

**III. Nel testo che segue, le parole elencate in fondo al testo sono state sostituite con numeri. Scrivete FRA LE PARENTESI poste a sinistra di ciascuna parola nell'elenco il numero al quale corrisponde (ad ogni parola corrisponde un solo numero).**

---

### **Hochgeschwindigkeitsnetz: Italien macht vor, wie ein schnelles Bahnnetz funktioniert**

Geschichten wie diese sind sehr ungewöhnlich in Italien. Aber nicht nur dort. Am 28. April 2012 [ 1 ] der amarantrote Schienenflitzer Italo zum ersten Mal von Neapel nach Mailand. Die Premierenfahrt [ 2 ] das Monopol der römischen Staatsbahnen auf den lukrativen Hochgeschwindigkeitsstrecken der Apenninenhalbinsel. Knapp sechs Jahre später [ 3 ] die privaten Eigentümer der superschnellen Züge das Bahn-Start-up nun für 2,5 Milliarden Euro an den amerikanischen Fonds Global Infrastructure Partners (Gip). Sie kassieren eine Traumrendite und [ 4 ] eine Lektion zum Thema Marktöffnung.

Der Vater des Bahn-Coups ist Luca di Montezemolo, langjähriger Chef der Sportwagenfirma Ferrari, ehemaliger Industriellenchef, der für Made in Italy [ 5 ]. 2006 ging es mit einem weißen Blatt und einer bizarren Idee los: Montezemolo und ein paar seiner Freunde hatten sich in den Kopf [ 6 ], den italienischen Staatsbahnen Konkurrenz auf ihren teuren Rennstrecken zu machen. Viele [ 7 ] den Einfall für verrückt. Möglich war er durch die Liberalisierung des superschnellen Schienenverkehrs geworden, die 2007 von der römischen Regierung unter Romano Prodi durchgesetzt worden war. Italien war einmal da, wo der damalige Ferrari-Chef sein Land am liebsten immer [ 8 ]: ganz vorn. Es öffnete das Hochgeschwindigkeitsnetz für einen privaten Betreiber - eine Weltpremiere. Nur Südkorea ist bisher nachgezogen. Dieser Vorsprung macht Italo nun für den US-Spezialisten Gip so interessant. Denn im Dezember 2020 [ 9 ] die Wettbewerbsschranken in ganz Europa. Dann, so prognostiziert Montezemolo, wird Italo für die Amerikaner zur Startrampe für die Expansion auf dem Kontinent. Spanien und Deutschland werden in Rom als attraktivste Ziele [ 10 ].

Das Zug-Abenteuer des Grafen war kein Selbstläufer. Schon nach zwei Jahren [ 11 ] der Angreifer vor dem Aus. Nur eine Kapitalerhöhung und der Einstieg der Mailänder Großbank Intesa Sanpaolo bewahrten Italo 2014 vor dem Konkurs. Marktführer Ferrovie dello Stato (FS), der auch das italienische Schienennetz und die Bahnhöfe [ 12 ], hatte dem Konkurrenten das Leben schwer gemacht. Die Wende kam 2015 mit zusätzlichem Geld und einem neuen Chef.

Flavio Cattaneo brachte das junge Unternehmen auf einen neuen Kurs. Obwohl die Großraumwagen von Italo damals bei Weitem nicht ausgelastet waren, [ 13 ] der Manager neue Züge. Rentabel würde das Unternehmen nur, wenn die Frequenz der Verbindungen erhöht wird, glaubte er. 2016 erzielte das Start-up erstmals einen Profit. 2017 [ 14 ] der Gewinn auf 33,8 Millionen Euro, der Umsatz um 25 Prozent auf 455 Millionen Euro. Italo [ 15 ] im vergangenen Jahr knapp 13 Millionen Fahrgäste.

*sueddeutsche.de*

- |                |                  |               |
|----------------|------------------|---------------|
| [ ] beendete   | [ ] gehandelt    | [ ] sähe      |
| [ ] beförderte | [ ] gesetzt      | [ ] stand     |
| [ ] bestellte  | [ ] hielten      | [ ] steht     |
| [ ] fallen     | [ ] kontrolliert | [ ] stieg     |
| [ ] geben      | [ ] raste        | [ ] verkaufen |

