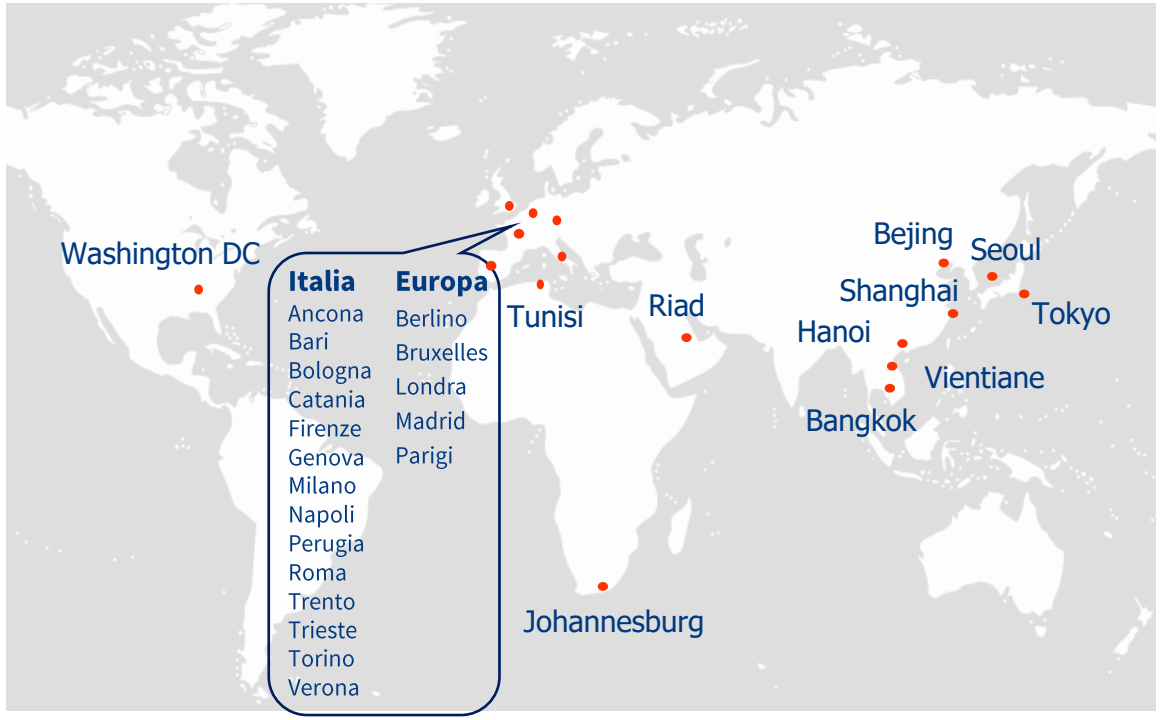
Le ricadute socio-economiche del Ponte sullo Stretto di Messina

Valerio De Molli, Managing Partner e CEO, TEHA Group

© 2026 Tutti i diritti riservati

TEHA Group è una società di consulenza italiana con una presenza e visione globale

- The European House - Ambrosetti e TEHA Group hanno sede a Milano, Italia. Sono attive in **4 continenti** con uffici e partner strategici in **16 Paesi**
- TEHA Group comprende tutte le **attività operative del Gruppo**, comprese le società partecipate (Ambrosetti Group Limited e le controllate, TEHA Middle East, TEHA Africa, TEHA China, Baishi, Ambrosetti Consultores, Cefriel, GDS Communication, Oltre Consulting, HBR Italia e CyBrain)
- Riconosciuta come **Top Employer 2026** in Italia per il **sesto anno consecutivo**
- Riconosciuta come **1° Think Tank in Italia** e **4° in Europa** dal 2013, secondo il "Global Go To Think Tanks Report", un'indagine condotta dall'Università della Pennsylvania
- Celebrata con un francobollo ufficiale della Repubblica Italiana nella categoria "**Le Eccellenza del sapere della nazione**" in occasione del 50° Forum di Cernobbio



- Citata come esempio di **eccellenza nel Trattato del Quirinale** (Italia e Francia) **e dal Segretario Generale dell'ASEAN**
- **Partner** della Presidenza italiana e indonesiana del **G20** e della Presidenza italiana del **G7** per l'elaborazione di diversi documenti strategici

TEHA Group

I nostri numeri, i nostri successi

Oltre 900 Eventi

Realizzati nel 2024, di cui l'11% in digitale, l'8% in fisico e l'81% phygital

1 Piattaforma proprietaria phygital

Know-how e tecnologia proprietaria per realizzare workshop, seminari, eventi digitali complessi

3.500 Esperti

Nazionali ed internazionali coinvolti nelle nostre diverse piattaforme

48.000 Imprenditori e manager

Nazionali ed internazionali che hanno partecipato ai nostri eventi e incontri in Italia e nel mondo

Oltre 500 Studi e Scenari

Sviluppati per Istituzioni e aziende nazionali ed internazionali

1° Think Tank

Privato italiano, 4° nell'Unione Europea, tra i più rispettati e indipendenti – dal 2013 – su 11.175 a livello globale (*)

51 Anni

del Forum di Cernobbio nel 2025

16 Paesi

Italia, Francia, Belgio, Spagna, Germania, Regno Unito, Stati Uniti, Sud Africa, Turchia, Arabia Saudita, Giappone, Cina, Corea del Sud, Tailandia, Vietnam, Laos

TOP EMPLOYER 2026

Per il sesto anno consecutivo, siamo stati riconosciuti Top Employer. Una delle 144 realtà nominate nel 2025 in Italia, sulla base dell'analisi specifica di 6 aree di policy HR e di oltre 400 best practice monitorate

337 Persone di cui 55% Donne

Accomunate dalla stessa passione e voglia di fare

Il 46% dei ruoli di vertice sono ricoperti da donne

15+ anni di innovazione

Da oltre 15 anni attore chiave dell'ecosistema italiano dell'innovazione e leader di scenari Tech e Open Innovation

30+ anni di sostenibilità

L'esperienza del nostro team di sostenibilità in progetti e soluzioni su misura per accelerare la transizione delle imprese verso un futuro sostenibile

20+ Community

Tematiche o territoriali: Meridiano Sanità, Cashless Society, Valore Acqua, Retail 5.0, Life Sciences, Innotech, Smart Building, Zero Carbon, Food, Rigenerazione Urbana, Longevity+, Valore Cultura, Data Center e numerose Community territoriali in Italia e all'estero

8 Think Tank e Summit Internazionali

Riconosciuti come una best-practice internazionale da parte dell'ASEAN Community. Menzionati come caso d'eccellenza nel Trattato del Quirinale - co-firmato dal Presidente del Consiglio dei Ministri italiano e dal Presidente della Repubblica Francese - per la cooperazione bilaterale rafforzata

100 Famiglie

Imprenditoriali assistite, tramite consulenza nei Patti di Famiglia e Sistemi di Governance. 30% di quota di mercato tra le aziende dei Cavalieri del Lavoro

TEHA

(*) Nell'ultima edizione del Global Go To Think Tanks Report della University of Pennsylvania

La missione del progetto

TEHA ha realizzato, in collaborazione con Stretto di Messina, uno studio volto a quantificare e valutare il **valore socio-economico generato dal Ponte sullo Stretto** e i collegamenti stradali e ferroviari, attraverso un **approccio multidimensionale** che ne analizza gli effetti nel tempo e sui territori interessati

L'obiettivo è andare oltre la sola dimensione di realizzazione dell'opera, per misurarne in **modo strutturato il contributo allo sviluppo socio-economico dei territori e del Paese**

Non rientra nel perimetro oggetto di studio l'approfondimento delle condizioni di fattibilità tecnica ed economica dell'opera. Il piano degli investimenti, i traffici attesi e le tariffe previste – come indicati nei documenti di progetto – rappresentano un input per le analisi di impatto contenute nello studio di TEHA

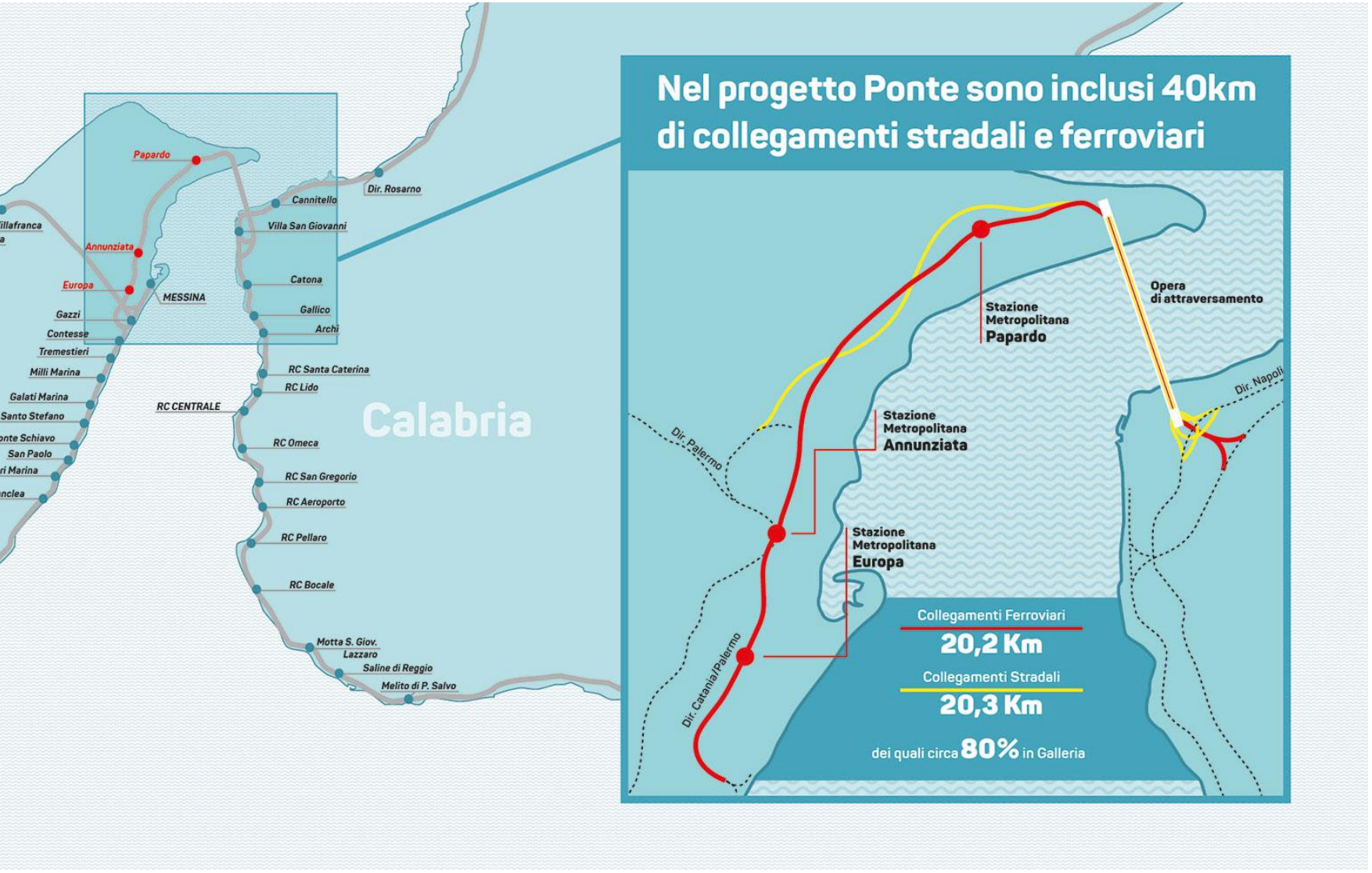
La metodologia dello studio

- Identificazione dei dati di input per le analisi a partire dai documenti tecnici di progetto (studio di traffico, scenari di previsione della domanda, Piano Economico-Finanziario, …)
- Analisi di decine di paper sugli impatti socio-economici della costruzione di grandi opere infrastrutturali, con particolare attenzione ai ponti
- Benchmarking delle principali metriche su casi comparabili
- Interviste con il management di Stretto di Messina, i soggetti collegati e altri stakeholder
- Elaborazione di database proprietari, da fonti istituzionali certificate
- Applicazione di metodologie di stime degli impatti consolidate nella letteratura scientifica

Indice

- **Il progetto del Ponte sullo Stretto**
- Gli impatti socio-economici dell'opera
  - A. La fase di costruzione
  - B. La manutenzione e gestione delle infrastrutture
  - C. L'integrazione urbana dell'area dello Stretto
  - D. Le ricadute per il tessuto produttivo locale e nazionale
  - E. Le opportunità per il sistema portuale locale
  - F. Lo sviluppo turistico
  - G. L'abilitazione e incentivazione di ulteriori investimenti infrastrutturali
  - H. Il completamento della rete TEN-T
  - I. Le ricadute reputazionali
  - J. Lo sviluppo della conoscenza nelle aree dello Stretto
- Una vista di sintesi

Il Ponte sullo Stretto è un progetto integrato che va oltre l'attraversamento e include un ampio sistema di opere stradali e ferroviarie



Il Ponte sullo Stretto è parte di un **progetto integrato** che va oltre l'attraversamento, includendo **oltre 40 km** di **opere complementari** tra nuove strade, ferrovie, gallerie, viadotti e nuove stazioni:

- **20,3 km** di **nuovi collegamenti stradali** (56% in galleria)
- **20,2 km** di **nuovi collegamenti ferroviari** (92% in galleria)
- **3 stazioni ferroviarie** sotterranee a Messina
- un **Centro Direzionale** sul versante calabrese

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Stretto di Messina, 2026

Si tratta di un progetto dalla grande ambizione tecnica …

Ponte sullo Stretto

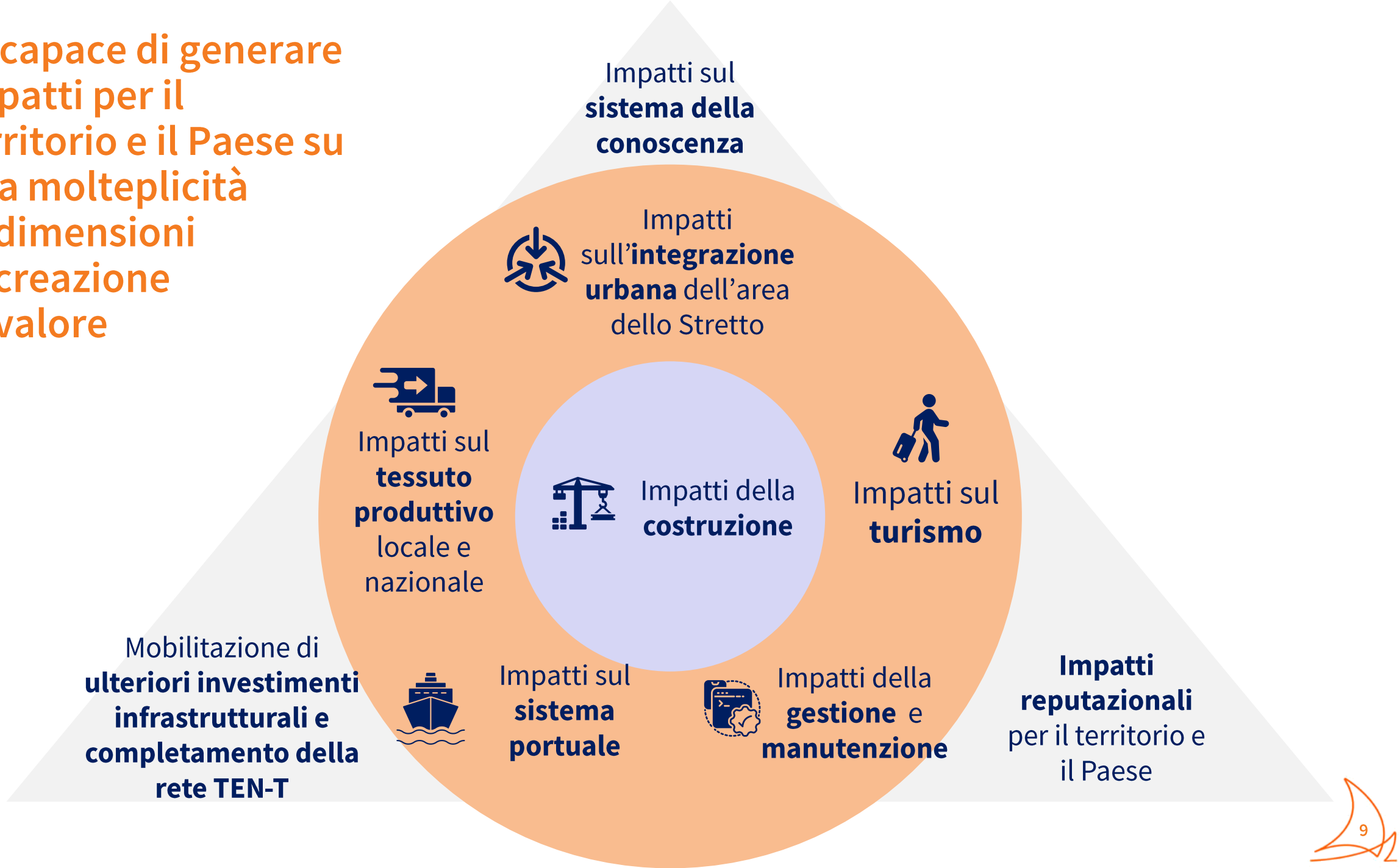


- **Campata unica** di **3,3km** per l'attraversamento continuo dello Stretto e l'integrazione tra rete stradale e ferroviaria
- **3 corsie** **per senso di marcia** per elevata fluidità e sicurezza del traffico e **2 binari** **ferroviari**
- **Pedaggio Free Flow** senza barriere fisiche per ridurre congestioni e ottimizzare i flussi
- Fino a **6.000 veicoli/ora** di **capacità stradale**
- **collegamento ferroviario a doppio binario**, conforme agli standard europei di interoperabilità, con capacità fino a **200 treni/giorno**
- **Completamento** del **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** e rafforzamento della rete TEN-T

TEHA

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Stretto di Messina, 2026

… capace di generare impatti per il territorio e il Paese su una molteplicità di dimensioni di creazione di valore



Indice

- Il progetto del Ponte sullo Stretto
- **Gli impatti socio-economici dell'opera**
  - A. La fase di costruzione
  - B. La manutenzione e gestione delle infrastrutture
  - C. L'integrazione urbana dell'area dello Stretto
  - D. Le ricadute per il tessuto produttivo locale e nazionale
  - E. Le opportunità per il sistema portuale locale
  - F. Lo sviluppo turistico
  - G. L'abilitazione e incentivazione di ulteriori investimenti infrastrutturali
  - H. Il completamento della rete TEN-T
  - I. Le ricadute reputazionali
  - J. Lo sviluppo della conoscenza nelle aree dello Stretto
- Una vista di sintesi

