# Il valore del Ponte sullo Stretto di Messina per l'Italia e per i territori delle Regioni Sicilia e Calabria

## Studio di impatto multidimensionale

## Indice dello studio

Introduzione ..... 2
Impatto Economico e Occupazionale della costruzione, gestione e manutenzione ..... 7
Integrazione Urbana e Trasporto ..... 8
I benefici per il tessuto produttivo locale ..... 10
Sviluppo Portuale ..... 12
Benefici per il sistema turistico ..... 14
Infrastrutture e Benefici Sistemici ..... 15
Il Ponte sullo Stretto nel contesto europeo ..... 16
Gli impatti reputazionali della costruzione del Ponte sullo Stretto ..... 17
La collaborazione con il Sistema Universitario ..... 18

## Introduzione

Il Ponte sullo Stretto di Messina rappresenta una delle più rilevanti opere infrastrutturali oggi in programma in Europa. La sua realizzazione non costituisce soltanto un intervento di collegamento tra Sicilia e Calabria, ma 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.

Il valore di un'opera di questa portata non può tuttavia essere misurato esclusivamente attraverso il volume degli investimenti o gli effetti economici generati durante la fase di costruzione. 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.

Il progetto si inserisce in un contesto territoriale caratterizzato da significativi margini di crescita e da un potenziale economico ancora da valorizzare. Sicilia e Calabria presentano nel 2023 un PIL pro capite pari rispettivamente a circa 20.800 e 19.100 euro, rispetto a una media nazionale di 32.600 euro. A questo quadro contribuisce anche un livello di investimenti storicamente più contenuto: nell'ultimo decennio essi hanno rappresentato in media il 16,1% del PIL in Sicilia e il 16,7% in Calabria, rispetto al 18,2% medio italiano. La riduzione di questi differenziali rappresenta quindi un'importante opportunità per rafforzare la produttività delle imprese, ampliare le opportunità occupazionali, favorire la permanenza dei giovani e sostenere la dinamica demografica.

Per la Sicilia, a questi elementi si aggiungono le specifiche esigenze di connettività derivanti dalla condizione di insularità, poiché introduce una discontinuità nei collegamenti con il resto del Paese e limita le opportunità di sviluppo. Secondo le analisi econometriche condotte da TEHA, nel 2024 tale condizione ha comportato un divario di **7,8 miliardi di euro tra il PIL regionale effettivo e quello potenziale**, pari a circa 1.630 euro per abitante e al 7% del PIL regionale. Un'altra potenzialità inespressa riguarda anche il mercato del lavoro: rispetto allo scenario potenziale, la Sicilia registra un tasso di occupazione inferiore di 4,8 punti percentuali e circa **146.000 occupati in meno**.

Tra i principali fattori che spiegano questo divario figurano i maggiori costi di trasporto, che riducono la competitività e l'accessibilità dei mercati. Nel 2024 la Sicilia occupava la **223ª posizione su 231 regioni europee** nella graduatoria dei costi di trasporto delle merci: il costo medio ponderato dei collegamenti da e verso l'isola risultava superiore del 115% alla media UE e del 60% a quella italiana. Tale svantaggio restringe il mercato potenzialmente raggiungibile dalle imprese. Assumendo, a titolo esemplificativo, una soglia di spesa di 2.000 euro per il trasporto, dalla Sicilia è accessibile un mercato equivalente a 983 miliardi di euro di PIL, appena

il 5% del totale UE, contro il 41% per una regione italiana media e il 48% per una regione europea media. Il costo dell'insularità assume quindi una dimensione sistemica, incidendo sulla capacità delle imprese di accedere ai mercati, integrarsi nelle filiere produttive e attrarre nuovi investimenti.

Gli effetti dell'insularità si riflettono direttamente anche sulla vita quotidiana dei cittadini, che devono affrontare **costi di spostamento più elevati, tempi di percorrenza maggiori e una disponibilità più limitata di alternative di trasporto** rispetto ai territori continentali. La discontinuità territoriale condiziona infatti la mobilità delle persone, rendendo più complessi gli spostamenti per motivi di lavoro, studio, salute e turismo, e limitando le opportunità di accesso a servizi e attività economiche. Ne deriva una condizione peculiare che incide sull'accessibilità dei territori e anche sulla **qualità della vita, sull'integrazione dei mercati del lavoro e sulle opportunità di sviluppo personale e professionale** della popolazione.

**È in questo scenario che il collegamento stabile tra Sicilia e Calabria assume una valenza strategica**: non soltanto un'infrastruttura di attraversamento, ma un intervento capace di ridurre parte delle discontinuità territoriali e migliorare le condizioni di competitività e sviluppo di lungo periodo.

In questa prospettiva, il valore del Ponte non si esaurirà nell'impulso generato durante la fase di costruzione, in termini di investimenti, occupazione e attivazione delle filiere produttive. Sarà soprattutto con l'entrata in esercizio dell'infrastruttura e dei nuovi collegamenti stradali e ferroviari che si manifesteranno i benefici più significativi e strutturali. La maggiore accessibilità territoriale consentirà infatti di **rafforzare l'integrazione urbana tra le aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria, ridurre i costi logistici e accrescere la competitività delle imprese**, sostenendo al contempo lo **sviluppo turistico** e la **valorizzazione del sistema portuale** del Mezzogiorno nell'ambito delle principali rotte commerciali del Mediterraneo.

