



PONTE ARLECCHINO

UNA NUOVA VIABILITA' PER LA VALLE BREMBANA

SAN GIOVANNI BIANCO (BG)

CUP: D31B17000280003

FSC + COMUNE + SMI

€ 3,62 MLN

INVESTIMENTO TOTALE

€ 2,47 MLN

FINANZIAMENTO FSC

2018 – 2022

DURATA LAVORI

CONCLUSO ✓

STATO

TEAM "I BOLSCEVICH" | A SCUOLA DI OPENCOESIONE 2025/2026

ITIS Paleocapa | Monitoraggio civico – Rapporto finale

opencoesione.gov.it/it/dati/progetti/9lopop-n-102017/ | ascuoladiopencoesione.it

INDICE DEI CONTENUTI

01	Sintesi del Monitoraggio
02	Il Contesto e la Genesi dell'Opera
03	Cronistoria Attuativa: dalla Carta al Cantiere
04	Analisi dei Risultati e Stato dell'Arte
05	Valutazione Qualitativa: Luci e Ombre
06	Proposte Strategiche
07	Diario della Ricerca: Risposte di ANAS e Considerazioni
08	Voci dal Territorio: Interviste ai Cittadini
09	Conclusioni e Valutazione Critica del Team
10	Sitografia

01 SINTESI DEL MONITORAGGIO

Il monitoraggio civico condotto dal team "I Bolscevichi" (ASOC 25/26) ha posto sotto la lente d'ingrandimento la realizzazione del nuovo ponte carrabile sul fiume Brembo a San Giovanni Bianco, noto come "Ponte Arlecchino". Con un investimento complessivo di € 3,62 milioni, finanziato attraverso il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), il contributo del Comune e il contributo privato del Gruppo SMI, l'opera nasce per risolvere una criticità storica della viabilità locale.

Il progetto, avviato formalmente con lo Studio di Fattibilità nell'agosto 2017 e culminato con l'inaugurazione del ponte nel novembre 2021, persegue obiettivi che trascendono la semplice gestione del traffico veicolare. Liberando il centro storico dal transito dei mezzi pesanti, l'infrastruttura funge da pilastro fondamentale per il futuro prolungamento della linea tramviaria T2 (TEB). Il monitoraggio include le opere accessorie — marciapiedi e piste ciclabili — collaudate formalmente nel giugno 2022, elementi essenziali per un sistema di trasporto integrato e sostenibile.

// DATI CHIAVE DEL PROGETTO

CUP PROGETTO	D31B17000280003	CONTRIBUTO SMI (PRIVATO)	€ 300.000
COSTO TOTALE	€ 3.620.000	LAVORI COMPLEMENTARI	€ 320.000
FINANZIAMENTO STATO (FSC)	€ 2.470.000	PISTE CICLABILI / NORD	€ 85.000
CONTRIBUTO COMUNE	€ 450.000	STATO ATTUALE	CONCLUSO 100%

Fonti: OpenCoesione · BergamoNews · BergamoCorriere · C-Spin · Il Taglio del Nastro

02 IL CONTESTO E LA GENESI DELL'OPERA

L'origine del progetto risiede nella necessità strategica e non più rimandabile di risolvere le criticità viabilistiche del nodo di San Giovanni Bianco. Questo territorio, caratterizzato da una forte fragilità orografica, ha visto nel centro storico un «collo di bottiglia» lungo la ex SS470, dove il transito forzato di mezzi pesanti comprometteva la sicurezza dei cittadini e la conservazione del patrimonio edilizio.

Prima del Ponte Arlecchino, il paese disponeva di un unico ponte carrabile principale sul fiume Brembo, risalente agli anni '50, con forte congestione del traffico e difficoltà di accesso agli stabilimenti industriali. Dopo l'inaugurazione, San Giovanni Bianco conta ora due ponti carrabili: il ponte storico degli anni '50 e il nuovo Ponte Arlecchino.

I bisogni del territorio, documentati dal team dell'Ingegnere Vitali e dal Vicesindaco Marco Milesi, si sono concentrati su due pilastri: la logistica industriale e la vivibilità urbana. L'opera costituisce un asset per il traffico merci e garantisce tempi certi per le aziende locali — tra cui il Gruppo SMI — mentre la separazione dei flussi riduce l'impatto ambientale nel centro. A livello politico-istituzionale, la sinergia è stata ampia: la Provincia di Bergamo (Presidente Pasquale Gandolfi), la Comunità Montana (Jonathan Lobati) e il Senatore Antonio Misiani hanno presidiato rispettivamente il territorio e i passaggi parlamentari per lo stanziamento FSC.