A



Impatti nella fase di costruzione

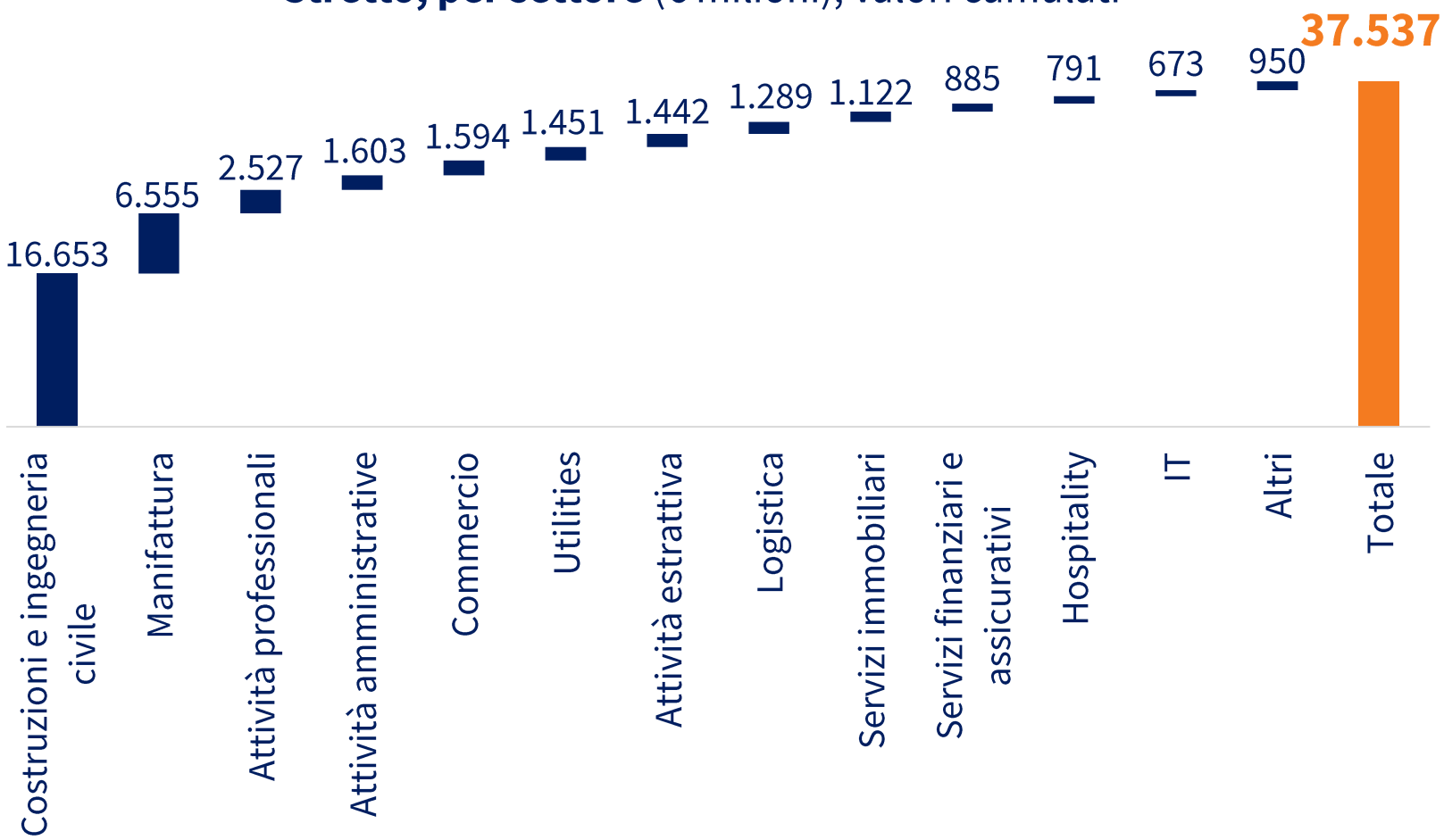
La costruzione del Ponte e dei collegamenti stradali e ferroviari genererà **5,9 miliardi** di Euro di PIL per Sicilia e Calabria cumulati in tutti gli anni di realizzazione, impiegando complessivamente **110.000 occupati** locali

L’investimento necessario per i 7,5 anni per la realizzazione del Ponte genererà un giro d’affari complessivo superiore a 37 miliardi di Euro …

A

Investimento di **13,5 miliardi di Euro**

Giro d’affari diretto, indiretto e indotto della costruzione del Ponte sullo Stretto, per settore (€ milioni), valori cumulati



… di cui **16 miliardi** ricadranno in Sicilia e Calabria

Fonte: modello proprietario elaborato da TEHA Group su dati Stretto di Messina e tabelle delle interdipendenze settoriali di Istat, 2026

… contribuendo con 23,1 miliardi di PIL addizionale per il Paese, di cui oltre un quarto a beneficio di Sicilia e Calabria …

A

Grazie alla costruzione del Ponte sarà prodotto, nella fase di realizzazione dell'opera, PIL complessivo per Sicilia e Calabria pari a **5,9 miliardi di Euro**, con il coinvolgimento rilevante di **subappaltatori e fornitori locali**

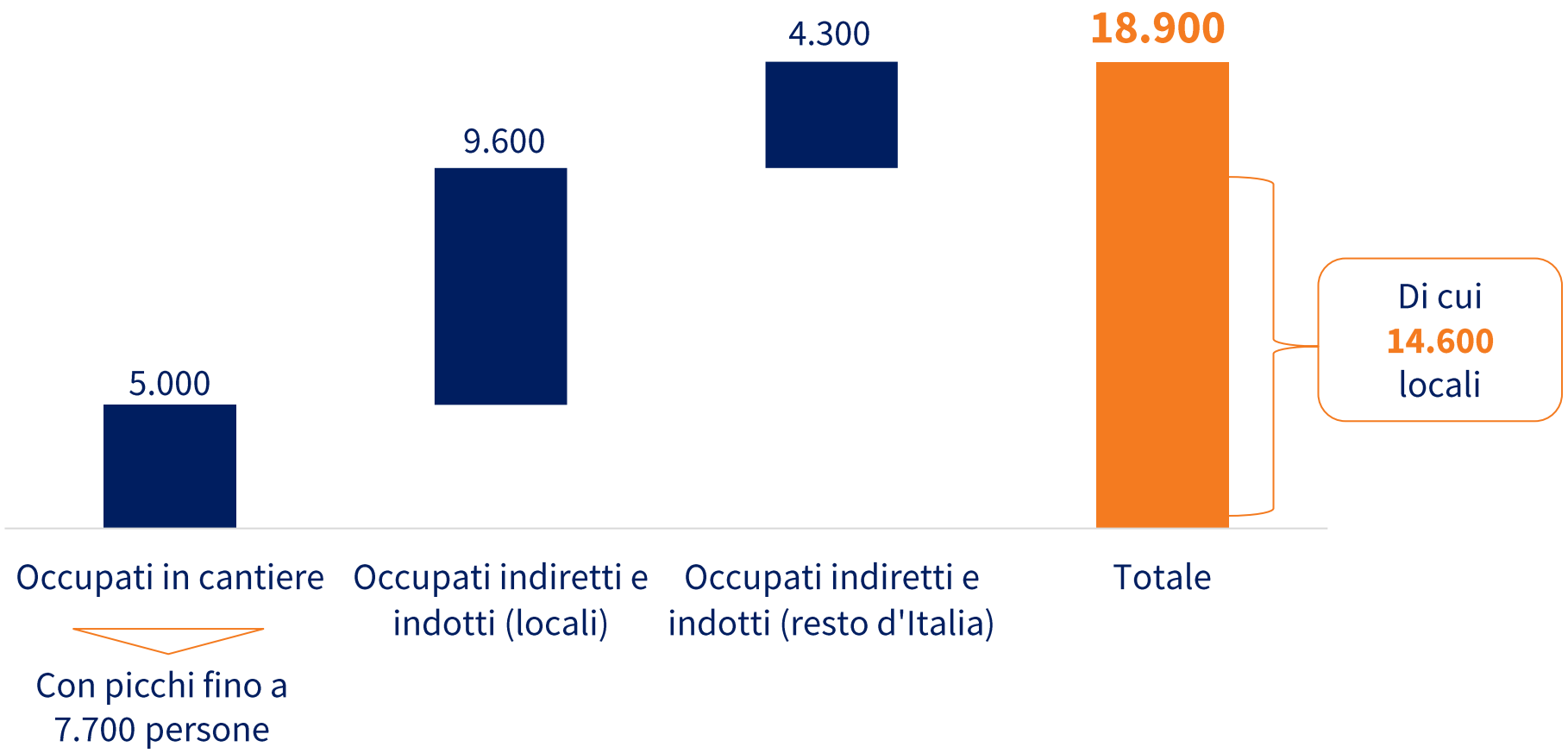


Fonte: modello proprietario elaborato da TEHA Group su dati Stretto di Messina e tabelle delle interdipendenze settoriali di Istat, 2026

… sostenendo occupazione, in larga parte locale

A

Impatto occupazionale della costruzione del Ponte sullo Stretto
(Occupati full time equivalent), valori medi annui



Considerando l'intero periodo di costruzione (7,5 anni) il Ponte sosterrà oltre 140.000 occupati full time equivalent, di cui circa **110.000 locali**

Fonte: modello proprietario elaborato da TEHA Group su dati Stretto di Messina e tabelle delle interdipendenze settoriali di Istat, 2026

B



Impatti diretti nella fase di operatività

Dall’entrata in esercizio del Ponte sarà attivato un programma costante di gestione e manutenzione che genererà ulteriore **occupazione e valore economico**: **1 miliardo di Euro** di PIL per Sicilia e Calabria e **12.000 occupati full time equivalent**, cumulati nei primi 30 anni di operatività

Dall’entrata in esercizio, il Ponte e il Centro Direzionale attiveranno flussi operativi che genereranno occupazione per il territorio

B

Con l’entrata in esercizio del **Ponte sullo Stretto** sarà attivato un **presidio stabile di gestione operativa e monitoraggio**, che assicurerà il **funzionamento quotidiano** dell’infrastruttura e programmerà in modo continuativo le **attività di manutenzione**

Le attività, tra cui quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, si tradurranno in un **supporto costante all’economia locale**





Il **Centro Direzionale**, che sorgerà sul versante calabrese e progettato dall’architetto Daniel Libeskind, sarà un **complesso multifunzionale** e rappresenterà il **nodo di coordinamento dei flussi operativi e informativi** del sistema Ponte e dei collegamenti ferroviari tra Calabria e Sicilia

In particolare ospiterà la **sala operativa**, che gestirà in modo integrato i sistemi di monitoraggio tecnico del Ponte e dei flussi di traffico. In aggiunta, il Centro ospiterà servizi aperti al pubblico tra cui centri convegni, negozi e ristoranti

TEHA

Le attività di gestione e manutenzione per la fase di operatività (nei primi 30 anni) avranno un impatto complessivo sul PIL pari a €2,4 miliardi

B

Investimento complessivo, sui 30 anni, di **3,1 miliardi di Euro**

Impatto complessivo sul PIL nazionale

€2,4 miliardi

Impatto complessivo occupazionale nazionale

26.370 FTE

L'**impatto territoriale** delle attività di gestione e manutenzione in Calabria e Sicilia è stimato tra il **37%** e il **49%** del totale*, per un controvalore pari a **€1 miliardo di PIL**, occupando **400 lavoratori locali ogni anno** (12.000 full time equivalent lungo tutto il periodo), con ricadute soprattutto nei settori della **manutenzione impiantistica**, delle **opere civili e pavimentazioni**, dei **sistemi digitali e di monitoraggio**, della **logistica operativa** e dei **servizi tecnici**

Le attività di gestione e manutenzione sul territorio potranno portare alla nascita di nuove imprese e nuovi investimenti, per soddisfare la domanda addizionale

(*): La stima dipende dalla quota della spesa di gestione e manutenzione che ricadrà sul territorio

Fonte: modello proprietario elaborato da TEHA Group su dati Stretto di Messina e tabelle delle interdipendenze settoriali di Istat, 2026

C



Impatti socioeconomici nella fase di operatività

Il Ponte collegherà le città metropolitane di Messina e Reggio Calabria, sviluppando un’area urbana **integrata** e **sinergica di circa 1,1 milioni di abitanti**

Il collegamento delle aree di Messina e Reggio Calabria rappresenta un'opportunità fondamentale di integrazione urbana e sinergia tra territori

C



L'**integrazione urbana** tra le due sponde dello Stretto riguarda un'area caratterizzata da un elevato potenziale sinergico, intervenendo su **un territorio che vanta**:

c.a. 400mila abitanti nelle due città e **oltre 1,1 milioni** nelle Città Metropolitane (13% della popolazione totale delle regioni Sicilia e Calabria)

2 atenei statali, con un totale di **17 dipartimenti** e **31mila studenti** iscritti (pari a quelli di Tor Vergata a Roma)

2 ospedali principali per un totale di **1.100 posti letto** (+9,5% vs. Policlinico di Milano) e **3** altri ospedali*

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

(*) Policlinico Madonna della Consolazione, Ospedale Riuniti Reggio Calabria e I.O.M.I. "Franco Scalabrino".

Fonte: modello proprietario elaborato da TEHA Group su dati Istat, 2026

Il collegamento ferroviario metropolitano consente collegamenti continui tra Sicilia e Calabria

C



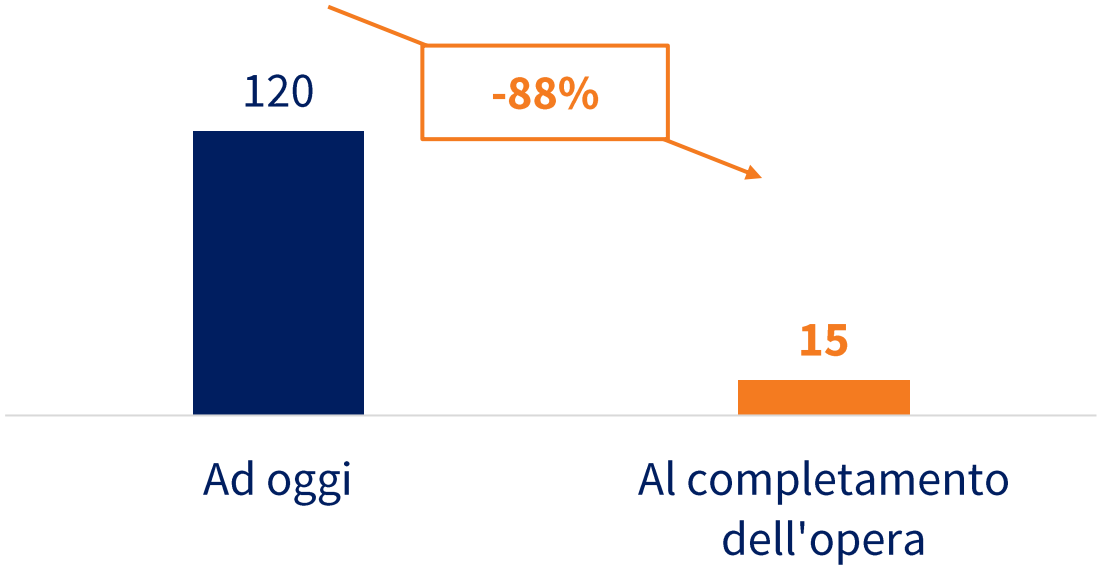
- Il nuovo collegamento ferroviario metropolitano si configura come un **sistema di collegamento ferroviario stabile e continuo** tra le due sponde, basato sull'integrazione delle reti esistenti e previste dall'Accordo di Programma al nuovo attraversamento
- Il sistema include **nuove fermate ferroviarie sotterranee a Messina** (Papardo, Annunziata, Europa) e il **potenziamento dei nodi di Reggio Calabria** e **Messina**, migliorando accessibilità e frequenza dei collegamenti
- Nel complesso, l'infrastruttura consente una **mobilità più rapida e integrata** tra Sicilia e Calabria, **a servizio di un bacino di circa 1,1 milioni di abitanti**

TEHA

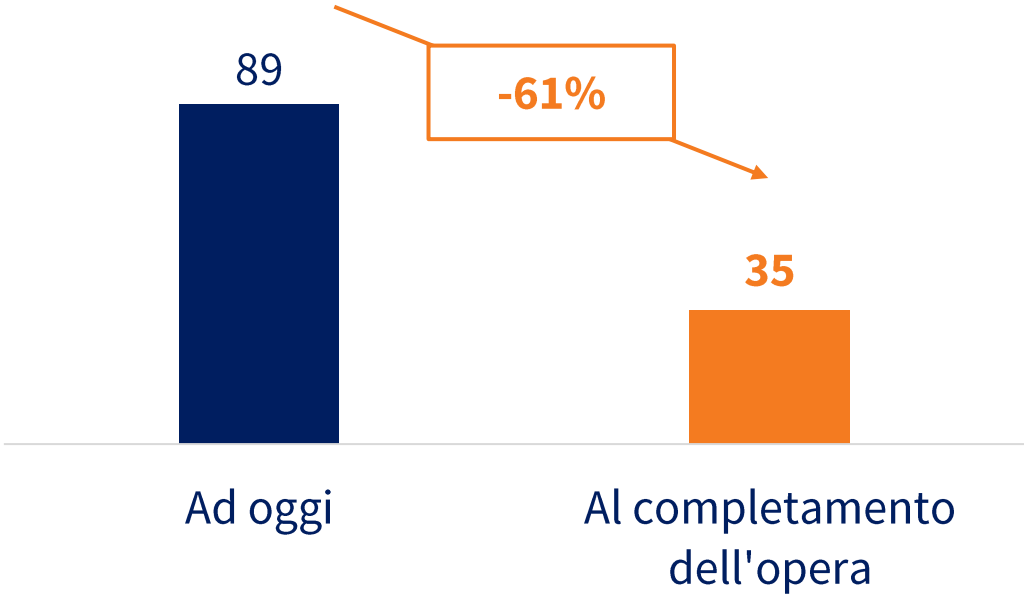
Al completamento dell'opera e del collegamento ferroviario metropolitano, il tempo di attraversamento si ridurrà, sia per il treno che per le auto …

C

Tempo di percorrenza in treno tra le stazioni di Villa San Giovanni e Messina Centrale
(minuti), attuali e al completamento dell'opera



Tempo di percorrenza in auto tra Reggio Calabria centro e Messina centro
(minuti), attuali e al completamento dell'opera



Grazie al Ponte, ogni anno, i passeggeri potranno risparmiare 6,2 milioni di ore, grazie a tempi di percorrenza più brevi.
Questo tempo risparmiato ha un valore, equivalente a 85,7 milioni di Euro

