

Ing. Domenica Catalfamo

Roma, 18 aprile 2023

Audizione C. 1067 Commissioni Riunite Trasporti e Ambiente Camera dei Deputati

La presente relazione è stata elaborata al fine di fornire un contributo all'esame del Disegno di Legge di conversione del D.L. n. 35/2023 (C.1067 Disposizioni Urgenti per la realizzazione del Collegamento Stabile tra la Sicilia e la Calabria). Per comodità di lettura si indicano le tematiche trattate in questa breve disamina rinviando ad eventuali ulteriori utili approfondimenti: Interlocuzioni con Gruppo di lavoro MIT – Rete Core Corridoi TEN-T – Analisi Benefici/Costi – Area integrata dello Stretto - Opere compensative

Interlocuzioni con Gruppo di lavoro MIT

Preliminarmente si ritiene utile un breve excursus dell'iter istituzionale dell'ultimo biennio, con particolare riferimento ai confronti formali con il Gruppo di Lavoro incaricato ad agosto 2020 dal Ministro dei Trasporti dell'epoca di procedere ad un approfondimento dei fabbisogni trasportistici e dei programmi infrastrutturali collegati all'opera, valutando anche in maniera comparativa più alternative progettuali al fine di individuare lo "strumento migliore per collegare" la Sicilia al resto del Paese. A seguito dell'Audizione del 9 dicembre 2020, coordinata dalla Struttura di Missione del Ministero delle Infrastrutture, che ha previsto un confronto tra il suddetto Gruppo di Lavoro ed i rappresentanti delle Regioni Sicilia e Calabria e dei Comuni di Messina e RC, la scrivente n.q. di Assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, aveva ritenuto di avanzare formalmente alcune specifiche richieste al Ministero delle quali si riporta di seguito uno stralcio.

Partire dall'attuale progetto e di procedere ...omissis:

- *alla redazione di un progetto esecutivo con adeguamento alle norme intervenute;*
- *alla realizzazione del Ponte sullo Stretto così come progettato;*
- *omissis....*

Rispetto all'iter già avviato in passato ed interrotto, e solo qualora ciò non comporti ulteriori ritardi, si chiede di valutare la possibilità di un minore apporto di capitale privato, al fine di consentire la redazione di un differente piano economico-finanziario di gestione ...omissis... una tariffa significativamente ridotta per i residenti nelle città metropolitane dello Stretto.

L'ipotesi di riavviare l'iter a partire da valutazioni di fattibilità tecnica di differenti soluzioni di attraversamento stabileomissis...trova fermamente contraria questa Regione. Ancora più ferma è la contrarietà a qualsiasi ipotesi che metta in discussione la stessa valutazione sulla utilità di realizzare l'opera. Si ritiene infatti al di fuori di ogni ragionevolezza tale eventualità, in considerazione dei seguenti aspetti:

- *la necessità del completamento del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, quello che maggiormente interessa il territorio italiano, attraversandolo da nord a sud, partendo dal valico del Brennero e giungendo fino a Palermo; tenuto conto che la priorità europea è quella di assicurare la continuità di tutti i corridoi entro il 2030, completando i collegamenti mancanti ed eliminando i colli di bottiglia, la realizzazione dell'opera in tempi brevi risulta imprescindibile e non deve essere messa in discussione (così come non lo è la galleria di base del Brennero);*
- *la necessità di evitare che a fronte dell'atteso completamento dell'alta velocità ferroviaria a Sud permanga il collo di bottiglia dell'attraversamento dello Stretto, vanificando l'utilità dell'investimento con una perdita di tempo nell'attraversamento comparabile, o anche forse superiore, alla riduzione dei tempi consentiti dall'investimento dell'alta velocità ferroviaria.*

Premesso quanto sopra, ogni ulteriore considerazione dovrebbe essere supportata dall'analisi benefici-costi già effettuata e dagli elementi tecnici disponibili in relazione alle ulteriori tipologie di attraversamento proposte, delle quali ad oggi si conoscono solo i nomi: tunnel a mezz'acqua, galleria sotterranea, ponte a più campate, ecc. Si richiedono pertanto tali elementi e alla luce degli stessi le valutazioni sotto riportate saranno integrate.

