



**Ente promotore del Masterplan**  
Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale

**Progetto realizzato con il contributo di**  
Regione del Veneto, LR n. 16/1993

**Coordinamento del progetto**  
Comune di Portogruaro

**Comuni della Venezia Orientale**  
Annone Veneto, Caorle, Cavallino-Treporti,  
Ceggia, Cinto Caomaggiore,  
Concordia Sagittaria, Eraclea,  
Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro,  
Jesolo, Gruaro, Meolo, Musile di Piave,  
Noventa di Piave, Portogruaro,  
Pramaggiore, Quarto d'Altino,  
San Donà di Piave,  
San Michele al Tagliamento,  
San Stino di Livenza,  
Teglio Veneto, Torre di Mosto

# Masterplan della viabilità della Venezia Orientale

*Il Masterplan delle tre viabilità*

# Venezia Orientale

## La Venezia Orientale

La Venezia Orientale interessa la porzione di territorio della Città metropolitana di Venezia che si estende dal confine regionale, definito dal fiume Tagliamento, fino al margine del sistema insediativo di Venezia, riconducibile con l'asse del fiume Sile.

Complessivamente il territorio si estende per circa 1.135 kmq, ricomprendendo 22 Comuni. Il sistema insediativo si articola in riferimento ad agglomerati urbani strutturati e centri sparsi di diverse dimensioni; la popolazione si attesta su circa 237.000 abitanti.

Si opera all'interno di un contesto complesso e articolato sia in ragione del disegno insediativo, con presenza di diversi poli economici, realtà agricole di pregio, sistemi turistici di grande attrattività e un contesto ambientale e paesaggistico di eccellenza.

Il sistema infrastrutturale che serve la Venezia Orientale si configura come elemento a servizio di una pluralità di realtà e funzioni dove spesso si determinano situazioni di conflitto, ma tale sistema è necessario per garantire la vita della popolazione qui insediata e lo sviluppo del territorio.



Figura 1 - Principi fondamentali di pianificazione della mobilità sostenibile (Eltis)

## Introduzione

Il Masterplan della Venezia Orientale è uno strumento che presenta un'idea della viabilità integrata, sostenibile e non settoriale. Lo strumento è in linea con quelle che sono le previsioni vigenti alle diverse scale e con le disposizioni della LR16/1993 che promuove la realizzazione di interventi per lo sviluppo economico e sociale della Venezia Orientale. Sono per cui delineati: sviluppi strategici diretti, interventi di messa in sicurezza del traffico, azioni e strategie per incentivare modalità di spostamento sostenibili.

In qualità di Masterplan, lo strumento offre degli "indirizzi" non prescrittivi ma orientativi per i futuri interventi, a supporto delle future scelte programmatiche e progettuali.

L'obiettivo del Masterplan è quello di realizzare uno strumento che sia funzionale per la pianificazione comunale di settore (PUMS, BICIPLAN, PEBA, PAU, PUT, PGTU) fornendo anche indicazioni riferite alle migliori pratiche europee sulla sostenibilità degli spostamenti, presentandone una



Figura 2 - Foto aerea del territorio della Venezia Orientale

sintesi territoriale di orientamento in linea con le tendenze internazionali.

## Approccio generale

Il Masterplan è stato sviluppato come atto di indirizzo e programmazione strategica di scala vasta, finalizzata a individuare possibili

assetti trasportistici a supporto dello sviluppo locale e migliore fruizione del territorio. La struttura conoscitiva del Masterplan si è articolata in riferimento a due livelli di relazione con il territorio. In primo luogo sono stati approfonditi gli aspetti conoscitivi complessivi del contesto; in secondo luogo l'analisi è stata condotta in riferimento alle singole realtà comunali, attraverso il

# Venezia Orientale

coinvolgimento diretto delle amministrazioni locali coinvolte.

Emerge come gli aspetti di maggior criticità siano dovuti alla sovrapposizione e commistione tra traffico di attraversamento e mobilità locale all'interno delle stesse tratte stradali. Questo aspetto assume maggiore rilevanza dal momento che la rete di connessione principale attraversa ambiti urbani e periurbani.

Tra gli aspetti di particolare sensibilità emerge il tema della sicurezza stradale, osservando come le tratte di maggiore incidenza riguardano le tratte prossime ai centri urbani principali e l'asse della A4.

Gli effetti principali rispetto ai quali risulta necessario operare sono quelli legati alla riduzione della funzionalità trasportistica della rete e ricadute sulla qualità urbana.

Va inoltre considerato come il territorio della Venezia Orientale sia caratterizzato da una pluralità di ambiti e sistemi di evidente valore

