER S.p.A. – Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna</u>	Bologna (Emilia-Romagna)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV in der Emilia-Romagna
<u>Ferrovie Udine Cividale S.r.l.</u>	Udine (Friaul-Julisch Venetien)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV in Friaul-Julisch Venetien

¹⁹ Seit 2000 sind die Regionen für den lokalen Schienenverkehr verantwortlich und haben die Mittel dafür erhalten. Sie definieren mit den Betreibern die Menge, Kosten und Qualitätsstandards der Dienstleistungen. In Dienstleistungsverträgen verpflichten sich die Eisenbahnunternehmen zu einer bestimmten Anzahl von Zugkilometern und zur Einhaltung von Qualitätsstandards (Sauberkeit, Komfort, Information, Pünktlichkeit). Die regionale Verwaltung legt dafür eine Vergütung fest und bestimmt Strafen bei Nichteinhaltung der Standards.

<u>Trenord S.r.l.</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Regional- und S-Bahn-Verkehr in der Lombardei ; Joint Venture von Trenitalia und <u>FNM</u> (Ferrovie Nord Milano S.p.A.)
<u>Ferrovie del Sud Est S.r.l. (FSE)</u>	Bari (Apulien)	▪ Öffentlicher Nahverkehr in Apulien und Basilikata
<u>Ferrotramviaria S.p.A.</u>	Bari (Apulien)	▪ Betreiber der Linie Bari–Barletta (FM1–FM2); auch Infrastrukturbetreiber
<u>Ferrovie del Gargano S.r.l.</u>	Bari (Apulien)	▪ Privatbahngesellschaft in Apulien , betreibt die Strecke San Severo–Peschici sowie Buslinien in der Region
<u>Azienda Regionale Sarda Trasporti (ARST S.p.A.)</u>	Cagliari (Sardinien)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV auf Sardinien
<u>Ferrovia Circumetnea (FCE)</u>	Catania (Sizilien)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV auf Sizilien , betreibt eine Schmalspurbahn rund um den Ätna sowie die U-Bahn von Catania
<u>Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. (TFT)</u>	Arezzo (Toskana)	▪ Tochtergesellschaft der <u>LFI-Gruppe</u> , Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV in der Toskana
<u>Trentino Trasporti S.p.A.</u>	Trient (Trentino-Südtirol)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV in der Autonomen Provinz Trient
<u>Sistemi Territoriali S.p.A.</u>	Padua (Venetien)	▪ Öffentliches Verkehrsunternehmen/ÖPNV in Venetien
<u>ATAC Azienda per la mobilità di Roma Capitale S.p.A.</u>	Rom (Latium)	▪ Kommunale Verkehrsunternehmen von Rom
<u>Azienda Trasporti Milanesi S.p.A. (ATM)</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Kommunale Verkehrsunternehmen von Mailand (auch international tätig, z. B. beim Betrieb der Metro in Kopenhagen und Thessaloniki)
<u>Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT)</u>	Turin (Piemont)	▪ Kommunale Verkehrsunternehmen von Turin + Regionalbahnlinien in Piemont
<u>Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. (AMT Genova)</u>	Genua (Ligurien)	▪ Kommunale Verkehrsunternehmen von Genua
Gütertransportunternehmen		
Wer	Wo	Was
<u>Mercitalia Group</u>	Rom (Latium)	▪ Güterverkehrs- und Logistikgruppe der FS-Gruppe ▪ Umfasst u. a. <u>Mercitalia Rail</u> , <u>TX Logistik</u> , <u>Mercitalia Intermodal, Shunting & Terminal</u>
<u>Captrain Italia S.r.l.</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Tochtergesellschaft der französischen <u>SNCF Logistics</u> ▪ Zweitgrößte Anbieter im Land (betreibt jährlich über 8.000 Güterzüge)
<u>DB Cargo Transa – Full Load Solutions Italia S.r.l.</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Tochtergesellschaft von <u>DB Cargo AG</u> ▪ Maßgeschneiderte FTL- und intermodale Lösungen , insbesondere auf der Eurasien-Route
<u>GTS Rail S.p.A.</u>	Bari (Apulien)	▪ Privates Eisenbahnverkehrsunternehmen ▪ Intermodale Transporte / door-to-door-Logistiklösungen
<u>Rail Cargo Carrier - Italy S.r.l.</u>	Desio (Lombardei)	▪ Tochtergesellschaft der <u>ÖBB Rail Cargo Group</u> ▪ Güterverkehrsdienste in Norditalien , insbesondere über Triest
<u>Medway Italia S.r.l.</u>	Genua (Ligurien)	▪ Eisenbahnunternehmen der MSC-Gruppe ▪ Verbindung zwischen italienischen Häfen und Logistikzentren im Inland
<u>Medlog Italia S.r.l.</u>	Genua (Ligurien)	▪ Logistikunternehmen der MSC-Gruppe ▪ Aktiv im intermodalen Transport und Containerlogistik .
<u>Rail Traction Company S.p.A.</u>	Bozen (Trentino-Südtirol)	▪ Privates Eisenbahnunternehmen ▪ Güterverkehr über den Brenner
Schienenbauunternehmen		

