

IL NUOVO PONTE SUL CANALE ALTIPIANO A SANTA MARGHERITA DI CODEVIGO





REGIONE DEL VENETO



IL NUOVO PONTE SUL CANALE ALTIPIANO A SANTA MARGHERITA DI CODEVIGO

In ricordo di Pierluigi Maistrello
1956-2022

PRESENTAZIONE

Paolo Ferraresso – Presidente del Consorzio di Bonifica Bacchiglione

Perché tanto interesse per il rifacimento di un ponte?

Un ponte è tante cose insieme.

Un ponte è collegamento.

Il nuovo ponte rende più agevole e sicuro il collegamento tra via Altipiano, la viabilità principale di collegamento con il centro di Codevigo, la S.S. Romea (ubicata a nord del canale Altipiano) e gli insediamenti commerciali, artigianali e industriali, oltre che abitativi, posti a sud del canale stesso.

Un ponte è relazione.

Nel caso del ponte di Santa Margherita il Consorzio di Bonifica Bacchiglione e il Comune di Codevigo hanno sottoscritto un protocollo d'intesa, la Regione Veneto ha finanziato l'opera.

L'Amministrazione del Consorzio ha voluto intitolare il nuovo ponte a Pierluigi Maistrello, ex sindaco di Codevigo ed ex consigliere del Consorzio recentemente scomparso, uomo di relazioni, costruttore di "ponti" tra i cittadini di Codevigo e del Piovese.

Il ponte di via idrovora sull'Altipiano è, soprattutto, porta d'accesso all'impianto idrovoro di Santa Margherita, un impianto ancora in funzione che è diventato "museo delle idrovore" perché conserva traccia delle varie configurazioni assunte negli anni.

Numerosissime sono le visite delle scolaresche e di gruppi soprattutto in occasione della settimana della bonifica.

Da alcuni anni a Santa Margherita si conclude il “progetto scuole” con la presenza degli alunni, degli insegnanti e dei genitori di una ventina di classi tra le scuole primarie e secondarie di primo grado.

Far visitare Santa Margherita di Codevigo è uno dei modi più efficaci per far conoscere e apprezzare la bonifica.

Un doveroso e sentito ringraziamento a tutti quelli che si sono adoperati per la realizzazione del nuovo ponte, dagli amministratori ai tecnici e alle maestranze delle imprese esecutrici. Ma soprattutto un grazie alla Regione del Veneto, al Presidente Luca Zaia e all'assessore Roberto Marcato che si sono dimostrati attenti alle esigenze del territorio finanziando l'intervento.

IL CANALE ALTIPIANO E IL PONTE A SANTA MARGHERITA DI CODEVIGO

Ing. Francesco Veronese – Direttore del Consorzio di Bonifica Bacchiglione

Il canale Altipiano, con i suoi 21,4 km, è il più lungo corso d'acqua in gestione al Consorzio di Bonifica Bacchiglione.

Attraversa il territorio dei comuni di Bovolenta, dove ha origine, Polverara, Brugine, Piove di Sacco, Arzergrande e Codevigo dove si unisce al canale di scarico dell'idrovora di Santa Margherita di Codevigo e, dopo aver sottopassato il fiume Brenta tramite la botte a sifone di Conche, defluisce nella laguna di Venezia mediante il canale Montalbano.

La realizzazione del canale Altipiano è relativamente recente. Infatti, mentre altri canali della zona come la "Fossa Schilla" sono rappresentati anche nelle mappe più antiche del XVI secolo, il canale Altipiano è stato scavato tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX secolo, poco dopo la costruzione dell'impianto idrovoro di Santa Margherita di Codevigo entrato in funzione nel 1888 (**Fig. 1 pagina seguente**).

Quando, con l'avvento della bonifica "meccanica", fu realizzata la ruota idrovora di Santa Margherita, si rese necessario limitare la quantità d'acqua che perveniva all'idrovora sia per i costi di pompaggio dell'acqua, sia perché se ne fosse arrivata troppa l'idrovora stessa poteva risultare insufficiente per smaltirla.

Si realizzò, pertanto, un canale "di gronda" per raccogliere e far defluire le acque dei terreni che per la loro altimetria, se opportunamente incanalate, potevano sfociare in laguna senza pompaggio, le cosiddette "acque alte".