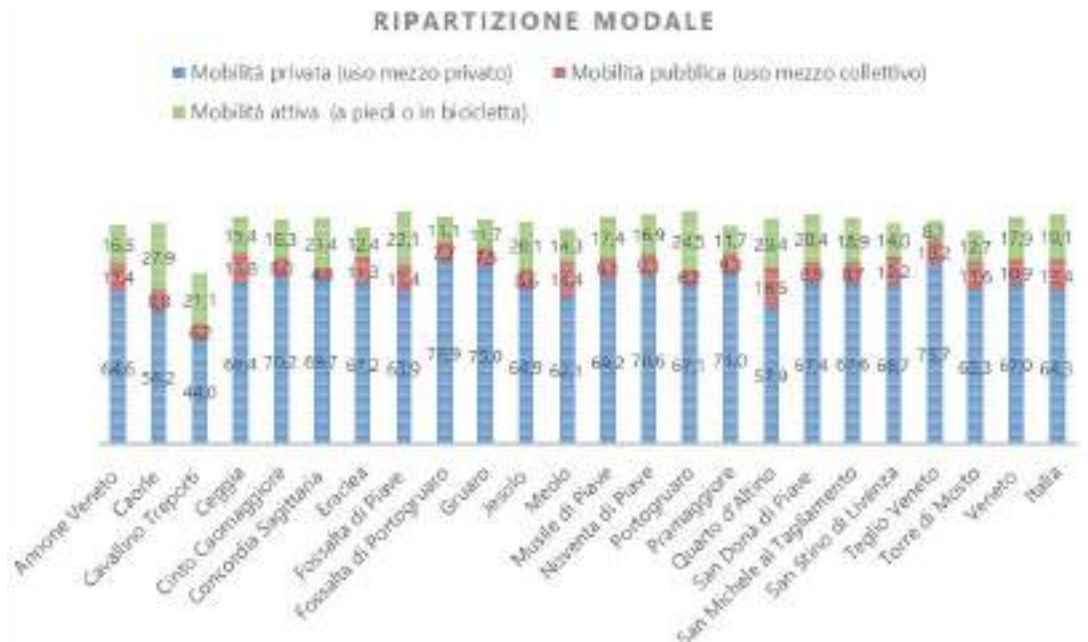


Figura 3 - Panoramica di confronto tra i 22 comuni - mobilità giornaliera e ripartizione

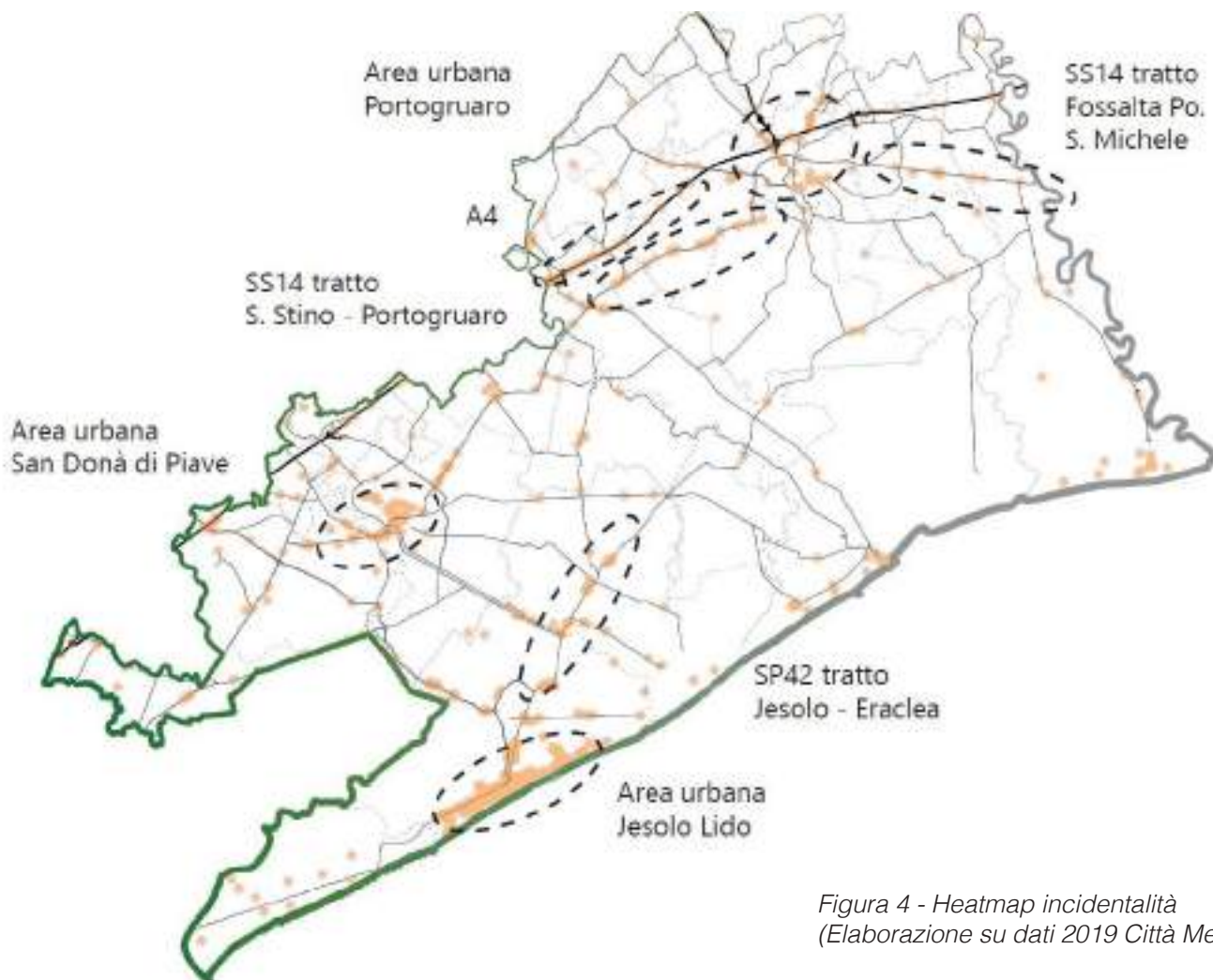


Figura 4 - Heatmap incidentalità (Elaborazione su dati 2019 Città Metropolitana di VE)

# Venezia Orientale

ambientale e sensibilità paesaggistica e idraulica.

L'idea portante dello strumento è quella di definire una possibile organizzazione/riorganizzazione del sistema della mobilità tenendo in considerazione delle specificità del territorio, sulla base di un approccio complessivo di scala vasta, andando poi a focalizzare le possibili soluzioni in modo localizzato.

