

PII

PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO IN VARIANTE

L.R. N° 12 DEL 11 MARZO 2005

RELAZIONE STORICA

tavola 5

COMUNE DI ISPRA (VA) via milite ignoto 31
21027 Ispra (VA)
tecnico@comune.ispra.va.it

AREA EX CAMICERIA LEVA

DATA: Ottobre 2021

COMMITTENZA

TIGROS s.p.a.

PROGETTISTI

ARCH. ROBERTO MOTTA



L'OFFICINA ARCHITETTI ASSOCIATI
VIA ROBBIONI 8, 21100 VARESE (VA)

5.1 RELAZIONI

TAVOLE PII IN VARIANTE

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1 RELAZIONI | 8 VERIFICHE STATICHE CIMINIERA |
| 2 INQUADRAMENTO E SDF | 9 URBANIZZAZIONI PRIMARIA E SECONDARIA |
| 3 PROGETTO | 10 STANDARD QUALITATIVO |
| 4 STANDARD URBANISTICI E SOTTOSERVIZI | 11 VALUTAZIONE IMPATTO CLIMA ACUSTICO
E VIABILISTICO |
| 5 RELAZIONE STORICA | 12 SCHEMA DI CONVENZIONE |
| 6 ANALISI DEL VERDE | 13 INVARIANZA IDRAULICA |
| 7 ANALISI DEL SOTTOSUOLO | |

PIANO DI CARATTERIZZAZIONE
(tavola 13 PII approvato)

DOCUMENTO STRATEGICO
(tavola 16 PII approvato)

PROGETTO
architetto Roberto Motta

COLLABORAZIONI
architetto Federico Coeli
architetto Luigi Catalano

Studio TECNEAS
ing. Gabriele Coeli, ing. Ivan Discacciati, ing. Stefano Rondo
impianti meccanici, elettrici e risparmio energetico

CONSULENZE
dott. Geol. De Ambrogio Giovanni - studio geologico
arch. Filippini Giovanni - studio impatto acustico
ing. Vescia Giovanni - studio impatto viabilistico

aggiornamento dei dati infrastrutturali urbanistici e cartografici gentilmente forniti
dall' Ufficio Tecnico del Comune di Ispra

STORIA DELL'AREA

A Ispra, aveva sede una storica fabbrica tessile, le industrie riunite della biancheria Giuseppe Leva, poi chiusa.

Descrizione tratta da: - "La sponda operosa" di Pietro Macchione e Alberto Bertoni, Edizione Naif, Macchione Editore.

...omissis... L'iniziativa industriale che ha avuto più successo e che ha contraddistinto la vita economica dei paesi rivieraschi di Ispra e Travedona, per tutto il Novecento, è stata quella intrapresa e legata alla figura di Giuseppe Leva, da cui sono poi derivate diverse aziende di confezione, specialmente camicerie, alcune sopravvissute sino ai nostri giorni.

Giuseppe Leva, nasce alla cascina Faraona nel 1871, avviò il mestiere di sarto in Travedona, fu a fine 800, anche attivista politico e sindacale socialista. L'esperienza artigianale di sarto ebbe una svolta a fine 800, quando iniziò la fabbricazione di busti a livello protoindustriale con l'amico Giuseppe Balconi. La fabbrica di busti Leva&Balconi, che successivamente si divide, Leva a Travedona e Balconi ad Angera, impiegando entrambi un centinaio di operai. Giuseppe Leva prosegue l'attività di fabbricazione busti, il figlio Giordano partecipa alla vita aziendale occupandosi del settore commerciale, mentre il figlio Primo Maggio si occupa della gestione amministrativa della ditta.

Nel 1928, nasce l'Industria Biancheria, con la specifica di: - camicie, colli, mutande e pigiama. L'aumentata produzione e l'ingresso dei figli nella conduzione della ditta, necessitava di nuovi spazi e nel 1928 viene aperto lo stabilimento di Ispra, ampliato poi negli anni successivi.

Nel 1936, le industrie riunite della biancheria Giuseppe Leva, esportano in tutto il mondo, con depositi dei prodotti finiti in gran parte d'Europa e oltre.

Giordano Leva, acquisisce nel 1940 la Manifattura di Leggiuno, fondata nel 1909, per rifornire la produzione a ciclo continuo degli stabilimenti di Ispra e Travedona, impiegando, in ogni unità produttiva, più di 200 operai.