A questi effetti si affiancheranno **benefici di carattere sistemico**, legati al completamento e all'integrazione delle reti infrastrutturali nazionali ed europee, al miglioramento della mobilità ferroviaria, alla riduzione delle emissioni e al rafforzamento della resilienza territoriale. Il Ponte potrà inoltre favorire lo sviluppo di **nuove competenze e collaborazioni scientifiche**, contribuendo ad accrescere la reputazione internazionale dell'Italia quale Paese capace di realizzare opere infrastrutturali di rilevanza globale.

The European House – Ambrosetti (TEHA) dispone di una practice dedicata, denominata Business & Policy Impact, specializzata nella misurazione degli impatti economici, sociali e territoriali generati da investimenti, politiche pubbliche e grandi progetti strategici. Attraverso metodologie quantitative e modelli di analisi proprietari, questa unità supporta imprese e istituzioni nella valutazione del valore creato dalle proprie iniziative, fornendo evidenze utili ai processi decisionali e di policy. In tale ambito, TEHA ha elaborato per Stretto di Messina S.p.A. uno studio volto a misurare gli impatti derivanti dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e dei relativi collegamenti stradali e ferroviari. Il presente documento sintetizza i

principali risultati di questa analisi, proponendo una valutazione multidimensionale degli effetti economici, occupazionali, territoriali, logistici, turistici, infrastrutturali, ambientali e reputazionali associati alla costruzione e, soprattutto, all'operatività dell'opera.

Dal punto di vista metodologico, lo studio si **basato sull'integrazione di diverse fonti informative e metodologie di analisi**. In primo luogo, TEHA ha esaminato la documentazione tecnica del progetto, inclusi gli studi di traffico, gli scenari previsionali della domanda e il Piano Economico-Finanziario, per ricostruire le caratteristiche dell'opera e i principali parametri alla base delle stime.

A questa attività si è affiancata un'analisi approfondita della letteratura scientifica sugli impatti socio-economici delle grandi infrastrutture, con particolare attenzione ai ponti, accompagnata dal confronto con esperienze internazionali comparabili, per individuare e validare le principali metriche di impatto.

Lo studio si è inoltre avvalso di **interviste e confronti con il management di Stretto di Messina, i soggetti coinvolti nel progetto e altri stakeholder rilevanti**, al fine di approfondire le specificità dell'intervento e le potenziali ricadute sui territori.

Le informazioni raccolte sono state integrate attraverso la costruzione di database proprietari, alimentati da **fonti statistiche istituzionali certificate e dati interni di Stretto di Messina**. Su questa base informativa di input, TEHA ha applicato metodologie quantitative di stima degli impatti consolidate nella letteratura scientifica, adattandole alle diverse dimensioni di analisi, per fornire una valutazione strutturata e coerente del valore economico, sociale e territoriale associato alla realizzazione e all'operatività dell'infrastruttura.

Le successive infografiche rappresentano i principali risultati dello studio di impatto, che vengono di seguito approfonditi, tema per tema, in paragrafi dedicati.

TEHA



Impatti per il Paese



Impatti per Sicilia e Calabria

**Fase di costruzione (7,5 anni)**

- Impatto economico di **€37,5 mld** e **€23,1 mld** di PIL generato
- **140.000 occupati FTE** sostenuti

- Impatto economico di **€16 mld** e **€5,9 mld** di PIL generato
- **110.000 occupati FTE** sostenuti

**Fase di operatività (30 anni)**

Gestione e manutenzione

- Impatto economico di **€6,3 mld** e **€2,4 mld** di PIL generato
- **26.370 occupati FTE** sostenuti

- Impatto economico di **€2,4 mld** e **€1 mld** di PIL generato
- **12.000 occupati FTE** sostenuti

Integrazione urbana

- Costituzione di un **polo urbano** di 388.000 abitanti, integrato grazie alla **Metropolitana dello Stretto**
- **+1,16 milioni** di attraversamenti di pendolari/anno

Turismo

Ogni anno dall'entrata in funzione del Ponte, in media:

- **840.000 turisti** addizionali
- **€292 mln** di **PIL** addizionale
- **6.300 occupati FTE** addizionali

Sistema portuale

Ogni anno dall'entrata in funzione del Ponte, in media:

- **€140 mln** di **PIL** addizionale
- **2.260 occupati FTE** addizionali

Ogni anno dall'entrata in funzione del Ponte, in media:

- **€80 mln** di **PIL** addizionale
- **1.470 occupati FTE** addizionali

Sistema produttivo

Ogni anno dall'entrata in funzione del Ponte, in media:

- **€3,6 mld** di PIL addizionale
- **14.250 occupati FTE** addizionali

Ogni anno dall'entrata in funzione del Ponte, in media:

- **€1,6 mld** di **PIL** addizionale
- **6.450 occupati FTE** addizionali

**Impatti intangibili**

Incentivazione di **ulteriori investimenti infrastrutturali e completamento della rete TEN-T**

