



Ferrovie.it

da *News ferroviarie* del 29 aprile 2026

Italo sbarca in Germania: 3,6 miliardi di euro per sfidare Deutsche Bahn

di Redazione

ROMA - La notizia era nell'aria da tempo, ma ora è ufficiale: Italo ha annunciato il proprio ingresso nel mercato ferroviario ad alta velocità tedesco con un investimento complessivo di 3,6 miliardi di euro. È la prima espansione internazionale della compagnia privata italiana, che dal 2012 ha profondamente trasformato il mercato AV nella Penisola e che ora intende esportare il proprio modello oltre confine.

Il progetto in cifre

Il piano industriale prevede:

26 treni della piattaforma Siemens Velaro (con opzione per ulteriori 14), per un valore di acquisto di 1,2 miliardi di euro
2,4 miliardi di euro per la manutenzione trentennale e le attività correlate (formazione del personale, servizi IT, gestione delle stazioni)
250 milioni di euro annui di pedaggi versati al gestore dell'infrastruttura ferroviaria tedesca
Circa 2.500 posti di lavoro tra diretti e indiretti, a cui si aggiungono oltre 5.000 lavoratori dell'industria coinvolti nella produzione dei treni, principalmente in Nordrhein-Westfalen
L'avvio dei servizi è previsto per metà 2028, con una fase di start-up a 30 convogli e 56 collegamenti giornalieri.

Le direttrici e il network

Italo tedesco opererà su 1.300 km di rete collegando 18 città lungo due corridoi principali:

Monaco di Baviera - Colonia - Dortmund (frequenza oraria)

Monaco di Baviera - Berlino - Amburgo (frequenza bioraria)

Le stesse tratte sono tra le più trafficate della rete Deutsche Bahn, dove la domanda di capacità e di scelta è la più elevata del paese — uno schema non diverso da quello su cui Italo costruì il proprio successo in Italia sulle direttrici Roma-Milano e Roma-Napoli.



1

I treni: Siemens Velaro, ma in livrea blu

Una scelta tecnica significativa: mentre in Italia Italo opera con treni in livrea rossa, in Germania il parco sarà composto da convogli di costruzione Siemens Velaro — la stessa piattaforma utilizzata dalla Deutsche Bahn per i propri ICE. La scelta risponde a una precisa strategia industriale: costruire un'azienda "100% tedesca nella struttura e nell'identità", supportata dall'esperienza operativa italiana.

La livrea sarà blu — una differenziazione cromatica netta rispetto agli ICE (bianco/rosso) e ai treni Flixtrain (verde). L'allestimento interno sarà su tre classi:

Club Executive — sopra la tradizionale prima classe, rivolta a viaggiatori business e leisure premium

Prima classe

Seconda classe "Smart" — non una seconda classe tradizionale, con grande attenzione al design degli interni

La sfida regolamentare: il nodo degli slot

Il punto critico del progetto non è industriale, ma regolatorio. L'AD di Italo Gianbattista La Rocca ha fissato una scadenza precisa: entro fine maggio 2026 il gestore dell'infrastruttura tedesca (DB InfraGO) dovrà fornire un quadro certo delle tracce orarie e degli spazi nelle stazioni necessari per operare. Il motivo è stringente: il contratto di acquisto con Siemens deve essere firmato entro giugno 2026, e qualsiasi slittamento comporterebbe ritardi nelle consegne tali da rendere il progetto industrialmente insostenibile.

Si tratta di una questione che chi segue le vicende ferroviarie italiane conosce bene: la separazione formale tra gestore dell'infrastruttura e operatori non garantisce automaticamente parità di accesso effettiva. Montezemolo, in un'intervista al Frankfurter Allgemeine Zeitung, ha usato un'analogia calcistica efficace: "Senza un'autorità di regolamentazione indipendente, sarebbe come una partita tra Bayern Monaco e Borussia Dortmund in cui uno degli allenatori fungesse contemporaneamente da arbitro."

La società ha già costituito la Atrium SE, la controllata tedesca a guida locale, ha ottenuto la licenza ferroviaria tedesca e ha avviato l'iter per il certificato di sicurezza.



2

Il mercato tedesco: un'opportunità da 110-120 milioni di passeggeri

Italo stima che il mercato tedesco della lunga percorrenza ferroviaria esprima oggi una domanda di 110-120 milioni di passeggeri l'anno, con un potenziale di crescita di almeno il 40% grazie all'introduzione della concorrenza. I dati italiani danno ragione all'ottimismo: dall'ingresso di Italo nel 2012, le frequenze sulle tratte principali si sono triplicate, la domanda è cresciuta di oltre il 100% e i prezzi medi sono calati del 40%, con entrambi gli operatori (Trenitalia e Italo) rimasti profittevoli.

Gli azionisti e la strategia di lungo periodo

A sostenere l'investimento è il principale azionista di NTV, la compagnia di navigazione MSC della famiglia Aponte, che considera la Germania un mercato strategico chiave — MSC ha già investito in porti tedeschi ed è la più grande compagnia di navigazione al mondo. Il secondo azionista rilevante è Allianz, con il 12%.

Luca Cordero di Montezemolo, presidente e socio fondatore, ha sottolineato la visione integrata trasporto su rotaia/mare: MSC opera grandi navi da crociera a Venezia, Napoli e Genova, e la connessione treno-porto rappresenta, a suo avviso, un'opportunità di integrazione modale centrale per il futuro della mobilità europea.

Italo cresce anche in Italia

Parallelamente all'espansione tedesca, La Rocca ha confermato il rafforzamento del parzo domestico: entro il 2027 i treni italiani passeranno dagli attuali 51 a 63 convogli, con la consegna dei primi nuovi Alstom entro la fine del 2027. La nuova generazione di treni Alstom sarà prodotta a Savigliano (Cuneo).

Il confronto con Flixbus e Trenitalia

Sul fronte competitivo tedesco, Italo non teme Flixbus — che si rivolge a un segmento di mercato diverso e a un profilo di passeggero differente — mentre resta più cauto sul possibile ingresso di Trenitalia in Germania, limitandosi a dire che "il benvenuto alla concorrenza è sempre aperto".



3

Redazione - 29 aprile 2026

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

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

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