Nel periodo bellico, dal 1940 al 1945, lo stabilimento continua a lavorare tre o quattro giorni la settimana, mantenendo occupate tutte le maestranze, continuando l'attività fino ai nostri giorni... omissis...

RICERCA CATASTALE E STORICA STORIA E MORFOLOGIA DELL'ASSE DI VIA ROMA DAL CATASTO TERESIANO AL CESSATO CATASTO LOMBARDO RICERCA CATASTALE AREA CIRCOSTANTE LA STAZIONE FERROVIARIA

Analisi realizzate all'Archivio di Stato di Varese sulle mappe catastali dal 1873 al 1980 per stabilire le date di costruzione degli edifici situati nell'area della stazione ferroviaria e la loro destinazione d'uso.

Sia nelle mappe del Catasto Teresiano che in quelle del Cessato Catasto del 1858 si rileva il tracciato della strada per Cadrezzate, che dall'abitato passando dalla cappella di S. Anna attraversa i mappali che ci interessano, prospettano sulla strada solo due case, nell'aggiornamento del 1889 viene evidenziata una terza casa.

Due documenti, il primo del 1854 all'Archivio di Stato di Varese e il secondo del 1881 all'Archivio Comunale di Ispra, parlano del contratto d'appalto novennale per la manutenzione delle strade, fornendo informazioni sull'andamento delle strade, larghezza, lunghezza, il loro stato e le case che le costeggiano.

Nei 1854, la strada per Cadrezzate varia dai 4,00 metri ai 5,50 metri di larghezza con carreggiata di ghiaia o selciato, mentre nel 1881 varia dai 4,32 a 4,86 metri di larghezza.

Nel 1881 si dà inizio alla realizzazione della linea ferroviaria Novara-Pino, che passerà da Ispra e verrà portata a termine nel 1885.

La necessità di sviluppare i mezzi di trasporto di renderli più veloci, al fine migliorare le comunicazioni con l'estero e favorire la crescita delle attività economiche della nostra provincia inizia nel 1860. Nel 1869 si decise il collegamento ferroviario con l'Europa attraverso il Gottardo, si proposero due percorsi, Novara-Pino-Luino oppure Pino-Gallarate. Si decide per la prima linea che doveva passare da Besozzo e da Ispra. Questa decisione favorì le grandi tessiture besozzesi come la Cantoni o la Baumann e aprì nuove prospettive commerciali per Ispra offrendo ai futuri imprenditori possibilità di comunicazioni rapide ed efficienti.

In quegli anni si espropriarono terreni a Ispra per la costruzione della strada ferrata e della stazione ferroviaria. Nel 1882 si delibera la costruzione della strada per la stazione che correrà parallelamente alla strada per Cadrezzate per poi deviare e giungere direttamente alla stazione.

CATASTO REGIO (1905-1951)

La nuova strada che collega il centro abitato, le piccole industrie e le fornaci alla stazione ferroviaria diventa rapidamente la "arteria più importante del comune". Nelle mappe del catasto Regio si registra l'effetto della strada, con la costruzione di case rustiche e civili, che si affacciano sulla nuova via mentre sul lato opposto si aprono i giardini delle abitazioni che danno verso la strada per Cadrezzate.

Aggiornamento Cessato Catasto Lombardo - 1889



Nei 1932 viene risistemata la strada per la stazione, e viene richiesto ai frontisti il versamento di un contributo. Esiste un elenco di questi proprietari, interessante per la segnalazione delle case costruite in quegli anni. I signori Leva risultano proprietari di un prato e di due fabbricati rurali.

All'estremità del viale, di accesso alla stazione, si segnalano nelle carte del Catasto Regio, due edifici appartenenti alla ditta Caravati (mappali 2533 e 1693) e un incannatoio di proprietà Brivio (mappale 792).

Nel 1936 si deliberano le opere di manutenzione della strada per la stazione, via Roma, viene redatta dall'ingegnere Donnini una dettagliata relazione sullo stato della strada e sulle riparazioni da apportarvi (Archivio Comunale di Ispra),

A riguardo, si legge che: "Il viale in parola, denominato "Via Roma" importante del Comune collegando il Paese con la Stazione ferroviaria Laveno-Novara.