Impatti sul **sistema della conoscenza**

**Impatti reputazionali** per il territorio e il Paese

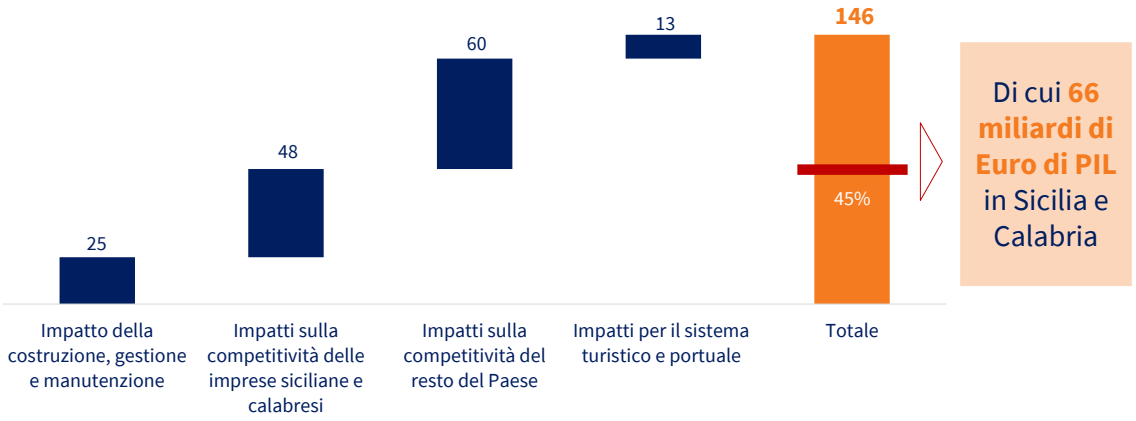


*Fig. 1.* ***PIL generato grazie al Ponte sullo Stretto****, valore complessivamente generato dalla costruzione e dai primi trent'anni di operatività (miliardi di Euro). Fonte: elaborazione TEHA Group*

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**: ogni Euro di investimento necessario a realizzare, gestire e manutenere l'opera, abilita la generazione di 8,8 Euro cumulati di PIL per il sistema Paese.

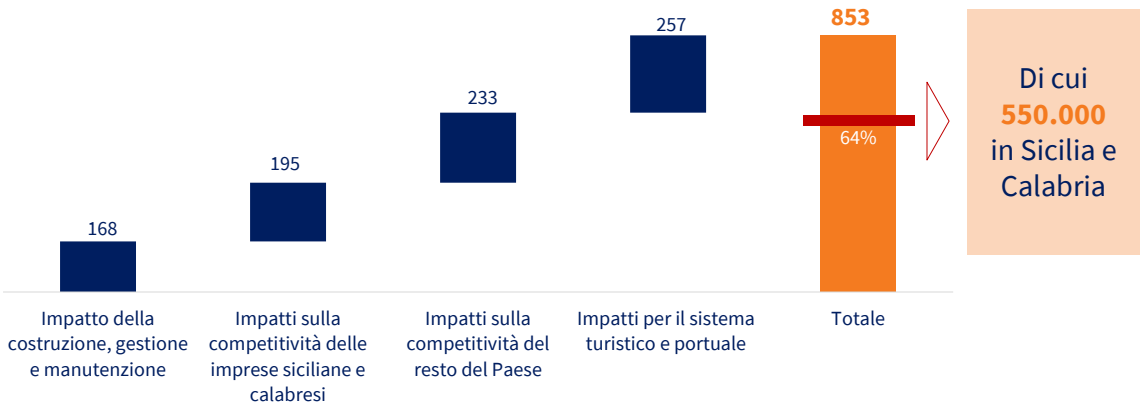


*Fig. 2.* ***Occupazione generata e sostenuta grazie al Ponte sullo Stretto****, valore complessivamente generato dalla costruzione e dai primi trent'anni di operatività (migliaia di occupati full-time equivalent). Fonte: elaborazione TEHA Group*

## Impatto Economico e Occupazionale della costruzione, gestione e manutenzione

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.

Il progetto, che a partire dai 13,5 miliardi di euro di investimento genera 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.

Per quantificare queste ricadute, TEHA ha elaborato un modello econometrico basato sulle **matrici input-output di Istat**, uno strumento consolidato per la valutazione degli impatti economici e occupazionali dei grandi investimenti. Queste matrici descrivono le relazioni tra i diversi settori dell'economia, permettendo di ricostruire come un investimento iniziale si propaghi attraverso le catene di fornitura, generando effetti a cascata su una molteplicità di attività produttive. Nel caso del Ponte sullo Stretto, l'analisi consente quindi di misurare non soltanto il valore generato direttamente dalle attività di costruzione, gestione e manutenzione, ma anche le ricadute delle stesse sull'intero sistema economico, a livello locale e nazionale.

In particolare, il modello considera tre tipologie di impatto: **diretto**, derivante dalle attività di investimento e realizzazione dell'opera; **indiretto**, generato dall'attivazione delle imprese fornitrici di beni, servizi e lavori e delle rispettive filiere di subfornitura; **indotto**, legato ai maggiori consumi delle famiglie resi possibili dai redditi percepiti dai lavoratori coinvolti, direttamente e indirettamente, nel progetto. Per ciascuna di queste dimensioni, l'analisi quantifica gli effetti in termini di **giro d'affari**, ossia il valore complessivo delle attività economiche attivate; **valore aggiunto**, ovvero la nuova ricchezza prodotta, che contribuisce alla formazione del PIL; e **occupazione**, misurata attraverso il numero di lavoratori equivalenti a tempo pieno sostenuti dall'investimento.

L'impulso dato dalla costruzione del Ponte genererà valore economico che rappresenta prodotto interno lordo (PIL) addizionale per i territori interessati, con un incremento stimato di **5,9 miliardi di euro per Sicilia e Calabria**. Questo effetto si deve in gran parte al coinvolgimento di subappaltatori e fornitori locali. Ad esempio, nelle progettualità che il general contractor ha ad oggi in corso nella Regione Calabria, il 35% dei subappalti proviene da tale regione e il 30% da altre regioni del Sud. Si stima che l'85% della forza lavoro e il 79% delle spese coinvolgano aziende del territorio, massimizzando l'impatto positivo sull'economia regionale.