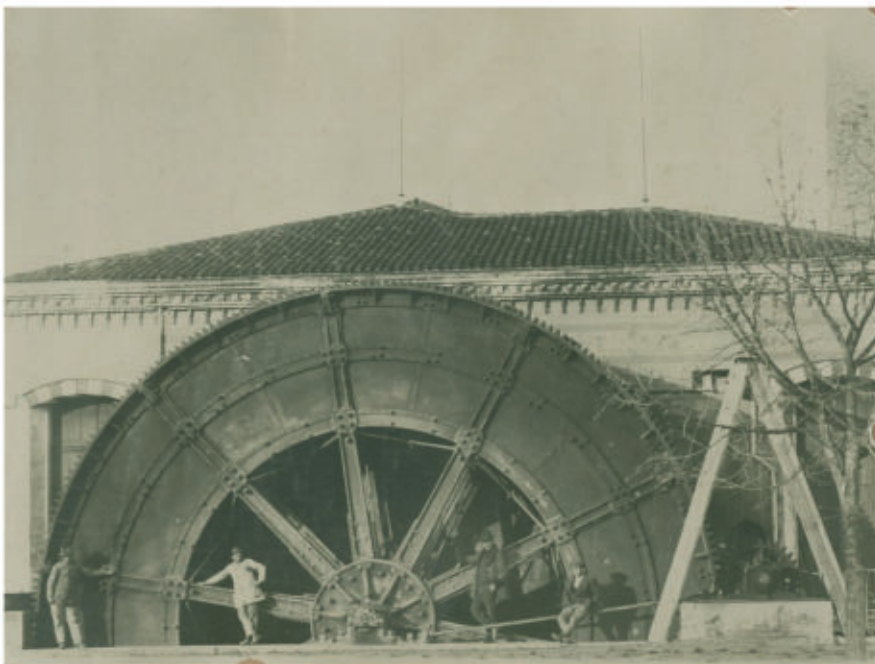


Fig. 1 - La ruota idrovora dell'impianto di Santa Margherita di Codevigo (1888)

Per tener conto della distanza che l'acqua doveva percorrere per raggiungere il corpo idrico ricettore che è la laguna di Venezia e tenuto conto del livello delle alte maree nella laguna stessa, il territorio che scola le proprie acque tramite il canale Altipiano, quindi a gravità senza l'intervento dell'idrovora, si trova ad una quota altimetrica superiore a due metri sopra il livello medio del mare.

Si tratta di una sistemazione idraulica analoga a quella realizzata in tanti altri comprensori. Ad esempio, anche nel comprensorio del Consorzio di Bonifica Adige Euganeo, limitrofo al bacino in esame e separato dal medesimo dal fiume Bacchiglione, c'è un canale Altipiano con funzioni simili.

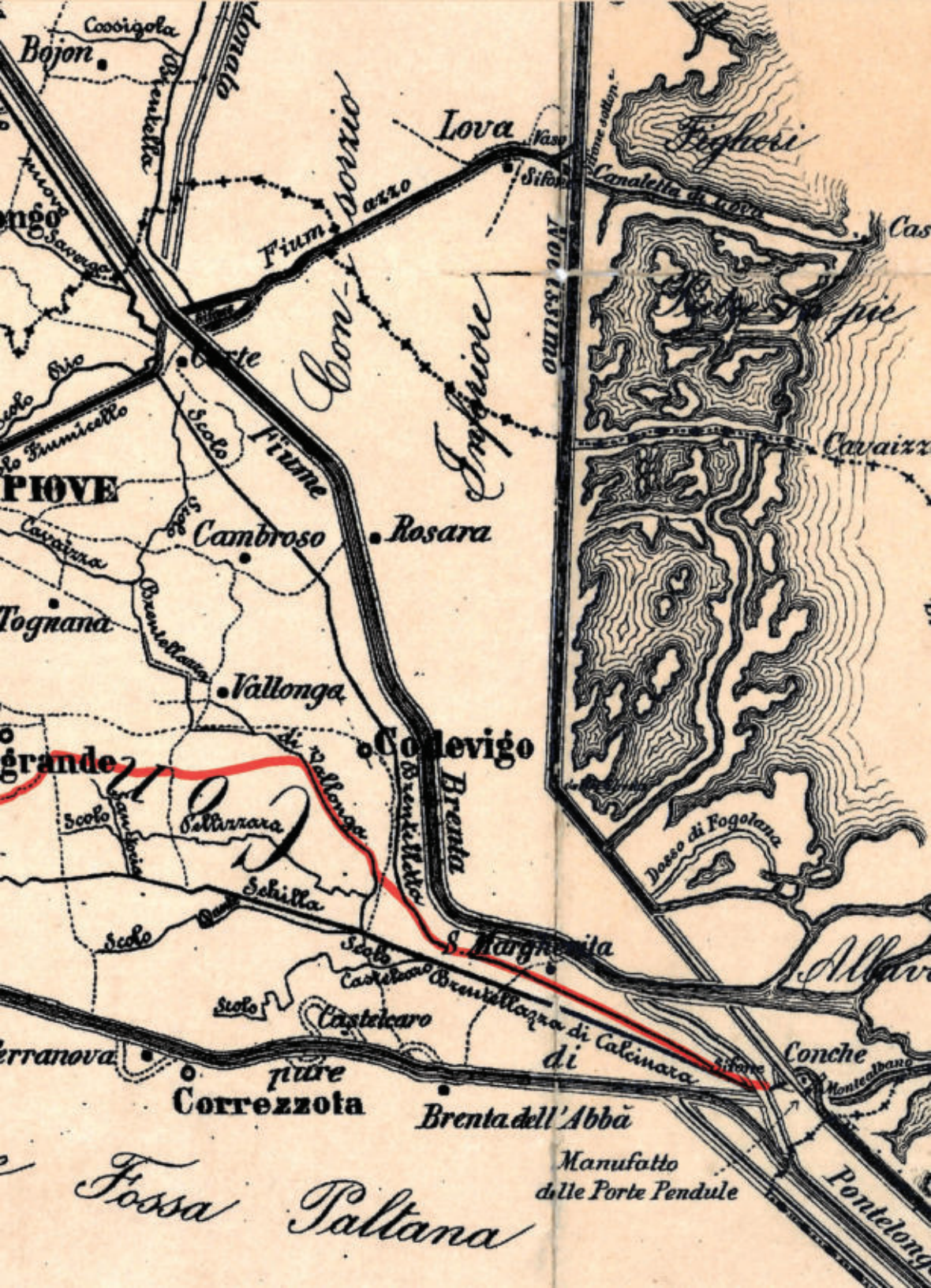
Il canale Altipiano è stato realizzato utilizzando, nel suo tratto di valle, l'alveo di alcuni canali preesistenti.