Dalla strada provinciale per Angera alla Stazione per una lunghezza di circa m. 700, il Viale in rettilo e con due livellette lievi è tutto alberato essendo ai lati provvisto di due specie di banchine separate dalla sede stradale. Larghezza media m. 4,70. Il traffico è abbastanza intenso, specialmente di carri a quattro ruote e a cerchioni di Ferro di 60-80 c. ed a carico rilevante, trasportando la calce dalle numerose fornaci locali verso la stazione. Tale fatto importa inoltre la particolarità che l'usura più sentita sia sul lato destro della sede nella direzione dello Stazione stessa;

Il traffico automobilistico, prima a forte carico perché costituito da auto carri, sostituiti ore dai carri a trazione animale, è attualmente leggero si può tuttavia prevedere, con la ripresa delle attività di tutte le fornaci, e con la diminuzione del costo della nafta, un ritorno al traffico prevalentemente automobilistico.

Le attuali condizioni della sede stradale sono tali da richiedere necessarie e sollecite riparazioni.

1858 - 1874: CESSATO CATASTO LOMBARDO

La lettura delle mappe del cessato catasto del 1877 evidenzia nell'area oggetto di analisi la presenza di prati, come nel precedente catasto Teresiano del 1722, non è indicata la stazione data che la costruzione risale agli anni tra il 1882 e 1885.

Sulla mappa aggiornata del 1889 si vede il viale rettilineo che conduce alla nuova stazione.

Nei registri dei proprietari si legge che:

- il mappale 1815 corrisponde al fabbricato della stazione ferroviaria con annessa piazza
- i mappali 1817, 1818 e 1820 sono occupati dalla ferrovia
- il mappale 829 e un oratorio di proprietà del conte Carlo di Casterlbarco, così, come 834 e 850, bosco ceduo misto
- il mappale 833 6 un oratorio di Costanzo Ranci Ortigosa come 832, che è un oratorio
- il mappale 1816, situato al di là della strada è un oratorio di proprietà del marchese Cesare Brivio



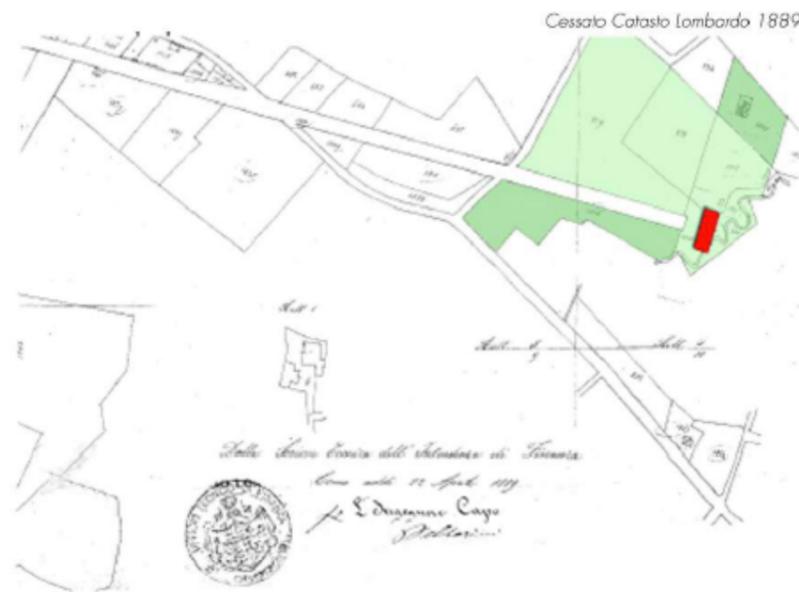
L' INDUSTRIA DELLA BIANCHERIA LEVA
stabilimento di Ispra
RICERCA CATASTALE
AREA DISMESSA INDUSTRIA DELLA BIANCHERIA LEVA

Ricerca realizzata presso l'Archivio comunale di Ispra e all'Archivio di Stato di Varese sulle mappe catastali dal 1857 al 1980 per stabilire l'area occupata dalla ditta Leva e l'evoluzione del territorio circostante in seguito al nuovo tracciato della strada per la stazione dopo il 1882.