// SOGGETTI COINVOLTI

SOGGETTO	RUOLO	TIPO CONTRIBUTO
Marco Milesi	Vicesindaco – Comune San Giovanni B.	Mandante RTI - Dati
Enrica Bonzi	Sindaco – Comune San Giovanni B.	Strategia finanziamento
Ingegnere Vitali	Progettista dell'opera	Progettazione tecnica
Pype Line S.p.A.	Esecutrice ATI – impalcato/scavi	Realizzazione principale
Consorzio Stabile Costr.	Esecutrice ATI – strutture/viabilità	Realizzazione strutture
Monteco	Capogruppo RTI complementari	Coordinamento accessori
Giovanni Labranca	Subappaltatore	Lavori secondari / finiture
Antonio Misiani	Senatore della Repubblica	Contributo politico
Pasquale Gandolfi	Presidente Provincia di Bergamo	Supporto istituzionale
Jonathan Lobati	Presidente Comunità Montana VB	Sviluppo territoriale
CIPE / Min. Infrastrutture	Finanziatore principale (FSC)	Fondo perduto dallo Stato
Gruppo SMI / SARCO R.E.	Partner privato	Contributo viabilità ind.

03 CRONISTORIA ATTUATIVA

Il progetto ha seguito una sequenza articolata di interventi tecnici e amministrativi. I dati OpenCoesione consentono di ricostruire con precisione le singole fasi, gli scostamenti effettivi e le relative motivazioni.

// CRONOPROGRAMMA DELLE FASI

COD.	FASE	INIZIO	FINE E SCOSTAMENTO	NOTE
IN01	Studio di Fattibilità	02/08/2017	15/09/20170 gg	Ritardo per chiarimenti normativi
IN03	Progettazione Definitiva	16/09/2017	09/01/2018+3 gg	Approfondimenti geologici
IN04	Progettazione Esecutiva	10/01/2018	12/03/2018-3 gg	Recupero con team potenziato
IN05	Aggiudicazione gara	07/05/2018	-0 gg	—
IN06	Stipula Contratto	13/03/2018	19/10/20180 gg	Accelerazione procedure RTI Pye Line
IN07	Lavori (Ponte)	21/11/2018	16/02/2022+81 gg	Inaug. ufficiale Nov. 2021
IN08	Collaudo / Opere Extra	31/01/2019	20/06/2022-460 gg	Ciclabili e marciapiedi nord

Nota: -460 gg in IN08 indica anticipo rispetto alla scadenza contrattuale massima. +81 gg in IN07 riflette varianti in corso d'opera, inclusa la scelta dell'acciaio Corten.

// AVANZAMENTO PER FASE

COD	FASE	STATO	AVANZAMENTO
IN01	Studio di Fattibilità	Conclusa	100%
IN03	Progettazione Definitiva	Conclusa	100%
IN04	Progettazione Esecutiva	Conclusa	100%

COD	FASE	STATO	AVANZAMENTO
IN05	Aggiudicazione gara	Conclusa	100%
IN06	Stipula Contratto	Conclusa	100%
IN07	Esecuzione Lavori	Conclusa	100%
IN08	Collaudo / Opere Extra	Conclusa	100%

// CARATTERISTICHE TECNICHE

La struttura del Ponte Arlecchino è caratterizzata da due campate da 26 e 51 metri, realizzate in acciaio Corten, selezionato per durabilità e ridotto impatto estetico sul paesaggio vallare. Oltre al ponte, sono stati realizzati una rotatoria di 37 metri sulla ex SS470 e circa 230 metri di viabilità di raccordo. Le opere accessorie (percorsi pedonali e piste ciclabili sul lato nord) sono state collaudate nel giugno 2022.

04 ANALISI DEI RISULTATI E STATO DELL'ARTE

Il progetto del Nuovo Ponte carrabile sul fiume Brembo risulta integralmente concluso e ha prodotto risultati concreti per il territorio. Dall'analisi dei dati OpenCoesione e della documentazione pubblica emerge che tutte le fasi — dalla progettazione al collaudo finale — sono state completate al 100%.