Qualora, contrariamente a quanto ritenuto opportuno dalla Regione, codesto Ministero insistesse nella produzione di un nuovo studio di fattibilità si dovrebbe considerare:

- *che riavviare la realizzazione del collegamento stabile sullo Stretto di Messina a partire dagli studi di fattibilità comporterebbe realisticamente un ritardo non inferiore a un decennio per la cantierizzazione dell'opera, con una conseguente notevole differenza temporale rispetto alla cantierizzazione del progetto esistente, differenza che inevitabilmente si rifletterebbe nell'analisi benefici-costi sul valore attuale netto delle differenti soluzioni, incidendo pesantemente in maniera negativa su tutte le alternative al progetto esistente;*
- *omissis...*
- *che è già stata realizzata la cosiddetta variante ferroviaria di Cannitello, consistente nella deviazione della linea ferroviaria tirrenica per consentire il posizionamento del pilone lato Calabria e che, in caso di modifica del progetto o di mancata realizzazione, essa non produrrebbe alcuna utilità;*
- *che, per come evidenziato nell'ultimo incontro dall'Assessore del Comune di Messina, la pianificazione urbanistica si era già adeguata alla realizzazione del ponte sullo Stretto e, pertanto, eventuali modifiche comporterebbero la necessità di rivedere le determinazioni già assunte, con conseguente incerto impatto sul territorio.*

Inoltre, rispetto agli ipotetici vantaggi di una diversa tipologia e posizionamento del collegamento stabile sullo Stretto di Messina, evidenziati nel corso dell'ultima riunione con particolare riferimento alla possibile riduzione della lunghezza dei collegamenti a terra, va evidenziato:

- *che già da una analisi parametrica dei costi delle varie tipologie di infrastrutture vi è un rapporto di almeno 1 a 10 fra i costi dell'infrastruttura di attraversamento e di quelle di collegamento;*
- *che la distanza (e la profondità) fra le due sponde cresce rapidamente allontanandosi dal punto di minima distanza;*
- *che indipendentemente dalla posizione, i raggi di curvatura e le pendenze massime ammissibili per i raccordi stradali e soprattutto ferroviari rendono impossibile ridurre la lunghezza dei raccordi oltre un certo livello, indipendentemente dal posizionamento dell'attraversamento.*

Tutte le sopra citate valutazioni dovrebbero condurre a una rapida conclusione della non proponibilità di soluzioni che prevedano l'attraversamento dello Stretto in punti significativamente distanti da quello attualmente previsto.

Sempre in relazione alla diversa tipologia del collegamento stabile già importanti valutazioni sono state effettuate in passato:

- *sull'ipotesi del ponte a più campate era emerso come fossero necessarie tecnologie sperimentali per consolidare il terreno di ...omissis; per di più vi è una manifesta controindicazione ad una o più pile posizionate proprio lungo un percorso di navi di enorme stazza (fra le quali le portacontainer dirette verso il Porto di Gioia Tauro) per il rischio di collisione, e non trascurabile è stata anche la valutazione sui possibili effetti sismici;*
- *più elementi erano già parsi particolarmente critici per l'attraversamento con galleria sotterranea...omissis;*
- *per il tunnel a mezz'acqua, oltre a molte delle criticità già evidenziate nel punto precedente, si aggiunge l'incertezza di una tecnologia mai utilizzata.... omissis*

Tutte le sopra citate considerazioni, anche nell'ipotesi di voler rivalutare la fattibilità e l'analisi benefici-costi, si ritiene che possano portare in poche settimane alla conclusione che la soluzione da perseguire è quella di partire dall'attuale progetto e di procedere all'immediato affidamento a contraente generale. Si auspica quindi che la decisione possa essere assunta avvalendosi delle elevate professionalità della Struttura Tecnica di Missione e del Ministero più in generale, evitando soluzioni differenti molto più dispendiose in termini di tempo.

Nel maggio 2021 veniva pubblicato il Rapporto del Gruppo di Lavoro che, pur rilanciando l'opportunità di rivalutare progetti alternativi a quello approvato, cristallizzavano il proprio parere stabilendo che *"sussistono profonde motivazioni"* per la realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto. Partendo da tale ultima considerazione del qualificato Gruppo di Lavoro, dando quindi per assunta l'imprescindibilità del collegamento stabile, si ritiene di dover fornire qualche ulteriore elemento a supporto delle valutazioni/decisioni.

