PONTE STRETTO, STUDIO TEHA: FASE COSTRUZIONE E GESTIONE CREA 146 MILIARDI DI PIL AGGIUNTIVO E 850 MILA OCCUPATI

Roma, 23 novembre 2026 - TEHA Group (The European House – Ambrosetti) ha applicato al progetto del ponte sullo Stretto di Messina il proprio modello di valutazione degli impatti sviluppato dal team 'Business & Policy Impact' specializzato nella misurazione delle ricadute economiche, sociali e territoriali generate in modo diretto, indiretto, indotto e abilitato da investimenti, politiche pubbliche e grandi progetti strategici.

Lo Studio di impatto multidimensionale è stato presentato oggi dall'Amministratore delegato di TEHA, **Valerio De Molli:** "I risultati ottenuti dimostrano che la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina e dei collegamenti stradali e ferroviari rappresenta una straordinaria opportunità economica per stimolare la crescita delle regioni coinvolte, attraverso effetti moltiplicatori in diversi settori industriali. Le grandi infrastrutture producono infatti benefici ampi, multidimensionali e di lungo periodo, che si manifestano lungo l'intero ciclo di vita dell'opera e coinvolgono una pluralità di dimensioni economiche, sociali, territoriali e ambientali. Gli impatti interessano direttamente i territori attraversati, ma si estendono anche al resto del Paese e, in alcuni ambiti, all'intero contesto europeo".

L'Amministratore delegato della Stretto di Messina, **Pietro Ciucci**, ha commentato: "Lo Studio conferma che il Ponte è un'infrastruttura strategica per il Mezzogiorno, per l'Italia e per il sistema europeo dei trasporti, in grado di rafforzare l'integrazione territoriale, migliorare la competitività del Paese e completare un nodo fondamentale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T. La fase realizzativa determina importanti effetti in termini di investimenti, occupazione e attivazione delle filiere produttive. Con l'entrata in esercizio dell'infrastruttura il collegamento ferroviario assicurato dal ponte consentirà un riequilibrio modale in favore del trasporto su ferro con un arricchimento dell'offerta e conseguenti positivi riflessi sui costi di mobilità per l'utente finale. Sono previsti benefici significativi e strutturali, anche in termini di integrazione urbana tra Messina e Reggio Calabria, maggiore competitività del sistema produttivo locale grazie alla riduzione dei costi logistici, sviluppo del sistema turistico e valorizzazione del potenziale strategico del sistema portuale del Mezzogiorno all'interno delle principali rotte commerciali del Mediterraneo".

Impatto Economico e Occupazionale della costruzione, gestione e manutenzione
Il progetto, che a partire dai 13,5 miliardi di euro di investimento genera nella fase di costruzione un **giro d'affari complessivo che supera i 37 miliardi di euro**, coinvolge una vasta gamma di filiere, andando ben oltre al solo comparto edilizio e ingegneristico: questa grande opera infrastrutturale avrà effetti significativi coinvolgendo imprese operanti nei comparti di manifattura, attività professionali, commercio e servizi correlati, sostenendo anche settori come IT e hospitality.

Ampliando l'orizzonte temporale di riferimento dell'analisi e sommando alla fase di costruzione **i primi 30 anni di gestione,** il ponte sullo Stretto di Messina genererà un **PIL aggiuntivo** complessivo di circa **146 miliardi di euro**, di cui: nella fase di costruzione (7,5 anni) circa **23 miliardi**, dei quali 6 mld sul territorio e 17 mld nel resto d'Italia; nei primi 30 anni di gestione circa **123,5 miliardi** derivanti da 2,4 mld per la gestione e manutenzione dell'Opera e 121 mld per effetto dei benefici per il tessuto produttivo, il turismo e la logistica, dei quali 60 mld sul territorio e 63,5 nel resto di Italia. In sintesi, sommando le risorse necessarie per la costruzione e le spese previste per la gestione e manutenzione nei 30 anni successivi, l'impatto complessivo per il Paese si esprime con un moltiplicatore di 8,8 volte:

ogni Euro speso per realizzare, gestire e manutenere l'opera abilita la generazione di 8,8 Euro cumulati per il sistema Paese.