Nell'Elenco delle Acque Pubbliche della Provincia di Padova, approvato con Regio Decreto del 19 dicembre 1912, il canale Altipiano non compare ma sono riportati due corsi d'acqua il cui alveo è, in parte, quello del canale Altipiano: lo "scolo Brentellazza di Santa Margherita e di Vallonga" e lo "scolo Brentelletta" iscritti nel suddetto elenco rispettivamente con i numeri 148 e 153.

Il canale Altipiano ha una sezione molto ampia, la larghezza da ciglio a ciglio è superiore a 20 m, nonostante la portata sia relativamente contenuta (intorno a 10 mc/sec). Ciò è dovuto alla modestissima pendenza del fondo (10 cm/km) e al deflusso fortemente condizionato dal livello della marea.



Fig. 2 - Mappa storica del Consorzio di Bonifica Sesta Presa di fine del XIX secolo (sulla stessa è evidenziato, in rosso, il tracciato del canale Altipiano realizzato successivamente)



Lungo il canale Altipiano sono stati realizzati numerosi ponti ad arco in muratura, in legno, in ferro. Si possono vedere, al riguardo, le foto riportate nel seguito.



Fig. 3 - Scolo Altipiano - Ponte detto del Fango



Fig. 4 - Scolo Altipiano - Tipo dei ponti in legname



Fig. 5 - Scolo Altipiano - Ponte delle Assicurazioni



Fig. 6 - Scolo Altipiano - Ponte al manufatto Omnibus



Fig. 7 - Scolo Altipiano - Ponte del Caserin



Fig. 8 - Scolo Altipiano - Ponte delle Vigne



Fig. 9 - Scolo Altipiano - Ponte Strada Provinciale

Nel corso degli anni il canale Altipiano è stato messo a dura prova da varie avversità, in particolare dall'alluvione del 1966 (**Fig. 10, 11 e 12**):



Fig. 10 - Alluvione 1966: rotta argine sinistro canale Altipiano in Comune di Arzergrande



Fig. 11 - Alluvione 1966: collettore comune Canale di Scarico di S. Margherita e scola Altipiano



Fig. 12 - Alluvione 1966: canale Altipiano visto dal ponte delle Botti in Comune di Codevigo

Il bacino idraulico Sesta Presa a sud del Fiumicello (esteso oltre 6.000 ettari e ricadente nel territorio dei comuni di Arzergrande, Bovolenta, Brugine, Codevigo, Correzzola, Piove di Sacco, Polverara e Pontelongo) dove ricade il canale Altipiano, è stato oggetto negli ultimi anni di importanti lavori che hanno migliorato notevolmente la sicurezza idraulica e la gestione delle acque. Più precisamente:

- *Ricalibratura del canale Altipiano* (finanziamento della Regione del Veneto di euro 3.674.000,00 con fondi per il disinquinamento della laguna di Venezia);

- *Completamento della ricalibratura del canale Altipiano* (finanziamento della Regione del Veneto di euro 3.000.000,00 con fondi per il disinquinamento della laguna di Venezia);