Rete Core - Corridoi TEN-T

Tra gli obiettivi strategici dell'UE l'urgenza del miglioramento della connettività di passeggeri e merci in tutta l'Unione Europea, attraverso una rete di trasporto sempre più multimodale e resiliente. Ed infatti, all'interno delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T), il **completamento della Core Network (rete centrale) è programmato per il 2030**. Per sostenerne la realizzazione coordinata tra i diversi Stati la UE tra i nove "Corridoi" è identificato quello "Scandinavo-Mediterraneo", che parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

La Commissione europea nel 2021 ha presentato una proposta di nuovo regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Lo scorso anno il **Comitato economico e sociale europeo (CESE)**, organo consultivo europeo che si esprime su revisione regolamento TEN-T, ha approvato la proposta, giudicata in grado di garantire l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione per il traffico sia dei passeggeri che delle merci nell'attuazione della rete. IL CESE ritiene inoltre che attraverso l'ipotesi della Commissione vengano garantiti anche un coordinamento e un'interconnessione efficienti tra, rispettivamente, il traffico a lunga distanza, regionale e locale, e il trasporto nei nodi urbani. Dal punto di vista tecnico, il CESE ha approvato la proposta di armonizzare sempre più i requisiti dell'infrastruttura della rete "centrale" e della rete "globale" e di fissare le seguenti tappe: il 2030 per la realizzazione della rete centrale, il 2040 per la cosiddetta rete centrale estesa e il 2050 per la rete globale.

Viene sottolineata, inoltre, l'importanza del valore aggiunto e degli effetti sinergici creati dal migliore **coordinamento dei corridoi di trasporto europei con i corridoi ferroviari per il trasporto merci**. La catena di trasporto intermodale diventerà realtà solo se i collegamenti ferroviari per il trasporto merci saranno efficienti, ossia se saranno coadiuvati da infrastrutture adeguate atte a consentire una velocità sufficiente, che contribuisca alla puntualità. Ed in effetti, la puntualità via rotaia ritenuta insufficiente rispetto agli standard europei ha fortemente ostacolato l'affermazione della multimodalità, compresa la ferrovia, come opzione attraente. Emblema di tale criticità deve essere certamente identificato nella brusca interruzione della linea ferroviaria nei collegamenti sullo Stretto di Messina.

Il completamento della rete *Core* per il 2030 richiede all'Italia uno sforzo importante, soprattutto per quanto riguarda l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di "ultimo miglio" a porti e aeroporti della rete *Core*.

Il Ponte, unitamente all'attuazione dell'alta velocità ferroviaria già progettata, si inserisce in questa richiesta dell'Europa come opera strategica per l'accelerazione del processo di connessione.

Basti pensare che la tratta ferroviaria Roma-Palermo potrà essere percorsa in 5 ore e 30 minuti, contro le 12 ore attuali. Ma anche a livello di trasporto su gomma i benefici che il Ponte apporterà alla richiesta di connessione europea sono notevoli, in termini di accelerazione e stabilità, nonché di comfort per chi percorrerà il Corridoio. Viceversa, in assenza di un attraversamento stabile il nostro Paese non potrà dimostrare alcuna concreta multimodalità nel collegare l'intero territorio nazionale e confermerà il trend negativo secondo il quale l'Italia non ha rispettato alcuno degli impegni che l'UE aveva imposto sulle reti TEN dal 2015

Analisi Benefici/Costi - Area Integrata dello Stretto

Come è ormai noto 11 milioni di persone ed oltre un milione di mezzi pesanti ogni anno attraversano lo Stretto di Messina utilizzando circa 100.000 corse di traghetti, navi ferroviarie ed aliscafi tra i porti di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Basta un semplice studio dell'attuale domanda passeggeri e merci da e verso la Sicilia per dimostrare la valenza dell'opera attraverso un'analisi benefici/costi che certamente assumerà tra i principali parametri di valutazione gli attuali tempi di attraversamento dello Stretto che viene percorso ad una velocità media di 1,5 km/h (!). Infatti alla durata del percorso mediante traghetti, devono aggiungersi tutti i tempi per gli spostamenti intermodali e quelli correlati alle lunghe fasi di accesso agli imbarcaderi rispetto ai

quali il Ponte consentirà, un risparmio di 1 ora e 15 minuti nei periodi di traffico ordinario, e di diverse ore nella stagione estiva, allorché nei periodi di punta agli imbarchi si registrano per giorni code anche di oltre 3 ore.