Lo scenario di riferimento dello strumento considera l'assetto territoriale dove sono già state realizzate e siano entrate in funzione le opere relative al completamento della terza corsia della A4 e il potenziamento della Treviso-mare.



Figura 5 - Code lungo il tratto autostradale A4 che attraversa la Venezia Orientale

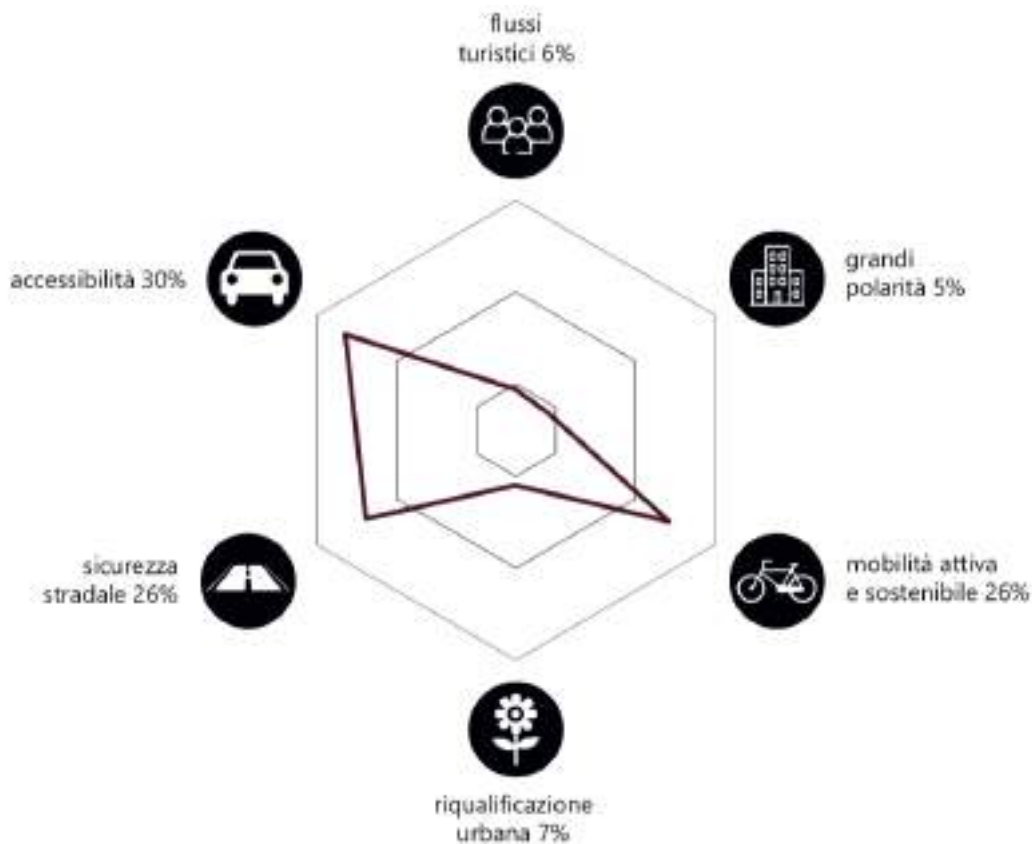
## Assetto strategico

Sulla base degli assunti generali e volontà di operare all'interno di un livello "alto" di indirizzo strategico sono stati individuati gli obiettivi generali del Masterplan:

- limitare gli interventi che comportano maggiori trasformazioni fisiche;
- gestire gli interventi in relazione ai caratteri funzionali dei flussi di traffico;
- proporre sistemi alternativi e migliorativi alla mobilità attuale;
- considerare in modo integrato le azioni di carattere infrastrutturale, urbanistico e ambientale;
- alleggerimento del carico turistico.

Grafico a destra:

- flussi turistici, 6% delle osservazioni (5 Comuni affrontano il tema);
- grandi polarità, 5% delle osservazioni (6 Comuni affrontano il tema)
- mobilità attiva e sostenibile, 26% delle osservazioni (16 Comuni affrontano il tema);
- riqualificazione urbana, 7% delle osservazioni (7 Comuni affrontano il tema);
- sicurezza stradale, 26% delle osservazioni (16 Comuni affrontano il tema);
- accessibilità, 30% delle osservazioni (13 Comuni affrontano il tema).



## Opinione delle comunità

Il processo che ha portato alla definizione del Masterplan della viabilità della Venezia Orientale ha visto il coinvolgimento diretto delle 22 Amministrazioni comunali che compongono il territorio. Il confronto diretto utilizzato rappresenta la base del percorso partecipato di governance e di decisione pubblica, che porta a scelte che tengono conto delle singole necessità che vengono così integrate e messe a sistema all'interno di una visione strutturata e più ampia. Il coinvolgimento degli Enti ha portato alla raccolta delle segnalazioni, che sono state quindi mappate individuando quali siano le criticità percepite a livello locale e le previsioni di futuri interventi già pianificati o programmati. Le informazioni sono state sintetizzate in riferimento a 6 tematismi principali:

- flussi turistici;
- grandi polarità;
- mobilità attiva e sostenibile;
- riqualificazione urbana;
- sicurezza stradale;
- accessibilità.

Questa fase ha permesso di definire in modo omogeneo per tutto il territorio gli indirizzi d'intervento e le strategie di sviluppo, con specifiche indicazioni degli approfondimenti da sviluppare a livello locale.

## Strategia delle tre viabilità

In considerazione dei caratteri strutturali della rete e delle specificità del territorio, il Masterplan ha definito un indirizzo generale di organizzazione dell'assetto viario in coerenza con le particolarità locali.