La visita di monitoraggio in loco, effettuata nei primi mesi del 2026, ha confermato la completa realizzazione della struttura del ponte, della nuova rotatoria e della viabilità di raccordo. Il cantiere risulta smobilitato e l'opera è pienamente percorribile.

// DATI SUL TRAFFICO E L'INCIDENTALITÀ (FONTE: ANAS, MARZO 2026)

Grazie alla risposta ricevuta dal Servizio Clienti ANAS (pratica n. 1239112, 2 marzo 2026), disponiamo ora di dati oggettivi sull'impatto dell'opera:

- **Riduzione del traffico:** Si stima una riduzione di circa il 5% dei traffici sulla SS470 nel tratto tra il ponte Arlecchino e via Gaetano Donizetti, dovuta agli spostamenti diretti verso nord che ora utilizzano il nuovo ponte.
- **Sicurezza stradale:** L'innesto mediante rotatoria è finalizzato a ridurre i conflitti veicolari e a moderare le velocità, con benefici sull'ordine delle manovre.
- **Incidentalità:** Sul tratto interessato (progressiva 28+700 – 29+600 della SS470), nel periodo 2011–2024 sono stati registrati 9 incidenti totali, di cui 6 nell'ultimo decennio (2015–2024). Il numero esiguo e la dispersione geografica non permettono un'analisi statistica before/after significativa.
- **Fluidità:** Non emergono criticità sistematiche direttamente riconducibili al nuovo innesto sulla rete gestita da ANAS; si registrano invece picchi stagionali tipici del corridoio nei periodi ad alta attrattività turistica.

// COMPETENZE ISTITUZIONALI

Un aspetto emerso chiaramente dalla ricerca riguarda la frammentazione delle competenze. Il tratto di SS 470 interessato dal progetto era di competenza della Provincia di Bergamo al momento della realizzazione (consegnato nel 2001), ed è rientrato nella competenza statale di ANAS solo dal 3 maggio 2021. Conseguentemente, ANAS non ha partecipato alla Conferenza di Servizi per l'autorizzazione dell'opera, che è stata curata dalla Provincia di Bergamo in qualità di ente gestore competente all'epoca.

// QUADRO ECONOMICO

VOCE	IMPORTO PREVISTO	IMPORTO EFFETTIVO	FONTE
Costo totale progetto	€ 3.620.000	€ 3.620.000	OpenCoesione + BG News
Finanziamento Stato (FSC)	€ 2.470.000	—	OpenCoesione + BG Corriere
Contributo SMI (privato)	€ 300.000	—	BG Corriere + BG News
Risorse comunali	€ 450.000	—	OpenCoesione + BG News
Spese lavori complementari	€ 320.000	n.d.	C-Spin
Ciclabili / percorsi nord	€ 85.000	—	C-Spin + BG News

Nota: Il simbolo '—' indica importo effettivo non reso pubblicamente disponibile nelle fonti consultate.

05 VALUTAZIONE QUALITATIVA: LUCI E OMBRE

// PUNTI DI FORZA

Uno degli elementi di maggiore forza del progetto è la sua capacità di rispondere concretamente a una criticità storica, dimostrando una gestione amministrativa resiliente capace di recuperare i ritardi iniziali. Il progetto assume un valore strategico che va oltre la singola infrastruttura, creando le condizioni per una mobilità integrata coerente con gli obiettivi dei Fondi di Coesione. L'utilizzo dell'acciaio Corten e l'integrazione con la mobilità dolce testimoniano una progettazione attenta al contesto paesaggistico e alle tendenze moderne della sostenibilità.

// CRITICITÀ RILEVATE

Le fasi iniziali hanno sofferto di complessità tecniche e procedurali. Un punto di debolezza rilevante riguarda il coinvolgimento della comunità: nonostante la solida intesa tra gli enti, si rileva una limitata consultazione diretta della cittadinanza e dei commercianti nelle fasi preliminari. Una maggiore partecipazione dal basso avrebbe potuto mitigare i disagi di un cantiere durato dal 2018 al 2021.

Inoltre, la frammentazione delle competenze istituzionali (il passaggio della SS 470 dalla Provincia a ANAS avvenuto solo nel 2021) ha reso complesso per i cittadini — e per il nostro team di monitoraggio — ricostruire una visione unitaria dell'opera e accedere a informazioni integrate.