Wer	Wo	Was
<u>Salcef Group S.p.A</u>	Rom (Latium)	▪ Führendes Unternehmen im Bereich Eisenbahnsysteme , spezialisiert auf die Wartung und Erneuerung von Eisenbahninfrastrukturen
<u>GCF Generale Costruzioni Ferroviarie S.p.A.</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Führendes Unternehmen im Bereich Gleisbau , spezialisiert auf die Modernisierungen, Signaltechnik und Oberbauarbeiten
<u>Colas Rail Italia S.p.A.</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Tochtergesellschaft der französischen <u>Colas-Gruppe</u> ▪ Spezialisiert auf Bau, Wartung und Modernisierung von Eisenbahninfrastruktur
<u>Valsecchi Armamento Ferroviario S.r.l.</u>	Como (Lombardei)	▪ Familiengeführtes Unternehmen ▪ Bau und Instandhaltung von Eisenbahnlinien , insbesondere Gleisbau
<u>Costruzioni Linee Ferroviarie S.p.A. (CLF)</u>	Bologna (Emilia-Romagna)	▪ Teil der <u>UNIFER-Gruppe</u> ▪ Bau von Eisenbahn-, U-Bahn- und Straßenbahnlinien
<u>Margaritelli Ferroviaria S.p.A.</u>	Perugia (Umbrien)	▪ Einer der Hauptlieferanten von Holzschwellen für die italienischen Staatsbahnen
Messen und Veranstaltungen		
Name	Wo	Was
<u>EXPO Ferroviaria</u>	Mailand (Lombardei)	▪ Führende Fachmesse für Eisenbahntechnologie, Produkte und Systeme in Italien
<u>Railway Forum 2025</u>	Neapel (Kampanien)	▪ Technisch-wissenschaftliche Vorträge zu Feste-Fahrbahn-Systemen, Lärmschutz, Vibration, Tunnel- und Brückenbau, Lebenszykluskosten, Wartung, Übergangszonen

Quellenverzeichnis

AHK Italien. (2024). Wirtschaftsaustausch. Abgerufen von: https://www.ahk-italien.it/fileadmin/AHK_Italien/2024_Wirtschaftsaustausch.pdf

ANIE. (2018). Le eccellenze dell'industria ferroviaria italiana. Abgerufen von: https://anie.it/wp-content/plugins/acd-attach-document/acd-get-document.php?post_ID=36784&file_name=le-eccellenze-dellindustria-ferroviaria-italiana_2018.pdf

ANSFISA. (2023). Relazione annuale ferrovie interconnesse 2023. Abgerufen von: <https://www.ansfisa.gov.it/documents/20142/2316133/Relazione+annuale+ferrovie+interconnesse+2023.pdf/a471c0b3-8ffb-0fff-8424-c6c8363ee6ac>

Camera dei Deputati. (2024). Documentazione Infrastrutture e trasporti. Abgerufen von: https://www.camera.it/temiapi/documentazione/temi/pdf/1288578.pdf?_1644917003816

European Commission. (2024). EU transport in figures – Statistical Pocketbook 2024. Abgerufen von: https://transport.ec.europa.eu/document/download/ee264fc5-ec49-4751-9d92-08c038856ce1_en?filename=MI-AA-24-001-EN-N.pdf

FS Italiane. (2024). Risultati bilancio 2024. Abgerufen von: <https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/media/comunicati-stampa/2025/aprile/cs-gruppofs-risultati-bilancio-2024.pdf>

Fermerci. (2024). Rapporto annuale trasporto ferroviario merci italiano 2024. Abgerufen von: <https://www.fermerci.it/wp-content/uploads/RAPPORTO-ANNUALE-TRASPORTO-FERROVIARIO-MERCI-ITALIANO-2024.pdf>

Germany Trade & Invest. (2024). Italien baut neue Hochgeschwindigkeitsstrecken. Abgerufen von: <https://www.gtai.de/de/trade/italien/branchen/italien-baut-neue-hochgeschwindigkeitsstrecken-1039064/>

Il Sole 24 Ore. (2024). Da Hitachi 30 nuovi treni per la metropolitana di Roma. Abgerufen von: https://www.ilsole24ore.com/art/da-hitachi-30-nuovi-treni-la-metropolitana-roma-AFTSUjtC?refresh_ce=1

IRG-Rail. (2024). Market Monitoring Report: 13th Annual Market Monitoring Report. Abgerufen von: <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/536.2025.html>

Legambiente. (2024). Rapporto Pendolaria 2024. Abgerufen von: <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Rapporto-Pendolaria-2024.pdf>

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. (2024). REPORT I trimestre 2024. Abgerufen von: https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2024-06/REPORT_I%20trimestre%202024_0.pdf

Statista. (2024). Exportquote im deutschen Schienenfahrzeugbau. Abgerufen von: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/165051/umfrage/exportquote-im-deutschen-schienenfahrzeugbau/>

Trasporto Europa. (2024). Il trasporto merci su rotaia ha chiuso il 2024 in negativo. Abgerufen von: <https://www.trasportoeuropa.it/notizie/ferrovia/il-trasporto-merci-su-rotaia-ha-chiuso-il-2024-in-negativo/>

Verkehrsrundschau. (2024). Italien ist Schlusslicht beim Schienengüterverkehr. Abgerufen von: <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/italien-ist-schlusslicht-beim-schienengueterverkehr-3004387>