È stata così definita la strategia delle tre viabilità.

Il concetto di sintesi è la definizione di ambiti omogenei dove gli assi di connessione devono essere organizzati e gestiti in coerenza con le condizioni fisiche e funzioni urbane degli spazi attraversati.

Rispetto alla suddivisione del territorio per zone funzionali, i tematismi principali di gestione della mobilità riguardano: il traffico veicolare, la permeabilità pedonale, le connessioni ciclabili e il sistema di trasporto pubblico (considerando anche le potenzialità degli assi di navigabilità interna).

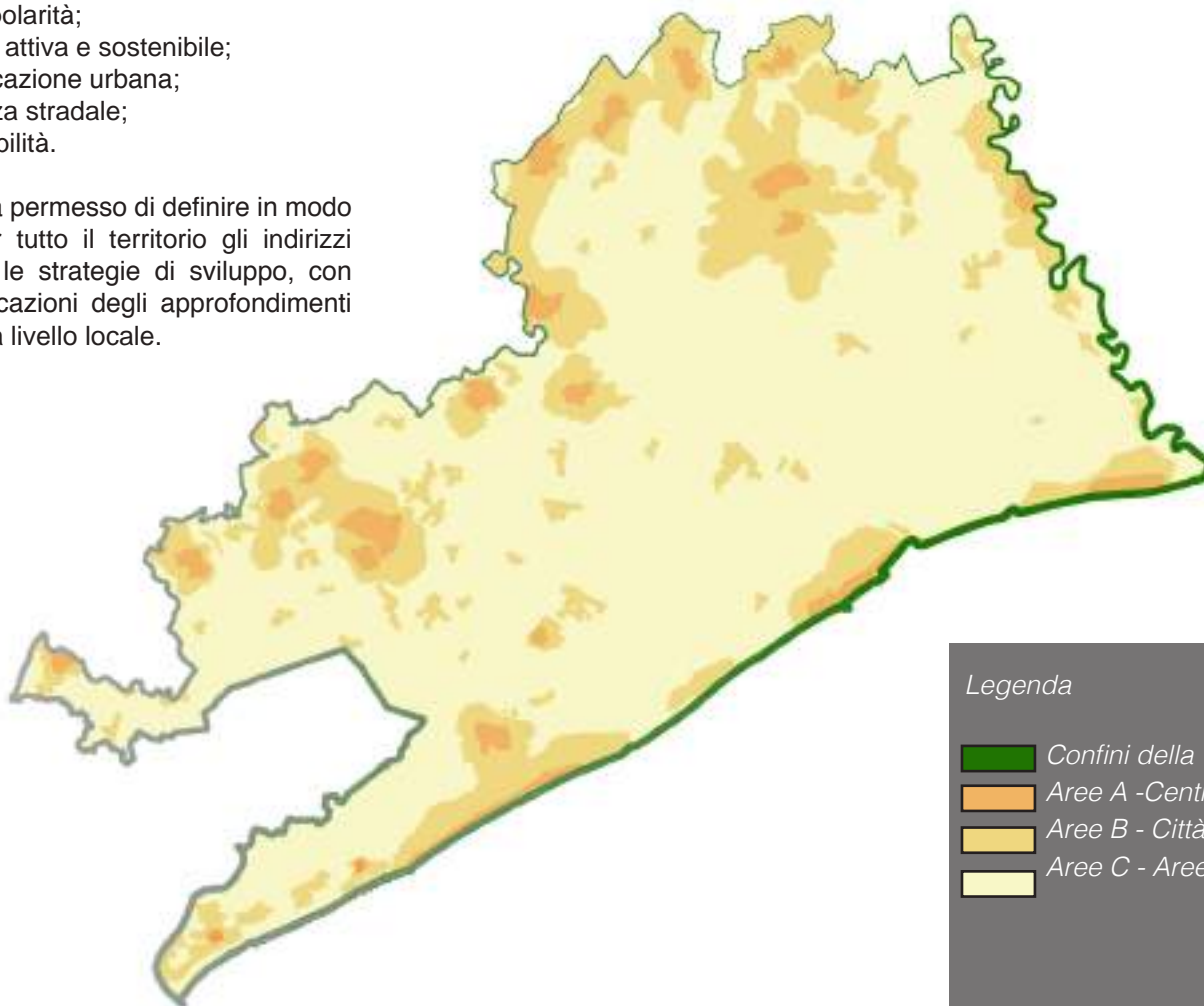
Figura 6

Individuazione delle aree A, B e C nel territorio della Venezia Orientale

Area A /  
l'auto è "un ospite"  
priorità pedoni e ciclisti

Area B /  
alta presenza di spostamenti "urbani"  
residenziali  
equilibrio tra diverse modalità

Area C /  
spazio per la "velocità"  
la "no stop zone"



Legenda

- Confini della Venezia Orientale
- Aree A - Centro e Poli Urbani
- Aree B - Città nuova e periferia
- Aree C - Aree esterne e rurali

# Venezia Orientale

## Zone A Centri e poli urbani

Nella zona A l'auto è "un ospite", quindi è fortemente disincentivato lo spostamento del traffico di attraversamento.

Centrale è la qualità e sicurezza delle mobilità pedonale e ciclabile.

Si opera in riferimento alla velocità massima del traffico motorizzato, che deve essere contenuta (da 15 a 30 km/h). Gli assi con limiti più elevati devono comunque garantire flussi ridotti, garantendo protezione per l'utenza debole.

Vanno potenziati e sostenuti i progetti di bikesharing in riferimento ai punti di interscambio modale. È inoltre necessario verificare la possibilità di aumentare la frequenza del trasporto pubblico, con particolare attenzione alla connessione con nodi primari del trasporto pubblico (stazioni ferroviarie).