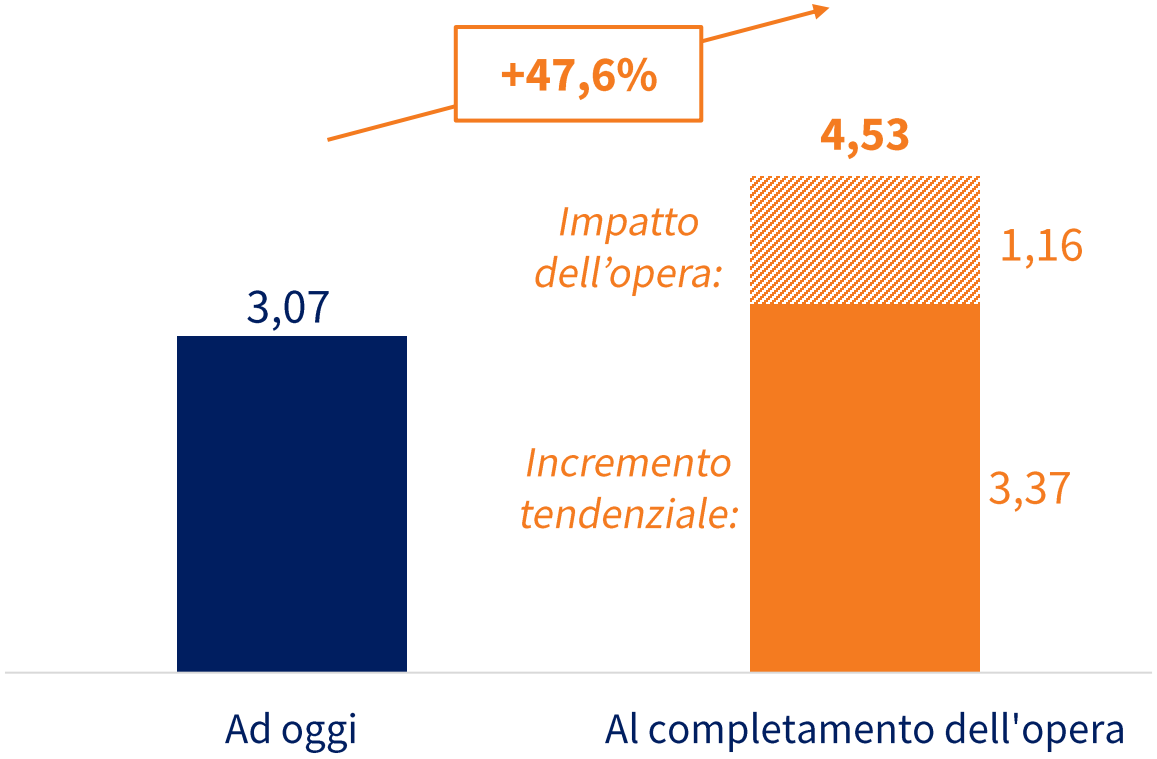
TEHA

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Stretto di Messina e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Linee Guida all'analisi Costi-Benefici, 2026

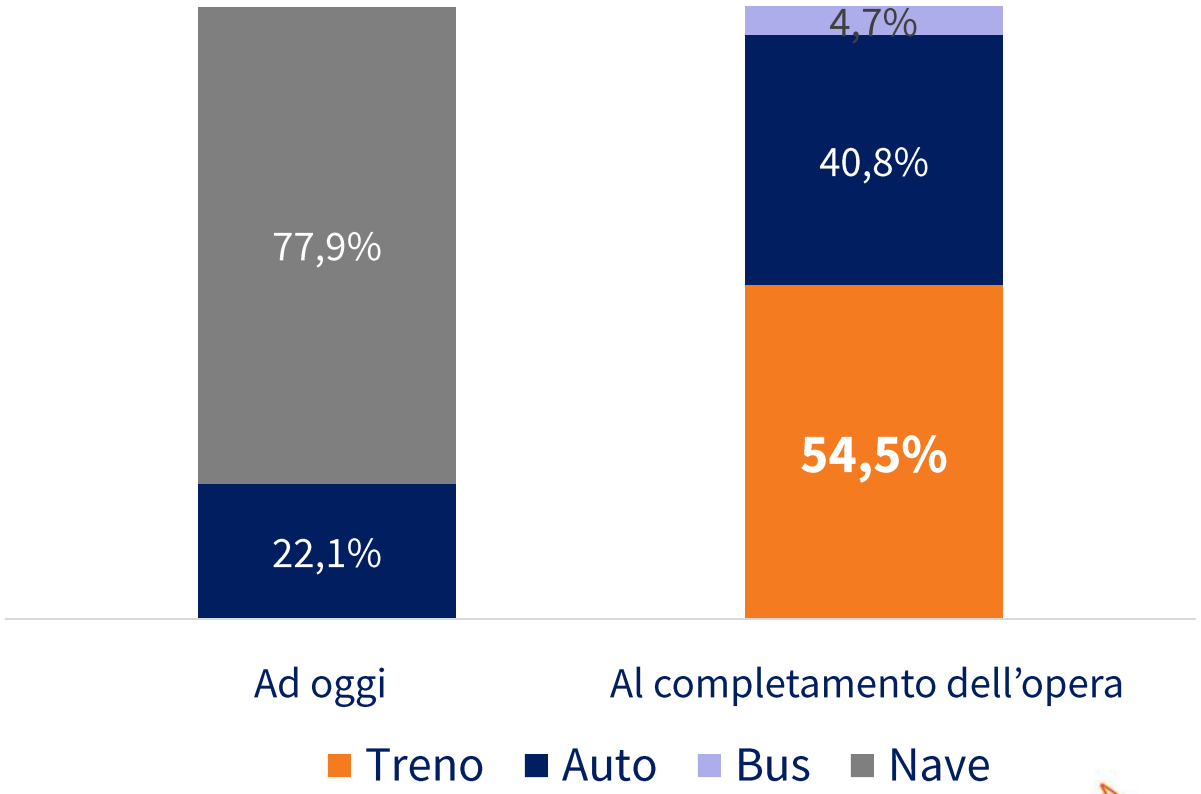
… generando impatti positivi per la mobilità locale tra le aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria

C

Passeggeri locali annui attuali e attesi nello Stretto di Messina (milioni), al completamento dell'opera



Mix modale del trasporto passeggeri locali

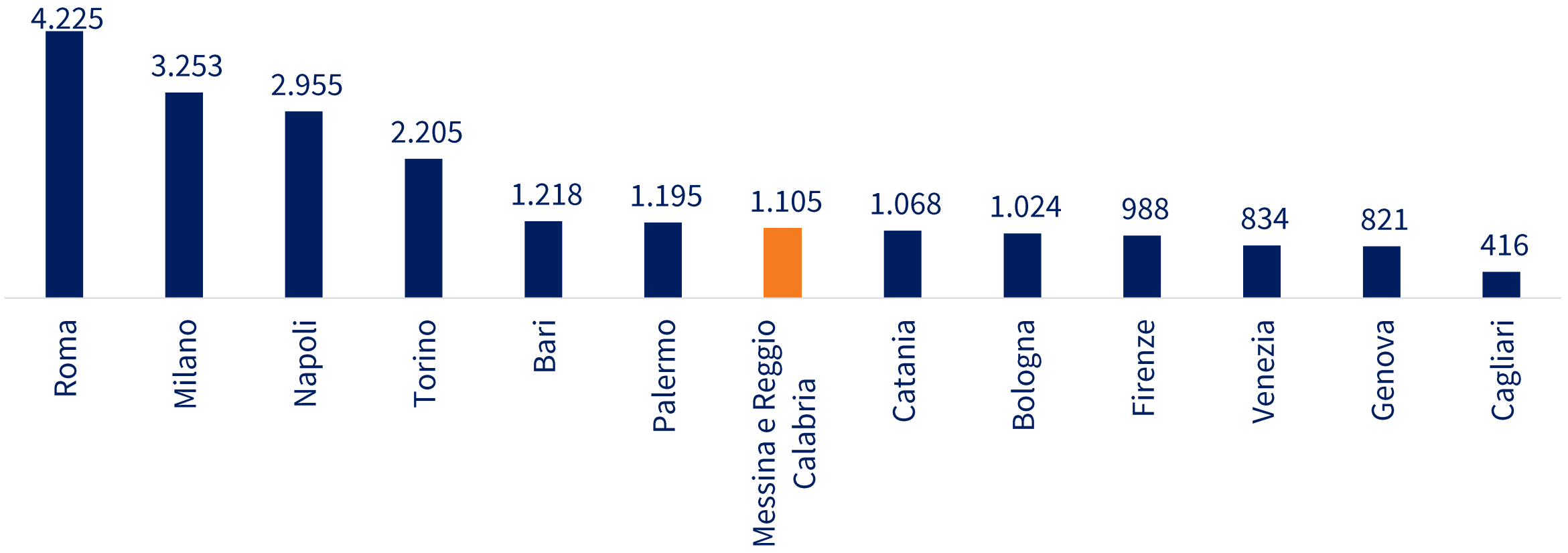


Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Stretto di Messina, 2026

Messina e Reggio Calabria emergerebbero come la 7° Città Metropolitana italiana per popolazione residente …

C

Posizionamento ipotetico dell'ambito urbano Messina-Reggio Calabria tra le Città Metropolitane per popolazione residente (migliaia di individui), 2026



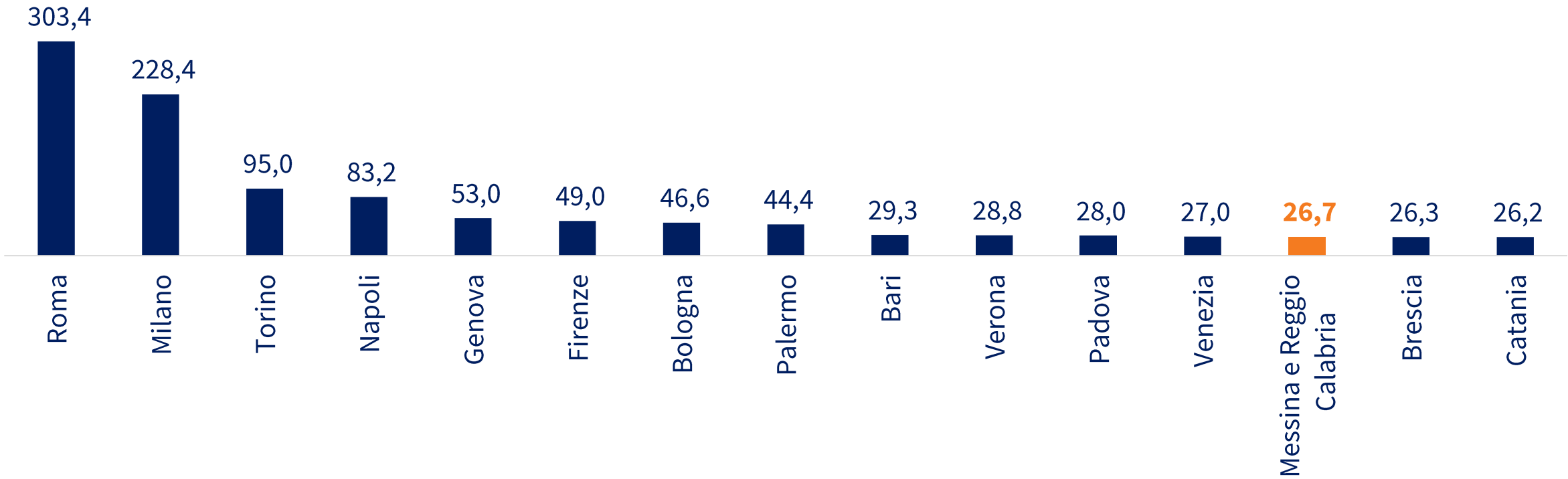
Posizionamento attuale: Messina 12ma, Reggio Calabria 13ma

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026

… e il 13° ambito urbano italiano per numero di imprese

C

Posizionamento ipotetico dell'ambito urbano Messina-Reggio Calabria tra i Comuni italiani per numero di imprese (migliaia di unità di impresa), 2025



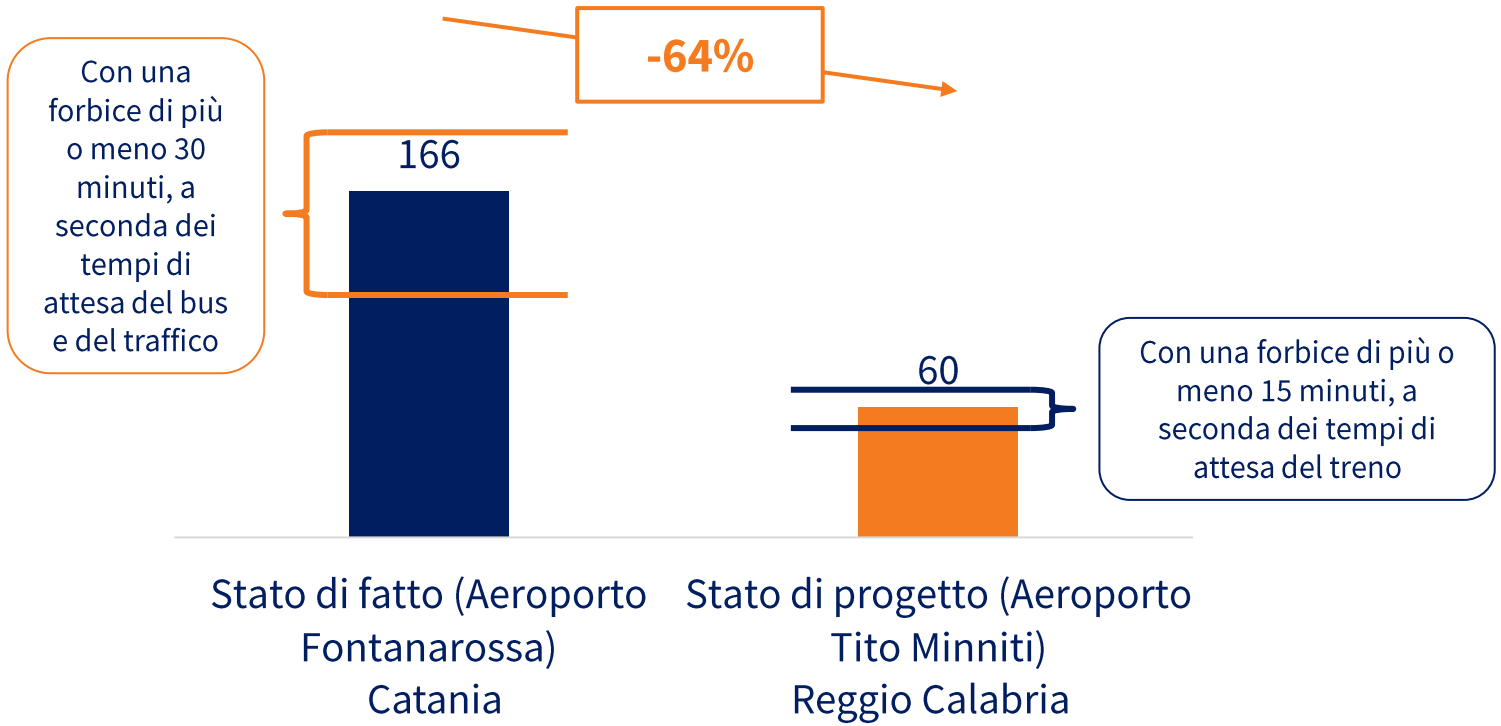
Posizionamento attuale: Messina 24ma, Reggio Calabria 39ma

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026

La realizzazione del Ponte genererebbe inoltre risparmi di tempo e un aumento dell'attrattività dell'aeroporto territoriale Tito Minniti

C

Tempi di percorrenza con i mezzi pubblici da Messina al più vicino aeroporto
(minuti e variazione %), stato di fatto vs stato di progetto



- Grazie alla realizzazione del Ponte sullo Stretto e i collegamenti, **per raggiungere in treno il più vicino aeroporto dal centro di Messina** (Fontanarossa nello stato di fatto e Tito Minniti nello stato di progetto) saranno necessari circa **60 minuti** (tempo treno), un valore in linea con le principali città metropolitane italiane
- Questa nuova centralità dell'aeroporto Tito Minniti potrà essere un'ulteriore stimolo alla crescita dell'offerta aeroportuale e al numero di connessioni

Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2026

Il collegamento stabile dello Stretto, inoltre, contribuisce all'efficientamento del sistema sanitario e della protezione civile

C

Sistema sanitario

- **Riduzione** dei **tempi di trasferimento** di feriti e malati, con una riduzione di circa il 60% dei tempi di trasferimento
- **Miglior coordinamento** tra i centri di cura e possibilità di **evitare episodi di sovraccarico** di alcuni ospedali
- Trasporto di farmaci, attrezzature e personale sanitario **più efficiente, costante nel tempo, aperto 24 ore al giorno**

Protezione civile

- Aumento della **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
- **Costanza e maggiore rapidità di evacuazione** in caso di emergenza e calamità, evitando i limiti logistici dei traghetti
- **Abbattimento dei tempi di attraversamento** da parte di mezzi e uomini della protezione civile
- Rafforzamento della **risposta alle crisi legate ad eventi metereologici**

D



Impatti sul tessuto produttivo in fase di operatività

Il Ponte sullo Stretto **supporterà il tessuto produttivo locale e ridurrà significativamente i costi associati all'insularità**, generando benefici per tutto il Paese, stimati in **3,6 miliardi di Euro di PIL** ogni anno

La condizione di insularità genera un mancato sviluppo e una contrazione economica per i territori, a partire dal PIL …

D

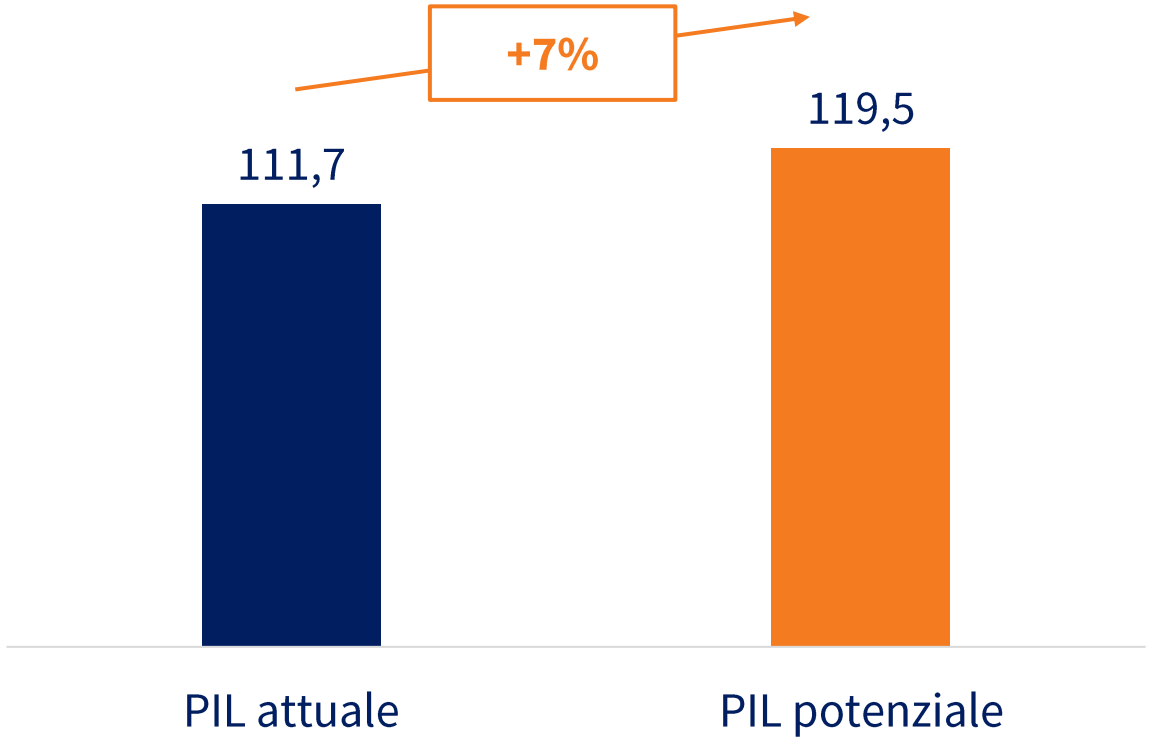
Impatto medio sul PIL pro-capite associato alla condizione di insularità (€ pro-capite), 2024

-1.631€ di PIL pro-capite rispetto al potenziale

Impatto sul PIL siciliano della condizione di insularità (€ miliardi), 2024

-7,8 miliardi di PIL territoriale rispetto al potenziale

PIL attuale e potenziale* della Regione Sicilia
(€ miliardi), 2024



(*) In assenza della condizione di insularità.
NB: i risultati sono in linea con la "Strategia dell'UE per le isole" - COM(2026)520 del 10/06/2026 - , e maggiorativi , rispetto alle evidenze emerse da «Stima dei costi dell'insularità per la Sicilia», Regione Siciliana, 2020, basate su dati storici (fino al 2018). Tali analisi sono state attualizzate a valori 2024.