Nella fase di costruzione e nei primi 30 anni di gestione l'Opera sosterrà complessivamente circa **853.000 occupati** (*Full Time Equivalent*), di cui: circa 140.000 nella fase di costruzione (7,5 anni) dei quali 110.000 dal territorio e 30.000 dal resto d'Italia; circa 711.000 nei primi 30 anni di gestione, dei quali 440.000 dal territorio e 271.000 dal resto d'Italia**.**

PRINCIPALI ASPETTI DELLO STUDIO

Integrazione Urbana e Trasporto

Il "Collegamento ferroviario metropolitano dello Stretto", un'opera progettata per fornire un collegamento stabile e continuo tra Messina e Reggio Calabria, facendo leva sulla rete esistente e sulla realizzazione complementare di 3 nuove fermate metropolitane, costituisce un elemento centrale per la valorizzazione del capitale territoriale. Le due aree metropolitane, infatti, contano un bacino di circa 1,1 milioni di abitanti, includono 2 atenei statali di primo livello per un totale di 17 dipartimenti e circa 31mila studenti iscritti, 5 strutture ospedaliere complementari e 1 aeroporto in forte sviluppo.
A completamento del progetto i **passeggeri locali annuali** – ovvero gli abitanti dell'area che attraverseranno lo Stretto – **aumenteranno del 47,6%**, passando da 3,07 milioni a 4,53 milioni, favorendo inoltre una significativa trasformazione del mix modale del trasporto passeggeri a supporto del trasporto ferroviario.

I benefici per il tessuto produttivo locale

La costruzione del Ponte tra la Sicilia e la Calabria **genera una riduzione media dei costi di trasporto delle merci del 38%**. Tali benefici si trasferiranno sulla redditività e sulla produttività delle imprese, generando un incremento potenziale di PIL pari a 3,6 miliardi di euro a livello nazionale, di cui il 45,3% a beneficio diretto di Sicilia e Calabria. Sotto il profilo occupazionale, questi benefici abiliteranno la creazione di 14.250 posti di lavoro, con il 45,2% degli impieghi concentrati in Sicilia e Calabria, contribuendo a compensare i costi complessivi dell'insularità. Complessivamente, infatti, l'isola oggi subisce una perdita annua stimata di 7,8 miliardi di euro rispetto al proprio PIL, un potenziale di crescita inespresso del 7%. L'impatto dell'insularità si estende anche alla sfera occupazionale, riducendo la capacità del sistema di creare lavoro. Si stima, infatti, una "perdita" di 146.000 posti di lavoro rispetto al potenziale regionale, e un deficit equivalente nel tasso di occupazione pari a -4,8 punti percentuali.

Sviluppo Portuale

L'ambito portuale di Augusta e Gioia Tauro vanta un posizionamento strategico e competitivo all'interno del Mediterraneo, costituendo un'opportunità significativa per consolidare la competitività logistica dell'Italia. L'efficacia dei collegamenti dei porti di Augusta e Gioia Tauro può influenzare positivamente l'intera catena di distribuzione europea, in favore del Paese. Ad oggi, per raggiungere il centro Europa (Monaco) partendo dal canale di Suez, infatti, occorrono circa 13 giorni passando da Rotterdam o Anversa, a fronte dei soli 5 giorni passando da Augusta o Gioia Tauro. Tuttavia, questo potenziale risulta ancora sotto-sviluppato e inespresso: nel 2024 dai porti di Rotterdam e Anversa sono transitati 27,3 milioni di TEU (Twenty-foot Equivalent Units), mentre dai porti di Augusta e Gioia Tauro appena 3,9 milioni di TEU.
Per l'ambito portuale Augusta-Gioia Tauro esiste quindi una quota di mercato rilevante connessa ai commerci dall'oriente e diretta verso il nord Europa: su circa 2.600 miliardi di euro di importazioni europee via mare, 678 miliardi provengono dal Medio Oriente e dall'Asia Sud-Orientale. Di questi, 336 miliardi attraccano nei porti del Nord Europa di Germania, Francia, Paesi Bassi e Belgio senza passare dall'Italia.

L'espansione del traffico nel polo portuale Augusta-Gioia Tauro potrebbe intercettare fino al 5% dei traffici commerciali orientali ora gestiti dai porti del Nord Europa, con il necessario prerequisito dell'integrazione dei porti con la rete ferroviaria nazionale, di cui la costruzione del Ponte è tassello imprescindibile. Cogliere quest'opportunità equivarrebbe ad attivare 420 milioni di euro all'anno di maggiore attività economica per il Paese e le sue filiere (di cui 250 in Sicilia e Calabria), generare 140 milioni di Euro di PIL (di cui 80 in Sicilia e Calabria) e sostenere 2.260 occupati FTE, all'anno (di cui 1.470 in Sicilia e Calabria).