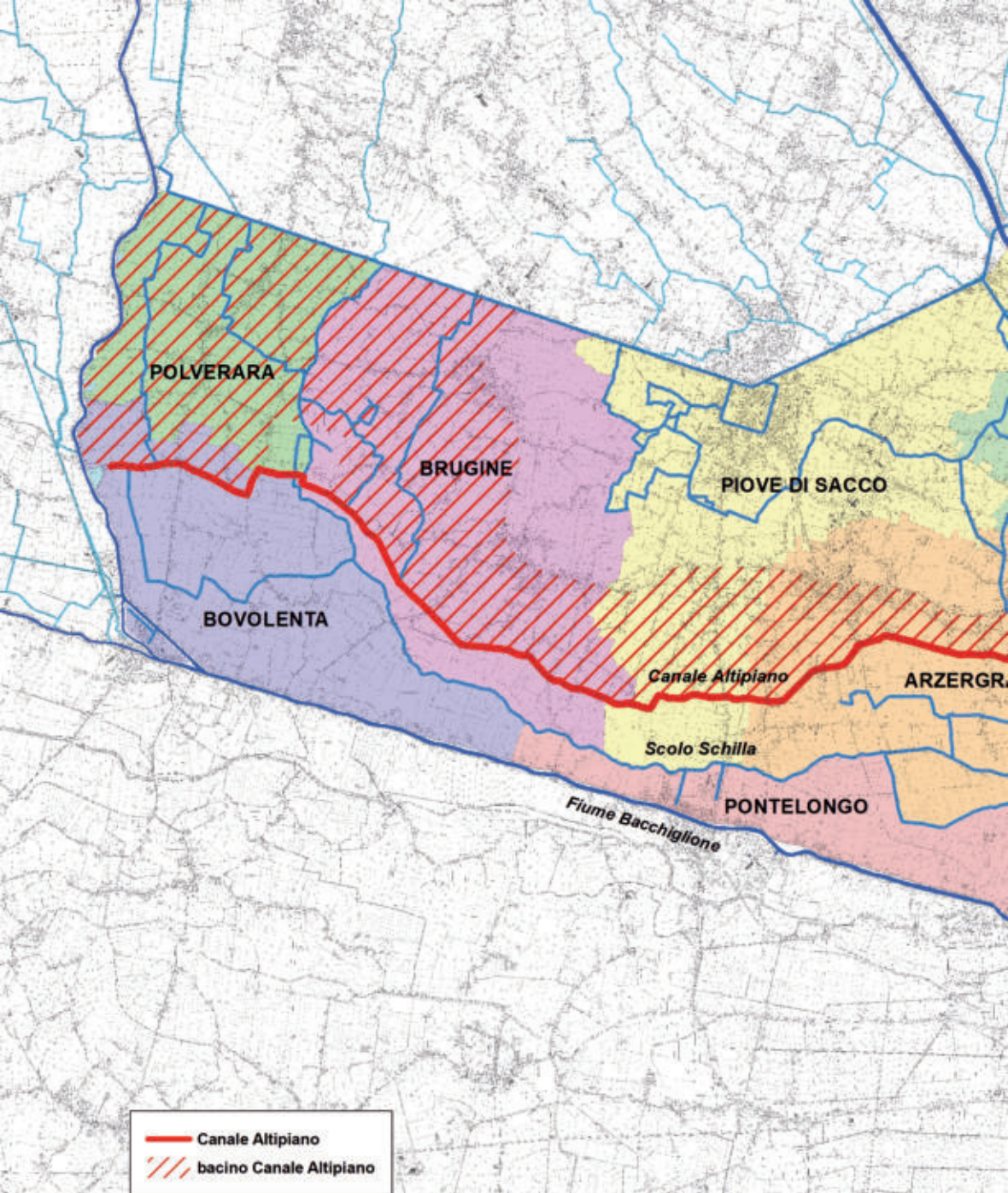
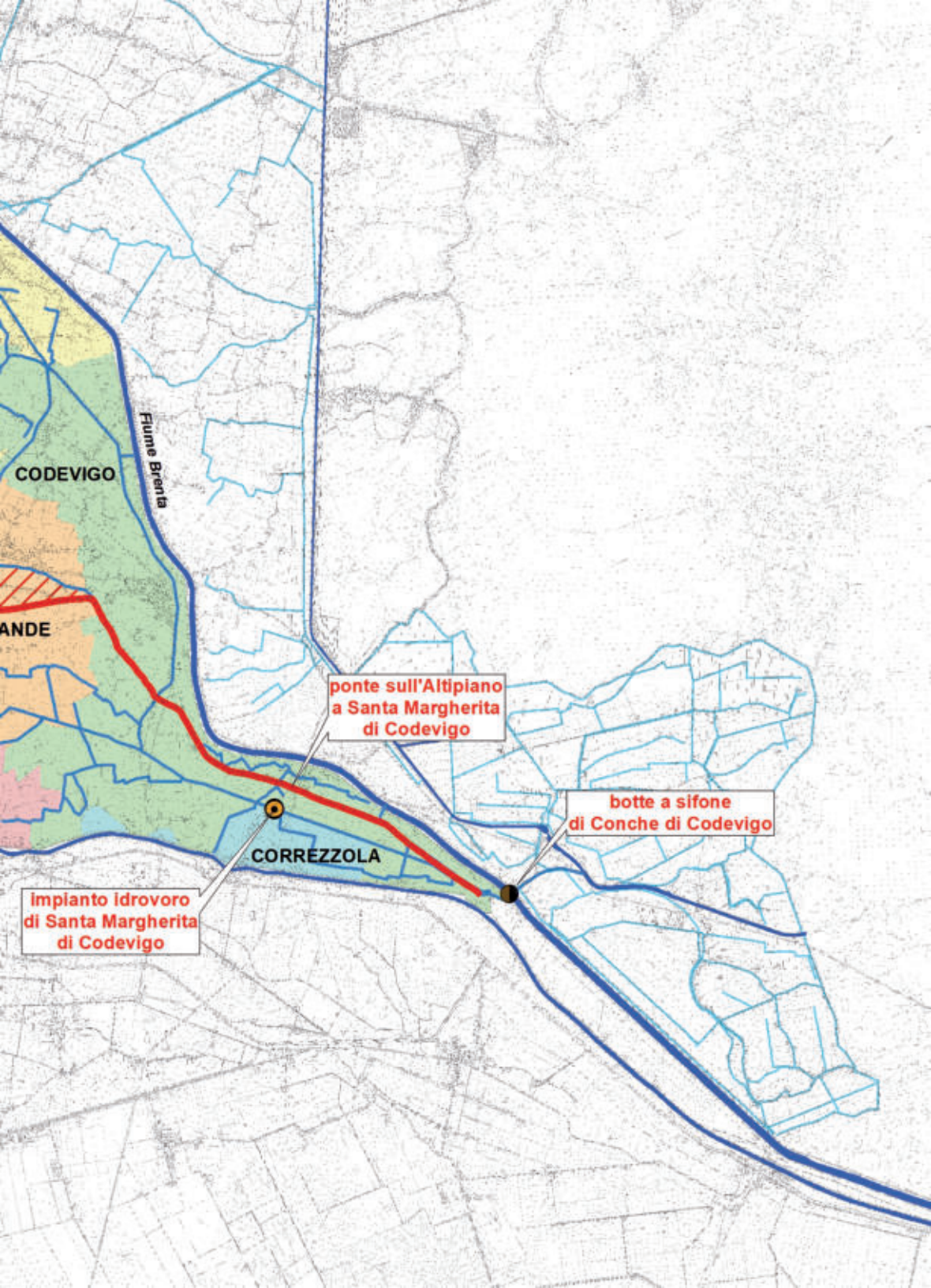