Fonte: elaborazione TEHA Group su database internazionali, 2026

TEHA

… arrivando alla sfera sociale, in termini di capacità del sistema di creare lavoro e occupazione

D

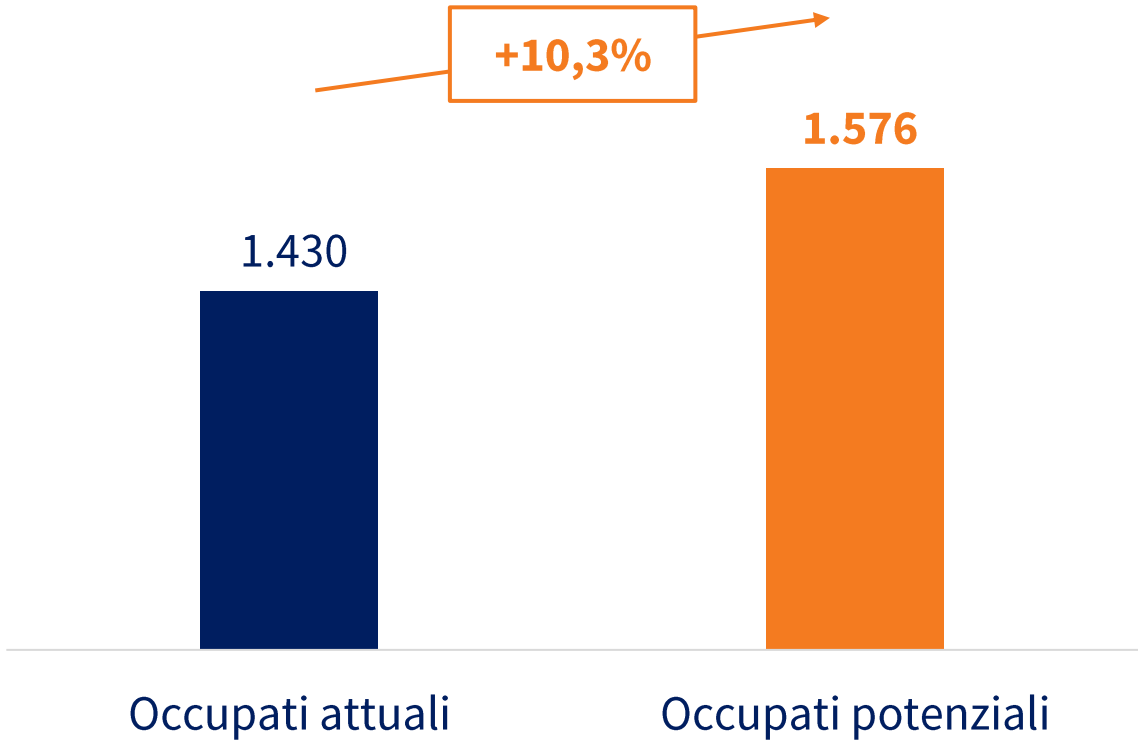
Impatto medio sul tasso di occupazione associato alla condizione di insularità (punti percentuale), 2024

-4,8 p.p. di tasso di occupazione rispetto al potenziale

Impatto sul numero di occupati in Sicilia della condizione di insularità (unità), 2024

-146.000 occupati rispetto al potenziale

Occupati potenziali* e attuali della Regione Sicilia
(migliaia di individui), 2024



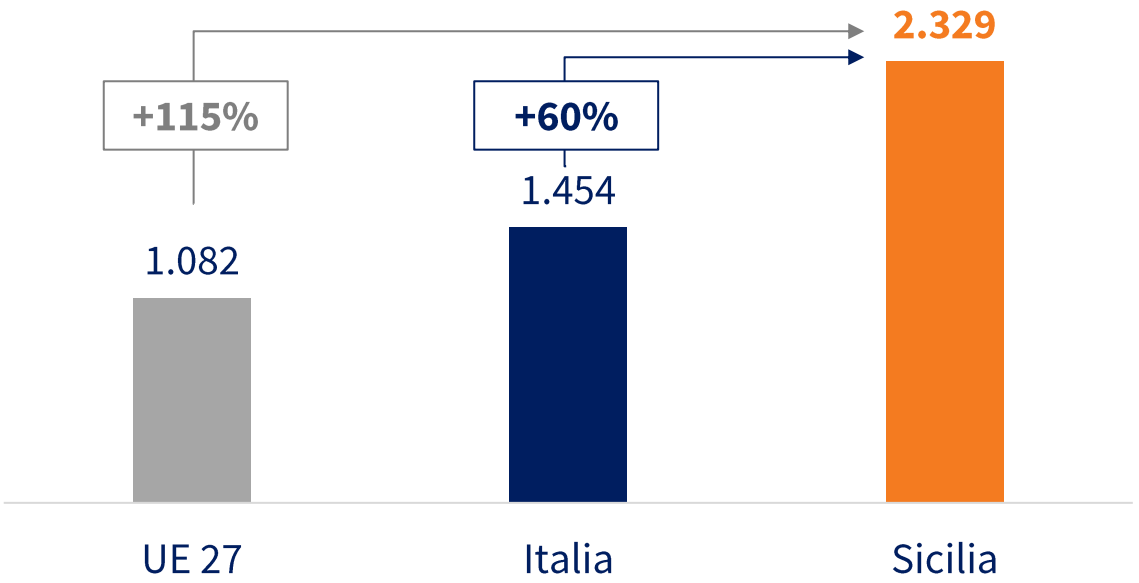
(*) In assenza della condizione di insularità.

Fonte: elaborazione TEHA Group su database internazionali, 2026

I costi di trasporto posizionano la Sicilia 223ma su 231 in UE 27, con un valore più che doppio vs la media UE 27 e del 60% superiore vs la media ita

D

Costi di trasporto medi ponderati* in UE 27, Italia e Sicilia
(€), 2024



223ma regione su 231 in UE 27 per costo di trasporto*

- Il trasporto merci da e per la **Sicilia** registra costi di trasporti superiori di:
  - **+€1.247** vs la media delle regioni UE 27 (**+115%**)
  - **+€875** vs la media delle regioni italiane (**+60%**)
- **8 su 10 delle worst-10 regioni UE 27** per costi di trasporto sono **isole**

*NB: Tali dinamiche di costo risultano stabili a seconda delle specificazioni dei modelli di analisi, e restano valide anche nell'ipotesi di considerare i valori medi non ponderati**

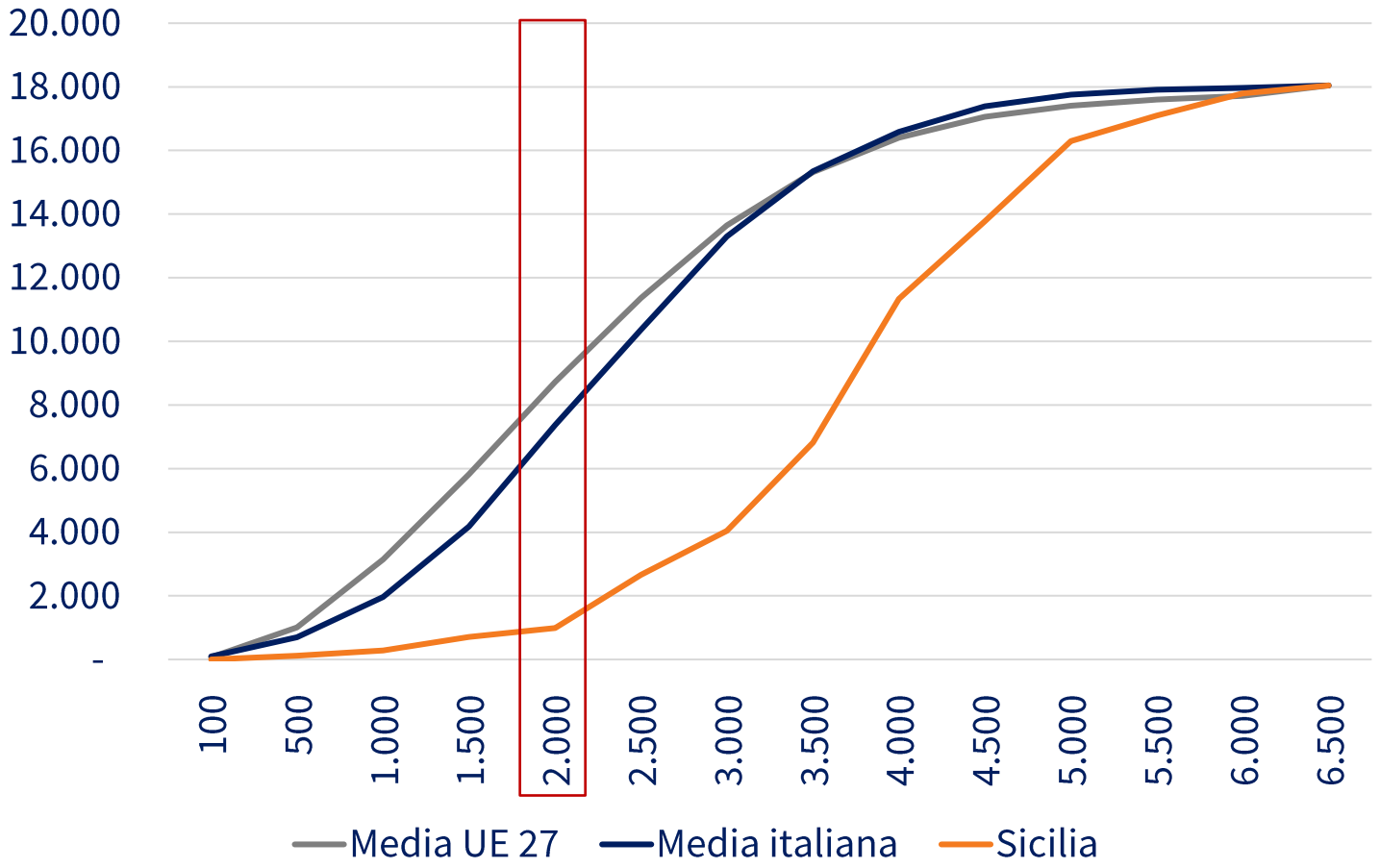
(*) Per fornire una dimensione realmente rappresentativa dei costi medi di trasporto, i valori sono ponderati in base alla destinazione geografica dei tragitti, assegnando un peso del 70% al costo medio verso regioni dello stesso Paese e un peso del 30% al costo medio verso gli altri Paesi.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione europea e JRC, 2026

Gli elevati costi di trasporto comprimono lo sviluppo e il mercato potenziale siciliano, inficiando la capacità di crescita delle imprese e filiere

D

Distribuzione del PIL europeo raggiungibile (asse y, € miliardi) **in base al costo del trasporto** (asse x, €), 2024



Caso esemplificativo:

Mercato potenziale (PIL) europeo raggiungibile con <2.000€ di tragitto
(€ miliardi e % sul totale UE 27)

€8.704 miliardi
(**48%** del totale)

€7.354 miliardi
(**41%** del totale)

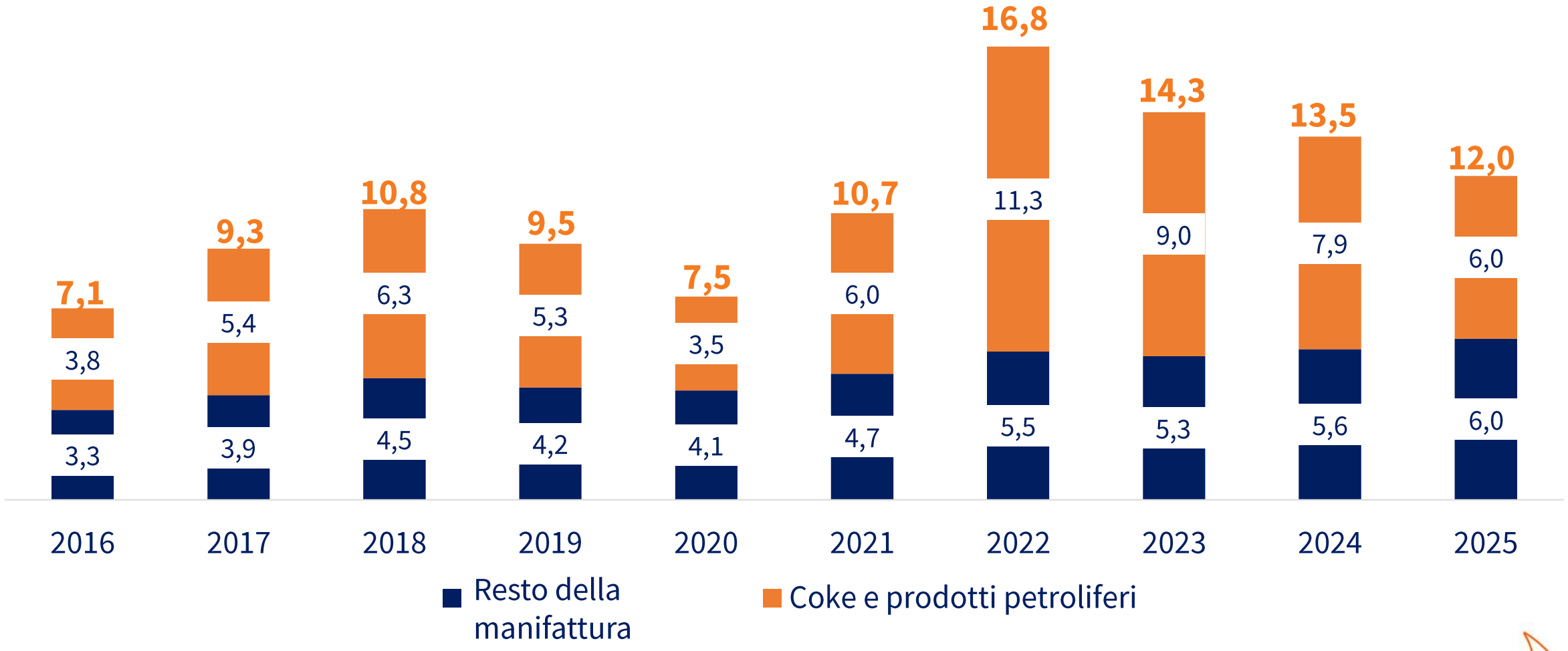
€983 miliardi
(**5%** del totale)

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione europea e JRC, 2026

Nonostante queste limitazioni, l'export siciliano manifatturiero è al record storico: 6 miliardi di Euro

D

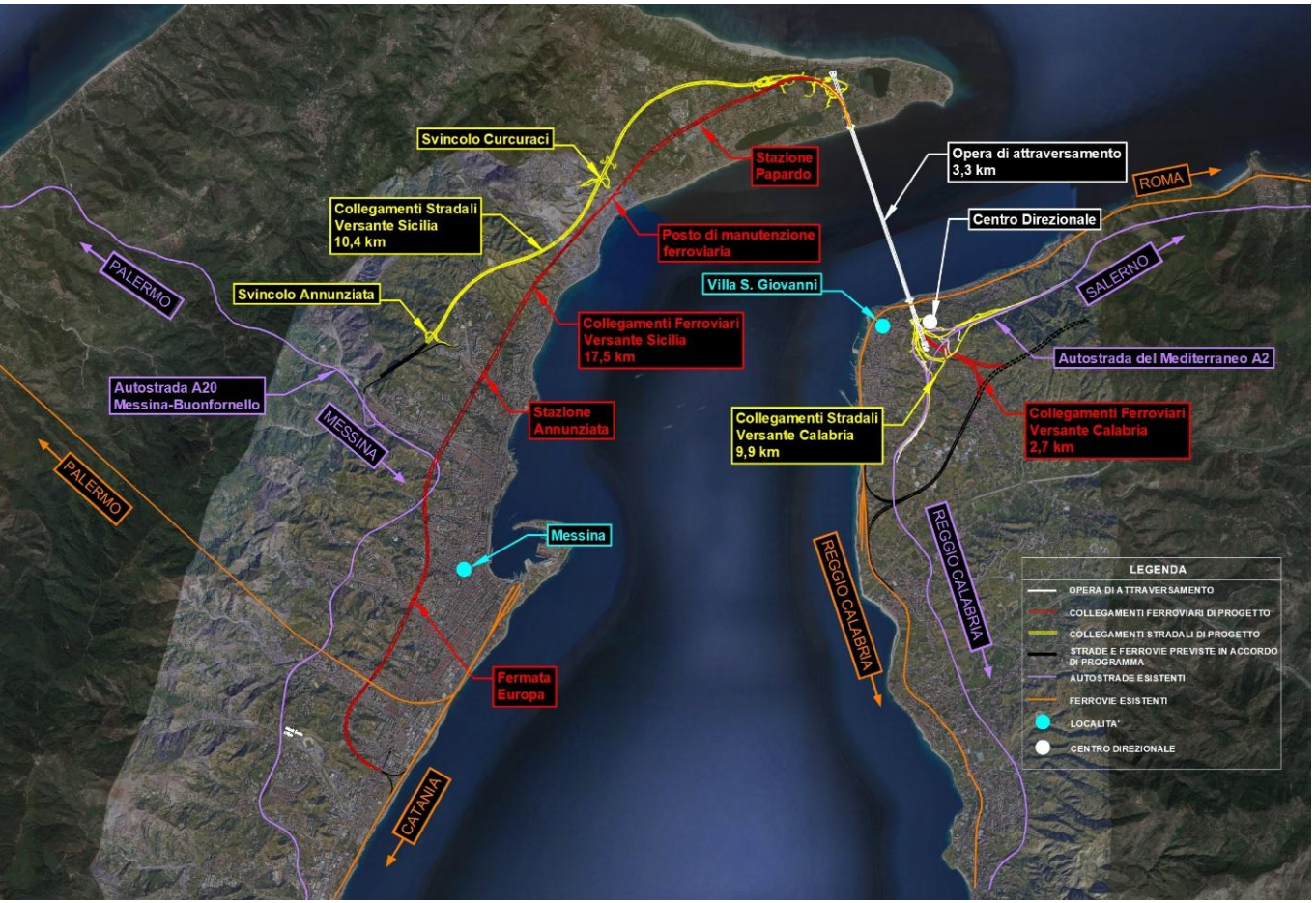
Export della Regione Sicilia (miliardi di Euro), 2016-2025



Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Coeweb, 2026

Il Ponte genererà una riduzione media dei costi di trasporto delle merci tra Sicilia e Calabria del 38% per minori ticket e tempi

D



PEDAGGIO

-20%* in media di costi di trasporto, per **autocarri**, dovuto al valore previsto dei pedaggi. Significativa riduzione del costo medio di trasporto per i **treni merci**.