L'analisi si è sviluppata su due fronti, il primo seguire l'evoluzione storica dell'industria per la biancheria Leva e il secondo le modifiche apportate al processo evolutivo urbanistico indotto dalla costruzione della strada diretta alla stazione, che segue l'asse dell'antica strada per Cadrezate per poi oltrepassarla e continuare in rettilineo sino alla stazione.

1858 - 1874: CESSATO CATASTO LOMBARDO

Le mappe evidenziano in quegli anni, come nel precedente Catasto Teresiano 1722, la presenza di prati, brughiere e pascoli, i mappali successivamente acquistati dai Leva sono della signora Rigoli Paolina, mappali 684, 686, 689, 690, 691, 695, 696, 697 701, mentre alcuni terreni quali il 685, 1615, 1616, 1618, sono del Conte Carlo Castelbarco e il 1617 di Cattaneo Paolo



1889: AGGIORNAMENTO DEL CESSATO CATASTO LOMBARDO

Viene evidenziato il tracciato della nuova strada per la stazione che divide i mappali di proprietà Rigoli e Castelbarco, terreni a prati, pascoli e brughiere.

CATASTO REGIO 1905 CON AGGIORNAMENTI DEL 1949 E 1951

La situazione dell'area nelle immediate vicinanze della stazione appare modificata, sono sorti nuovi edifici industriali e commerciali, in seguito alla costruzione della strada, di vitale importanza per lo sviluppo e il progresso degli opifici della zona.

Si leggono le nuove parcellizzazioni e i passaggi di proprietà.



La maggior parte dei terreni citati precedentemente sono stati acquistati dal Marchese Cesar Brivio, già proprietario di un vasto oratorio al di là della strada, che ha trasformato una zona prettamente agricola in un piccolo polo industriale, che beneficia dei grandi vantaggi prodotti dalla vicinanza alla ferrovia.

Il mappale 829 è stato suddiviso nel 430, seminativo con nuove costruzioni nei mappali 792, 2829 e 2840.

Il numero 792 è un incannatoio (lavorazione ad arcolajo che serve ad avvolgere il filato sui rocchetti e sulle bobine), costruito nel 1897, annessa si trova la casa del direttore, di proprietà del marchese Cesare Brivio.

Il mappale 1816 già di proprietà Brivio è stato frazionato e si individuano sul 2532 tenuto a prato due edifici, il 2533, fabbricato rurale e il 1693 una casa con osteria che risulta una nuova costruzione nel 1911.

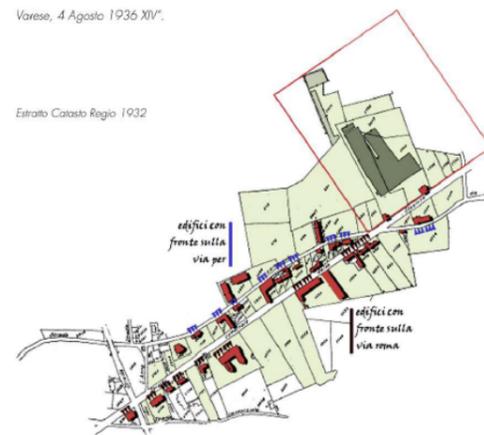
Con testamento del 1925 il marchese Cesare Brivio lascia tutte le sue proprietà alle figlie Teresa e Beatrice Brivio in Sagramoso.

Nel 1930 Beatrice appare l'unica proprietaria.

Nel 1935, la stessa Beatrice vende l'incannatoio a Carolina Simonetta, mentre la casa del direttore e la casa osteria a Angelo Piazza e a sua moglie Enrica Caravati, che cedono la proprietà alla figlia Francesca Piazza nel 1962.

Presente nelle mappe un impianto industriale sui mappati segnalati di proprietà di Leva Giuseppe. Nei registri corrispondenti a questo catasto si legge che: "Il 24 maggio 1929 Leva Giuseppe acquista i terreni 340 e 687 dalla signora Rigoli Paolina". Mancano dati comprovanti l'avvenuta vendita di tutti gli altri mappali di proprietà Rigoli sui quali è stata realizzata la fabbrica.

La scelta di questi terreni era stata dettata dalla strategica posizione accanto alla stazione che facilitava i trasporti del cotone, del tessuto e dei prodotti finiti.