## Zone B Città nuova

In quella che viene definita "la città nuova", quindi le periferie, le frazioni e spazi a media densità, vi è la presenza di assi urbani più larghi, più spaziosi ma, comunque, un'alta quota di spostamenti "urbani" residenziali.

La progettazione dello spazio pubblico dovrà equilibrare i flussi sulle sezioni stradali e presentare soluzioni di incroci con semaforizzazione intelligente. Il punto di transizione tra extraurbano e urbano viene reso ben evidente dall'uso di una segnaletica sia verticale che orizzontale rafforzata rispetto alle prescrizioni del Codice della Strada, l'arredo e le soluzioni di immediata percezione visiva permettono un'immediata comunicazione delle funzioni trasportistiche.

## Zone C Aree rurali / esterne

Nella Zona C il tessuto urbano e gli assi di distribuzione locale acquistano minore peso. All'interno della zona sono presenti infrastrutture che hanno prevalente funzione di connessione territoriale o per la relazione tra i diversi centri abitati. La viabilità deve pertanto sostenere in modo coerente il traffico di attraversamento del territorio e di spostamenti anche di carattere sistematico.

Va tuttavia considerata anche la costruzione degli itinerari di connessione turistica e non, in coerenza con le potenzialità e qualità del territorio. Gli spazi funzionali alla mobilità ciclabile devono essere ricavati in sede propria.

Devono essere approfonditi gli aspetti di integrazione ambientale e paesaggistica delle infrastrutture.



Figura 7 - Strada in zona A  
Prima e dopo (sotto).  
(Elaborazione con Streetmix)



Figura 8 - Strada in zona B  
Prima e dopo (sotto).  
(Elaborazione con Streetmix)



Figura 9 - Strada in zona C  
Prima e dopo (sotto).  
(Elaborazione con Streetmix)



## Scenari di progetto

La strategia di base assunta per dare risposta alle necessità riorganizzare il sistema della mobilità è quella di proporre un diverso uso degli elementi che strutturano l'offerta trasportistica in riferimento alle specificità del tessuto locale e delle dinamiche insediative e sociali, anche in ragione delle particolarità dei diversi contesti territoriali.

L'assunto centrale del masterplan è quello di alleggerire i punti di accesso alle aree urbane con la creazione di punti di interscambio situati nei pressi di nodi strategici o riorganizzando l'uso della rete tramite nuovi interventi o rimodulazione degli usi delle tratte esistenti.

Il Masterplan si articola così attraverso la definizione di due scenari: a breve termine e a medio-lungo termine.

In via generale nel breve periodo si mira principalmente al miglioramento e/o potenziamento della viabilità esistente attraverso interventi più puntuali e alla piccola scala, interventi quindi attuabili anche dalle singole amministrazioni con risorse locali.

Nel medio-lungo periodo si mira al potenziamento delle principali tratte della viabilità della Venezia Orientale e alla realizzazione di nuovi collegamenti strategici per l'intero territorio, in attuazione quindi di soluzioni di carattere strutturale in larga parte tramite il coinvolgimento integrato di più soggetti.

## LEGENDA

### Scenario del breve termine

- Confini amministrativi
- Confini Veneto Orientale

### Viabilità esistente

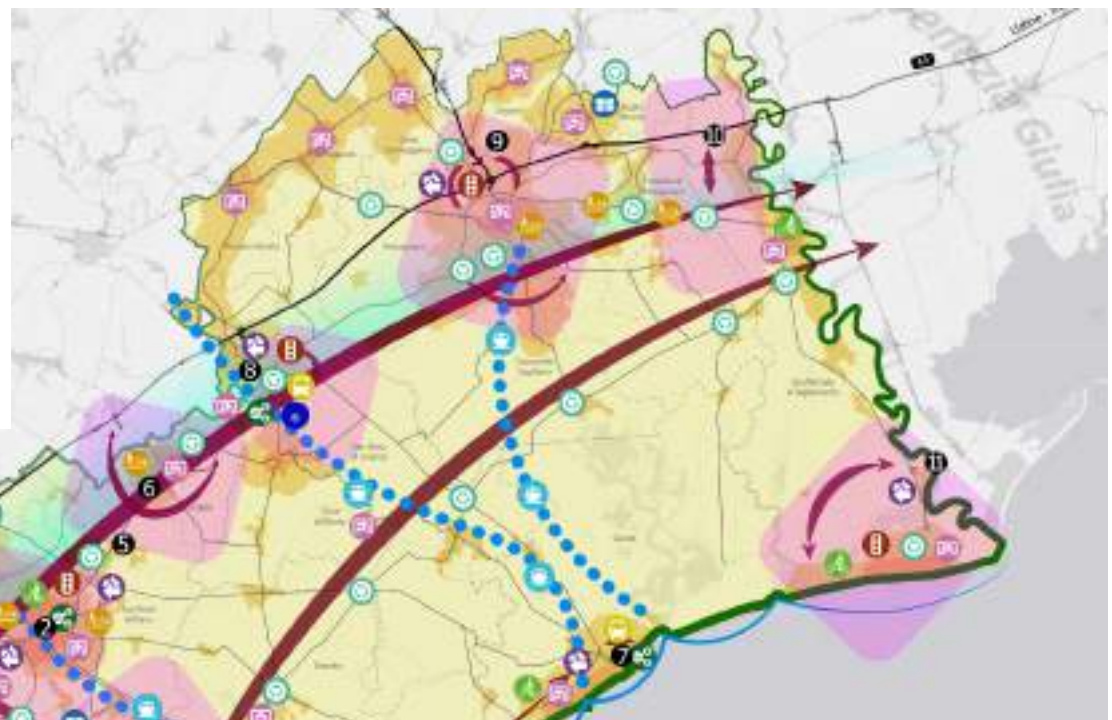
- Autostrada
- Strada Statale
- Strada Regionale
- Strada Provinciale