TEMPI

-89% di costi legati al tempo di attraversamento (ore uomo)

-38% di costo fisso di attraversamento dello Stretto

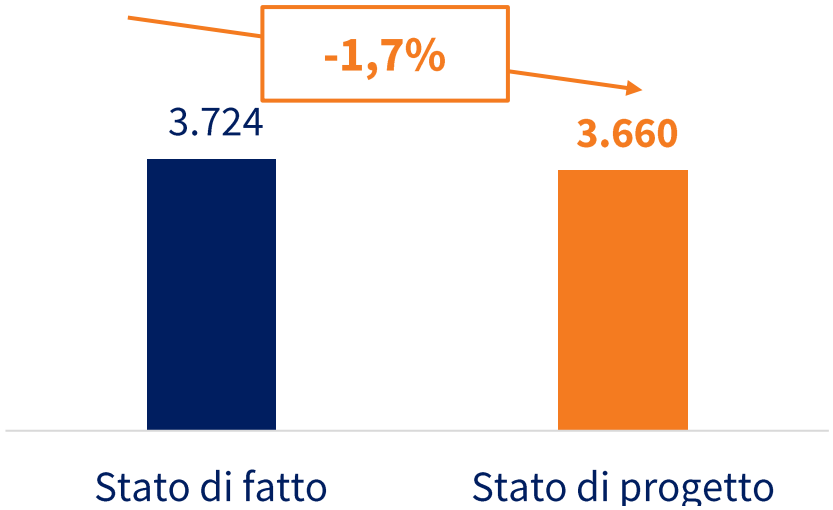
Fonte: elaborazione TEHA Group su Piano Economico Finanziario, 25 luglio 2025 e Stretto di Messina S.p.A.(*) I dati sono da considerarsi come valori medi.

La riduzione dei costi di trasporto genera benefici a livello sistemico, coinvolgendo tutta la struttura logistica europea …

D

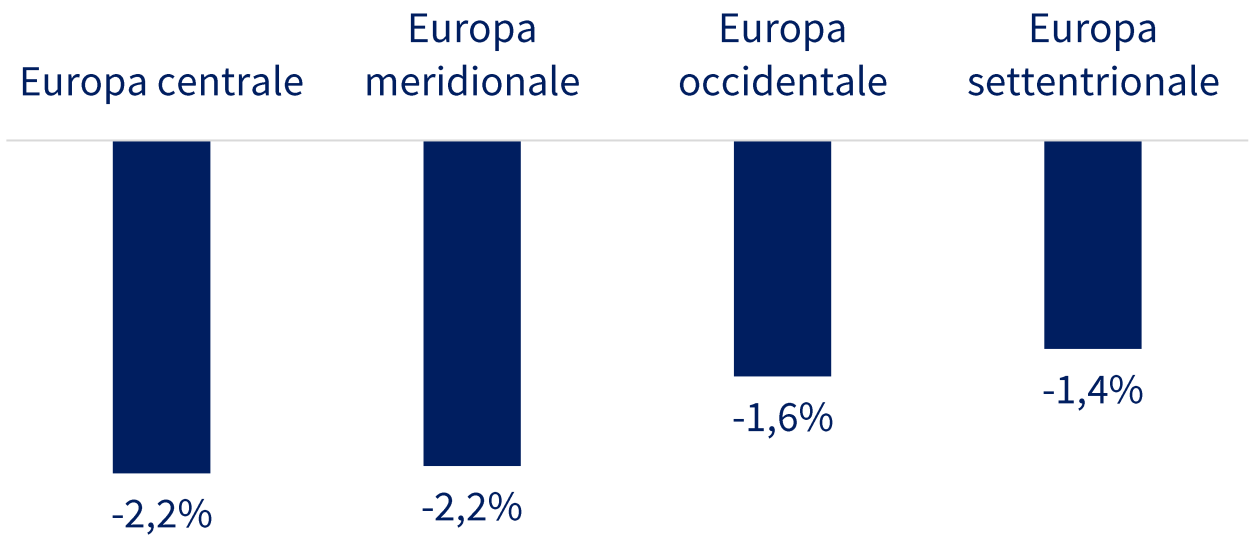
Riduzione dei costi di trasporto merci da /verso la Sicilia generata dal Ponte senza considerare ulteriori vantaggi dell'intermodalità, media europea

(€ e var %), stato di fatto vs stato di progetto



Riduzione dei costi di trasporto di merci da/verso la Sicilia generata dalla realizzazione del Ponte, per macroarea UE 27

(var %)



NB: l'effetto della realizzazione del ponte sulla riduzione dei costi di trasporto da/verso la Sicilia si comprime (effetto «diluizione») all'aumentare della distanza dalla Sicilia del Paese in esame, trattandosi di una riduzione fissa al numeratore (attraversamento dello Stretto) che agisce su un denominatore crescente (costo di trasporto totale da/verso la Sicilia, proporzionale alla distanza tra la Sicilia e il Paese in esame).

TEHA

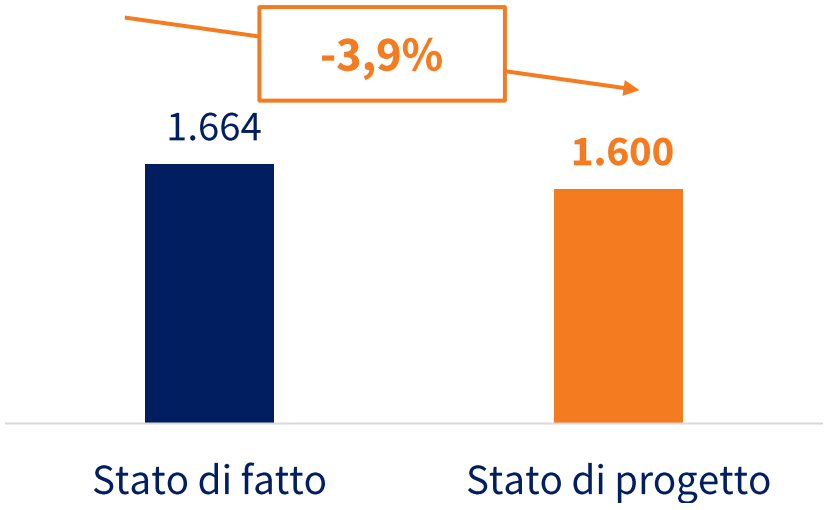
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione europea e JRC, 2026

… benefici più impattanti per l'Italia, con un risparmio medio del -3,9%, e un effetto massimo per la Calabria (-13%)

D

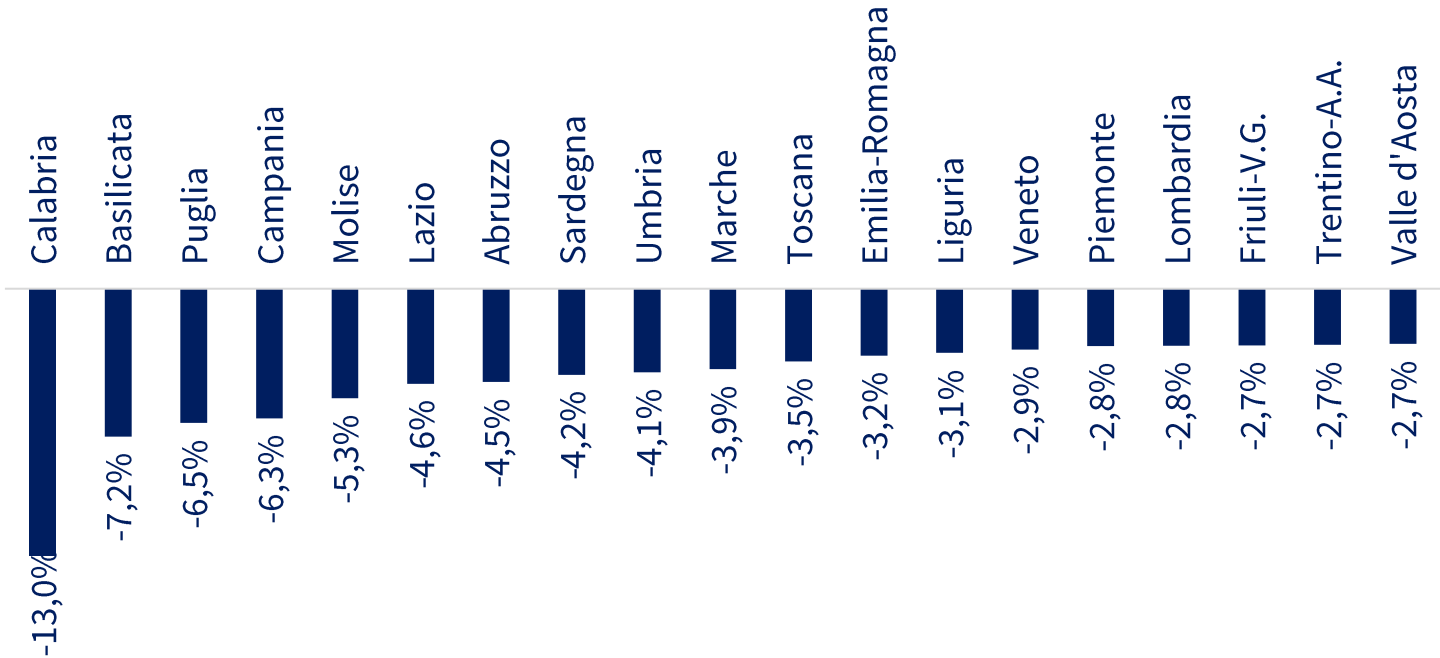
Riduzione dei costi di trasporto merci da /verso la Sicilia generata dal Ponte senza considerare ulteriori vantaggi dell'intermodalità, media italiana

(€ e var %), stato di fatto vs stato di progetto



Riduzione dei costi di trasporto di merci da/verso la Sicilia generata dalla realizzazione del Ponte, per Regione Italiana

(var %), stato di fatto vs stato di progetto



NB: l'effetto della realizzazione del ponte sulla riduzione dei costi di trasporto da/verso la Sicilia si comprime (effetto «diluizione») all'aumentare della distanza dalla Sicilia del Paese in esame, trattandosi di una riduzione fissa al numeratore (attraversamento dello Stretto) che agisce su un denominatore crescente (costo di trasporto totale da/verso la Sicilia, proporzionale alla distanza tra la Sicilia e il Paese in esame).

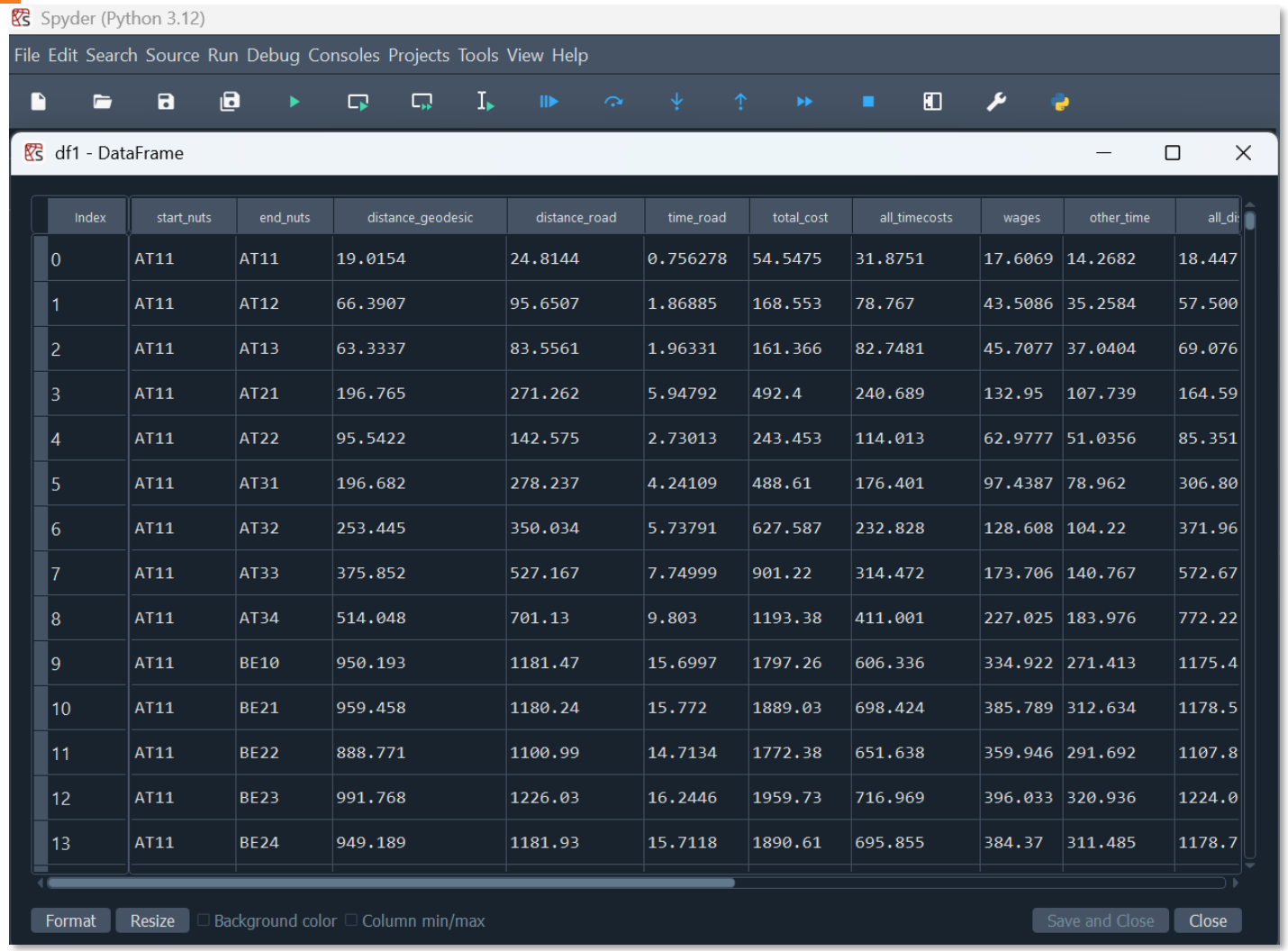
TEHA

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione europea e JRC, 2026

Per comprendere le ricadute del Ponte sul tessuto produttivo italiano è stato analizzato un database di 1,2 milioni di datapoint …

D

JIC



Index	start_nuts	end_nuts	distance_geodesic	distance_road	time_road	total_cost	all_timecosts	wages	other_time	all_di
0	AT11	AT11	19.0154	24.8144	0.756278	54.5475	31.8751	17.6069	14.2682	18.447
1	AT11	AT12	66.3907	95.6507	1.86885	168.553	78.767	43.5086	35.2584	57.500
2	AT11	AT13	63.3337	83.5561	1.96331	161.366	82.7481	45.7077	37.0404	69.076
3	AT11	AT21	196.765	271.262	5.94792	492.4	240.689	132.95	107.739	164.59
4	AT11	AT22	95.5422	142.575	2.73013	243.453	114.013	62.9777	51.0356	85.351
5	AT11	AT31	196.682	278.237	4.24109	488.61	176.401	97.4387	78.962	306.80
6	AT11	AT32	253.445	350.034	5.73791	627.587	232.828	128.608	104.22	371.96
7	AT11	AT33	375.852	527.167	7.74999	901.22	314.472	173.706	140.767	572.67
8	AT11	AT34	514.048	701.13	9.803	1193.38	411.001	227.025	183.976	772.22
9	AT11	BE10	950.193	1181.47	15.6997	1797.26	606.336	334.922	271.413	1175.4
10	AT11	BE21	959.458	1180.24	15.772	1889.03	698.424	385.789	312.634	1178.5
11	AT11	BE22	888.771	1100.99	14.7134	1772.38	651.638	359.946	291.692	1107.8
12	AT11	BE23	991.768	1226.03	16.2446	1959.73	716.969	396.033	320.936	1224.0
13	AT11	BE24	949.189	1181.93	15.7118	1890.61	695.855	384.37	311.485	1178.7

- Per il calcolo degli effetti sui costi di trasporto a livello europeo sono stati analizzati **1,2 milioni di datapoint statistici** relativi ai costi di trasporto medi tra ciascuna regione europea:
  - I valori sono **ponderati in base alla destinazione geografica** dei tragitti, assegnando un peso del **70%** al costo medio verso regioni dello stesso Paese e un peso del **30%** al costo medio verso gli altri Paesi
  - Sulla base di questo algoritmo, è stata applicata la **riduzione di costo fisso** connesso alla realizzazione del Ponte nello **scenario progettuale**

TEHA

… ed è stato costruito un modello econometrico che ha consentito di misurare gli impatti

D

JIC

La principale **sfida analitica** nello studio degli effetti causali della dotazione infrastrutturale (realizzazione del Ponte) sullo sviluppo economico (PIL locale) è quella della **simultaneità**, una condizione che si verifica quando il nesso causale è bidirezionale. In questo caso, se è vero che le infrastrutture generano crescita, al tempo stesso anche la crescita economica abilita maggiori infrastrutture. Per risolvere tale sfida, è stato adottato un **modello econometrico a due step**, **denominato «2SLS» («Two-Stage Least Squares»)**, che si basa sul concetto di *variabile strumentale*:

- Nel primo step, è stata verificata la relazione causale tra **infrastrutture** e **costi di trasporto**
- Nel secondo step, è stata analizzata la relazione tra **costi di trasporto** (*variabile strumentale* per la dotazione infrastrutturale) e la **crescita economica**

In particolare, il modello econometrico applicato per lo studio dell'impatto della realizzazione del Ponte sulla crescita economica è il seguente:

$$logY_i = \alpha Di + \boldsymbol{\beta} log\boldsymbol{C_i} + \gamma logX_i + \varepsilon_i$$

In cui:

- le variabili sono espresse in termini logaritmici (modello log-log)
- Y_i **è il PIL pro-capite della regione i** (variabile dipendente)
- D_i è la dummy-Paese della regione i
- C_i **è la media ponderata dei costi di traporto verso destinazioni nazionali e europee a partire dalla Regione i**
- **β è il coefficiente di interesse del modello**
- X_i **è un set di variabili di controllo** a livello regionale (investimenti in ricerca e sviluppo, numero di imprese, età media della popolazione, quota di istruzione terziaria, quota di istruzione primaria e livello di criminalità)
- ε_i descrive i residui della regressione

Costi di trasporto di merci
-1%

PIL locale
+0,5%

La validità della variabile strumentale nel modello 2SLS è verificata se, tra le altre indicazioni metrologiche, se risulta vera la condizione di «exclusion restriction». In questo modello tale condizione risulta vera, in quanto la dotazione infrastrutturale genera crescita economica e industriale esclusivamente attraverso gli effetti che riesce a generare su tempi e quindi costi di trasporto.

Il Ponte genererà ogni anno €3,6 miliardi di PIL aggiuntivo per l'Italia, di cui il 45,3% all'interno della regioni Sicilia e Calabria, pari a €1,6 miliardi

D

Impatto potenziale sul PIL medio annuo nella fase di operatività del Ponte (€ milioni e %)

Resto d'Italia
€2,0 miliardi
(54,7% del totale)



Sicilia e Calabria
€1,6 miliardi
(45,3% del totale)

Pari a una riduzione del **20%** del costo dell'insularità



Complessivamente, sull'orizzonte di piano (30 anni) l'impatto economico ammonta a **€48 miliardi di PIL per Sicilia e Calabria** e **€60 miliardi per il resto del Paese**

TEHA

Fonte: modello proprietario TEHA Group su dati Commissione europea e JRC, 2026

Il Ponte genererà impatti significativi anche in termini occupazionali

D

Impatti occupazionali potenziali medi annui nella fase di operatività del Ponte
(numero di occupati e %)

Resto d'Italia
7.800 occupati
(54,8% del totale)



Sicilia e Calabria
6.450 occupati
(45,2% del totale)



Complessivamente, sull'orizzonte di piano (30 anni) l'impatto occupazionale ammonta a **193.500 FTE per Sicilia e Calabria** e **234.000 per il resto del Paese**

TEHA

Fonte: modello proprietario TEHA Group su dati Commissione europea e JRC, 2026

E



Impatti sul sistema portuale in fase di operatività

Grazie al Ponte e ai collegamenti stradali e ferroviari sarà possibile rafforzare i sistemi portuali siciliani e calabresi, costituendo un **hub logistico unitario** capace di generare fino a **140 milioni di Euro** di PIL addizionale per il Paese, ogni anno

L’ambito portuale di Augusta e Gioia Tauro vanta un posizionamento strategico e competitivo all’interno del Mediterraneo ...