MAPPE PREPARATORIE AL CATASTO DEL 1980

Su queste mappe la situazione dei fabbricati che si affacciano sulla strada della stazione appare immutata rispetto alla rilevazione del precedente catasto regio, oltre agli edifici citati non appare nessuna altra costruzione sino all'incrocio.

1960 - 1980: CATASTO ITALIANO

Nella mappa del periodo non appare mutata la situazione degli edifici.

RICERCA STORICA

La costruzione dell'impianto industriale risale agli anni 1935-36 ed è diretta da Giordano Leva, figlio maggiore di Giuseppe, fondatore della prima ditta Leva a Travedona nel 1898, primo ad avere adottato il lavoro "a catena" e realizzato una produzione in serie delle proprie camicie, Giordano, giovane laureato, ricco di iniziative, immagina e fa erigere nell'area acquistata un corpo centrale produttivo con distribuzione verticale. La verticalizzazione prevedeva sui tre piani un modo efficace di divisione del lavoro e permetteva una articolazione più razionale delle fasi di produzione.

Al terzo piano tagli del tessuto per camicie e biancheria su modelli di cartone, il tessuto, proveniente dalla fabbrica Leva di Leggiuno era depositato allo stesso piano in un magazzino, su larghi scaffali lignei, separati dal locale lavorazione da pesanti tendaggi. Il vasto locale, dov'erano installati tavoli da taglio, era illuminato da ampie finestre, che davano sul terreno della fabbrica e sui tetti di Ispra. Al secondo piano, collegato da una larga scala si trovava il locale confezione dove i "pezzi" della camicia, preparati al terzo piano, venivano montati e cuciti.

Al primo piano veniva realizzata la confezione delle camicie e l'imballaggio delle scatole destinate alla spedizione.

Allo scopo di facilitare e velocizzare questa ultima operazione di imballaggio Giordano Leva fece edificare a fianco del corpo centrale una segheria per la costruzione di pallets di legno e supporti per casse.

L'area produttiva era caratterizzata da "capannoni" di lavorazione contraddistinti dai tradizionali tetti a dente di sega (shed) con finestre adatte a ricevere una luce senza effetti abbaglianti.

Accanto al fabbricato centrale s'innalza un'alta ciminiera di mattoni, simbolo caratterizzante dell'era industriale.

All'inizio dell'attività si contavano nella fabbrica più di 200 operai, residenti sia a Ispra che nei paesi limitrofi e persino nelle località che si trovavano al di là del lago Maggiore.

I Leva sapevano gestire con abilità l'economia dell'azienda e soprattutto erano in grado di gestire la classe operaia, cogliendone anche le esigenze.

Giordano Leva fece approntare al porto di Ispra un approdo per il traghetto che doveva trasportare le operaie provenienti dall'altra sponda del lago.

Inoltre, allestì un refettorio per la distribuzione del pranzo e un piccolo dormitorio per le maestranze e lavoratori che dovevano fermarsi per la settimana, essendo a volte residenti lontano da Ispra. Nel 1940 l'attività produttiva a Ispra impiegava fino a 500 operai.

Durante la Seconda guerra mondiale i muri dell'edificio dove si trovano gli uffici, furono tinteggiati di vernice scura allo scopo di rendere meno visibile l'intero fabbricato.

Nell'Annuario industriale della Provincia di Varese' del 1940, viene descritta la Ditta Leva con sedi a Travedona e a Ispra e segnalate le numerose rappresentanze in Italia, i paesi di esportazione, tra cui Tunisia e Algeria, Antille, Malta e i prodotti esportati: camicie, mutande, pigiama per uomo e ragazzo e i famosi colli, poiché ogni camicia era dotata di collo di ricambio.

Con il passare degli anni la politica produttiva della Ditta Leva subì una modifica in quanto si decise di alzare il livello qualitativo del prodotto con una riduzione delle quantità finora realizzate. In seguito a tale decisione, dal 1980 circa cessa l'attività di alcuni reparti con la loro chiusura, mentre allo stesso tempo aumentarono le collaborazioni con laboratori della provincia di Bergamo. Questo processo inarrestabile di perseguimento della qualità comportò la successiva chiusura di altre unite produttive nella fabbrica di Ispra, sino al 1999 circa, data in cui erano ancora funzionanti alcuni edifici destinati alla creazione del campionario e lo spaccio.