Nelle valutazioni dei benefici dovrà essere considerata l'importanza dell'attraversamento stabile in caso di qualunque tipo di emergenza che comporti l'inadeguatezza, la riduzione o l'annullamento del transito via nave. Anche senza ipotizzare scenari di calamità naturali, basta ricordare quanto avvenuto nel periodo del lockdown agli imbarcaderi quando i pendolari per servizi inderogabili, come personale sanitario e forze dell'ordine, erano costretti ad assurdi assembramenti in attesa delle navi aggravando significativamente i rischi connessi all'emergenza sanitaria. Sono state necessarie continue interlocuzioni coordinate dall'Autorità di Sistema dello Stretto tra il Gabinetto del MIT, gli assessorati delle due Regioni e i rappresentanti dei Comuni per alleviare i disagi sia dei passeggeri costretti ad attendere all'aperto, sia delle vetture che trascorrevano ore in attesa prima di poter rientrare nella propria residenza. In quei giorni in cui la realtà superava l'immaginazione, la drastica riduzione dei collegamenti tra le due sponde palesava tutta l'incongruenza sociale dell'impossibilità di superare una distanza di soli 3 km neanche nel caso in cui il motivo dello spostamento è quello comunemente denominato "casa-lavoro" e per lo svolgimento di servizi essenziali.

A prescindere dalle emergenze, nella quotidianità il tempo con cui un treno IC attraversa lo Stretto è in media di circa 2 ore, lo stesso tempo in cui vengono percorsi i 400 km da Bologna a Roma con l'A.V. ferroviaria. Se anche si realizzasse l'AV sulla tratta Salerno/RC, considerando che gli elettrotreni ad A.V. non possono essere scomposti come gli Intercity, dovrebbero essere previsti elettrotreni su misura per l'accesso alle navi traghetto con costi che non potrebbero essere giustificati in alcun modo rispetto al tempo limitato che verrebbe recuperato. Viceversa, specifici recenti studi hanno dimostrato che in presenza del Ponte i tempi di collegamento tra la Sicilia e la Capitale sarebbero prossimi a quelli via aerea, comportando una sicura riduzione del costo del trasporto derivante dalla concorrenza dell'offerta modale. Quindi la realizzazione del ponte risulta imprescindibile per concretizzare l'A.V. sino alla Sicilia, a sua volta indispensabile per superare le attuali carenze infrastrutturali che allontanano da qualunque prospettiva di sviluppo la più grande isola del mediterraneo che conta un numero di abitanti prossimo e anche superiore a molti Paesi Europei e che con l'area dello Stretto costituisce logisticamente la vera porta dell'Europa.

Tra i parametri di valutazione dell'analisi B/C costituiranno sicuro interesse le nuove economie di scala che saranno generate in tutti i settori attraverso il superamento delle attuali criticità infrastrutturali ed il perseguimento della dovuta continuità territoriale con libero transito.

Infatti con l'attuale configurazione dei sistemi di trasporto nazionale e locale, per le realtà socio/economiche sulle due sponde che sarebbero spontaneamente conurbate e che scontano entrambi un ritardo infrastrutturale accumulato nei decenni, lo Stretto di Messina, rappresenta una cesura fisico-geografica che impedisce di fatto la reale integrazione, specialmente nel momento in cui il suo attraversamento si traduce in costi e tempi elevati. La presenza di un attraversamento stabile consentirà uno scambio di flussi passeggeri e merci senza barriere né fisiche né psicologiche che potrà dare concretezza all'Area metropolitana dello Stretto cui si anela da sempre e che riveste un'importanza strategica nel quadro di integrazione tra programmazione economica e territoriale di sviluppo interregionale e conseguentemente nazionale.