Un altro aspetto chiave è infatti l'impatto occupazionale del progetto. Si prevede la creazione di circa 18.900 posti di lavoro equivalenti a tempo pieno ogni anno durante il periodo di

costruzione, con una media di 14.600 di questi localizzati in Sicilia e Calabria. Complessivamente saranno sostenuti lungo i 7,5 anni di costruzione, oltre 140.000 occupati full-time, dei quali circa 110.000 provenienti da Sicilia e Calabria. Questa dimensione occupazionale non solo contribuirà a un rilancio economico regionale, ma promuoverà anche un modello di sviluppo che valorizzi le risorse umane e sociali delle regioni meridionali d'Italia.

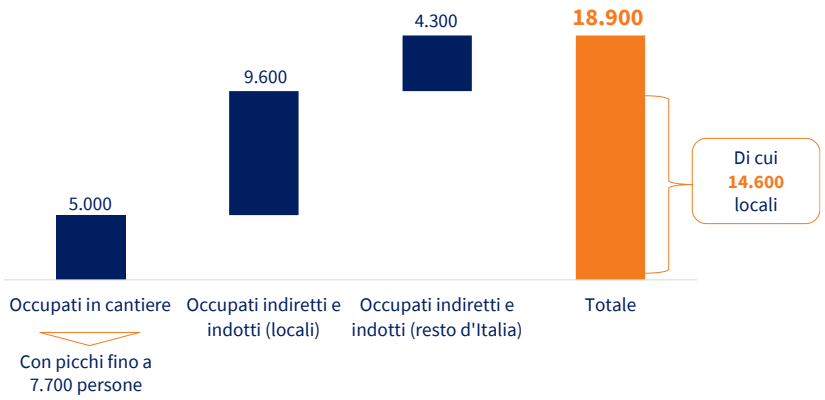


*Fig. 3.* ***Impatto occupazionale della costruzione del Ponte sullo Stretto*** *(Occupati full time equivalent), valori medi annui. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Stretto di Messina, Eurolink e Istat, 2026*

Dall'entrata in esercizio, il Ponte, i collegamenti e il Centro Direzionale – progettato dall'architetto Daniel Libeskind – attiveranno flussi operativi che genereranno ulteriore occupazione e sosterranno lo sviluppo socio-economico regionale. Tali flussi garantiranno il funzionamento quotidiano e la manutenzione continua dell'infrastruttura, promuovendo l'attività economiche nel territorio circostante. Le attività di gestione e manutenzione del Ponte nei primi 30 anni avranno un impatto complessivo sul PIL nazionale pari a 2,4 miliardi di euro, generando circa 26.370 posti di lavoro equivalenti a tempo pieno. In particolare, l'impatto in Calabria e Sicilia rappresenterà una porzione significativa, generando 1 miliardo di Euro di PIL complessivi e sostenendo circa 12.000 lavoratori locali, per le due regioni, lungo l'orizzonte di piano (i primi 30 anni).

## Integrazione Urbana e Trasporto

Il collegamento delle aree di Messina e Reggio Calabria rappresenta una grande opportunità di integrazione urbana e sinergia tra territori. Le due aree, infatti, contano un bacino di circa 400mila abitanti, che costituiscono l'8% della popolazione totale di Sicilia e Calabria (oltre 1,1 milioni di abitanti considerando le due Città Metropolitane), 2 atenei statali di primo livello per un totale di 17 dipartimenti e c.a. 31mila studenti iscritti, 5 strutture ospedaliere complementari

e 1 aeroporto in forte sviluppo, in cui nel 2025 sono transitati c.a. 1 milione di passeggeri (+57% vs 2024).

In questo contesto, la creazione del "Collegamento ferroviario metropolitano dello Stretto", un'opera progettata per fornire un collegamento stabile e continuo tra le due regioni facendo leva sulla rete esistente e sulla realizzazione complementare di 3 nuove fermate metropolitane, costituisce un elemento centrale per la valorizzazione del capitale territoriale. Tale opera porterà a una drastica riduzione dei tempi di collegamento tra Villa San Giovanni e Messina Centrale, con tempi di attraversamento che si ridurranno da 2 ore ad appena 15 minuti (un risparmio di tempo dell'88%) generando benefici concreti in termini di ottimizzazione del sistema dei trasporti e, conseguentemente, sul potenziamento della connettività regionale, consentendo non solo una maggiore mobilità per i cittadini, ma anche il fiorire di iniziative economiche locali e regionali e rendendo inoltre più attrattive le aree coinvolte per investitori e turisti.

A completamento del progetto i passeggeri locali – ovvero gli abitanti dell'area che attraverseranno lo Stretto – annuali 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.