Benefici per il sistema turistico

Il Ponte sarà un volano di crescita turistica in Sicilia e Calabria, stimolando settori come l'ospitalità e il commercio e generando impatti positivi sui territori sotto il profilo economico e occupazionale. Il Ponte genererà maggiori flussi turistici sia in qualità di attrazione in sé, sia per effetto dei benefici generati sulla mobilità da e per la Sicilia. Sotto il primo profilo, la letteratura evidenzia come le grandi opere (ad esempio il Golden Gate Bridge di San Francisco e il viadotto di Millau, nel sud della Francia) rappresentino veri e propri attrattori turistici, e il Ponte sullo Stretto di Messina rientrerebbe a pieno titolo in questo ambito. Tuttavia, l'effetto più rilevante è legato ai benefici sulla mobilità: le previsioni di traffico evidenziano come, una volta aperta l'opera al traffico, la maggior facilità di collegamento potrà incentivare la mobilità passeggeri fra Sicilia e Continente del 13%, equivalenti in media a 840.000 turisti addizionali all'anno. L'aumento dei turisti genererà maggiore spesa turistica (+630 milioni di Euro), PIL (+292 milioni di Euro) e occupazione (6.300 occupati FTE) ogni anno, con impatti interamente territoriali e a beneficio della Sicilia orientale e della Calabria.

In□rastrutture e Benefici Sistemici

La Sicilia è protagonista di un imponente piano infrastrutturale, con investimenti complessivi programmati per circa 50 miliardi di euro, sia sulla rete stradale che su quella ferroviaria. Di questi, circa 15 miliardi sono stati destinati alla rete stradale, con iniziative mirate ai collegamenti principali e all'ammodernamento delle infrastrutture esistenti, come le tangenziali di Palermo, Agrigento e Catania. Un simile volume di investimento è in corso di attuazione anche in Calabria: i principali progetti stradali includono il completamento della SS106 Jonica e nuove tratte insieme al completamento della Trasversale delle Serre. Sul fronte ferroviario, l'elettrificazione e il potenziamento delle linee esistenti, inclusa la linea Sibari-Crotone-Catanzaro-Lamezia, sono prioritari. In questo contesto di importante sviluppo infrastrutturale, il Ponte sullo Stretto costituisce l'elemento di congiuntura fra i due sistemi.

Il completamento del ponte sullo Stretto di Messina consentirà di integrare la Sicilia all'interno della rete ferroviaria nazionale ad Alta Velocità e Alta Capacità, migliorando la connettività e lo sviluppo economico della regione.

Con la combinazione degli attuali investimenti infrastrutturali sulle linee Alta Capacità/Alta Velocità e la costruzione del Ponte si potranno generare riduzioni significative nei tempi di percorrenza delle tratte ferroviarie principali: -34% sulla tratta Roma – Palermo, -55% sulla Roma – Catania, -59% sulla Roma – Messina.

L'integrazione delle infrastrutture ferroviarie a seguito della costruzione del ponte sullo Stretto di Messina rappresenterà inoltre un vantaggio competitivo per il trasporto merci in Italia, con un particolare focus sulla Sicilia. Attualmente, la regione manifesta un notevole sottoutilizzo del trasporto ferroviario per le merci, con una percentuale di appena il 2,6%, inferiore alla media nazionale (7,9%).

L'aumento della capacità di trasporto ferroviario in Sicilia permetterà di colmare il divario, gestendo potenzialmente fino a 1,6 milioni di tonnellate di merci, riequilibrando il mix modale e riducendo l'impatto ambientale del trasporto merci. Lo shift modale garantito dal Ponte, e il conseguente abbattimento di circa 526.000 miglia nautiche di collegamenti marittimi brevi nell'area dello Stretto, genererà una riduzione di circa 200.000 tonnellate di CO^2 all'anno.

La collaborazione con il Sistema Universitario

La costruzione, gestione e manutenzione del Ponte costituisce un'opportunità significativa per stabilire sinergie con le università locali, favorendo il tessuto della conoscenza nelle regioni siciliane e calabresi. Questo tipo di collaborazione è vantaggioso per entrambe le parti: le università possono accedere a progetti per l'apprendimento pratico e la ricerca, e il sistema Ponte può beneficiare di accesso a capitale umano qualificato, a innovazione e supporto accademico. Simili collaborazioni hanno dimostrato di portare a risultati positivi, agevolando sia lo sviluppo tecnologico che economico delle regioni coinvolte. Ci sono diversi casi che raccontano i mutui benefici derivanti da questi scambi, il più famoso dei quali è quello che lega il Dipartimento di Ingegneria di Berkley e il Golden Gate Bridge. Il College of Engineering dell'Università di Berkeley, infatti, ha subito un notevole sviluppo grazie alla costruzione del ponte: l'infrastruttura non solo ha coinvolto molte personalità accademiche legate all'università, ma ha anche agito come catalizzatore per il prestigio e la crescita del dipartimento, che ha portato a un'espansione dei corsi e un aumento significativo del corpo docente e degli studenti. Grazie ai progressi ottenuti, Berkeley ha migliorato la sua reputazione in vari settori ingegneristici, rafforzando così la propria posizione accademica e professionale.