E



TEU* movimentati nelle principali aree portuali del Mediterraneo e del nord Europa
(milioni), 2024 o ultimo dato disponibile

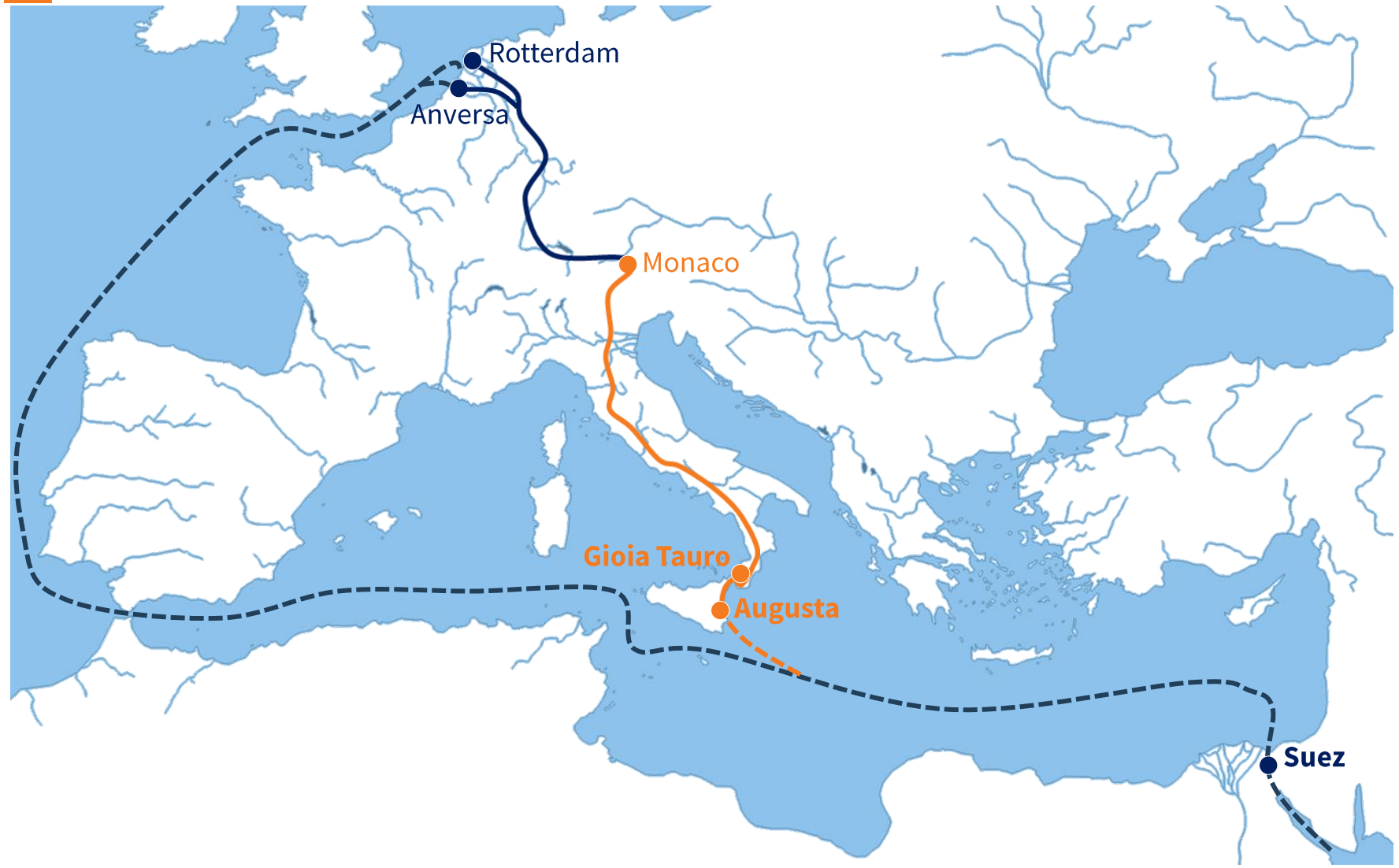
Legenda:

- Porti mediterranei
- Porti del Nord Europa
- Porti di Augusta e Gioia Tauro

(*) Twenty-foot equivalent unit, è la misura standard di lunghezza nel trasporto dei container

… e, grazie al Ponte, potrà assistere a un forte sviluppo ed emergere come nodo strategico e «porta d'accesso» per i commerci europei

E



- **Per raggiungere il centro Europa** (Monaco) partendo dal canale di Suez, infatti, occorrono*:
  - **≈ 13 giorni** passando da Rotterdam o Anversa
  - **≈ 5 giorni** passando da Augusta o Gioia Tauro
- Ad oggi questo **potenziale risulta sottosviluppato**. Nel 2024, infatti:
  - Dai porti di Rotterdam e Anversa sono transitati **27,3 milioni di TEU****
  - Dai porti di Augusta e Gioia Tauro appena **3,9 milioni di TEU****

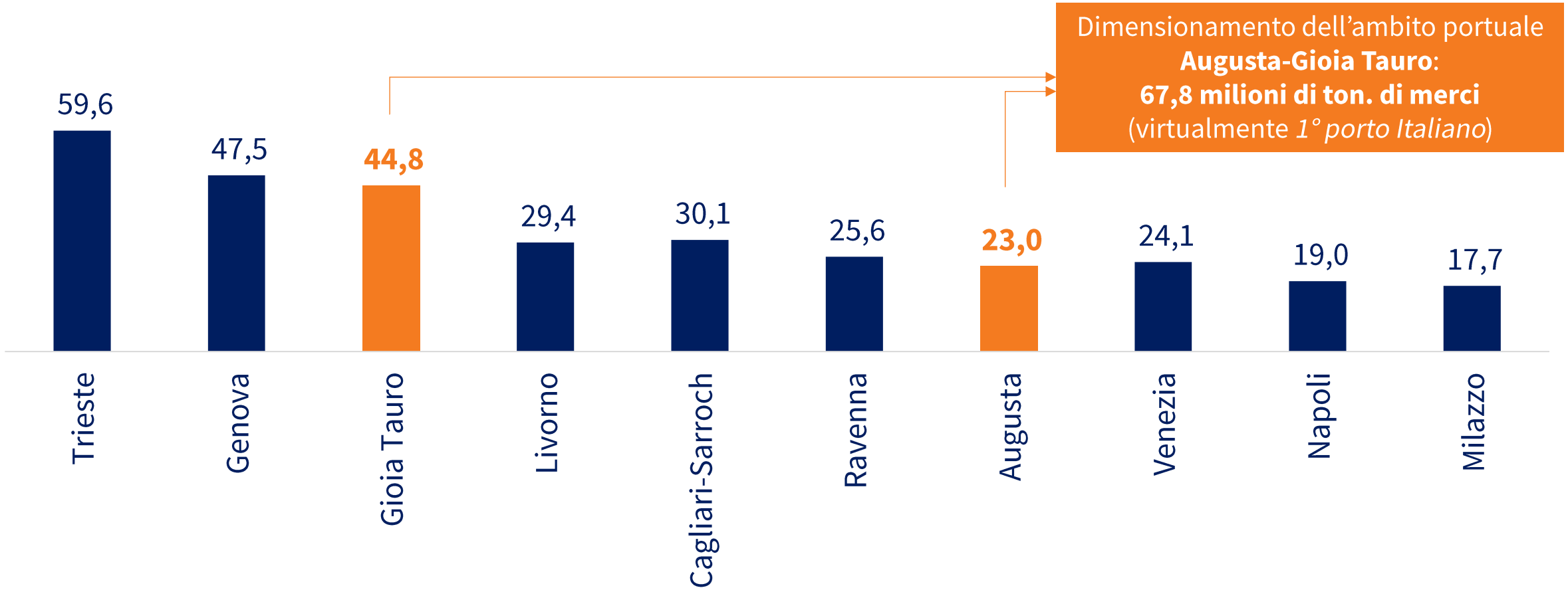
TEHA

(*) Periodo medio escludendo tempistiche doganali e carico/scarico merci. (**) Twenty-foot Equivalent Units.

In particolare, quelli di Gioia Tauro e Augusta rappresentano il 1° e il 3° porto del Mezzogiorno* per merci movimentate

E

Top-10 porti italiani per merci movimentate
(milioni di ton.), 2024

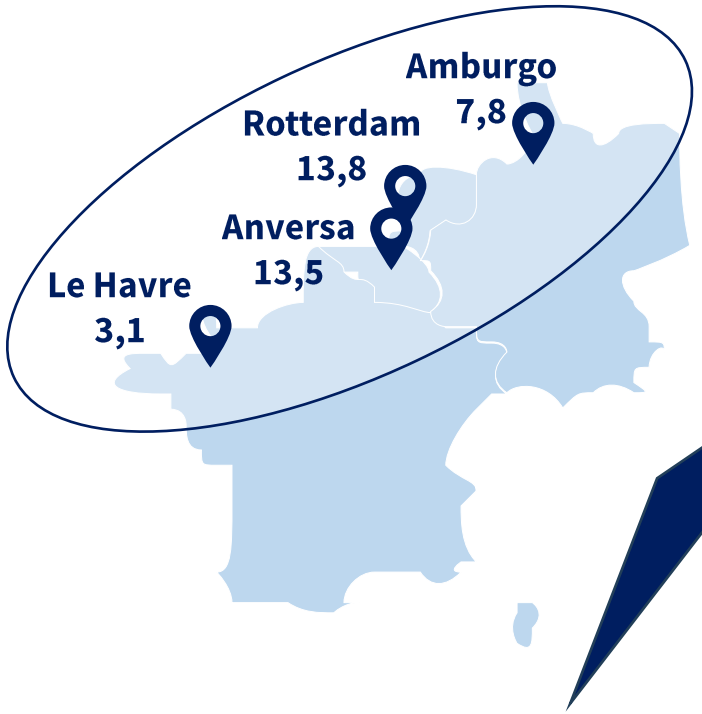


(*) Sud Italia e isole.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Assoporti, 2026

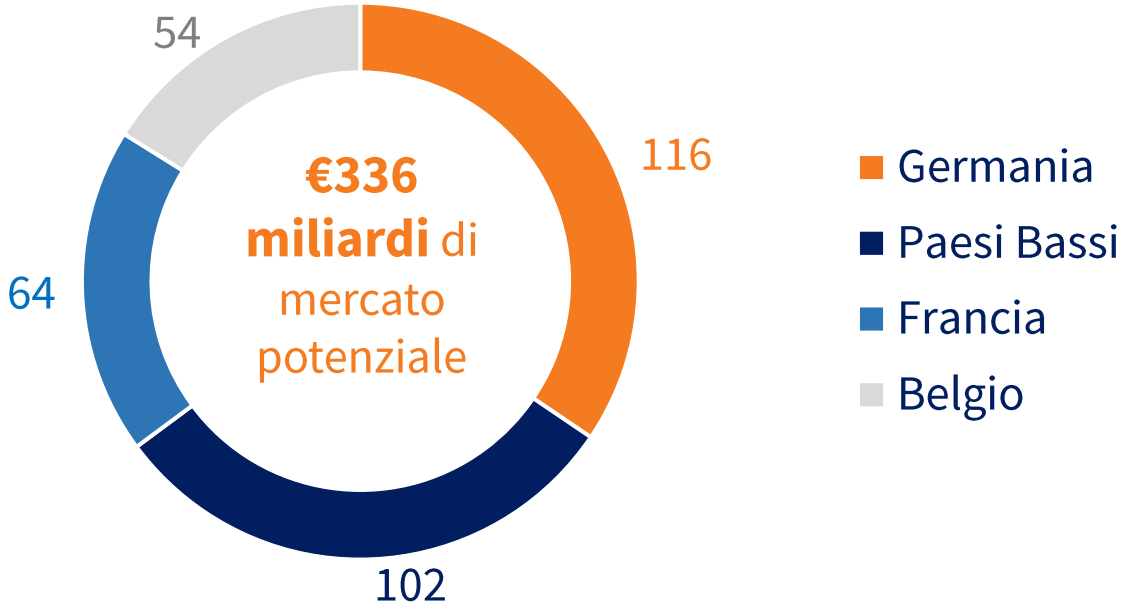
Per l'ambito portuale Augusta-Gioia Tauro esiste una fetta di mercato rilevante connessa ai commerci dall'oriente e diretta verso il nord Europa …

E



Commerci via mare dal Medio-Oriente e Oriente
(TEU)

Import dai Paesi orientali e medio-orientali via mare, in ingresso in Germania, Paesi Bassi, Francia e Belgio
(€ miliardi), 2024



Nel 2024, su c.a. **€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

(*) Per le analisi sono state elaborate le statistiche country-specific per un insieme di 45 Paesi del medio-oriente e asiatici, tra cui (in ordine decrescente di scambi commerciali): Cina, India, Corea del Sud, Giappone, Arabia Saudita, Vietnam, Kazakistan, Iraq, Taiwan, Indonesia.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Eurostat (Comext), Regione Siciliana e fonti varie, 2026

Se colta, tale opportunità di mercato genererebbe benefici economici e occupazionali per il territorio e per il Paese

E

€336 miliardi
di mercato potenziale

12,1 milioni di TEU
equivalenti* di mercato potenziale

L'ambito portuale Augusta-Gioia Tauro ha la capacità di intercettare il **5%** dei commerci orientali attualmente gestiti dai porti del Nord Europa, generando per l'Italia …

+610.000 TEU
aggiuntivi per l'ambito portuale Augusta-Gioia Tauro

+€420 milioni/anno di **attività economica** per il Paese
(di cui c.a. **+€250 milioni/anno** in Sicilia e Calabria)

+€140 milioni/anno di **Valore Aggiunto (o PIL)** per il Paese
(di cui c.a. **+€80 milioni/anno** in Sicilia e Calabria)

+€2.260 FTE/anno di **occupazione** sostenuta nel Paese
(di cui c.a. **+€1.470 FTE/anno** in Sicilia e Calabria)

(*) Analisi ponderata sul valore medio €/TEU di ciascun Paese (Germania: €30,4mila/TEU; Francia: €42,3mila/TEU; Paesi Bassi €27,8mila/TEU e Belgio (€17,3mila/TEU).
NB: Gli impatti sono calcolati sulla base delle stime di attivazione socio-economica diretta, indiretta e indotta per ciascun TEU.

TEHA

F



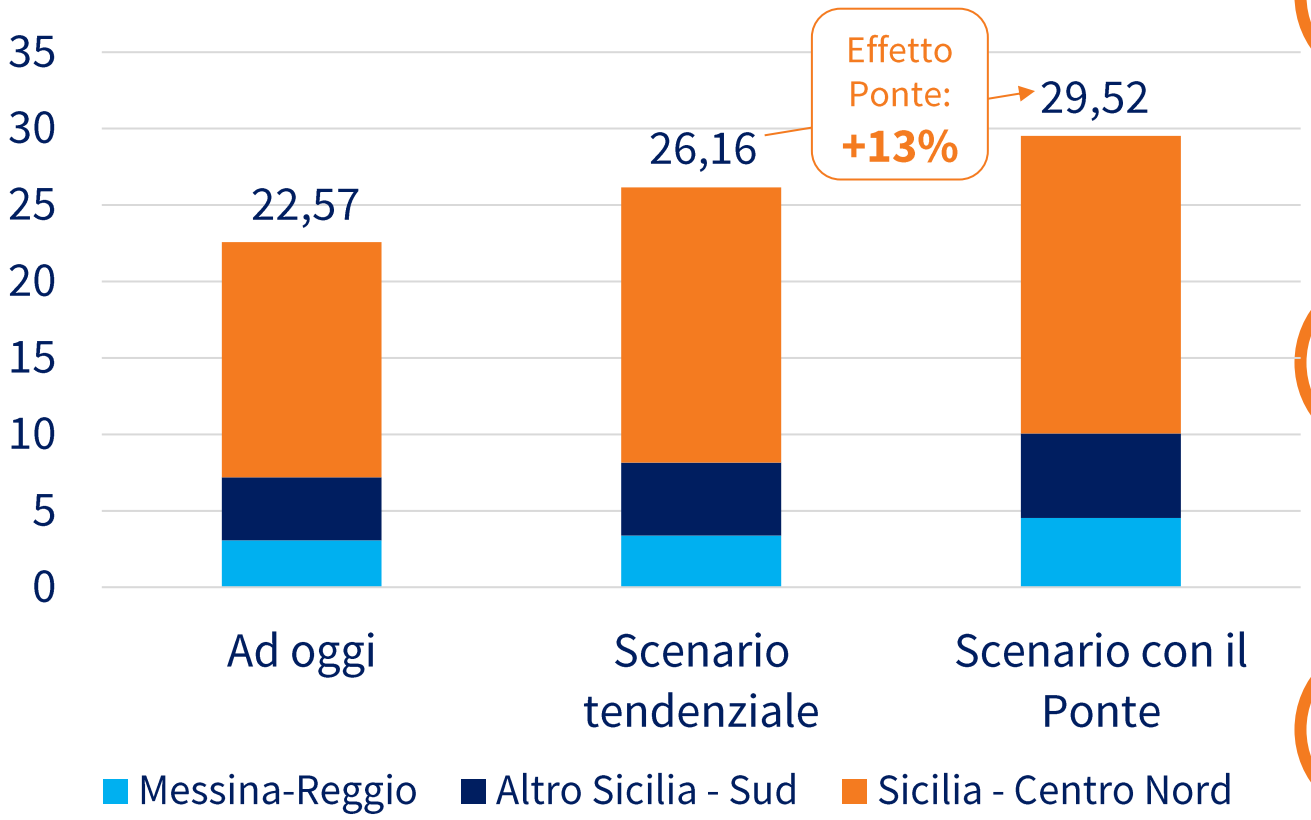
Impatti sul turismo in fase di operatività

Il Ponte sarà un **motore di crescita del turismo**, con un impatto atteso di oltre 840.000 turisti addizionali ogni anno e 292 milioni di PIL generati annualmente in Sicilia e Calabria

La crescita attesa di mobilità passeggeri unita all'attrattività stessa del Ponte …

F

Mobilità passeggeri fra Sicilia e Continente (milioni di passeggeri/anno)



Le grandi infrastrutture sono mete turistiche in sé, sia nella fase di cantiere che di gestione. Il viadotto di Millau è visitato da circa **1.100.000 turisti all'anno** ed è tra i 100 posti più visitati di tutta la Francia

A Messina affluiscono ogni anno **oltre 740.000 crocieristi**, che saranno facilitati nell'attraversare lo Stretto, visitando anche Reggio Calabria

Con lo stimolo infrastrutturale e gli attuali investimenti, sarà possibile raggiungere Messina con l'Alta Velocità in **4 ore da Roma** (rispetto alle attuali 9) e **3,5 ore da Napoli** (rispetto alle attuali 5)