### Tipologie di area

- Area A
- Area B
- Area C

### Scenario del breve termine

- Adeguamento delle intersezioni
- Attraversamento ciclo-pedonale
- Bike Sharing
- By Pass
- Interscambio moda
- Nuova segnaletica
- Semaforo intelligente
- Pista ciclabile
- Potenziamento trasporto pubblico
- Traffic Calming
- Trasporto via acqua
- Ambiti



### Scenario del medio-lungo termine

- Confini amministrativi
- Confini Veneto Orientale

### Viabilità esistente

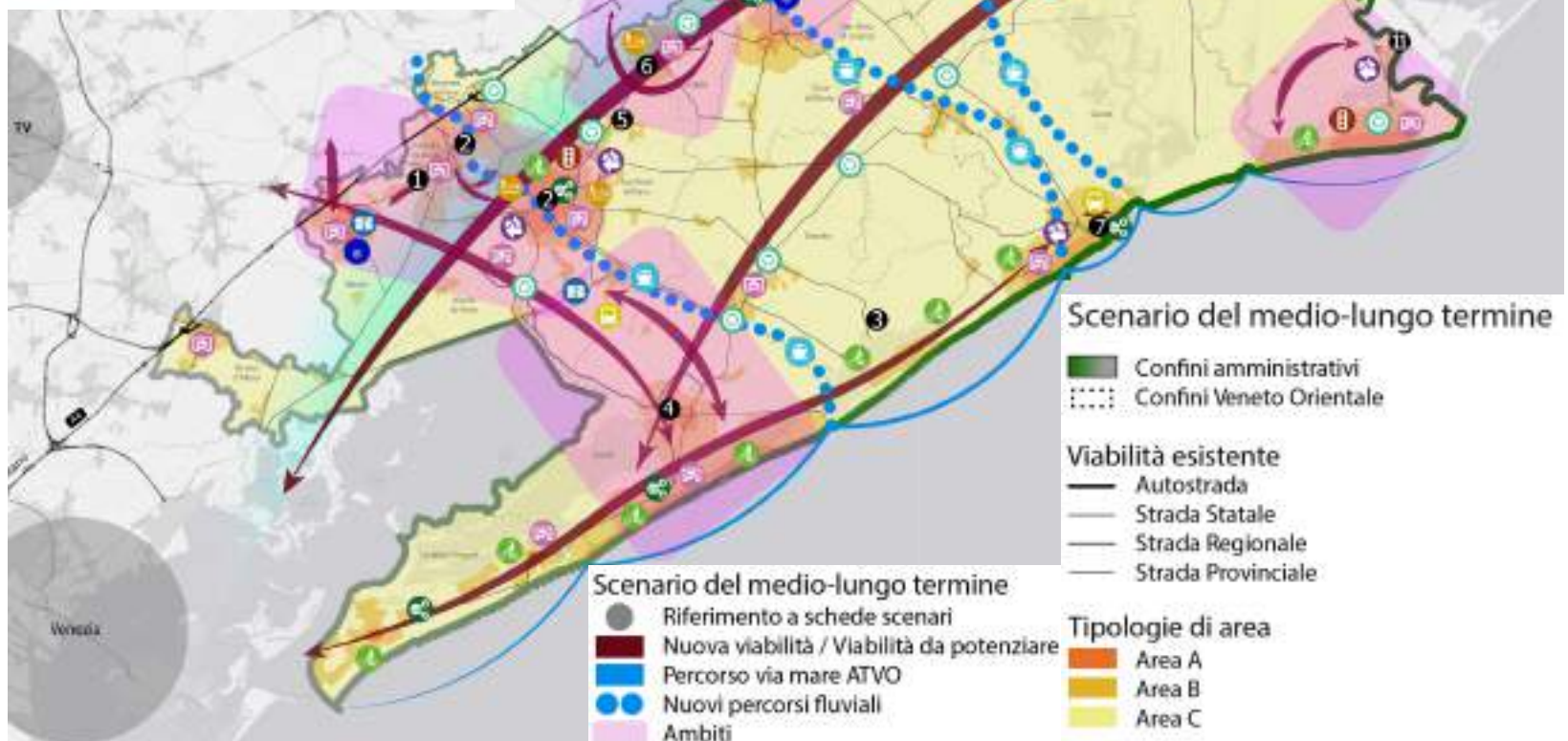
- Autostrada
- Strada Statale
- Strada Regionale
- Strada Provinciale

### Tipologie di area

- Area A
- Area B
- Area C

### Scenario del medio-lungo termine

- Riferimento a schede scenari
- Nuova viabilità / Viabilità da potenziare
- Percorso via mare ATVO
- Nuovi percorsi fluviali
- Ambiti





# Venezia Orientale


## Scenari Breve termine (quick wins)


Nello scenario del breve termine si prevedono interventi sostenibili e facilmente realizzabili, soprattutto da un punto di vista ambientale ed economico. Gli interventi proposti sono riferiti alle seguenti tipologie:

- adeguamento delle intersezioni;
- attraversamento ciclo-pedonale;
- bike-sharing;
- by pass;
- interscambio modale;
- nuova segnaletica;
- semaforo intelligente;
- pista ciclabile;
- potenziamento trasporto pubblico;
- traffic calming;
- trasporto via acqua.