Fig. 13 - Bacino Sesta Presa a sud del Fiumicello



CODEVIGO

Fiume Brenta

ANDE

ponte sull'Altipiano
a Santa Margherita
di Codevigo

botte a sifone
di Conche di Codevigo

CORREZZOLA

Impianto idrovoro
di Santa Margherita
di Codevigo

– *Nuovo impianto idrovoro Altipiano con scarico nel fiume Brenta 1^a stralcio.* Lavori realizzati dal Magistrato alle Acque di Venezia, a seguito di un atto di intesa con la Regione Veneto, tramite il Consorzio Venezia Nuova, nell'ambito degli interventi di messa in sicurezza della botte a sifone sottopassante il fiume Brenta in località Conche di Codevigo (portata di 5 mc/sec rispetto alla previsione progettuale complessiva pari a 11 mc/sec) finanziamento di euro 3.500.000,00 di cui euro 1.000.000,00 a carico della Regione del Veneto;

– *Completamento della realizzazione della nuova idrovora Altipiano* (finanziamento della Regione del Veneto di euro 2.500.000,00 con fondi per il disinquinamento della laguna di Venezia).

In data 20 ottobre 2020 i rappresentanti del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Triveneto (ex Magistrato alle Acque di Venezia), della Regione del Veneto, del Consorzio Venezia Nuova e del Consorzio di Bonifica Bacchiglione hanno sottoscritto “il verbale di consegna anticipata della stazione di pompaggio denominata idrovora Altipiano”. Con la sottoscrizione del verbale il Consorzio di Bonifica Bacchiglione è diventato il gestore del nuovo impianto idrovoro, prima ancora del collaudo dello stesso. Con i lavori di completamento, in fase avanzata di realizzazione, l'impianto sarà in grado di espellere la portata complessiva di 11 mc/sec.

– *Lavori di ripristino e ristrutturazione interna delle canne della botte a sifone di Conche di Codevigo.*

Intervento di circa 500.000,00 euro finanziato dalla Regione Veneto nell'ambito degli “Interventi urgenti di protezione civile in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici che hanno interessato il territorio della Regione Veneto, dal 27 ottobre al 5 novembre 2018” (“tempesta Vaia”);

– *Completamento dei manufatti relativi alla ricalibratura dello scolo Altipiano* (finanziamento della Regione del Veneto di euro 1.420.000,00 con fondi per il disinquinamento della laguna di Venezia). I lavori di realizzazione del nuovo ponte sul canale Altipiano a Santa Margherita di Codevigo sono compresi in questo intervento.



Fig. 14 - Ponti sul fiume Guà a Cologna Veneta

Le condizioni del vecchio ponte non erano tali da consentire il recupero della vecchia struttura. Si poteva lasciare il vecchio ponte al proprio destino e realizzare un ponte nuovo, affiancato. Indubbiamente il risultato sarebbe stato molto deludente. Un esempio è rappresentato dalla **Fig. 14** soprariportata.

Ottenuta dalla Soprintendenza la “dichiarazione di assenza di interesse culturale” si è deciso di demolire il vecchio ponte e di realizzarne uno di nuovo richiamando e reinterpretando le caratteristiche del ponte preesistente. Il nuovo ponte mantiene infatti travi reticolari laterali in acciaio e muretti di invito curvi in mattoni con copertine superiori in blocchi di trachite.