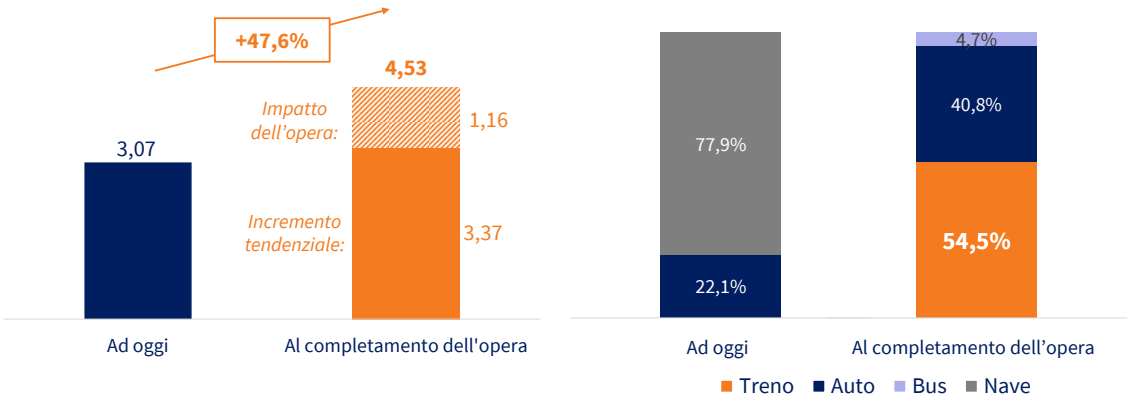


*Fig. 4. A sinistra:* ***Passeggeri locali annui attuali e attesi nello Stretto di Messina*** *(milioni), al completamento dell'opera. A destra: mix modale del trasporto passeggeri locale. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Steer – Analisi della mobilità passeggeri fra le province di Messina e Reggio Calabria, 2026*

L'ambito urbano unificato di Messina e Reggio di Calabria emergerà come l'8° ambito urbano italiano per popolazione residente e il 13° per numero di imprese. Non solo: la realizzazione del Ponte genererà risparmi di tempo e un aumento dell'attrattività dell'aeroporto territoriale Tito Minniti, che sarà raggiungibile con mezzi pubblici da Messina in circa 60 minuti (ad oggi l'aeroporto più vicino a Messina è il Fontanarossa di Catania, distante in media oltre 160 minuti

e la cui raggiungibilità è fortemente dipendente dallo stato del traffico e dagli orari dei collegamenti autobus).

Il collegamento stabile dello Stretto, infine, contribuirà all'efficientamento del sistema sanitario e della protezione civile: genererà una riduzione dei tempi di trasferimento di pazienti di circa il 60%; garantirà un miglior coordinamento tra i centri di cura e la possibilità di evitare episodi di sovraccarico di alcuni ospedali; assicurerà il trasporto di farmaci, attrezzature e personale sanitario più efficiente, costante nel tempo, aperto 24 ore al giorno. L'opera garantirà inoltre un miglioramento nella capacità di risposta in caso di emergenze di protezione civile, consentendo il rapido afflusso di risorse (ad es. colonna mobile nazionale) destinate alle aree colpite sia in Sicilia che nella Calabria meridionale, così come una maggiore rapidità di evacuazione in caso di emergenza e calamità, evitando i limiti logistici dei traghetti.

## I benefici per il tessuto produttivo locale

La condizione di insularità rappresenta un ostacolo significativo per lo sviluppo economico della Sicilia, incidendo negativamente sul suo potenziale di crescita. A parità di altre condizioni, difatti, la Sicilia presenta un PIL pro capite inferiore di 1.631 € rispetto al proprio potenziale[1] (in assenza quindi della condizione di insularità). Complessivamente, l'isola subisce una perdita stimata di 7,8 miliardi di euro rispetto al proprio PIL potenziale, che potrebbe raggiungere 119,5 miliardi di euro, contro gli attuali 111,7 miliardi, con 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.

Fra i molteplici effetti negativi generati dalla condizione di insularità, il più significativo per il tessuto produttivo locale consiste nella disparità di costi di trasporto rispetto alle altre aree del Paese e dell'Unione Europea nel suo complesso. Sotto questo profilo, è emblematico come 8 delle 10 peggiori regioni in Europa per costo medio di trasporto (il costo di trasporto dalla specifica regione verso la media delle altre regioni europee) siano isole, e come tale costo, per la Sicilia, risulti il 60% superiore alla media delle altre regioni italiane, oltre che più del doppio rispetto alla media delle regioni EU. Questi numeri posizionano inoltre la Sicilia come 223° regione in EU per costo di trasporto, su 231 totali.[2]

[1] Fonte: elaborazione TEHA Group su dati OCSE. Si veda in particolare OECD (2026), *Policy Pathways Beyond the Shoreline: Enhancing Resilience and Innovation in Island Economies*, OECD Rural Studies, OECD Publishing, Paris.
[2] Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Eurostat.

Gli elevati costi di trasporto generano effetti negativi diretti sulla capacità di crescita delle imprese locali, limitando un'integrazione efficace delle filiere produttive nel mercato unico europeo: la costruzione del Ponte tra la Sicilia e la Calabria costituisce una soluzione a questo problema, generando una riduzione media dei costi di attraversamento dello Stretto, relativamente al trasporto delle merci, del 38%. Tale riduzione dei costi di trasporto si potrà trasmettere sulla redditività delle imprese, non solo siciliane, ma europee.

Per quantificare gli effetti economici della riduzione dei costi di trasporto, TEHA ha elaborato un **modello econometrico basato sull'analisi delle relazioni tra dotazione infrastrutturale, costi logistici e sviluppo economico dei territori**. L'analisi ha preso in esame oltre 1,2 milioni di dati relativi ai collegamenti tra le regioni europee, ricostruendo i costi medi di trasporto delle merci e stimando i risparmi derivanti dalla realizzazione del Ponte. Per rappresentare le effettive caratteristiche degli scambi commerciali, i costi sono stati ponderati considerando sia i collegamenti nazionali (70%) sia quelli con gli altri Paesi europei (30%).