Tutti i servizi distribuiti sul territorio urbanizzato (ricreativi, culturali, commerciali, ecc.), potranno essere egualmente accessibili in tempi accettabili ottimizzando l'offerta e producendo effetti sulla competitività locale riducendo costi e prezzi dei servizi e dei beni di consumo. Il perseguimento di questi obiettivi sarà immediato e il collegamento stabile che svolgerà una efficace funzione di tipo urbano potrebbe rappresentare quell'infrastruttura veramente strategica per lo sviluppo dell'Area metropolitana che oggi esprime circa il 30% della domanda di attraversamenti dello Stretto, un collegamento in grado di determinare realmente la coesione fisica, l'integrazione funzionale ed economica delle due sponde.

Un'unica Area metropolitana dello Stretto, finalmente integrata con i suoi circa 800 mila abitanti, costituirebbe un acceleratore di sviluppo più che proporzionale alla dimensione demografica.

In tale contesto è utile anche richiamare anche le criticità inerenti i contratti di servizio per l'attraversamento dello Stretto il cui superamento potrebbe trovare presupposto nell'istituzione del Bacino dell'Area dello Stretto – Sinergia con la Sicilia per la continuità territoriale marittima ed aerea.

Con una delibera del luglio 2021 (Presa d'atto della deliberazione del 07/07/2021 del Comitato di indirizzo e coordinamento dell'Accordo relativo all'Area integrata dello Stretto (ratificato con L.R. n. 12/2019) la Giunta della Regione Calabria aveva preso atto della deliberazione del Comitato di Indirizzo e Coordinamento dell'Area integrata dello Stretto che ha approvato le "Determinazioni e indicazioni per l'istituzione dell'Ente

di governo del bacino territoriale ottimale dell'Area integrata dello Stretto", che per la Regione Calabria interessa il territorio costiero che si estende da Bagnara a Motta San Giovanni, coinvolgendo anche i comuni dell'entroterra, fino a Santo Stefano d'Aspromonte. Tale deliberazione costituisce una fase dell'attuazione delle disposizioni dell'articolo 14 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, che prevedono, quale eccezione al bacino unico regionale del trasporto pubblico locale, la possibilità di istituire un bacino per l'Area integrata dello Stretto. Ciò consente di sviluppare un'offerta di trasporto unitaria, con una unica programmazione e un unico sistema tariffario, al fine di porre le condizioni per un sistema di mobilità integrato con caratteristiche urbane fra le due città metropolitane dello Stretto; sarebbe un ulteriore passo avanti verso il concreto avvio del bacino interregionale del trasporto pubblico locale dello Stretto, primo esempio in Italia di bacino che coinvolge i territori di più regioni e che, nelle ambizioni degli enti coinvolti, punta anche a ottenere importanti deleghe dallo Stato in materia di continuità territoriale marittima e aerea.

Infrastrutture accessorie ed opere compensative

In tale contesto e con tali obiettivi si vanno ad inserire le infrastrutture accessorie e le opere compensative a corredo della realizzazione del Ponte che garantirebbero alle due aree interessate ulteriori benefici infrastrutturali oltre a quelli socio-economici sopra accennati.

È infatti prevista la realizzazione di 20,3 chilometri di strade, 20,2 chilometri di ferrovie, nuove stazioni ferroviarie tra Reggio Calabria e Messina per la realizzazione della Metropolitana dello Stretto, della metroferrovia Messina - Giampileri Marina.

La **Metropolitana dello Stretto**, consentirà il collegamento tra l'Aeroporto Tito Minniti di Reggio Calabria con la zona centrale di Messina, decongestionando il traffico delle due città e garantendo, mediante un percorso in parte in superficie ed in parte in sotterraneo (quest'ultimo nella tratta sicula), un servizio preciso, capillare, puntuale e veloce per gli utenti che devono spostarsi all'interno dell'Area metropolitana non solo per lavoro o per raggiungere l'aeroporto, ma anche per raggiungere strategici punti quali ospedali, università, uffici di governo, ecc.

In particolare, sul versante calabro sono previste le fermate Aeroporto, Reggio Calabria Lido, Archi; Gallico marina, Catona, Villa San Giovanni, mentre a Messina saranno realizzate le fermate Papardo, Annunziata, Europa con il collegamento a Gazzi alla **metroferrovia Messina – Giampileri marina**, che costituirà un'ulteriore benefica prosecuzione del servizio di connessione urbana e metropolitana.