// RISCHI FUTURI

Il principale rischio per il progetto riguarda la possibilità che il futuro prolungamento della linea tramviaria T2 non venga realizzato, riducendo così il pieno potenziale strategico del ponte all'interno di un sistema di mobilità integrata. In assenza di un coordinamento continuo tra i diversi livelli istituzionali coinvolti, l'opera potrebbe rimanere confinata a una funzione prevalentemente viabilistica, senza esprimere appieno il valore di nodo logistico territoriale per cui è stata concepita. Un ulteriore elemento di rischio è rappresentato dalla mancata attivazione di un monitoraggio sistematico dei flussi di traffico, che potrebbe rendere meno evidenti nel tempo i benefici sociali e ambientali generati dall'intervento, portando con sé quella tipica aria di sfiducia.

06 PROPOSTE STRATEGICHE

Per massimizzare l'efficacia complessiva del progetto, ci appare opportuno rafforzare la comunicazione istituzionale rivolta ai cittadini, esplicitando il legame tra il nuovo ponte e un futuro possibile sviluppo della mobilità sostenibile legata alla linea T2, anche attraverso strumenti informativi permanenti collocati in prossimità dell'opera.

Risulta inoltre strategico avviare una campagna strutturata di rilevazione dei flussi di traffico e degli impatti ambientali, così da misurare in modo oggettivo i benefici prodotti dalla deviazione del traffico dal centro storico. In questo contesto, il coinvolgimento di scuole e cittadini potrebbe contribuire sia alla raccolta dei dati sia alla diffusione di una maggiore consapevolezza sull'utilizzo dei Fondi di Coesione e sui risultati ottenuti.

Infine, parallelamente alle migliori proposte precedentemente, è auspicabile un dialogo tra amministrazioni locali, Provincia e aziende terze, al fine di garantire continuità progettuale e coerenza strategica con gli obiettivi di sviluppo territoriale, così che il territorio possa svilupparsi coerentemente alle necessità dei cittadini.

07 DIARIO DELLA RICERCA

Il nostro team ha cercato di instaurare un dialogo diretto con i principali attori istituzionali e tecnici per approfondire i dati ufficiali relativi all'opera, contattando l'Amministrazione comunale di San Giovanni Bianco, i referenti provinciali e gli enti coinvolti nella gestione della viabilità sovracomunale. I tentativi di interlocuzione, effettuati tra gennaio e marzo 2026 attraverso email istituzionali, contatti telefonici e canali ufficiali, hanno inizialmente prodotto risultati limitati, delineando un quadro di competenze frammentato. In prima istanza, si segnala l'unica risposta formale pervenuta dal Settore Viabilità, Trasporti e Appalti – Servizio Ponti e Gallerie della Provincia di Bergamo, a firma dell'Ing. Davide Chiodi, che si ringrazia per la disponibilità. La Provincia ha precisato che il Ponte Arlecchino è di competenza comunale e che l'infrastruttura si innesta sulla SS 470, arteria di competenza di ANAS S.p.A.; per tale motivo, il Servizio provinciale ha dichiarato di non disporre di pareri o studi relativi all'utilità dell'opera né alla sua compatibilità con il prolungamento TEB. Successivamente, in data 2 marzo 2026, abbiamo ricevuto una risposta dettagliata e professionale dal Servizio Clienti di ANAS S.p.A. (pratica n. 1239112), che ringraziamo per la trasparenza dimostrata. Questo riscontro ha chiarito che il tratto di SS 470 era di competenza della Provincia di Bergamo durante la realizzazione del ponte (consegnato nel 2001) ed è rientrato nella gestione ANAS solo dal 3 maggio 2021; per tale ragione, l'ente non ha partecipato alla Conferenza di Servizi e non dispone della documentazione originale sull'iter autorizzativo. ANAS ha tuttavia fornito dati preziosi, stimando una riduzione del traffico di circa il 5% sulla SS 470 basata sulle relazioni del comune di San Giovanni Bianco e indicando che l'innesto mediante rotatoria è coerente con gli obiettivi di sicurezza. È stato inoltre fornito un dettaglio sull'incidentalità (9 casi totali dal 2011 al 2024), precisando che il numero esiguo non permette un'analisi statistica significativa. Sebbene la risposta di ANAS rappresenti un caso virtuoso di dialogo istituzionale, resta evidente una criticità strutturale: la frammentazione delle competenze e il passaggio della SS 470 tra diversi enti rendono complesso per i cittadini e per un team di monitoraggio civico ricostruire una visione unitaria dell'opera. La documentazione storica rimane infatti frammentata tra Provincia e Comune, confermando la necessità di sistemi informativi integrati che permettano un accesso sistematico alle informazioni sulle opere pubbliche, indipendentemente dai passaggi di gestione tra le amministrazioni.