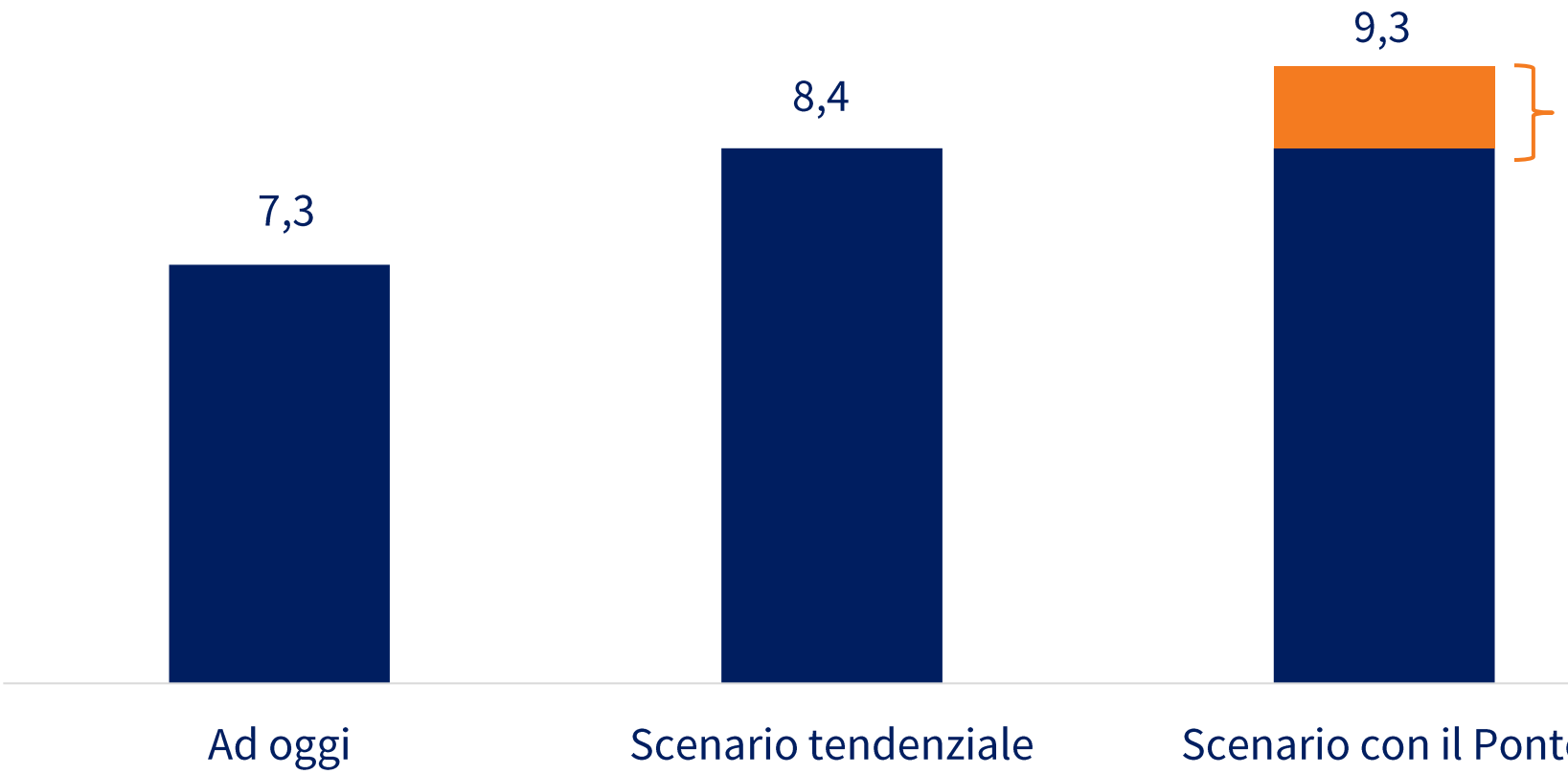
TEHA

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Stretto di Messina, 2026

… porteranno 840.000 turisti addizionali nell'area, ogni anno

F

Arrivi turistici in Sicilia e Calabria (milioni di persone), ad oggi, scenario tendenziale al 2034 e scenario di progetto



Effetto Ponte:
+840.000 turisti
in media ogni anno
(variabile tra +800.000 e +880.000)

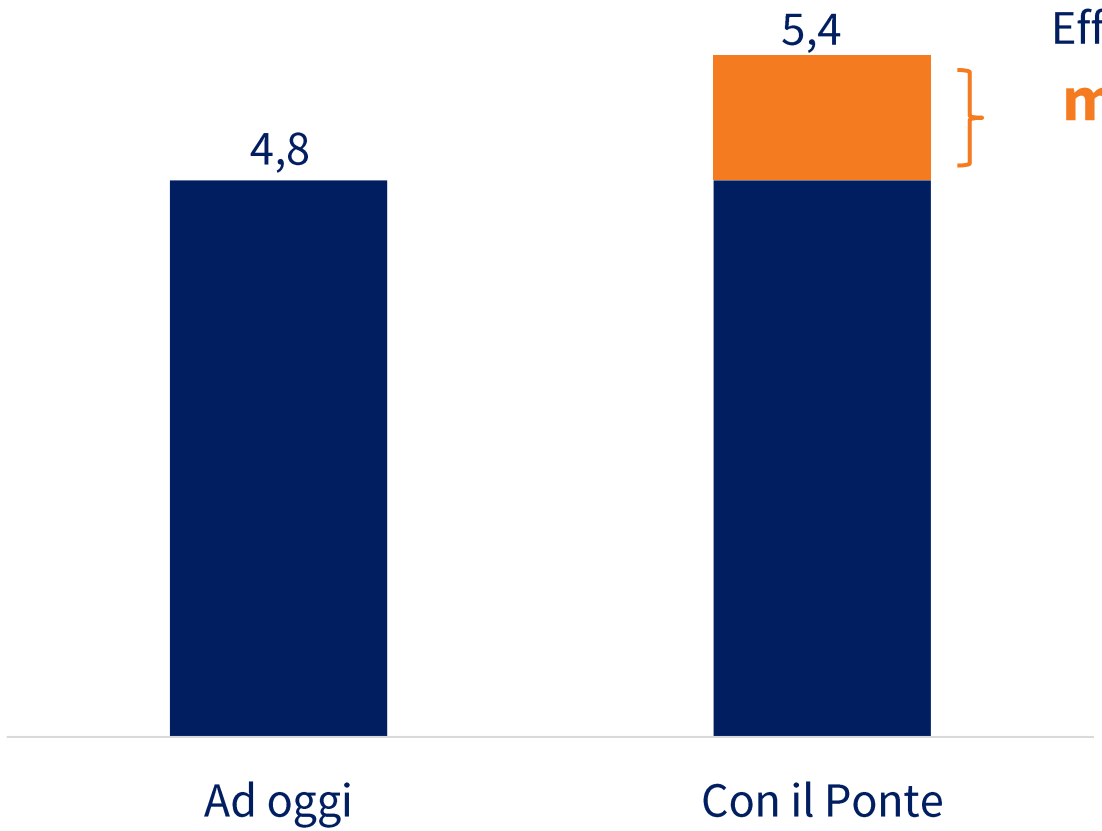
La nuova domanda potrà portare alla creazione di nuovi servizi ricettivi e residenziali, per sostenere il crescente flusso turistico

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026

L’aumento dei flussi turistici genererà una maggior spesa sul territorio, che a sua volta si potrà tradurre in PIL addizionale

F

Spesa turistica in Sicilia e Calabria
(mld di Euro/anno)



Effetto Ponte: **+630 mln € di spesa turistica** ogni anno

L’aumento di spesa turistica si traduce in PIL per il territorio e sostegno all’occupazione

I flussi turistici addizionali generati dal Ponte genereranno:

- Maggior PIL per **€292 milioni/anno**
- Maggiore occupazione per **6.300 FTE/anno**

Complessivamente, nei primi 30 anni di gestione, la spesa turistica genererà €8,8 miliardi di PIL e sosterrà 189.000 FTE

TEHA

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026

G



Altri impatti nella fase di operatività

La presenza del Ponte **favorirà lo sviluppo di ulteriori investimenti di mobilità** in Sicilia e Calabria e con l'estensione dell'Alta Capacità/Alta Velocità in Sicilia si dimezzeranno i tempi di percorrenza ferroviaria fra Roma e Messina (**-59%**)

Sia in Sicilia che in Calabria è in corso un ampio piano di investimenti sia su ferrovie che su strade

G

Nel complesso, tra strade e ferrovie, la Sicilia è oggi interessata da un **piano infrastrutturale** di circa **€50 miliardi** di **investimenti programmati**

- Tangenziali di Palermo, Agrigento e Catania
- Completamento dell'autostrada Siracusa–Gela
- Autostrada Palermo–Catania (A19)
- Linea ferroviaria Palermo–Catania–Messina

Nel complesso, tra rete stradale e ferroviaria, la Calabria è oggi interessata da oltre **€50 miliardi** di **investimenti infrastrutturali programmati o in corso**

- 3° Megalotto della SS106 Jonica e 80 km di nuove tratte della SS106
- Completamento della Trasversale delle Serre (SS182)
- Elettrificazione della linea Sibari–Crotone–Catanzaro–Lamezia
- Potenziamento del nodo metropolitano di Reggio Calabria e del collegamento ferroviario al porto di Gioia Tauro
- Avviata la prima fase della nuova AV Salerno–Reggio Calabria

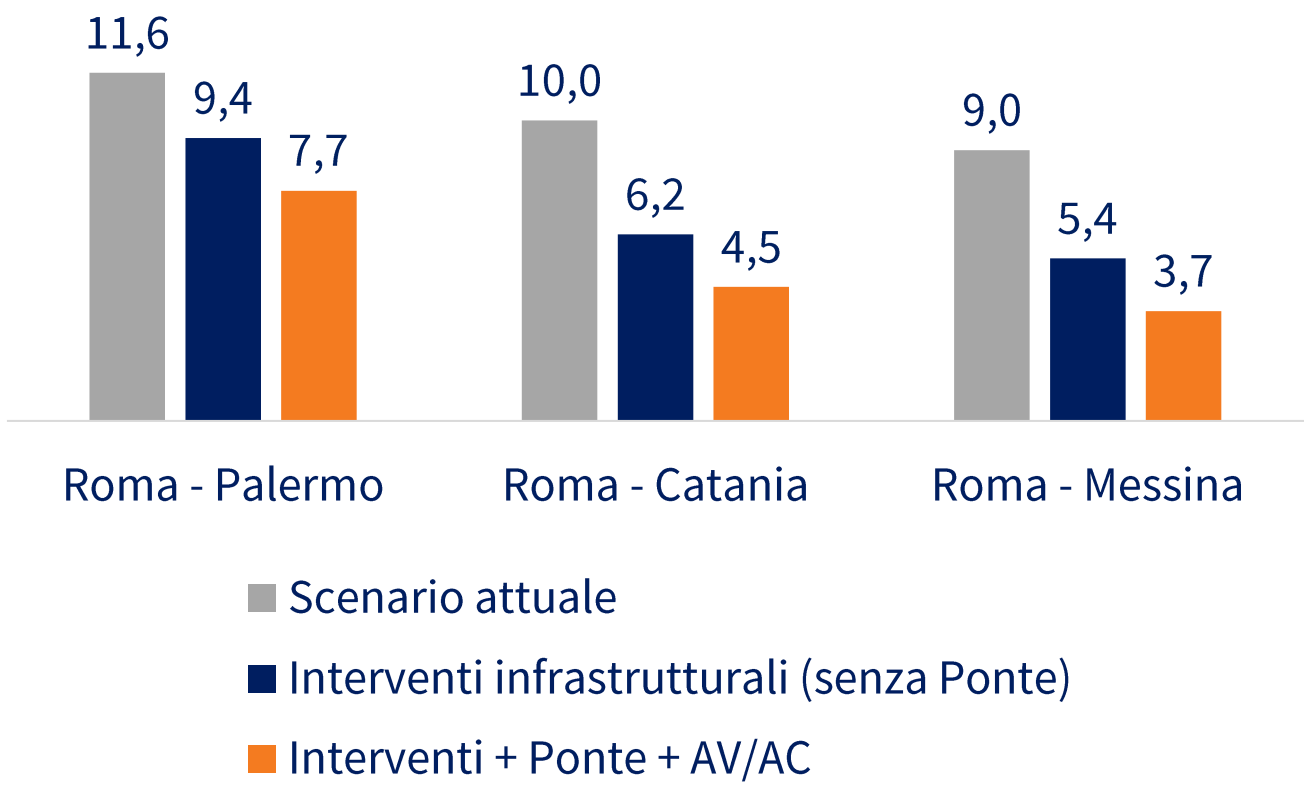
TEHA

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati MIT, Anas, RFI, Regione Sicilia e Regione Calabria, 2026

Il Ponte, creando l'effetto rete, renderà efficaci gli attuali interventi sulla rete siciliana

G

Tempi di percorrenza delle principali tratte ferroviarie Roma–Sicilia nei tre scenari infrastrutturali
(ore)



- Gli interventi infrastrutturali sulla rete siciliana migliorano le performance, ma **senza continuità fisica sullo Stretto l'impatto resta parziale**
- Con la realizzazione del Ponte e l'estensione dell'**Alta Capacità/Alta Velocità**, si generano **miglioramenti rilevanti** rispetto allo scenario attuale in termini di risparmio di tempo:
  - **-34%** su **Roma - Palermo**
  - **-55%** su **Roma - Catania**
  - **-59%** su **Roma - Messina**
- Grazie al Ponte e AV/AC, **Roma e Messina** risulteranno a **circa 4 ore** di distanza
- L'AV/AC lungo la direttrice tirrenica si innesta nel corridoio **TEN-T Scandinavo-Mediterraneo**, rafforzando la connessione strategica **Nord–Sud** e l'integrazione europea dell'Isola

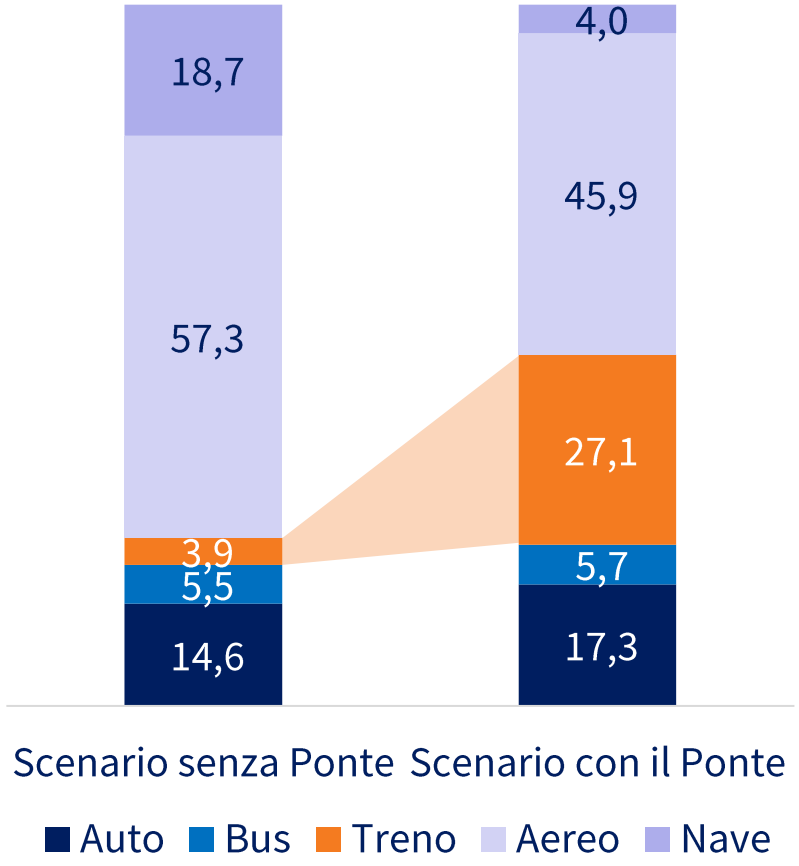
TEHA

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Stretto di Messina e RFI, 2026

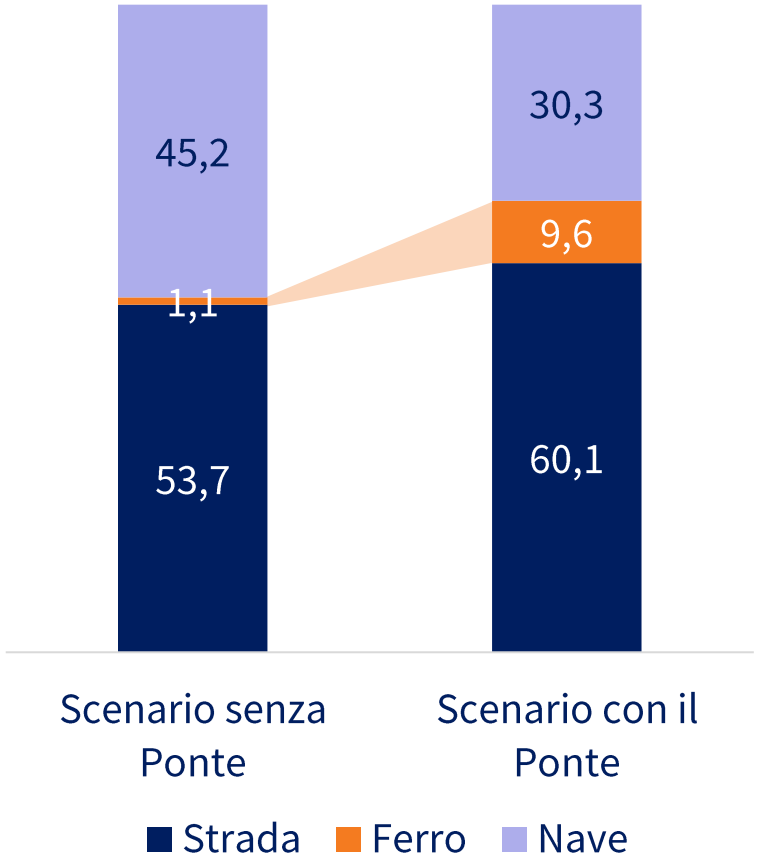
Lo shift modale genererà benefici in termini di efficienza e minor tempo impiegato dagli utenti, e ridurrà le emissioni nell'area dello Stretto

G

Modalità di trasporto passeggeri
(%), al completamento dell'opera



Modalità di trasporto merci
(%), al completamento dell'opera



Lo shift modale garantito dal Ponte, 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 …**

… ovvero la CO_2 assorbita ogni anno da **9 milioni di alberi**

TEHA

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Stretto di Messina, 2026

H

Impatti sulla rete TEN-T in fase di operatività

Il Ponte, completando il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T, si inserisce in una traiettoria di sviluppo a **beneficio dell'intera comunità europea**

Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo è una direttrice strategica per la crescita dell'Unione

H

- Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo è il quinto dei nove assi prioritari del sistema di reti transeuropee dei trasporti (TEN-T), e costituisce la principale direttrice nord-sud per l'integrazione infrastrutturale, logistica ed economica dell'Europa
- Coinvolge otto stati europei (Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta), per un totale di 4.800 km. Partendo dalla Norvegia, la rete si estende fino alla Sicilia e Malta, attraversando Paesi che complessivamente coprono circa **1,6 milioni di km²**, pari al **40% della superficie dell'UE**