*“Tradizione non è conservare la cenere ma
tramandare la viva fiamma” (Thomas More)*

DESCRIZIONE DEI LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO PONTE SUL CANALE ALTIPIANO A SANTA MARGHERITA DI CODEVIGO

Ing. Igino Baggio - Consorzio di Bonifica Bacchiglione

PREMESSA

L'intervento di sostituzione del ponte di via Idrovora sullo scolo Altipiano in località Santa Margherita in comune di Codevigo si è reso necessario per la presenza di un forte stato di degrado strutturale. In passato è stata richiesta la messa in sicurezza del ponte stesso con interventi urgenti localizzati, certamente non risolutivi, e ha indotto l'Amministrazione Comunale a porre pesanti limitazioni al traffico.

Il ponte (**Fig. 15**) mette in comunicazione le vie Altipiano, Adige e Idrovora che si collegano poi con il centro di Codevigo, con la S.S. Romea (ubicata a nord dello scolo Altipiano), con l'impianto idrovoro di Santa Margherita e con alcuni insediamenti commerciali e industriali, oltre che abitativi, posti a sud dello scolo stesso.



Fig. 15 - Inquadramento territoriale del ponte di via Idrovora

Il nuovo ponte realizzato in luogo dell'esistente comporta, oltre a livelli di sicurezza in linea con le normative vigenti, anche un netto miglioramento delle condizioni di esercizio. La struttura, infatti, ha una luce di 12m e una larghezza carrabile adeguata alla cat. F (due carreggiate di 2,75m con banchina di 50cm da ciascun lato) e marciapiedi larghi 1,25m protetti da barriera omologata. Prima la larghezza utile era di 5m.

Per quanto riguarda il ponte preesistente si può rilevare che la struttura, a campata unica in semplice appoggio, presentava: spalle in muratura e un impalcato metallico composto da due travi principali reticolari laterali in ferro con lamiere e angolari mutuamente chiodati a formare le sezioni resistenti e controventi all'intradosso mediante croci di S. Andrea. Infine, sopra l'impalcato, una massicciata in calcestruzzo armato di modeste caratteristiche meccaniche e la pavimentazione bituminosa (**Fig. 16**). Il vecchio ponte è stato realizzato all'inizio del secolo scorso.



Fig. 16 - Vista del vecchio ponte da via Altipiano

Con comunicazione del 24 marzo 2021, la commissione regionale per il patrimonio culturale del Veneto del Ministero della Cultura ha dichiarato l'assenza di interesse culturale: *“in quanto si tratta di elementi molto trasformati e ritoccati in diverse riprese, che hanno perso la consistenza materiale storica”*. Dato il forte stato di degrado si è deciso per la demolizione completa del ponte.

Tuttavia, la nuova soluzione ne ricalca l'aspetto formale. Pur ammodernandone la concezione e la funzionalità è stata mantenuta la soluzione a travi reticolari principali portanti laterali in acciaio fungenti anche da parapetto per i marciapiedi. L'impalcato invece è sostenuto da una serie di traversi metallici che portano, collaborando con essa, la soletta in calcestruzzo gettata in opera su casseri autoportanti costituiti da lamiera grecata.

RILIEVO DEL DEGRADO

La parte in vista dall'impalcato mostra come l'assenza di manutenzione nel tempo abbia generato in diversi punti di giunzione dei profilati l'infiltrazione di umidità, che forma di conseguenza ruggine. La formazione di ossido genera (**Fig. 17** e **18**) forze di espansione fra i profili con allontanamento dei lembi, deformazioni plastiche e, in alcuni casi, la rottura della testa dei chiodi che tengono uniti i profili. La plasticizzazione locale provoca una sensibile diminuzione delle riserve di resistenza dei profili interessati, la rottura dei chiodi o anche solo della testa degli stessi.



Fig. 17 - Montante con deformazioni dovute a ossido fra i profili

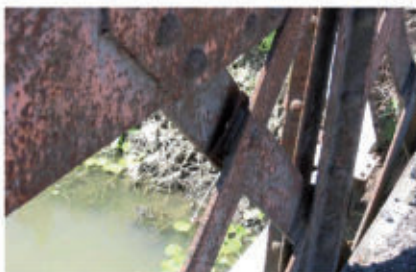


Fig. 18 - Incrocio tra aste inclinate e mancanza di chiodo all'intersezione

La parte dell'intradosso dell'impalcato, non visibile dalla strada, presenta condizioni di diffusa corrosione dei "coppi" metallici che sorreggono l'impalcato. In alcuni casi la corrosione è passante e deve essere addebitata, oltre che all'umidità dal basso, anche alla mancanza di impermeabilizzazione dell'impalcato e all'elevata permeabilità del massetto sovrastante i coppi (**Fig. 19**).

Alcuni particolari mostrano il grave degrado in cui si trovava il ponte: ad esempio un tratto di corrente inferiore, in prossimità di un appoggio, presenta una rottura longitudinale per corrosione con innesco di una ben più grave rottura trasversale, e presenta alcuni fori lasciati liberi da chiodi corrosi o caduti (**Fig. 20**). Un altro esempio particolarmente significativo dell'azione di corrosione è uno dei punti di giunzione tra l'attacco del diagonale di controvento al corrente inferiore, come mostrato in **Fig. 21**.