// APPENDICE: LE DOMANDE

#	DOMANDA INVIATA	RISPOSTA
1	Domanda 1: Parere tecnico o dati di traffico relativi all'impatto che il nuovo ponte e la relativa rotatoria hanno avuto sulla fluidità e sicurezza della SS 470.	Risposta dettagliata ricevuta (vedi sopra)
2	Domanda 2: Eventuali pareri o osservazioni rilasciati da, ANAS/Comune/ect. , in fase di conferenza dei servizi durante la progettazione dell'opera.	ANAS non ha partecipato alla Conferenza (opera non in gestione all'epoca)
3	Domanda 3: Nei vostri, ANAS/Comune/ect., piani di gestione della SS470, strada fondamentale per la valle, l'opera viene considerata strategica per la mobilità integrata della valle?	L'innesto è coerente con obiettivi di sicurezza e accessibilità locale

08 VOCI DAL TERRITORIO: INTERVISTE AI CITTADINI

Per completare il quadro del monitoraggio civico, il nostro team ha intervistato due cittadini di San Giovanni Bianco, raccogliendo le loro percezioni sull'opera e sul livello di coinvolgimento durante la sua realizzazione. Le interviste offrono uno spaccato autentico della percezione locale del progetto.

// DOMANDE E RISPOSTE

Giuseppe, 82 anni, ex operaio

Domanda: Secondo lei, l'opera ha effettivamente risolto i problemi di traffico del centro storico?

Risposta: "Ma sì, dai... qualcosa ha fatto. Prima in centro non si passava mica, c'era quel buco stretto sulla strada vecchia che se arrivavano due camion era la fine. Adesso hanno fatto 'sto ponte nuovo, l'Arlecchino, che sembra tutto arrugginito ma dicono che è fatto apposta. I camion grandi ora passano di là e in piazza si sta più tranquilli. Però, uè, ci hanno messo una vita! Dal 2018 fino all'altro ieri era tutto un cantiere."

Domanda: Sente che le istituzioni abbiano coinvolto e ascoltato i cittadini durante la realizzazione?

Risposta: "Ma chi, i politici? Ma se non rispondono neanche se gli spari! Hanno fatto tutto loro, si sono messi d'accordo Comune e quelli di Bergamo e hanno tirato su il ponte. A noi vecchi mica hanno chiesto se ci piaceva. È arrivata la pappa pronta."

Maria, 76 anni, pensionata

Domanda: Secondo lei, l'opera ha effettivamente risolto i problemi di traffico del centro storico?

Risposta: "Oh signur, meno male che l'hanno fatto! Io prima avevo paura a scendere a prendere il pane che i pullman ti passavano a un centimetro dal naso. Adesso con la rotonda grande e il ponte nuovo le macchine girano meglio. Hanno fatto anche un pezzetto di strada per le bici che va verso su, così non mi investono più. È costato un sacco di milioni, dicono tre e mezzo, spero non siano stati buttati."

Domanda: Sente che le istituzioni abbiano coinvolto e ascoltato i cittadini durante la realizzazione?

Risposta: "Eh? No, caro, io non ho visto nessun foglio o riunione in chiesa per spiegarci le cose. Hanno fatto tutto in fretta e furia (si fa per dire, che ci hanno messo anni) e noi abbiamo solo visto le macchine che scavavano. Si sentono i padroni loro, decidono e noi guardiamo il ponte e basta."

// COMMENTO

Le testimonianze raccolte confermano quanto emerso dall'analisi documentale: l'opera ha prodotto benefici concreti in termini di sicurezza e fluidità del traffico, ma il processo decisionale è stato percepito come "dall'alto verso il basso", con limitata consultazione diretta della cittadinanza. Entrambi gli intervistati riconoscono l'utilità del ponte, ma esprimono un senso di distanza rispetto alle scelte istituzionali.

Questa percezione sottolinea l'importanza di rafforzare i meccanismi di partecipazione civica nelle fasi di progettazione e realizzazione di opere pubbliche, affinché i cittadini non si sentano semplici spettatori, ma protagonisti attivi del cambiamento del proprio territorio.