Le altre principali opere in costruzione sul corridoio	Paesi	Costo stimato
Tunnel di Base del Brennero (BBT)	Austria – Italia	€10,5 miliardi
Fehmarnbelt Fixed Link	Danimarca – Germania	€7,4 miliardi
Accessi ferroviari al Brennero	Italia e Austria	€10-11 miliardi
Nuova linea Lübeck–Puttgarden (accesso Fehmarnbelt)	Germania	€3,5 miliardi
Potenziamenti ferroviari danesi Ringsted–Rødby	Danimarca	€1,4 miliardi



TEHA

All’interno della rete TEN-T, il Ponte sullo Stretto di Messina è uno snodo cruciale

H

- Il progetto del Ponte è stato inserito nel Regolamento UE TEN-T 1679/2024 sia per la parte stradale che ferroviaria, al fine di risolvere l'attuale discontinuità fisica e funzionale lungo la direttrice che collega il Nord Europa al Mediterraneo centrale
- Il collegamento stabile tra Sicilia e continente rappresenta una **condizione fondamentale** per trasformare il tratto terminale italiano del corridoio in una piattaforma realmente integrata con la rete TEN-T, rafforzando il ruolo del Mezzogiorno come porta europea 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»
- Grazie al Ponte si potrà dare centralità, all’interno della rete, al **Porto di Augusta**, identificato come il terminale di collegamento diretto con Malta

Tracciato del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo in Italia (illustrativo)



La costruzione del Ponte e il completamento del corridoio Scan-Med potrà generare tre distinti benefici per l'UE nel suo complesso

H

Riduzione di **tempi e costi di trasporto merci** tra la Sicilia e il resto dell'Europa

- Riduzione del **34%** della durata della tratta Roma – Palermo
- Riduzione dei costi di trasporto merci dall'UE alla Sicilia pari, in media, all'**1,7%**

Piena **integrazione del sistema portuale siciliano** all'interno dei flussi logistici europei

- Il trasporto merci che arrivano dal Canale di Suez verso il centro dell'Europa (Monaco) dura c.a. 13 giorni passando da Rotterdam o Anversa, c.a. **5 giorni** passando da Augusta o Gioia Tauro

Potenziamento dell'**integrazione della modalità stradale/ferroviaria** con la modalità **aerea** e **marittima**

- Il tempo necessario per arrivare a Messina dall'aeroporto più vicino si ridurrà del **64%**, con effetti positivi sulla durata complessiva dei viaggi di lungo raggio

TEHA

I



Impatti reputazionali nella fase di operatività

La realizzazione di una grande opera, iconica e tecnologicamente all'avanguardia, può rappresentare un **volano reputazionale** per il Paese

Il Ponte sullo Stretto presenta caratteristiche tecniche strutturali e prestazionali all'avanguardia mondiale

	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)

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati WeBuild, 2026

Le grandi opere possono generare effetti reputazionali positivi per il Paese che le realizza

I

SENTIMENT E SOFT POWER

ORGOGLIO NAZIONALE E FIDUCIA INTERNA

COPERTURA MEDIATICA E NOTORIETÀ INTERNAZIONALE

ATTRAZIONE INVESTIMENTI



- Il **ponte Øresund** tra Danimarca e Svezia è un caso di reputazione istituzionale: l'opera segnala cooperazione transfrontaliera, integrazione dei mercati del lavoro e capacità di governance tra due Paesi
- Il ponte ha consentito l'integrazione del mercato del lavoro della conoscenza (i pendolari sono passati da 3.000 a 20.000 nel 2008, fino agli attuali 24.000) e sviluppo di cluster come Medicon Valley, con università e imprese R&S fortemente collegate
- Oggi sul ponte Øresund passano **8 milioni di veicoli** ogni anno



- Il **Johor–Singapore Causeway** è un caso emblematico di integrazione economica e del mercato del lavoro transfrontaliero: il collegamento tra Singapore e Johor Bahru favorisce la mobilità quotidiana, gli scambi commerciali e la complementarità tra due economie, consolidando un sistema produttivo sempre più interconnesso
- Il collegamento sostiene lo sviluppo della Johor–Singapore Special Economic Zone, istituita nel 2025 per attrarre investimenti e rafforzare le filiere industriali e tecnologiche. Tra gennaio 2025 e giugno 2026, la zona ha registrato investimenti per un valore di circa 20 miliardi di Euro, di cui circa il 45% già realizzato, con 12.796 posti di lavoro associati ai progetti
- **Ogni giorno circa 300.000 persone** attraversano il Johor–Singapore Causeway, uno dei valichi terrestri internazionali più trafficati al mondo

TEHA

Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2026

Le grandi opere possono generare effetti reputazionali positivi per il Paese che le realizza

I

SENTIMENT E SOFT POWER

ORGOGLIO NAZIONALE E FIDUCIA INTERNA

COPERTURA MEDIATICA E NOTORIETÀ INTERNAZIONALE

ATTRAZIONE INVESTIMENTI



- Il **1915 Çanakkale Bridge**, inaugurato nel 2022, è stato un volano di reputazione nazionale, capacità ingegneristica e visione infrastrutturale strategica: con una campata centrale di 2.023 metri, la più lunga al mondo per un ponte sospeso, rappresenta un simbolo della modernizzazione della Turchia e della sua capacità di realizzare grandi opere
- Il ponte ha rafforzato l'integrazione territoriale tra la parte europea e quella asiatica della Turchia, garantendo un attraversamento stradale stabile dei Dardanelli, riducendo il tempo di percorrenza dello stretto a soli 6 minuti e generando 2,4 miliardi di Euro di risparmi complessivi di tempo e carburante nei primi quattro anni di esercizio.
- Nei primi tre anni dall'apertura, il 1915 Çanakkale Bridge è stato attraversato da circa **7 milioni di veicoli**



- Il **King Fahd Causeway**, inaugurato nel 1986, rappresenta l'integrazione economica tra Paesi del Golfo: il collegamento di 25 km rappresenta l'unica connessione terrestre tra Arabia Saudita e Bahrain, contribuendo a rafforzare le relazioni commerciali, turistiche e sociali tra i due Paesi
- Il ponte ha favorito l'integrazione dei mercati e la mobilità transfrontaliera, agevolando gli spostamenti per lavoro, turismo e attività economiche. La sua gestione congiunta costituisce inoltre un esempio di **governance infrastrutturale bilaterale**, rafforzata da iniziative per digitalizzare i controlli di frontiera e facilitare la circolazione di persone e merci
- Nel 2025, il King Fahd Causeway ha registrato **33,7 milioni di transiti di passeggeri**, pari a oltre 92.000 al giorno, in crescita dell'1,6% rispetto al 2024

TEHA

Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2026

J



Sinergie nella fase di operatività

La costruzione, gestione e manutenzione del Ponte potrà instaurare **sinergie con le università locali**, a beneficio del tessuto della conoscenza siciliano e calabrese, come avvenuto in casi analoghi in passato

La sinergia fra costruzione di grandi infrastrutture e università genera sviluppo di conoscenza: il caso del Golden Gate Bridge

J

UC Berkeley Engineering



Grazie all'esperienza accumulata nella costruzione del Golden Gate Bridge il dipartimento di Ingegneria dell'Università di Berkeley ha vissuto un'importante fase di crescita

Il Golden Gate Bridge è stato un volano di crescita per il dipartimento di ingegneria di Berkeley …

J

- Il moderno College of Engineering dell'Università di Berkeley è nato nel 1931 poco prima dell'apertura del cantiere del ponte nel 1933
- Il progetto del Golden Gate ha coinvolto in primo piano **persone strettamente legate a Berkeley**: Charles Derleth Jr., dean del College of Engineering, membro del Board of Consulting Engineers; Andrew C. Lawson, geologo di Berkeley, consulente geologico; Irving F. Morrow, laureato a Berkeley, consulting architect; George H. Harlan, avvocato del distretto e promotore iniziale del progetto, era anch'egli laureato Berkeley
- Il ponte ha agito come **moltiplicatore di reputazione** per una cultura tecnico-professionale, soprattutto nei campi delle strutture, dei materiali, della geologia applicata e, più tardi, della pianificazione dei trasporti
- Grazie all'esperienza maturata, il dipartimento di ingegneria di Berkeley ha attraversato una rapida fase di crescita: i programmi del college ottennero l'accreditamento ECPD nel 1936; il dipartimento di Civil Engineering, da formazione generalista su surveying, mapping, properties of materials, structural design e sistemi idrici/fognari, passò a circa **50 corsi upper-division** e a un ventaglio molto più ampio di insegnamenti graduate, con gruppi elettivi in construction, hydraulics, sanitary engineering, soil mechanics, structural engineering, structural mechanics e fotogrammetria
- Gli studenti di ingegneria civile nel 1930 erano circa 250, saliti a 400 nel 1940 e a 500 nel 1957, prima del trasferimento del lower division al general engineering. Nello stesso arco, la faculty civil aumentò fino a circa 40 professori e 10 lecturers nel 1965

… e il Ponte sullo Stretto potrà essere un volano per simili esperienze in Italia

J

I grandi ponti non sono soltanto infrastrutture di mobilità, ma possono diventare catalizzatori di nuovi ecosistemi di ricerca e innovazione

- **Durante la progettazione e la costruzione** possono attivare collaborazioni con università e centri di ricerca nei campi dell'ingegneria, geofisica, scienza dei materiali, oceanografia e tutela ambientale
- **Durante l'esercizio**, costituiscono laboratori permanenti per la sperimentazione di tecnologie avanzate di monitoraggio, sensoristica, intelligenza artificiale e manutenzione predittiva
- **Nel medio-lungo periodo**, facilitano la circolazione di ricercatori, competenze e investimenti, rafforzando le collaborazioni scientifiche tra territori e favorendo lo sviluppo di cluster tecnologici e industriali









TEHA

Indice

- Il progetto del Ponte sullo Stretto
- Gli impatti socio-economici dell'opera
  - A. La fase di costruzione
  - B. La manutenzione e gestione delle infrastrutture
  - C. L'integrazione urbana dell'area dello Stretto
  - D. Le ricadute per il tessuto produttivo locale e nazionale
  - E. Le opportunità per il sistema portuale locale
  - F. Lo sviluppo turistico
  - G. L'abilitazione e incentivazione di ulteriori investimenti infrastrutturali
  - H. Il completamento della rete TEN-T
  - I. Le ricadute reputazionali
  - J. Lo sviluppo della conoscenza nelle aree dello Stretto
- **Una vista di sintesi**

Sintesi degli impatti e del valore generato per il Paese



Impatti sul **sistema della conoscenza**

Integrazione urbana:
- Nuovo **polo urbano competitivo** a livello nazionale per dimensione, attività economica e attrattività

Tessuto produttivo:
- **€108 mld** di PIL addizionale
- **428.000 occupati FTE** addizionali

Costruzione:
- **€23,1 mld** di PIL generato
- **140.000 occupati FTE** sostenuti

Turismo:
- **840.000 turisti** addizionali
- Nei primi 30 anni di operatività: **€8,8 mld** di **PIL** addizionale
- **189.000 occupati FTE** addizionali

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

Sistema portuale:
- **€4,2 mld** di **PIL** addizionale
- **68.000 occupati FTE** addizionali

Gestione e **manutenzione:**
- Giro d'affari di **€6,3 mld** e **€2,4 mld** di PIL generato
- **26.370 occupati FTE** sostenuti

Impatti reputazionali per il territorio e il Paese

Sintesi degli impatti e del valore generato per le Regioni Sicilia e Calabria



Impatti sul **sistema della conoscenza**

Integrazione urbana:
- Nuovo **polo urbano** di 1,1 milioni di abitanti, integrato grazie al **collegamento ferroviario metropolitano**
- **+1,16 milioni** di attraversamenti di pendolari/anno

Tessuto produttivo:
- **€48 mld** di **PIL** addizionale
- **193.500 occupati FTE** addizionali

Costruzione:
- **€5,9 mld** di PIL generato
- **110.000 occupati FTE** sostenuti

Turismo:
- **840.000 turisti** addizionali
- Nei primi 30 anni di operatività: **€8,8 mld** di **PIL** addizionale
- **189.000 occupati FTE** addizionali

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

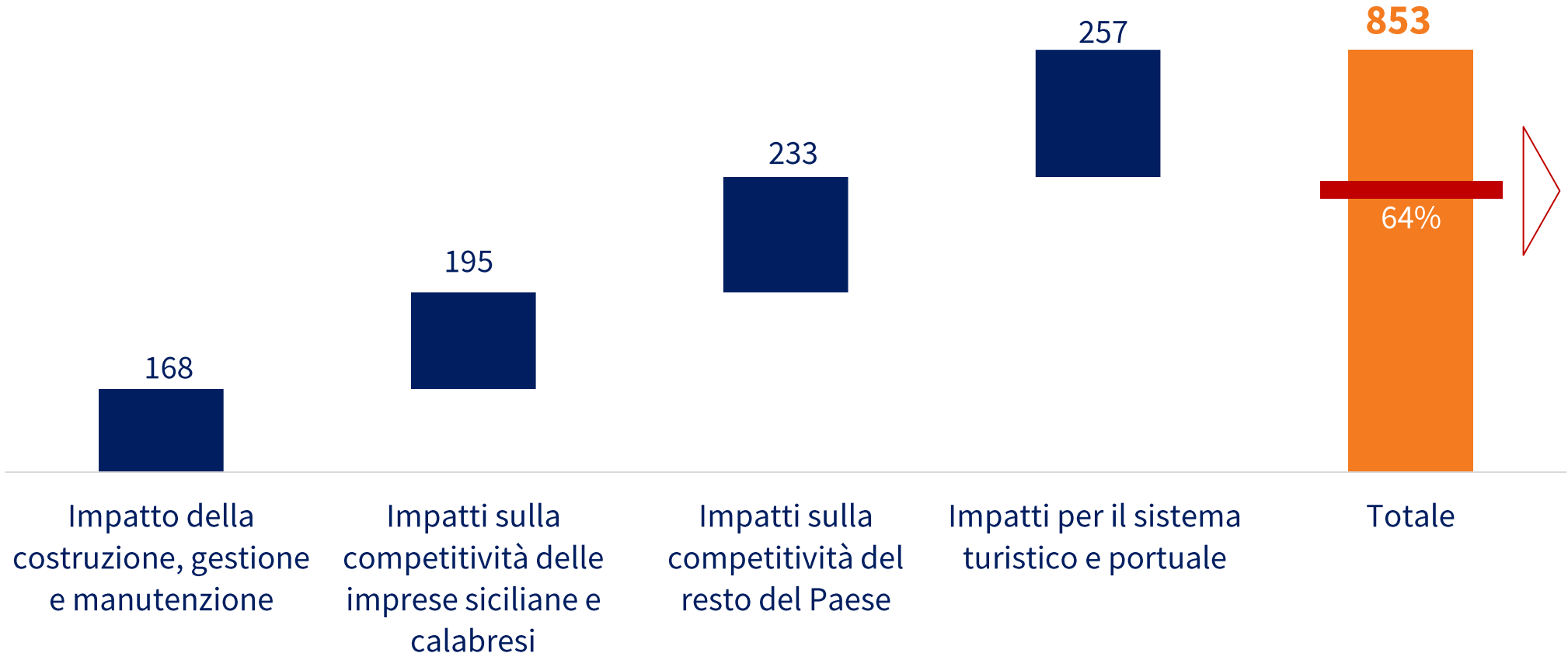
Sistema portuale:
- **€2,4 mld** di **PIL** addizionale
- **44.100 occupati FTE** addizionali

Gestione e **manutenzione:**
- Giro d'affari di **€2,4 mld** e **€1 mld** di PIL generato
- **12.000 occupati FTE** sostenuti

Impatti reputazionali per il territorio e il Paese

Gli impatti occupazionali complessivi del Ponte sullo Stretto

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)

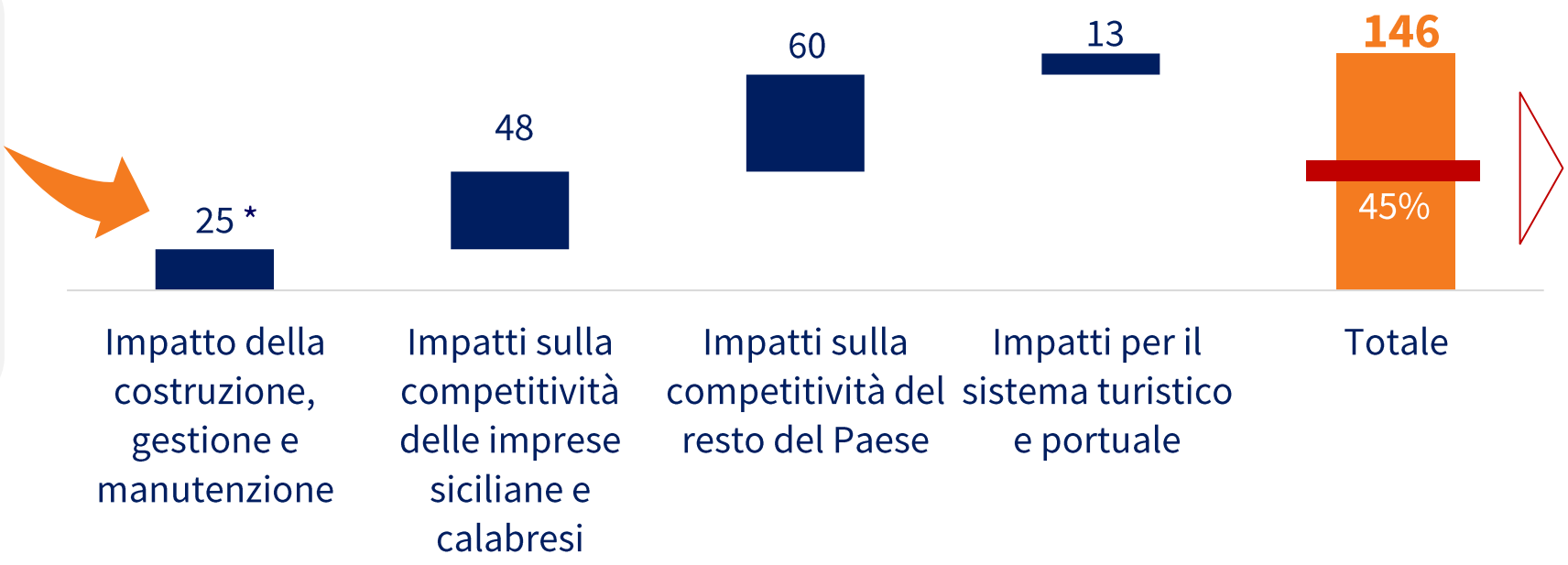


Di cui **550.000** in Sicilia e Calabria

Gli impatti economici complessivi del Ponte sullo Stretto

PIL generato grazie al Ponte sullo Stretto, valore complessivamente generato dalla costruzione e dai primi trent'anni di operatività (miliardi di Euro)

Investimento per la realizzazione e spese di gestione e manutenzione: 16,6 miliardi di Euro



Di cui **66 miliardi di Euro di PIL** in Sicilia e Calabria

Moltiplicatore di impatto: **x8,8 volte**. Ogni Euro di investimento necessario a realizzare, gestire e manutenere l'opera, abilita la generazione di 8,8 Euro cumulati per il sistema Paese

(*) Di cui 23,1 miliardi di Euro relativi alla parte di costruzione, come da studio di impatto economico sviluppato da OpenEconomics



Valerio De Molli

Managing Partner e CEO, TEHA Group

Website: www.ambrosetti.eu

e-mail: valerio.demolli@ambrosetti.eu