Fig. 19 - Corrosione dei coppi di sostegno dell'impalcato



Fig. 20 - Rotture longitudinali e fori per mancanza di chiodi



Fig. 21 - Corrosione della piastra



Fig. 22 - Ripristino di asta diagonale

Nel corso del tempo sono stati necessari degli interventi di emergenza come quello di rinforzo delle aste diagonali, a seguito della rottura di un'asta inclinata di parete, in prossimità del primo campo di una fiancata, avvenuta nel 2003. La rottura è avvenuta a causa della riduzione della sezione originale per corrosione: tale rottura è un fatto grave, che provoca un'importante menomazione della capacità portante della trave reticolare. Tuttavia, lo schema fortemente iperstatico degli elementi diagonali resistenti a taglio ha impedito un collasso globale della fiancata e ha consentito un intervento di recupero con la sostituzione dell'asta mediante saldatura e l'aggiunta di un elemento ausiliario di sicurezza (**Fig. 22 pagina precedente**).

IL PROGETTO

Il nuovo ponte sullo scolo Altipiano è caratterizzato da due elementi principali:

- *Impalcato a struttura mista acciaio-calcestruzzo a via di corsa inferiore*: le travi principali laterali sono a struttura reticolare che richiama le travi del ponte storico, anche se adattate come dimensioni e concezione, alle esigenze strutturali attuali.

In particolare, le travi principali sono composte da profili laminati HEB300 superiori e HEB360 inferiori; la loro altezza complessiva è di 183cm, mentre l'interasse fra i correnti è di 150cm. L'intera lunghezza delle travi (1200cm + retro-trave da 30 cm per lato) è suddivisa in 8 campi con luce 150cm.

Le travi di parete sono costituite da montanti in profilo saldato alti 300 mm con piattabande 250x20 e anima da 6 mm. Sono poi presenti diagonali a croce di S. Andrea realizzate con 2 profili L 100x100x10 accoppiati mediante saldature.

Le travi principali hanno interasse di 10,50m. In corrispondenza dei nodi inferiori delle reticolari sono ubicate le connessioni con i traversi, posti quindi ad un interasse di 150cm, che hanno forma a doppio T dissimmetrico con corrente superiore sagomato a schiena

d'asino (pendenza 2,5%) per garantire le pendenze trasversali mantenendo lo spessore di soletta e pavimentazione costante. L'altezza dei traversi, quindi, varia da 360mm a 475mm.

I traversi sono collaboranti per mezzo di piolatura con la soletta in c.a. di spessore totale 25cm, gettata in opera su casseri autoportanti in lamiera grecata zincata. In corrispondenza dei marciapiedi, opportunamente rialzati, sono alloggiate alcune tubazioni per il passaggio di impianti elettrici, sottoservizi e dati. Sottoservizi di dimensioni maggiori (acqua e gas) saranno alloggiati esternamente al ponte, in corrispondenza dei correnti inferiori, in posizione facilmente ispezionabile ed accessibile.

La sede carrabile è protetta da due guard rail metallici tipo H2 bordo ponte. L'arredo è completato da aste orizzontali di protezione per i pedoni apposte sul filo interno delle travi laterali. L'impalcato è posto su appoggi a neoprene incapsulato; il vincolamento orizzontale è di tipo tradizionale e isostatico con una spalla "fissa" (spalla B, lato nord) sulla quale si scaricano le azioni longitudinali di servizio (frenamento) e sismiche, mentre le azioni trasversali (vento e sisma) vengono scaricate per metà su entrambe le spalle.

Sulle spalle, sono previsti giunti di dilatazione del tipo "sottopavimento" sulla spalla fissa e del tipo in gomma armata con escursione complessiva di 100mm sulla spalla opposta.

- *2 spalle in calcestruzzo armato su pali tipo FDP*: i pali hanno diametro 510mm e lunghezza 15m per la spalla A e 17m per la spalla B. Le spalle sono geometricamente identiche: ciascuna di esse è costituita da due nuclei (4 pilastri di dimensioni in pianta 120cm x 130cm) in corrispondenza degli appoggi delle travi portanti, connessi da un muro paraghiaia che ha essenzialmente la funzione di sorreggere il terrapieno. Le spalle sono completate da muri di sostegno andatori sagomati in pianta a semicerchio per favorire l'immissione dalle strade principale e secondarie. Completano le spalle delle solette di transizione a tergo, utili per evitare cedimenti differenziali fra spalla (rigida su pali) e terreno di riempimento.