Sempre dal punto di vista ferroviario, sarà realizzata la linea Contesse-Palermo e quella Palermo-Ponte, la maggior parte interrata. L'adeguamento della nuova rete ferrata restituirà quasi 55.000 metri quadri alla cittadinanza con il ripristino di nuovi spazi di parchi urbani e l'accesso al mare nel centro città.

Ulteriori opere di infrastrutturazione consisteranno nella realizzazione della tangenziale Nord di Messina e dei suoi svincoli (Annunziata, Curcuraci-Panoramica, Ganzirri e Panoramica-Litoranea).

Oltre alle varie citate infrastrutture, sono previste anche le opere "compensative" per il territorio.

In particolare, per la **Sicilia**, queste saranno distribuite sul vasto territorio del Comune di Messina:

- Interventi attuativi del Piano Particolareggiato Porto Tremestieri
- Piano Particolareggiato di Capo Peloro
- Sistema fognario di Tono - Capo Peloro
- Trattamento delle acque meteoriche verso il lago Ganzirri
- Rinaturalizzazione e ripascimento dei litorali
- Adeguamento e riqualificazione della via Panoramica dello Stretto
- Variante di Faro Superiore direzione Tono (By-pass dell'abitato di Faro Superiore)
- Aree attrezzate di Protezione Civile
- Completamento della copertura torrente Papardo
- Via del Mare

In **Calabria**, nel

Comune di Campo Calabro:

- Ampliamento della viabilità
- Valorizzazione dei Forti Siaci, Poggio Pignatelli e Matiniti
- Riqualificazione e valorizzazione del centro storico

- Realizzazione aree verdi per il Centro Urbano
- Realizzazione Centro civico e polo sportivo

Comune di Villa S. Giovanni:

- Depuratore Zona Sud
- Piano per la Mobilità e l'ambiente 1° fase
- Riorganizzazione e funzionalizzazione della rete fognaria (Primo stralcio Ambiti 1 e 2)
- Messa a norma di impianti di illuminazione ed integrazione organi illuminanti
- Opere di captazione e sistemazione delle reti idriche e centri di gestione e telecomando
- Interventi mirati alla creazione di una viabilità alternativa di circonvallazione complanare alla viabilità attuale e congruente con le opere di collegamento e servizio al Ponte
- Centro Direzionale e Servizi (corpo B ed opere di completamento corpo A)
- Depuratore zona Nord
- Piano per la Mobilità e l'Ambiente 2° fase
- Riorganizzazione e funzionalizzazione della rete fognaria (Secondo stralcio Ambito 3)
- Piano di recupero urbano di Villa Centro

Gli aspetti cui si è accennato costituiscono solo alcuni degli elementi che garantiscono un esito fortemente positivo di un'analisi benefici/costi che certamente renderà evidente anche il recupero dei 6 mld di costi aggiuntivi che, secondo qualificati studi socioeconomici, la Sicilia sopporta annualmente a causa dell'assenza di un attraversamento stabile.

In definitiva, si ritiene che la disamina dimostri che i costi finanziari di realizzazione saranno significativamente compensati dai benefici economico/finanziari derivanti dalla realizzazione dell'opera, come avvenuto negli ultimi decenni in tutte le aree del mondo in cui il collegamento stabile è stato il volano di uno straordinario e velocissimo sviluppo. Per l'Italia, il Ponte sullo Stretto sarà l'emblema di una nazione che vincerà una sfida importante e potrà rivendicare con orgoglio il proprio ruolo anche scalando numerose posizioni tra i Paesi più avanzati per l'impatto economico derivante da investimenti strategici di elevatissimo livello tecnologico.

Bibliografia

Rivista Galileo n. 243/2020 "La Calabria ed il diritto di guardare al futuro" - "Gruppo di lavoro Attraversamento Stabile Stretto di Messina. Contributo della Regione Calabria" Ing. Domenica Catalfamo (Assessore alle Infrastrutture, Pianificazione e sviluppo territoriale, Pari opportunità della Regione Calabria marzo 2020/ottobre 2022)