Su questa base, è stato applicato un modello in due passaggi, finalizzato a isolare il contributo delle infrastrutture alla crescita economica. La principale difficoltà di questa analisi consiste nel fatto che la relazione tra infrastrutture e sviluppo è bidirezionale: da un lato, migliori infrastrutture favoriscono la crescita economica; dall'altro, i territori economicamente più sviluppati tendono a investire maggiormente nelle proprie infrastrutture. Per distinguere questi effetti, il modello analizza dapprima la relazione tra dotazione infrastrutturale e costi di trasporto e, successivamente, quella tra costi logistici e PIL regionale, tenendo conto anche delle differenze strutturali tra Paesi e di altri fattori che influenzano lo sviluppo economico, tra cui istruzione, ricerca, struttura produttiva e caratteristiche demografiche.

**I risultati indicano che una riduzione dell'1% dei costi di trasporto delle merci si traduce in un incremento stimato dello 0,5% del PIL regionale.** Applicando questa relazione ai risparmi logistici associati alla realizzazione del Ponte, è stato possibile stimare i benefici economici per i territori interessati e per il resto del Paese. Sulla base dei risultati del modello, l'impatto economico della maggiore accessibilità e competitività dei territori è stimato in **3,6 miliardi di euro di PIL aggiuntivo ogni anno** a livello nazionale, di cui il 45,3% a beneficio di Sicilia e Calabria. Sotto il profilo occupazionale, invece, questi effetti sosterranno 14.250 occupati equivalenti a tempo pieno, con il 45,2% degli impieghi concentrati nelle due regioni, contribuendo a compensare parte dei costi complessivi dell'insularità.

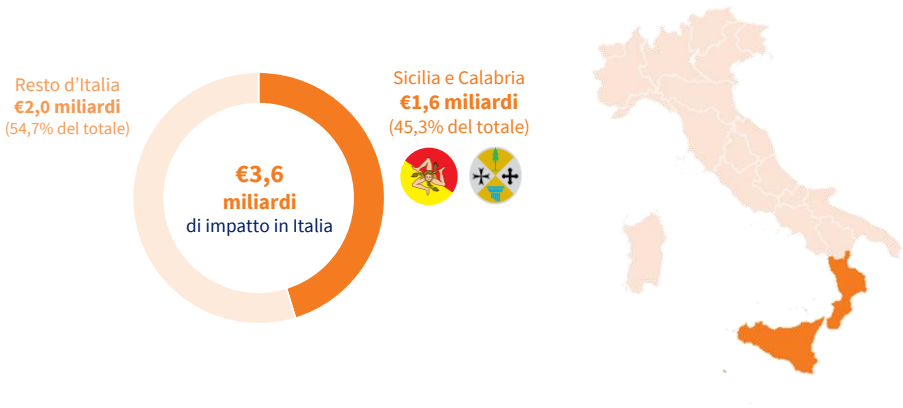


*Fig. 5.* ***Impatti potenziali sul PIL nella fase di operatività del Ponte*** *(€ milioni e %). Fonte: elaborazione TEHA Group su database internazionali, Commissione Europea e JRC, 2026*

## 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 sottosviluppato 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[3].

[3] Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Eurostat.

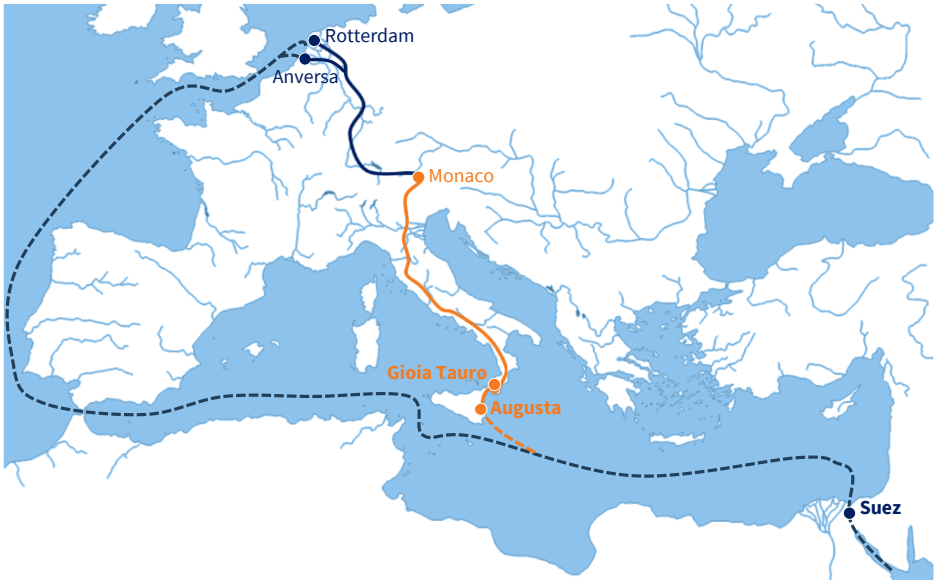


*Fig. 6.* ***Rotte di trasporto merci****. Fonte: elaborazione TEHA Group*

Per l'ambito portuale Augusta-Gioia Tauro esiste quindi una fetta di mercato rilevante connessa ai commerci dall'oriente e diretta verso il nord Europa: su circa €2.600 miliardi 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.