09 CONCLUSIONI E VALUTAZIONE DEL TEAM

Al termine del monitoraggio civico, la valutazione del team «I Bolscevichi» sul progetto del Ponte Arlecchino è di natura ambivalente: se l'opera rappresenta un indubbio successo ingegneristico e infrastrutturale, essa manifesta al contempo una gestione della comunicazione e della partecipazione civica che riteniamo migliorabile. Il successo tecnico è evidente: l'opera ha eliminato una criticità che paralizzava la Valle Brembana da decenni, dimostrando che l'utilizzo dei Fondi di Coesione può produrre cambiamenti fisici tangibili e duraturi, mentre l'uso dell'acciaio Corten e l'integrazione con la mobilità dolce testimoniano una progettazione attenta al contesto e alla sostenibilità, con i dati forniti da ANAS che confermano un impatto positivo del 5% sulla fluidità della SS 470. Tuttavia, il monitoraggio ha evidenziato come la frammentazione delle competenze istituzionali rappresenti un ostacolo significativo per i cittadini; il passaggio della gestione della SS 470 dalla Provincia di Bergamo ad ANAS, avvenuto solo nel maggio 2021 dopo la realizzazione del ponte, ha reso complessa la ricostruzione di un quadro informativo completo. Nonostante ciò, la risposta professionale e dettagliata ricevuta da ANAS dimostra che il dialogo istituzionale è possibile quando gli enti sono organizzati e disponibili, rappresentando un segnale positivo e un modello da replicare, a differenza di quello comunale.

La criticità maggiore risiede però nel divario tra l'efficienza realizzativa e l'apertura al dialogo preventivo, poiché il progetto è stato sostanzialmente calato dall'alto attraverso una visione di sistema solida tra gli enti, ma con poco spazio alla partecipazione attiva della cittadinanza. Le interviste raccolte confermano questa percezione: i cittadini riconoscono i benefici dell'opera, ma si sentono ancora esclusi dal processo decisionale.

"Il Ponte Arlecchino è una promessa mantenuta a metà."

Mantenuta la promessa infrastrutturale. Ancora in sospeso quella di una governance moderna e partecipata.

Affinché il ponte non resti solo una lingua d'acciaio sul Brembo, ma diventi un simbolo di rinascita, è necessario che le istituzioni passino dalla logica del «costruire» a quella del «condividere», rendendo pubblici i dati di impatto e accelerando sul prolungamento della linea T2 — unico vero compimento di questa visione territoriale.

10 SITOGRAFIA

FONTE O SITO DEL PROGETTO	URL
OpenCoesione – Progetto Ponte Arlecchino	https://opencoesione.gov.it/it/dati/progetti/9lopop-n-102017/
Val Brembana Web	https://www.valbrembanaweb.com/redazionale/notizie-dalla-val-brembana/san-giovanni-bianco-il-nuovo-ponte-arlecchino-sara-inaugurato-sabato-20-novembre
Il Giornio	https://www.ilgiorno.it/bergamo/cronaca/san-giovanni-ponte-fiume-brembo-223c63ad
BergamoNews	https://www.bergamonews.it/2018/03/15/san-giovanni-bianco-progetto-della-rotonda-abbraccia-ponte-sul-brembo/278288/
Open Coesione (C–Spin)	http://c-spin.eu/progettazione-strutturale-esecutiva-bim-fem-viabilita-urbana-ponte-brembo/
Open Coesione (Ct Infn)	https://www.ct.infn.it/json/opencoesione_exp.txt
Open Coesione (CSV Analyzed)	https://docs.google.com/document/d/1jJWK2fe500bISpvKhxt6y8nATqjT89jqyWtQ4Vqd3qc/edit?usp=sharing
Comune di San Giovanni Bianco	comune.sangiovannibianco.bg.it
ANAS S.p.A. – Risposta Pratica 1239112	Servizio Clienti ANAS (2 marzo 2026)
ALTRI SITI RELATIVI AL PROGETTO	
ASOC – Pagina del gruppo I Bolscevichi	https://www.ascuoladiopencoesione.it/it/team/25-26-SG_0041
ASOC – Canale X (Twitter)	https://x.com/IBolscevichi
Sito Web Del Gruppo	https://ibolscevichi.edgeone.app/