LE FASI ESECUTIVE



Fig. 23 - Spostamento e by-pass provvisori delle condotte di acqua, gas e linee telefoniche



Fig. 24 - Demolizioni preliminari delle vecchie strutture in muratura

Fig. 25 - Rimozione del vecchio impalcato (***pagina seguente***)





Fig. 26 - Vista successiva alla rimozione dell'impalcato



Fig. 27 e 28 - Infissione di diaframmi provvisori in palancole di acciaio fino in sommità arginale, rinforzate e puntellate e loro riempimento con terreno



Fig. 29 e 30 - Trivellazione e getto in opera di 17 pali di fondazione FDP (Full Displacement Piles) di cui 1 palo ausiliario di servizio alla prova di carico



Fig. 31 - Scavi all'interno dei diaframmi e scapitozzamento dei pali fino alle quote di progetto



Fig. 32 - Prova di carico del palo campione



Fig. 33 e 34 - Armatura, casseratura e getto in opera delle spalle di appoggio del nuovo ponte e dei muri d'ala laterali



Fig. 35 e 36 - Preparazione in officina delle strutture del nuovo impalcato: 2 travi reticolari laterali e 9 travi trasversali rastremate



Fig. 37 - Assemblaggio del nuovo impalcato in cantiere

Fig. 38 - Varo della struttura (***pagina seguente***)





Fig. 39 - Fase finale di varo della struttura nella sede definitiva



Fig. 40 - Armatura impalcato



Fig. 41 - Getto in opera della soletta in calcestruzzo armato



Fig. 42 - Presidi di pali e sasso a monte e a valle del ponte



Fig. 43 - Ripristino delle condotte di acqua, gas e linee telefoniche



Fig. 44 - Posizionamento parapetti e guard-rail



Fig. 45 - Getto in opera dei muri laterali in calcestruzzo armato



Fig. 46 - Rivestimento dei muri laterali in pietre e blocchi di trachite



Fig. 47 - Collaudo statico del ponte



Fig. 48 - Asfaltatura della strada

Fig. 49 - Vista del nuovo ponte (*pagina seguente*)





IL NUOVO PONTE INTITOLATO A PIERLUIGI MAISTRELLO

Pierluigi Maistrello è nato nel 1956 a Codevigo dove ha sempre vissuto fino alla prematura scomparsa di settembre 2021. E' stato legato per tutta la vita al territorio e agli abitanti della Saccisica.

Di famiglia contadina, fin da bambino si è dedicato al lavoro nei campi e nella stalla, iniziando a coltivare passioni e a guardare più in là. Comprendendo l'importanza della conoscenza e degli studi, si è diplomato ragioniere frequentando la scuola serale Enrico De Nicola di Piove di Sacco, negli anni in cui lavorava in fabbrica.



A contatto con i bisogni dei colleghi di lavoro in fabbrica, ha maturato una particolare sensibilità che lo ha spinto all'impegno nel ruolo di rappresentante dei lavoratori.

In quel periodo ha compreso, inoltre, l'importanza dell'impegno nel sociale e per la vita della comunità.

Si è, pertanto, dato da fare a partire dalla società sportiva del cuore, U.S. Codevigo Calcio, nella quale prima ha giocato e poi ha proseguito la sua attività nel ruolo di dirigente e Presidente.

Più tardi, a motivo dei figli, ha frequentato il mondo della pallanuoto, comprendendo l'importanza di creare un'associazione sportiva anche presso la piscina di Piove di Sacco, impegnandosi per sostenerla e per ricercare finanziamenti sia privati che regionali, con i quali si è potuto acquistare un pulmino per gli atleti.

Nel frattempo è stato assunto come commesso dalla Cassa Rurale di Piove di Sacco, all'interno della quale ha intrapreso un nuovo

percorso lavorativo che l'ha portato a diventare responsabile dell'ufficio fidi.

L'impegno politico è iniziato a partire dagli anni '80, prima come consigliere comunale, poi come Assessore e infine Sindaco del Comune di Codevigo. L'impegno politico, come amministratore comunale, è durato 10 anni, fino al 1994. Nel 2011 è stato nominato dal sindaco di Piove di Sacco consigliere nell'amministrazione della locale casa di riposo "CRAUP", una delle più grandi del Veneto, nella quale ha ricoperto anche la carica di Presidente.

Dal 2015 al 2019 è stato consigliere del Consorzio di bonifica Bacchiglione ricoprendo la carica di Presidente di Commissione. Pierluigi Maistrello è stato un costruttore di relazioni, un "costruttore di ponti", per questo l'Amministrazione del Consorzio di Bonifica Bacchiglione ha voluto intitolare a lui il nuovo ponte.

LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO PONTE SUL CANALE ALTIPIANO A SANTA MARGHERITA DI CODEVIGO

Finanziamento: Regione del Veneto - Fondi per il disinquinamento della laguna di Venezia

Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Francesco Veronese
Consorzio di Bonifica Bacchiglione

Progettazione: Ing. Mario Organte - Sist Studio Ingegneria Strutturale

Direttore dei Lavori: ing. Igino Baggio - Consorzio di Bonifica Bacchiglione

Imprese esecutrici dei lavori:

- Appaltatore: LF COSTRUZIONI s.r.l. di Ponzano Veneto (TV)
- Subappaltatori: STORCI PERFORAZIONI s.r.l. di Ravarino (MO)
FER.TRE s.r.l. di Codevigo (PD)

Impaginazione e grafica Consorzio di bonifica Bacchiglione:

Dott.ssa Anna Meneghetti

Arch. Chiara Faggian

Dott. Marco Ugolini