 Adeguamento delle intersezioni: interventi di ridefinizione delle intersezioni in riferimento a adeguamento fisico-geometrico del nodo, anche con inserimento di rotonde, al fine di migliorare la fluidità e sicurezza dell'utenza.


 Attraversamento ciclo-pedonale: inserimento di nuovi attraversamenti, miglioramento delle intersezioni esistenti o razionalizzazione degli spazi adeguando i punti di conflitto tra mobilità pedonale e veicolare al fine di garantire la sicurezza dell'utenza e incentivare la mobilità lenta, anche in relazione al rafforzamento della qualità urbana.


 Bike-sharing: creazione di punti e sistemi di incentivazione della mobilità ciclabile e interscambio sia per la mobilità turistica e del tempo libero che sistemica (casa/lavoro, casa/scuola).


 By pass: creazione di sistemi di superamento dei centri e nuclei abitati utili a spostare il traffico di


attraversamento all'esterno degli spazi urbani garantendo una migliore fluidità del traffico di attraversamento e una più elevata sicurezza degli spazi insediativi e qualità urbana. I by-pass possono essere realizzati creando nuovi assi o potenziando/completando sistemi già esistenti con opportuni adeguamenti degli assi viari e punti di intersezione.

 Interscambio modale: creazione di spazi attrezzati e accessibili per la sosta dove far interagire modalità di trasporto privato con mezzi di trasporto collettivo o alternativo. Può trattarsi di punti di interscambio modale (auto-autobus, auto-ferrovia, auto-bicicletta) o "funzionale" dove possono essere organizzate modalità anche a chiamata o servizi privati (ad esempio per le attività turistico/ricettive) che permettano di mantenere i flussi veicolari al di fuori delle aree più sensibili; sono da privilegiare sistemi che sfruttino mezzi a basse emissioni.

 Nuova segnaletica: inserimento di nuova segnaletica utile a rendere più sicure le intersezioni o utili a limitare la circolazione di mezzi e flussi che possono arrecare riduzioni della funzionalità trasportistica e qualità urbana (ad esempio divieti per mezzi pesanti).


 Semaforo intelligente: inserimento di sistemi semaforici che gestiscono le intersezioni in modo flessibile e in grado di migliorare i tempi di attesa in funzione dei carichi veicolari.

 Pista ciclabile: creazione, completamento o adeguamento delle tratte di piste ciclabili in sede propria al fine di migliorare la sicurezza dell'utenza e incentivare la mobilità ciclabile in ambito urbano ed extraurbano.

 Potenziamento trasporto pubblico: individuazioni di opere che migliorino il trasporto pubblico o

rafforzamento di connessioni già esistenti, si tratta di soluzioni da sviluppare in accordo con gli enti gestori nella prospettiva di rafforzare il trasporto pubblico sia in riferimento alla mobilità sistematiche che a specifiche realtà, quali ad esempio i poli commerciali e il sistema turistico.

 Traffic Calming: soluzioni di dettaglio attuabili con modalità e risorse anche contenute che limitano la velocità o disincentivano l'utilizzo di assi viari, si tratta di operare principalmente tramite interventi di arredo urbano e sistemi di gestione del traffico (segnaletica, telecamere), l'effetto diretto è quello di migliorare la sicurezza dell'utenza debole e la qualità degli spazi urbani, soluzioni adeguate possono anche avere l'effetto di spingere porzioni di traffico ad usare assi alternativi (esterni agli spazi abitati o aree critiche) che risultano più facilmente e velocemente utilizzabili.

 Trasporto via acqua: sostegno allo sviluppo della presenza e utilizzo di mezzi acquei che sfruttano l'accessibilità tra sistema litoraneo e entroterra in alternativa alla mobilità veicolare, gli interventi possono riguardare principalmente la creazione di punti di ormeggio accessibili e servizi, potendo operare principalmente e inizialmente per il settore turistico, verificando la capacità di svilupparsi come sistema alternativo alla mobilità "classica".



## Lungo termine

Nello scenario del medio-lungo termine si prevedono interventi più strategici e infrastrutturali.

Gli interventi individuati sono relativi principalmente a: potenziamento della viabilità esistente; realizzazione nuova viabilità; trasporto via acqua.

Alcuni elementi interagiscono tra loro ma non sono strettamente correlati; pertanto la realizzazione di una proposta non è vincolante o propedeutica per altre azioni.

Lo scenario individua ambiti d'intervento strategico, oggetto di specifiche indicazioni delle funzionalità trasportistiche, tipologie d'intervento e aspetti che devono essere approfonditi per garantire la compatibilità con il territorio e l'ambiente. Tali indirizzi sono stati sintetizzati all'interno di 11 schede progettuali:

1. collegamento Meolo-Fossalta di Piave;
2. ponti sul Piave;
3. potenziamento litoranea;
4. accesso congestionato;
5. potenziamento SS14;
6. accessibilità A4 (casello Cessalto);
7. accessi congestionati;
8. connessione con Caorle;
9. accesso/uscita autostradale;
10. ingresso autostrada diretto per Bibione;
11. unico accesso a Bibione.



Figura 10 - SS14 ponte sul fiume Tagliamento (fonte: Google s.v.)

Figura 11 - Ponte sul Tagliamento (in primo piano) che collega il Veneto al FVG



## Schede Progettuali

### SS14

La SS14 assolve attualmente un doppio livello di servizio: in prima istanza si tratta dell'asse che mette in relazione l'intera Venezia Orientale e garantisce la connessione in direzione est - ovest. Come seconda funzione la statale permette le relazioni delle realtà urbane che susseguono lungo la direttrice, interessando in modo diretto i centri abitati. Questo comporta la sovrapposizione di flussi di traffico di carattere territoriale con spostamenti di natura locale, creando situazioni di conflitto e criticità. La funzionalità dell'arteria risente quindi di effetti connessi ai carichi dovuti alla componente turistica che nei mesi estivi evidenzia il suo peso.