Per quantificare queste ricadute economiche e occupazionali, TEHA ha applicato una metodologia analoga a quella utilizzata per la stima degli impatti della fase di costruzione, gestione e manutenzione del Ponte, basata sulle matrici input-output di Istat. In questo caso, tuttavia, l'analisi non considera l'impulso economico generato dagli investimenti nel settore delle costruzioni, ma quello derivante dall'incremento delle attività di trasporto e logistica, conseguente ai maggiori volumi di merci movimentate dal sistema portuale. Il modello consente quindi di stimare come questa maggiore attività si propagherà lungo le catene di fornitura, generando effetti diretti, indiretti e indotti sulle diverse filiere produttive.

Sulla base di questa metodologia, la capacità del polo portuale Augusta-Gioia Tauro di intercettare, come ipotesi adottata alla base del modello, il 5% dei traffici commerciali orientali oggi gestiti dai porti del Nord Europa, genererà 420 milioni di euro all'anno di attività economica aggiuntiva per il Paese e le sue filiere, di cui 250 milioni in Sicilia e Calabria. In termini di valore aggiunto, il contributo sarà pari a 140 milioni di euro di PIL all'anno, di cui 80 milioni nelle due regioni, sostenendo complessivamente 2.260 occupati equivalenti a tempo pieno ogni 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.

Per stimare l'incremento dei flussi turistici generato dal Ponte, TEHA ha considerato due distinti canali di sviluppo della domanda turistica. Il primo, e più rilevante, riguarda la maggiore accessibilità della Sicilia e della Calabria, resa possibile dalla riduzione dei tempi di percorrenza e dal miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari. Per quantificare questo effetto, l'analisi si è basata sulle previsioni di traffico elaborate da Stretto di Messina, che confrontano l'evoluzione attesa della mobilità passeggeri nello scenario tendenziale con quella prevista a seguito della realizzazione dell'opera. Le stime evidenziano un incremento del 13% della mobilità passeggeri tra Sicilia e Continente, che favorirà anche la crescita degli arrivi turistici nelle due regioni.

Il secondo riguarda la capacità del Ponte di diventare esso stesso una destinazione turistica, attirando visitatori interessati al valore ingegneristico, architettonico e paesaggistico dell'infrastruttura. Per valutare questa componente, TEHA ha sviluppato un'analisi di benchmarking internazionale, prendendo in esame grandi opere infrastrutturali comparabili che si sono affermate come attrazioni turistiche, come il Golden Gate Bridge di San Francisco e il viadotto di Millau, nel sud della Francia.

Considerando congiuntamente i benefici derivanti dalla maggiore facilità di collegamento e il potenziale attrattivo dell'opera, si stima un incremento medio di **circa 840.000 turisti all'anno in Sicilia e Calabria**.

Per tradurre questi flussi addizionali in ricadute economiche sul territorio, l'analisi ha utilizzato come base di partenza i microdati Istat sul turismo, che offrono una fotografia dettagliata e rappresentativa delle caratteristiche dei viaggi e dei comportamenti di spesa dei visitatori. In particolare, tali informazioni consentono di distinguere i profili di spesa turistica in funzione del Paese o della Regione di provenienza e della Regione di destinazione, considerando anche le differenti caratteristiche e durate dei soggiorni. Applicando questi profili ai flussi turistici addizionali stimati, è stato possibile quantificare la maggiore spesa che sarà attivata sul territorio e, conseguentemente, le ricadute in termini di PIL e occupazione.

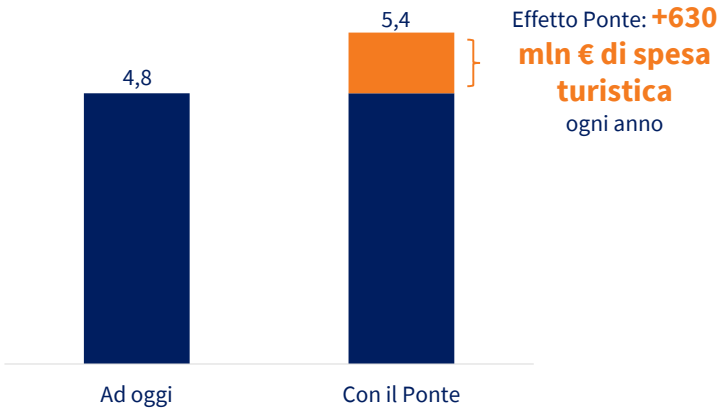


*Fig. 7.* ***Spesa turistica in Sicilia e Calabria*** *(mld di Euro). Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Steer, Stretto di Messina, Regione Calabria e Osservatorio Turismo Sicilia, 2026*

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[4].

## Infrastrutture 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. Come presentato, la Sicilia è in fase di potenziamento delle

[4] Fonte: elaborazione TEHA Group su matrice delle interdipendenze settoriali Istat.

sue infrastrutture ferroviarie, opere che includono interventi di elettrificazione e velocizzazione. Tuttavia, la mancanza di un collegamento stabile con il continente limita l'efficacia di questi sviluppi, isolando l'isola e impedendo una sinergia con la rete nazionale.

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.