# Venezia Orientale

Si propone la realizzazione o sviluppo di sistemi di by pass attraverso la creazione di nuove tratte viarie o attraverso il completamento e potenziamento di viabilità esistente che possa assumere una funzione di divergenza del traffico di attraversamento. La funzionalità di questa prospettiva può essere supportata anche tramite la riorganizzazione della viabilità locale, tramite sistemazioni delle tratte viarie disincentivando l'utilizzo della viabilità interna all'abitato tramite interventi di Traffic Calming, segnaletica o divieti specifici. La riorganizzazione dell'asse, in ragione della funzionalità intercomunale e territoriale, deve quindi prevedere interventi di adeguamento della sezione stradale nelle tratte in cui i caratteri fisici geometrici rilevano criticità, soprattutto in termini di sicurezza. Devono, inoltre, essere verificate le funzionalità dei nodi infrastrutturali in relazione sia alla fluidità trasportistica, visibilità e sicurezza.

## SP42

La SP42 costituisce l'asse est-ovest parallelo al corridoio infrastrutturale principale (A4-SS14), che attraversa nella porzione mediana la Venezia Orientale. Similmente alla SS14 la provinciale assolve una funzione di carattere territoriale e a servizio delle realtà urbane locali. Allo stato attuale la SP42 tuttavia viene utilizzata in modo contenuto, con una più marcata funzione di connessione locale.

L'indirizzo del Masterplan è quello di ridefinire la funzione della SP42 come elemento alternativo e complementare alla SS14, che serve il territorio lungo la direttrice est-ovest. In prima istanza, dovranno essere realizzati interventi di potenziamento e adeguamento fisico-geometrico dell'asse stradale. Tale condizione è necessaria anche per superare le attuali criticità della sede stradale. Andranno quindi definite nel dettaglio le soluzioni di attraversamento e by pass degli abitati che si attestano lungo l'asse. Possono essere realizzate tratte di circoscrizione dei nuclei abitati tramite viabilità su nuova sede o adeguamento e completamento di tratte già esistenti. Quindi, andranno adeguate le intersezioni che si attestano lungo la SP42 in funzione dei carichi trasportistici. Le soluzioni di dettaglio devono considerare anche la funzionalità di redistribuzione del traffico turistico permettendo di servire nel modo più efficiente il sistema costiero.



Figura 12 - SP42 ponte sul fiume Piave (fonte: Google s.v)

Figura 13 - SP42 passerella ciclopedonale sul fiume Piave



## Treviso-mare

L'asse della Treviso-mare si sviluppa come direttrice di scala territoriale articolata su più elementi della rete: SR89, SS14 e SR43.

Il Masterplan indica l'asse come elemento strutturale della rete del territorio oggetto di azioni di potenziamento e riorganizzazione, con l'obiettivo di garantire il più fluido collegamento di scala ampia, limitando le potenziali interferenze rispetto alla funzionalità della rete locale e qualità urbana ambientale. In tal senso, si indica come particolare attenzione debba essere posta in riferimento alle soluzioni che coinvolgono i nodi infrastrutturali, verificando le necessità e funzionalità di connessione locali.

Gli studi di dettaglio riferiti ai nodi dovranno verificare gli effetti sugli abitati e nuclei urbani prossimi all'asse al fine di evitare che si possano verificare situazioni di conflitto anche durante situazioni accidentali o di riduzione della funzionalità della Treviso-mare. Un diretto coinvolgimento dei soggetti territoriali e l'integrazione tra soluzioni locali e interpretazione di scala più ampia permettono di definire un migliore inserimento delle opere nel territorio.



Figura 14 - Treviso-mare nodo di Meolo (fonte: Google s.v.)

Figura 15 - Ciclabile lungo il Pordelio a Cavallino Treporti

## Corridoio litoraneo

All'interno del Masterplan si considera l'opportunità di definire un sistema che si attesti in prossimità del margine costiero con una funzione di sostegno dell'interconnessione tra le realtà litoranee, in relazione principalmente alle dinamiche turistiche. Tale sistema deve strutturarsi in riferimento ad integrazione tra viabilità locale e possibilità di spostamenti ciclopedonali. Gli interventi connessi alla proposta sono pertanto riferiti ad approfondimenti progettuali finalizzati a definire gli adeguamenti delle tratte viarie e nodi puntuali attraverso opere di sistemazione viaria, Traffic Calming, segnaletica ed integrazione con parcheggi scambiatori e punti di servizio all'utenza. In relazione agli indirizzi di sostenibilità ambientale il sistema potrà essere sviluppato non solo in relazione agli elementi infrastrutturali, ma anche alle modalità di spostamento potendo mettere a disposizione non solo elementi legati al bike-sharing ma anche al car-sharing con offerta di veicoli elettrici o a basse emissioni.



# Venezia Orientale

Redazione del Masterplan



COMUNE DI PORTOGRUARO - ing. Dimitri Bonora, ing. Anna Ceola, ing. Stefano Alfier

strategie urbane



CITTÀ SOTTO SCACCO - dott. Andrea Graziano, dott. Luca Zampieron

Dott. Urb. Damiano Solati

Goudappel

GOUDAPPEL BV - dott. Danny van Beusekom, dott. Richard ter Avest



Comunicazione a cura di VeGAL: ing. Giancarlo Pegoraro, dott. Marco Dal Monego



REGIONE DEL VENETO