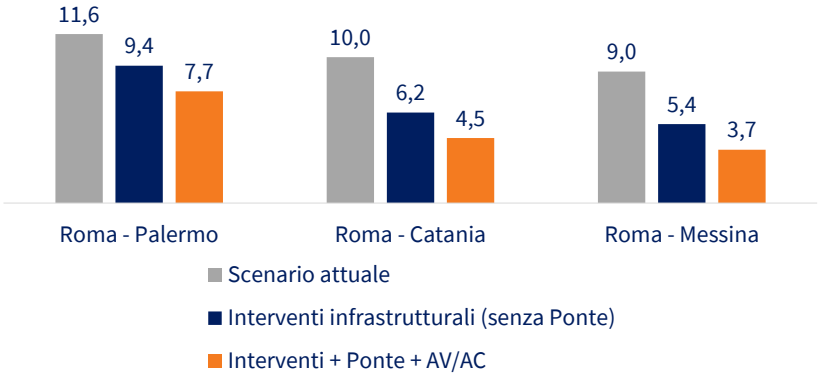


*Fig. 8.* ***Tempi di percorrenza delle principali tratte ferroviarie Roma–Sicilia nei tre scenari infrastrutturali*** *(nr. di ore). Fonte: elaborazione TEHA Group su dati ANAS, RFI e ISTAT, 2026*

Inoltre, grazie al Ponte sarà possibile avviare uno shift modale, a supporto della mobilità su rotaia sia per passeggeri che per le merci. La quota di passeggeri che attraverserà lo Stretto in treno passerà dall'attuale 3,9% del totale al 27,1%; per le merci si passerà dall'1,1% al 9,6%. Questo shift modale, e la conseguente cancellazione 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.

## Il Ponte sullo Stretto nel contesto europeo

Il completamento del ponte rafforza il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T. Questo corridoio è uno dei pilastri dell'integrazione infrastrutturale e logistica nord-sud dell'Europa e attraversa otto Stati europei, estendendosi dalla Norvegia alla Sicilia e Malta lungo 4.800 km. Questo corridoio mira a favorire la coesione economica e sostiene la crescita sostenibile, migliorando la connettività e la competitività regionale, e risulta una leva chiave

per equilibrare il divario tra regioni meno e più sviluppate, accelerando il flusso commerciale e il transito di persone e merci.

La costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina risulta fondamentale per il completamento del corridoio, eliminando le discontinuità fisiche e migliorando le connessioni tra l'Europa settentrionale e il Mediterraneo centrale. Il ponte rappresenta una condizione fondamentale per l'integrazione infrastrutturale della Sicilia con il resto del continente, inserendosi in una rete di trasporti che potenzia il ruolo del Mezzogiorno come piattaforma verso il Mediterraneo. L'importanza del Ponte è rimarcata anche dalla valutazione condotta da CINEA (Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency della Commissione Europea), che ha confermato la rispondenza del progetto ai criteri di: «priorità e urgenza, maturità, qualità, impatto ed effetto catalizzatore», nonché la rispondenza agli obiettivi di «coesione, efficienza, sostenibilità e incremento dei benefici per gli utenti" stabiliti dal Regolamento TEN-T»

## Gli impatti reputazionali della costruzione del Ponte sullo Stretto

La realizzazione di grandi opere iconiche e tecnologicamente avanzate può fungere da volano reputazionale per un Paese, migliorandone la percezione internazionale e attrattività. Questi progetti, se realizzati con successo, includono elementi innovativi e di avanguardia tecnologica, rafforzando la posizione del Paese come leader nella modernizzazione infrastrutturale. Investimenti in tali opere strategiche dimostrano una visione orientata al futuro, evidenziando capacità ingegneristiche elevate e una volontà politica di medio e lungo periodo di guidare lo sviluppo sostenibile e la competitività globale.

Il Ponte sullo Stretto di Messina è progettato con caratteristiche tecniche avanzate che lo pongono tra le infrastrutture più all'avanguardia a livello globale. Con una campata sospesa centrale di 3.300 metri, supera significativamente le dimensioni dei record attuali detenuti da ponti come quelli di Çanakkale e Akashi. La larghezza dell'impalcato, l'altezza delle torri e il diametro dei cavi di sospensione sono progettati per garantire prestazioni e sicurezza elevate. Questo progetto rappresenterà un segnale forte di leadership tecnologica e capacità ingegneristica, e un simbolo di progresso e un nuovo standard infrastrutturale globale per il futuro dei trasporti strategici e della connettività.

| | Ponte sullo Stretto | Record attuali |
|---|---|---|
| Campata sospesa centrale | 3.300 m | 2.023 m - 1915Çanakkale (TR) |
| Larghezza dell'impalcato | 60,4 m | 45 m - 1915Çanakkale (TR) |
| Altezza torri sulle due sponde | 399 m | 318 m - 1915Çanakkale (TR) |
| Diametro dei cavi di sospensione | 1,26 m | 1,12 m – Akashi Bridge (JP) |
| Numero dei fili di acciaio che compongono ogni cavo | 44.323 | 36.830 – Akashi Bridge (JP) |

*Fig. 9.* ***Caratteristiche strutturali del Ponte sullo Stretto****. Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Stretto di Messina, 2026*

Le grandi opere infrastrutturali rivestono infatti un ruolo fondamentale nel potenziamento della reputazione internazionale e nella coesione interna di un Paese. Queste realizzazioni segnalano una forte capacità di cooperazione transfrontaliera e integrazione economica, rafforzando l'identità culturale e favorendo la crescita economica locale. Il potenziale di attrazione degli investimenti, la fiducia interna, e la copertura mediatica internazionale rappresentano ulteriori vantaggi strategici, posizionando questi progetti come asset importanti per lo sviluppo sostenibile e la competitività globale. Diversi casi hanno seguito queste dinamiche: il ponte Øresund tra Danimarca e Svezia, il Guggenheim Museum Bilbao, il Burj Khalifa a Dubai, sono diventati veri e propri simboli nazionali, simboli di modernità e innovazione, attirando interesse turistico e investimenti.

## 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 Berkeley e il Golden Gate Bridge. Il College of Engineering dell'Università di Berkeley 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.